

Ebenso kann das Finanz- und Wirtschaftsministerium im Einvernehmen mit dem Rechnungshof in besonderen Fällen weitere Sachen und Rechte von der Aufnahme in die Vermögensrechnung ausnehmen oder die Aufnahme von bisher nicht einbezogenen Vermögensgegenständen und Schulden anordnen.

14 **Inkrafttreten, Bekanntmachung**

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. April 2016 in Kraft und am 31. Dezember 2019 außer Kraft.

Mit Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschrift tritt die Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Vermögensrechnung des Landes Baden-Württemberg (VwV VR) vom 17. Juni 2015 (GABl. 2015 S. 414) außer Kraft.

GABl. S. 196

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrs- finanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG)

Vom 9. März 2016 – Az.: 3-3894.0/1146 –

INHALTSÜBERSICHT

Verzeichnis der Abkürzungen

A. Allgemeiner Teil

- 1 Zweck und Ziel der Förderung
- 2 Rechtsgrundlagen
- 3 Zuwendungsempfänger
- 4 Zuwendungsvoraussetzungen
- 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

B. Besonderer Teil

I. Kommunaler Straßenbau

- 1 Gegenstand der Förderung im kommunalen Straßenbau
- 2 Verfahren im kommunalen Straßenbau
 - 2.1 Programmaufstellung
 - 2.2 Antrag auf Förderung
 - 2.3 Antragsunterlagen
 - 2.4 Prüfung des Antrags und Entscheidung
 - 2.5 Bewilligung der Zuwendung
 - 2.6 Nachbewilligung
 - 2.7 Auszahlung der Zuwendung
 - 2.8 Nachweis der Verwendung
 - 2.9 Prüfung der Verwendung
 - 2.10 Zinsen
 - 2.11 Änderung der Zweckbestimmung
 - 2.12 Erfolgskontrolle
 - 2.13 Übergangsregelung

II. Öffentlicher Personennahverkehr

- 1 Gegenstand der Förderung im ÖPNV
- 2 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung
- 3 Verfahren im ÖPNV
 - 3.1 Zuständigkeit
 - 3.2 Programmaufstellung
 - 3.3 Antrag auf Förderung
 - 3.4 Prüfung des Antrags und Entscheidung
 - 3.5 Bewilligungsverfahren und Nachbewilligung
 - 3.6 Auszahlungsverfahren
 - 3.7 Verwendungsnachweis
 - 3.8 Prüfung der Verwendung

- 3.9 Änderung der Zweckbestimmung
 - 3.10 Erfolgskontrolle
 - 3.11 Übergangsregelung
- ##### III. Rad- und Fußverkehr
- 1 Berücksichtigung des Stands der Technik
 - 2 Gegenstand der Förderung im Rad- und Fußverkehr
 - 3 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung
 - 4 Verfahren im Rad- und Fußverkehr
 - 4.1 Programmaufstellung
 - 4.2 Antrag auf Förderung
 - 4.3 Prüfung des Antrags und Entscheidung
 - 4.4 Bewilligung der Zuwendung
 - 4.5 Nachbewilligung
 - 4.6 Auszahlung der Zuwendungen
 - 4.7 Nachweis der Verwendung
 - 4.8 Prüfung der Verwendung
 - 4.9 Zinsen
 - 4.10 Änderung der Zweckbestimmung
 - 4.11 Erfolgskontrolle
 - 4.12 Übergangsregelung

C. Inkrafttreten

Anlagen

- | | |
|------------|--|
| Anlage 1 a | RL Zuwendungsfähige Kosten KStB und RuF |
| Anlage 1 b | RL Wertausgleich KStB und RuF |
| Anlage 2 | Antrag auf Gewährung einer Zuwendung |
| Anlage 3 | Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags KStB |
| Anlage 4 | Zuwendungsbescheid KStB |
| Anlage 5 | Antrag auf Abschlagszahlung |
| Anlage 6 | Verwendungsnachweis |
| Anlage 7 a | RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV |
| Anlage 7 b | RL Wertausgleich ÖPNV |
| Anlage 7 c | RL Vorsorgemaßnahmen ÖPNV |
| Anlage 7 d | RL Umleitung ÖPNV |
| Anlage 7 e | RL Gemeinschaftsbauwerke ÖPNV |
| Anlage 7 f | Betriebshofrichtlinie |
| Anlage 7 g | RL Verkehrswege |
| Anlage 7 h | RL ZOB |
| Anlage 7 i | RL Beschleunigung/Telematik |
| Anlage 8 | Formblatt Programmanmeldung ÖPNV |
| Anlage 9 | Zuwendungsantrag |
| Anlage 10 | Antrag auf Abschlagszahlung |
| Anlage 11 | Verwendungsnachweis |
| Anlage 12 | RL Stand der Technik RuF |
| Anlage 13 | Formblatt Programmanmeldung RuF |

Anlage 14	Antrag auf Gewährung einer Zuwendung RuF	GABl.	Gemeinsames Amtsblatt (des Landes Baden-Württemberg)
Anlage 15a	Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF		
Anlage 15b	Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF (für Pauschalsätze)	h	Stunde
Anlage 16	Zuwendungsbescheid RuF	HOAI, Lph.	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, Leistungsphase
Anlage 17	Antrag auf Abschlagszahlung RuF	Kfz	Kraftfahrzeug
Anlage 18	Verwendungsnachweis RuF	KStB	Kommunaler Straßenbau

Verzeichnis der Abkürzungen

€	Euro	L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungs- gesetz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	LGVFG	Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Ver- kehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinan- zierungsgesetz)
AKVS	Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaß- nahmen	LHO	Landeshaushaltsordnung
ANBest-K	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften	LSA	Lichtsignalanlagen
ANBest-P	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung	LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
BauGB	Baugesetzbuch	m	Meter
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten	m ²	Quadratmeter
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz	NBest-Bau	Baufachliche Nebenbestimmungen
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen	NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahn
B+R-Anlage	Bike und Ride-Anlage (Stellplätze für Fahrräder)	NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
DIN	Deutsches Institut für Normung	OV	Öffentlicher Verkehr
DIN 276	DIN-Norm für die Ermittlung und Gliederung von Kosten im Hochbau	RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
DIN 277	DIN-Norm für die Berechnung von Grundflächen und Rauminhalten	RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege – Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung
DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum	RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24 h)	RL	Richtlinie
EC	Eurocodes für Brücken	RL Radinfrastruktur	Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen	RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ELR	Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum	RuF	Rad- und Fußverkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz	StrG	Straßengesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung	TAB	Technische Aufsichtsbehörde
EntflechtG	Entflechtungsgesetz	TSI-PRM	Verordnung EU Nummer 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifi- kationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
ESAS	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen	v. H.	von Hundert
E-Ticketing	Systeme für elektronische Fahrausweise		
FAG	Finanzausgleichsgesetz		
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen		
FStrG	Bundesfernstraßengesetz		
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz		

VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes	Ziele der Förderung sind insbesondere die
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen	– Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen (insbesondere in Hinblick auf die Beseitigung von Engpässen bei Klimaschutz, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Flächenverbrauch, Naturschutz, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit),
VOB/B	Allgemeine Vertragsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen, Teil B	– Anbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz,
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen	– Verbesserung des Verkehrsflusses, auch zur Vermeidung von staubedingten Emissionen,
VV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift	– Erhöhung der Verkehrssicherheit, Beseitigung von Unfallschwerpunkten, Sicherung und Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
VV-LHO	Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg	– Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Straßen, sowie
VwV	Verwaltungsvorschrift	– Verbesserung der Attraktivität von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.
VwV-EntflechtG	Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz	2 Rechtsgrundlagen
VwV-LGVFG KStB	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau	2.1 Zuwendungen werden nach
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz	– Maßgabe des LGVFG und dieser VwV,
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof	– den Regelungen des LVwVfG,
Anmerkung:	Die hier genannten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und ähnliches gelten in der jeweiligen aktuell gültigen Fassung.	– den §§ 23 und 44 der LHO sowie den VV-LHO gewährt.
A. Allgemeiner Teil		2.2 Die Förderung erfolgt aus Finanzmitteln, die
1 Zweck und Ziel der Förderung	Das Land Baden-Württemberg gewährt zum Bau, Ausbau oder Umbau von kommunalen Straßen, für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen, sowie zum Bau und Ausbau von Verkehrswegen und Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs einmalige Zuwendungen, die dazu bestimmt sind, Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität dringend notwendig sind, zu finanzieren. Nachhaltige Mobilität bedeutet, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise, beispielsweise durch die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu, gewährleisten.	– nach §§ 3 Absatz 1, 4 Absatz 3 EntflechtG aus dem Haushalt des Bundes dem Land zur Verfügung gestellt und vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (Ministerium) bewirtschaftet werden, einschließlich der Mittelrückflüsse und Zinsen,
	Nach derzeitiger Rechtslage stellt der Bund nach 2019 keine Entflechtungsgesetzmittel mehr zur Verfügung. Die Aufstellung der Förderprogramme erfolgt daher bis zum Vorliegen anderweitiger Beschlüsse auf der Grundlage einer mit dem Jahr 2019 auslaufenden Förderung.	– nach § 27 Absatz 2 FAG zur Verfügung stehen und
		– in den jeweiligen Staatshaushaltsplänen für diesen Zweck veranschlagt sind.
		2.3 Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gewährt. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
		3 Zuwendungsempfänger
		Zuwendungen werden gewährt an
		– Gemeinden,
		– Landkreise,
		– kommunale Zusammenschlüsse, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, insbesondere Zweckverbände, und
		– bevollmächtigte kommunale Baulasträger bei baulasträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen;
		Bei Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs sowie bei Maßnahmen der Vernetzung von Mobilitätsformen (insbesondere B+R-Anlagen) außerdem an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 % von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe sowie
 - private Unternehmen,
- soweit sie Vorhaben in Baden-Württemberg durchführen oder Linienverkehr nach § 42 PBefG selbst oder im Auftrag in Baden-Württemberg betreiben.
- 4 Zuwendungsvoraussetzungen**
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt und nur wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt und das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen wurde, vgl. §§ 2, 5 und 6 LGVFG. Darüber hinaus müssen die Fördervoraussetzungen gemäß § 3 LGVFG vorliegen.
- 4.1 Förderfähige Vorhaben, § 2 LGVFG**
- Die Voraussetzungen der förderfähigen Vorhaben nach § 2 LGVFG sowie Einzelheiten zur Antragstellung sind dem Besonderen Teil dieser VwV zu entnehmen.
- 4.2 Voraussetzungen der Förderung, § 3 LGVFG**
- 4.2.1** Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, die nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich sind, die Ziele der Raumordnung beachten und deren Grundsätze berücksichtigen.
- 4.2.2** Das zu fördernde Vorhaben muss in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG enthalten sein.
- Ein für die Beurteilung gleichwertiger Plan ist insbesondere dann gegeben, wenn diesem die Grundsätze einer Planung zu entnehmen sind, er die verkehrlichen Zusammenhänge mit hinreichender Deutlichkeit erkennen lässt und/oder durch eine gutachterliche Stellungnahme ergänzt wird (beispielsweise Bauleitpläne, Nahverkehrspläne, Verkehrsgutachten etc.).
- Ein qualifiziertes Fachkonzept ist ein Planungsinstrument, das sich insbesondere mit der zu fördernden Maßnahme und ihren Wirkungen und Auswirkungen auseinandergesetzt hat und sich in einen verkehrlichen Zusammenhang einfügt.
- 4.2.3** Das zu fördernde Vorhaben muss bau-, verkehrs- und betriebstechnisch einwandfrei, die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant und umsetzbar sein. Die wechselseitigen Interessen sind angemessen abzuwägen.
- 4.2.4** Alle Vorhaben müssen die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes berücksichtigen.
- Im Bereich des ÖPNV ist bei der Planung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit eine vorherige Abstimmung mit den örtlich zuständigen Verkehrsverbänden anzuraten.
- 4.2.5** Die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung muss gewährleistet sein.
- 4.2.6** Soweit das Vorhaben (zum Beispiel durch den Einsatz von datenverarbeitenden Technologien) die Verarbeitung personenbezogener Daten umfasst, sind die Anforderungen des Datenschutzrechts einzuhalten und der bzw. die zuständige Datenschutzbeauftragte im Vorfeld zu beteiligen.
- 4.3 Aufnahme in ein Programm, §§ 5, 6 LGVFG**
- 4.3.1 Bagatellgrenze**
- Vorhaben werden nur in das Programm nach § 5 LGVFG aufgenommen und gefördert, wenn die zu beantragenden zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens die Bagatellgrenze überschreiten.
- Näheres ist für die Bereiche Kommunaler Straßenbau, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr im Besonderen Teil dieser VwV geregelt.
- 4.3.2 Programmaufnahme**
- Für die Gewährung einer Zuwendung muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufgenommen sein (vgl. § 6 LGVFG). Im Übrigen wird auf den Besonderen Teil verwiesen.
- 4.4 Weitere Voraussetzungen der Förderung**
- 4.4.1** Eine Zuwendung darf nur für ein Vorhaben bewilligt werden, das vor Bekanntgabe des ersten Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden ist. Ein Vorhaben ist begonnen, sobald dafür entsprechende Lieferungs- oder Leistungsverträge abgeschlossen sind (Nummer 1.2 VV-LHO zu § 44).
- Abweichend von Nummer 1.2.1 und 1.2.2 VV-LHO zu § 44 kann eine Ausnahme im Einzelfall nur zugelassen werden, wenn kumulativ
- das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen ist,
 - das Vorhaben nicht rechtzeitig voraussehbar war, aus sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen keinen Aufschub duldet und grundsätzlich vor Beginn fachtechnisch und gemeindefirtschaftsrechtlich geprüft worden ist, und
 - die Bewilligungsstelle der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller mitgeteilt hat, dass der vorzeitige Baubeginn für eine etwaige spätere Bewilligung einer Zuwendung unschädlich ist (Unbedenklichkeitsbescheinigung). Die Unbedenklichkeitsbescheinigung muss den Hinweis enthalten, dass der Baubeginn auf eigenes Risiko erfolgt und die Baufreigabe keinen Rechtsanspruch auf die Zuwendung begründet.

- 4.4.2 Eine Doppelförderung hat die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger auszuschließen. Eine ergänzende Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Zuwendungsgeber (Aufstockung der Regelförderung) für dasselbe Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ist im Einzelfall nach dieser VwV und im Rahmen des geltenden Rechts zulässig.
- 4.4.3 Auf die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 3.5.2 bis 3.5.6 VV-LHO zu § 44 wird verwiesen.
- 4.4.4 Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Näheres wird in Richtlinien geregelt.
- 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**
Art und Umfang der Zuwendung
 Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung als Festbetrag gewährt.
 Im Bereich des ÖPNV erfolgt im Interesse des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit die Finanzierung mittels einer modifizierten Form einer Festbetragsfinanzierung. Die Zuwendung erfolgt mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag).
 Pauschale Festbeträge sind bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme im Einzelfall abschließend zulässig.
- 5.2 **Höhe der Zuwendung**
- 5.2.1 Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.
- 5.2.2 Die Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Antragsunterlagen (hier: Kostenberechnung). Die nach der Antragsprüfung festgestellten zuwendungsfähigen Kosten dürfen die im Programm ausgewiesenen zuwendungsfähigen Kosten bis maximal 20 v. H. überschreiten.
- 5.2.3 Bei Vorhaben des ÖPNV ist auf Antrag der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG in besonders gelagerten Fällen des § 2 LGVFG die Förderung mit bis zu 75 v. H. zulässig. Die Prüfung der Voraussetzungen des Vorliegens eines besonders gelagerten Falles erfolgt nur auf entsprechenden Antrag. Der Antrag der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers ist in angemessener Form zu begründen.
 Nach Vorliegen eines Förderantrags ist im Einzelfall zu entscheiden, ob ein besonders gelagerter Fall des § 2 LGVFG gegeben ist und eine Förderung in Höhe von bis zu 75 v. H. gewährt werden kann. Es ist ein strenger Maßstab anzuwenden.
 Ein besonders gelagerter Fall kann in folgenden Fällen vorliegen:
- bei Maßnahmen, die im Interesse eines SPNV-Aufgabenträgers (§ 6 Absatz 2 ÖPNVG) durchgeführt werden,
 - bei Fördervorhaben, die mit einer solchen Maßnahme in Verbindung stehen,
 - bei Vorhaben, deren Förderzweck den für die Finanzierung zuständigen Kommunen nicht oder nur eingeschränkt zu Gute kommt,
 - bei Vorhaben, bei denen die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger schon vor Inkrafttreten dieser Regelung in Abstimmung mit dem Land erhebliche finanzielle Aufwendungen für ein Vorhaben (zum Beispiel Planungsleistungen) getätigt hat (Gedanke des Vertrauensschutzes) oder
 - bei Vorhaben, die im besonderen Landesinteresse stehen oder bereits zugesagt wurden.
- 5.3 Zuwendungsfähige beziehungsweise nicht zuwendungsfähige Kosten ergeben sich aus dem LGVFG sowie der RL Zuwendungsfähige Kosten (Anlage 1 a, Anlage 7 a).
- 5.4 Die Höhe und Begründung der Anerkennung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgen grundsätzlich in der fachtechnischen Prüfung auf Grundlage der Antragsunterlagen.
- B. Besonderer Teil**
- I. Kommunalen Straßenbau**
- 1 Gegenstand der Förderung im kommunalen Straßenbau**
 Nach § 2 LGVFG können der Bau, Ausbau und Umbau der nachstehend genannten Vorhaben im kommunalen Straßenbau gefördert werden. Hierzu gehören nach § 2 Absatz 2 StrG auch die dazugehörigen Geh- und Radwege.
- 1.1 **Verkehrswichtige innerörtliche Straßen (§ 2 Nummer 1a) LGVFG)**
 Verkehrswichtige innerörtliche Straßen sind Straßen, welche innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden. Es muss sich um Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion handeln. Sie dürfen jedoch Ortsdurchfahrten, die in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, nicht ersetzen. Maßgebend für den Charakter der Straße ist die Funktion, die ihr nach dem Verkehrswegeplan der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder Fachkonzept innerhalb des gemeindlichen Straßennetzes zukommt. Die Anforderungen können je nach Größe der Gemeinde verschieden sein. Zu diesen Straßen gehören nicht die Anlieger- und Erschließungsstraßen.
- 1.2 **Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz (§ 2 Nummer 1c) LGVFG)**
 Verkehrswichtige Zubringerstraßen sind öffentliche Straßen, die den Anschluss von Gebieten mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Verkehrsnetz vermitteln. Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen, ferner wichtige

- Bahnhöfe, wichtige ÖPNV-Knoten, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze, Binnenhäfen und wichtige Anlagen des kombinierten Verkehrs. Die Anforderungen, die an die Größe des Verkehrsaufkommens des anzuschließenden Gebiets oder an die Bedeutung des überörtlichen Verkehrsnetzes zu stellen sind, können je nach Größe oder Bedeutung des Baulastträgers verschieden sein.
- 1.3 Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen (§ 2 Nummer 1d) LGVFG)
Als verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen können Gemeindeverbindungsstraßen und Kreisstraßen gefördert werden, soweit sie der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen dienen. Die Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24 h) der Gemeindeverbindungsstraßen muss ≥ 500 Kfz/24 h betragen. Bei Kreisstraßen soll der DTV über dem Durchschnitt des Landbeziehungsweise des Stadtkreises liegen.
- 1.4 Dynamische Verkehrsleit- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (§ 2 Nummer 1e) LGVFG)
Verkehrsleitsysteme sind kollektive Verkehrsbeeinflussungssysteme, die auf der Basis aktuell erfasster Verkehrsdaten über kollektiv wirkende Hinweistafeln oder Verkehrszeichen aktuelle Verkehrsinformationen oder -empfehlungen an die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer weitergeben, sowie Systeme, die keine unmittelbar lenkende Funktion haben, aber den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wichtige Informationen liefern, die im Zusammenhang mit der aktuellen Verkehrslage stehen, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen und Staus sowie umweltschädliche Parksuchverkehre zu reduzieren.
Förderfähig sind der Bau und Ausbau von Umsteigeparkplätzen. Umsteigeparkplätze ermöglichen eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und die Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M-Plätze).
Förderfähig ist die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen, insbesondere für neue Formen der nachhaltigen Mobilität im Verkehrsverbund. Es sollen verschiedene Mobilitätsformen gefördert werden, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren können und auch solche, die verschiedene Formen des Individualverkehrs miteinander verknüpfen.
- 1.5 Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 BauGB (§ 2 Nummer 1f) LGVFG).
Güterverkehrszentren sollen den Verkehrsträgerwechsel in der Transportkette ermöglichen und damit zur Straßenentlastung im Fern-, Regional- und Nahverkehr beitragen. Sie müssen einen Umschlagbahnhof (Terminal) des kombinierten Verkehrs
- Schiene/Straße oder Binnenschiff/Straße/Schiene enthalten.
- 1.6 Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen (§ 2 Nummer 2 LGVFG)
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen umfassen Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm. Dazu gehören bauliche Schutzmaßnahmen an diesen Straßen (aktiver Lärmschutz) oder an den vom Lärm betroffenen baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten sind und die für Bundesfernbeziehungsweise Landesstraßen geltenden Lärmsanierungswerte überschritten sind. Dazu ist die vorhandene Lärmbelastung über Beurteilungspegel nachzuweisen, die nach RLS-90 zu ermitteln sind.
Als aktive Schutzmaßnahmen werden Lärmabschirmungen durch Wände oder Wälle sowie lärmmindernde Fahrbahnbeläge gefördert. Als zuwendungsfähige Kosten für den Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge, die vom Ministerium zum Einbau zugelassen sind, werden 5 €/m² festgelegt.
Als passive Schutzmaßnahmen werden bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume gefördert, die eine Minderung des Straßenverkehrslärms bewirken. Solche Verbesserungen kommen bei Fenstern, Türen, Rolllädenkästen, Wänden, Dächern und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen in Betracht und umfassen auch den Einbau notwendiger Lüftungseinrichtungen.
Die Förderung steht unter dem Vorbehalt, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen allen vom Lärm gleichermaßen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern innerhalb desselben Straßenzuges zugutekommen und von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger zusammengefasst beantragt werden.
Bei der Umsetzung der förderfähigen Vorhaben sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 analog anzuwenden.
Die Förderung ist begrenzt auf die erstmalige Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen.
Bei passiven Schutzmaßnahmen sind die zuwendungsfähigen Kosten auf 75 v. H. der tatsächlichen Aufwendungen begrenzt.
- 1.7 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG (§ 2 Nummer 6 LGVFG).
- 1.8 Vorhaben nach Nummer 1.1 bis 1.7 (Straßenanteil) müssen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder Kommunalen Zusammenschlüssen liegen.
- 1.9 Nicht zuwendungsfähig sind
- Vorhaben, die nach § 5a FStrG oder nach § 17 EKrG gefördert werden,
 - Vorhaben nach Nummer 1.1 bis 1.4, die aufgrund verbleibender oder beabsichtigter straßenver-

kehrrechtlicher Beschränkungen nicht dazu führen, die Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Straßenzug uneingeschränkt und dauernd zu verbessern (zum Beispiel gewichtsbeschränkende Verkehrszeichen). Ausnahmen können durch das Ministerium zugelassen werden,

- Vorhaben, die eine erhebliche Beeinträchtigung der zum Schutz der Umwelt gesetzlich bestimmten Ziele zur Folge hätten.

2 Verfahren im kommunalen Straßenbau

2.1 Programmaufstellung

2.1.1 Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, ist zuvor in das Programm nach § 5 LGVFG aufzunehmen.

2.1.2 Die unter Nummer 1 genannten Vorhaben (Straßenanteil) werden nur gefördert und in das Programm aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 100 000 €, bei Vorhaben nach Nummer 1.7 (EKrG-Maßnahmen) und Nummer 1.6 (passiven Lärmschutzmaßnahmen) mehr als 50 000 € sowie bei lärmmindernden Fahrbahnbelägen mehr als 20 000 € betragen.

2.1.3 Setzt sich ein Vorhaben aus mehreren räumlich getrennten Abschnitten zusammen, die jeweils für sich verkehrswirksam sind, so findet die Bagatellgrenze auf jeden einzelnen Abschnitt Anwendung.

2.1.4 Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium zum 1. März jeden Jahres auf Grund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

2.1.5 Die Vorhaben sind beim zuständigen Regierungspräsidium (Bewilligungsstelle) zur Programmaufnahme bis spätestens 31. Oktober des Vorjahres in schriftlicher Form anzumelden

- bei zuwendungsfähigen Kosten bis 5 Mio. € in zweifacher,
- bei zuwendungsfähigen Kosten über 5 Mio. € in dreifacher Fertigung.

Ergänzend kann die Programmanmeldung in elektronischer Form erfolgen. Vor der Anmeldung muss die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt nach dem BauGB, die in einem der Förderprogramme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung gefördert werden.

2.1.6 Der Anmeldung zur Programmaufnahme sind folgende von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger unterzeichneten Unterlagen beizufügen:

- Erläuterungsbericht: Dieser ist in Anlehnung an die RE zu gliedern. Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen

Bedarf, auch unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, einzugehen. Weiterhin ist darzulegen, dass die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan, im Verkehrswegeplan der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan beziehungsweise Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG enthalten ist. Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen,

- Übersichtskarte,
- Lage- und Höhenplan,
- Straßenquerschnitt (Regelausbildung im Maßstab 1:50),
- Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung),
- Übersicht zur beabsichtigten Finanzierung mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende,
- sonstige Pläne von förderrelevanter Bedeutung.

Die Bewilligungsstelle kann weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern.

2.1.7 Über die Anmeldung von Vorschlägen für das Programm entscheidet bei zuwendungsfähigen Kosten bis 5 Mio. € grundsätzlich die Bewilligungsstelle. Bei zuwendungsfähigen Kosten über 5 Mio. € entscheidet das Ministerium, dem die Anmeldungen zusammen mit den Unterlagen nach Nummer 2.1.6 unter Angabe der vorgesehenen voraussichtlichen jährlichen Zuwendung vorzulegen sind.

2.1.8 Für die Programmaufnahme sind der tatsächliche verkehrliche Bedarf sowie ein bedarfsgerechter Ausbaustandard zu Grunde zu legen und die zu fördernden Straßenprojekte nach den Kriterien Kosten, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Lärmschutz und Umweltverträglichkeit von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger zu bewerten. Das Prüfergebnis ist für jedes Förderprojekt schriftlich darzulegen. Bei Ortsumfahrungen ist auf der Grundlage aktueller Verkehrsuntersuchungen die erzielbare Entlastungswirkung nachzuweisen.

Bei Lärmschutzmaßnahmen sind die in Nummer 1.6 genannten Voraussetzungen sowie die erzielbare Lärminderung als Pegelminderung oder Reduzierung von Lärmbetroffenen nachzuweisen.

2.1.9 Nach der Aufstellung beziehungsweise Fortschreibung des Programms durch das Ministerium unterrichtet die Bewilligungsstelle die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger über die Aufnahme in das Programm, die voraussichtliche Höhe der Zuwendungen und den vorgesehenen Beginn der Förderung. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet. Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsstelle hiervon die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.

- 2.1.10 Wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich des Baubeginns, des Umfangs, der Bauzeiten, der Kosten, der Finanzierung und der technischen Planung hat die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger unverzüglich der Bewilligungsstelle zur Berücksichtigung bei der nächsten Programmfortschreibung anzumelden.
- 2.1.11 Nach der Unterrichtung der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers über die Programmaufnahme durch die Bewilligungsstelle muss der Antrag auf Förderung nach Nummer 2.2 innerhalb von drei Jahren gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem 1. Januar des folgenden Jahres. Nach Ablauf dieser Frist wird das Vorhaben aus dem laufenden Förderprogramm genommen.
Ein erneuter Antrag auf Programmaufnahme für dieses Vorhaben kann frühestens im Rahmen der Aufstellung des übernächsten Förderprogramms gestellt werden.
- 2.2 Antrag auf Förderung
- 2.2.1 Die Zuwendung wird nur auf Antrag in schriftlicher sowie elektronischer Form gemäß Anlage 2 und nach vorheriger Aufnahme des Vorhabens in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt.
- 2.2.2 Ein Antrag auf Förderung kann erst gestellt werden, wenn das Vorhaben soweit vorbereitet ist, dass der Beginn der Bauarbeiten möglich und eine ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist. Die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin bzw. des Antragstellers muss sichergestellt sein.
- 2.2.3 Der Antrag ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindefachbereichlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.
Bei zuwendungsfähigen Kosten bis 5 Mio. € ist der Antrag in dreifacher, bei zuwendungsfähigen Kosten über 5 Mio. € in vierfacher Fertigung vorzulegen.
- 2.3 Antragsunterlagen
Dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung sind beizufügen:
- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
 - eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3, die gemäß RE zu erstellen ist. Die Kostenberechnung ist nach AKVS vorzunehmen,
 - landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie gegebenenfalls erforderlichen umweltfachlichen Untersuchungen gemäß RE,
 - ein Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß ESAS,
 - Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen).
- Ist eine kommunale Behindertenbeauftragte oder ein kommunaler Behindertenbeauftragter bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie oder er bei der Vorhabenplanung beteiligt war.
Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern.
- 2.4 Prüfung des Antrags und Entscheidung (Genehmigung)
- 2.4.1 Über den Antrag entscheidet:
- bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis 5 Mio. € das Regierungspräsidium,
 - bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 5 Mio. € das Ministerium.
- 2.4.2 Die fachtechnische Prüfung des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung erfolgt durch die Bewilligungsstelle. Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk gemäß Anlage 3 festgelegt. Der Förderantrag und die Entwurfsplanung sind mit dem Stempel «Zuwendungsfähigkeit geprüft» beziehungsweise »Zuwendungsfähigkeit genehmigt« zu versehen.
- 2.4.3 Die Bewilligungsstelle unterrichtet die Antragstellerin bzw. den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.
- 2.4.4 Das genehmigte Vorhaben ist der Bewilligungsstelle innerhalb eines Jahres zur Bewilligung vorzulegen. Auf Antrag der Antragstellerin bzw. des Antragstellers kann die Frist einmalig um sechs Monate verlängert werden. Nach Ablauf der Jahres- beziehungsweise Eineinhalbjahresfrist erlischt die Genehmigung. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Nummer 2.1.11.
- 2.5 Bewilligung der Zuwendung
- 2.5.1 Bewilligungsstelle für alle Vorhaben ist das Regierungspräsidium.
- 2.5.2 Voraussetzungen für eine Bewilligung sind:
- Vorliegen des Baurechts (zum Beispiel Bebauungsplan, Plangenehmigung, Planfeststellung, Baugenehmigung),
 - abgeschlossener Grunderwerb (notarielle Beurkundung, Enteignungsbeschluss) einschließlich aktueller Wertermittlungsgutachten,
 - bei Flurbereinigungsverfahren ist die vorläufige Anordnung zur Bereitstellung der erforderlichen Grundstücke nach § 36 FlurbG nachzuweisen,
 - eine gesicherte Finanzierung.
- 2.5.3 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 4 sind
- die zuwendungsfähigen Kosten gemäß A. Nummer 5.3,
 - die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO zu § 44,

- die voraussichtliche Zuwendung (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
 - das Jahr des Baubeginns,
 - und der Bewilligungszeitraum festzulegen.
- 2.5.4 Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen. Die erteilte Genehmigung nach Nummer 2.4 erlischt. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Nummer 2.1.11.
- Das Ministerium kann im Fall eines Vergabennachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.
- 2.6 **Nachbewilligung**
Eine Nachbewilligung ist ausgeschlossen.
- 2.7 **Auszahlung der Zuwendungen**
Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die
- Gestehungskosten erst ab dem Baubeginn und für die
 - Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.
- Die Abschlagszahlungen dürfen 80 v. H. der Zuwendungen nicht überschreiten. Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin hat hierzu einen schriftlichen Antrag auf Abschlagszahlung gemäß Anlage 5 in dreifacher Fertigung vorzulegen. Ergänzend kann der Antrag auf Abschlagszahlung in elektronischer Form vorgelegt werden.
- 2.8 **Nachweis der Verwendung**
- 2.8.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb eines Jahres nach Erfüllung des Zuwendungszwecks (Inbetriebnahme), spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums nachzuweisen (Nummer 7.1 der ANBest-K).
- Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Anlässlich der Beendigung ist ein Sicherheitsaudit gemäß ESAS durchzuführen; dies gilt nicht für Vorhaben nach Nummer 1.6. Das Audit ist der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sollten Beanstandungen vorliegen, ist hierzu in einem Abwägungsprozess Stellung zu nehmen.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb eines Jahres nach der Inbetriebnahme eines Vorhabens zu beginnen. Sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, können auf Antrag des Zuwendungsempfängers bzw. der Zuwendungsempfängerin die in Absatz 1 Satz 1 genannten Fristen von der Bewilligungsstelle um bis zu zwei Jahre verlängert werden. Es werden nur die zu diesen Zeitpunkten nachgewiesenen zuwendungsfähigen Kosten berücksichtigt. Spätere nachgewiesene Kosten werden nicht berücksichtigt.
- 2.8.2 Als Verwendungsnachweis genügt ein vereinfachter Nachweis (Nummer 7.2, 7.5 ANBest-K). Dabei hat der Zuwendungsempfänger zu bestätigen, dass die Maßnahme
- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
 - unter Beachtung der VOB durchgeführt und
 - das Förderziel gemäß Nummer 2.12 erreicht wurde.
- Dieser Bestätigung sind die mit der Bauausführung übereinstimmenden Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten hervorgeht.
- 2.8.3 Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsstelle gemäß Anlage 6 in schriftlicher sowie elektronischer Form in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.
- 2.9 **Prüfung der Verwendung**
Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach Nummer 2.8 wird von der Bewilligungsstelle geprüft. Sollte das Vorhaben nicht in vollem Umfang ausgeführt sein, ist der Festbetrag entsprechend zu kürzen.
- Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist von der Bewilligungsstelle so rechtzeitig zu prüfen, dass die Rücknahme beziehungsweise der Widerruf eines Zuwendungsbescheids nicht an der Jahresfrist der §§ 48, 49 LVwVfG scheitert. Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin ist über das Ergebnis der Prüfung zu unterrichten.
- 2.10 **Zinsen**
Die Erstattung und Verzinsung von überzahlten Fördervorhaben erfolgt nach § 49a LVwVfG.
- 2.11 **Änderung der Zweckbestimmung**
Die Bewilligungsstelle kann eine Rückerstattung der gewährten Zuwendungen fordern, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen (zum Beispiel Rückbau, Verzicht auf lärmindernden Belag, verkehrsrechtliche Einschränkungen, Unterlassen notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen usw.) vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, ohne dass dies zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung unerlässlich ist.
- 2.12 **Erfolgskontrolle**
Spätestens mit der Vorlage des vereinfachten Verwendungsnachweises (Nummer 2.8) ist anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen (zum Beispiel Entlastung von innerörtlichen Straßen, Unfallstatistiken, Lärmberechnungen) von dem Zuwendungsempfänger bzw. der Zuwendungsempfängerin zu prüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde. Der Nachweis ist vom Zuwendungsempfänger plausibel darzustellen und der Bewilligungsstelle unaufgefordert vorzulegen.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, sind die gewährten Zuwendungen anteilmäßig zu kürzen.

2.13 Übergangsregelung

Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2013 ein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, werden analog der VwV-EntflechtG abgewickelt.

Vorhaben, die vor dem 31. Dezember 2013 in das Förderprogramm des kommunalen Straßenbaus aufgenommen wurden und für die noch kein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, verbleiben im Förderprogramm bis spätestens 31. Dezember 2017. Danach wird das Vorhaben aus dem Förderprogramm genommen. Bei der Festlegung der Höhe der Zuwendung ist in diesen Fällen A. Nummer 5.2.2 letzter Satz nicht anzuwenden. Im Übrigen gelten die Regelungen dieser VwV.

II. Öffentlicher Personennahverkehr

1 Gegenstand der Förderung im ÖPNV

Nach § 2 LGVFG können nachstehend genannte Vorhaben im ÖPNV gefördert werden:

1.1 Bau, Ausbau oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse (§ 2 Nummer 1 b) LGVFG)

Als besondere Fahrspur für Omnibusse gilt der für Linienbusse vom übrigen Fahrverkehr, zumindest für bestimmte Zeiten, freigehaltene Verkehrsraum. Eine Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer des ÖPNV schließt die Förderung als besondere Fahrspur für Omnibusse nicht aus. Für die Einstufung des Vorhabens nach § 2 Nummer 1 b) LGVFG ist der Grad der voraussehbaren Nutzung des Verkehrsweges durch öffentliche Verkehrsmittel entscheidend.

1.2 Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen und urbanen Seilbahnen, Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Gegenüber dem sonstigen Verkehr müssen der Vorrang der Bahnen und bei straßenbündigem Bahnkörper deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sichergestellt sein.

Als Ausbau gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen (§ 2 Nummer 3 LGVFG).

Gefördert wird der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen des schienengebundenen ÖPNV und urbaner Seilbahnen, soweit sie dem ÖPNV im Sinne des ÖPNVG dienen.

1.2.1 Der Begriff Bau ist dabei gleichzusetzen mit dem Begriff Neubau. Ausbau bedeutet eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Nicht hierunter fallen Maßnahmen zur Erhaltung des Bestands oder der Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen.

1.2.2 Straßenbahnen sind nach § 1 Absatz 2 BOSTrab i. V. m. § 4 Absatz 1 und 2 PBefG Schienenbahnen, die den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den vorgenannten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

Als Straßenbahnen gelten beispielsweise auch Bahnen, die als Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

1.2.3 Eisenbahnen sind gemäß § 2 Absatz 2 AEG öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Personen auf einer Eisenbahninfrastruktur befördern oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.2.4 Urbane Seilbahnen werden gefördert, wenn sie dem ÖPNV dienen. Dies ist insbesondere gegeben,

- wenn eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Bevölkerung in Stadtteilen oder von Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV ermöglicht wird, welche mit konventionellem ÖPNV technisch oder wirtschaftlich nicht erschließbar sind,
- wenn an geografisch ungünstigen Stellen eine Beförderung von Fahrgästen sichergestellt werden kann, etwa über Flüsse oder
- wenn sie zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage und des Bedarfs das öffentliche Nahverkehrssystem einer Gebietskörperschaft dauerhaft und regelmäßig ergänzen.

Voraussetzung der Förderung ist, dass die Seilbahn hinsichtlich der Fahrpreise in die örtlich geltenden Verbundtarife und den ÖPNV-Landestarif integriert ist.

Nicht förderfähig sind Systeme, die nur für bestimmte Ereignisse (zum Beispiel Messen, Gartenschauen, Freizeitwecke o. ä.) geplant und gebaut werden, sowie solche mit überwiegend touristischer Nutzung. Im Übrigen wird auf den Inhalt der unions- und landesrechtlichen Vorgaben für Seilbahnen verwiesen.

1.2.5 Beim Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen ist im Regelfall ein besonderer Bahnkörper erforderlich. Im Einzelfall können Verkehrswege mit straßenbündigem Bahnkörper in Teilbereichen ausnahmsweise dort gefördert werden, wo die örtliche Situation einen besonderen Bahnkörper nicht zulässt. Um die Beschleunigung des Schienenverkehrs zu gewährleisten, muss der Vorrang von schienengebundenen Verkehrswegen auch ohne Führung auf einem besonderen Bahnkörper, beispielsweise unter Zuhilfenahme anderer (telematischer) Lösungen, gewährleistet werden.

- 1.2.6 Gefördert werden Grunderneuerungen von Verkehrswegen, wenn sie der wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes im ÖPNV dienen, die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen und der Nachweis geführt wird, dass die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen seit Inbetriebnahme nicht unterlassen worden sind. Sie müssen dringend geboten sein.
- 1.3 Ausbau und Umbau von Verkehrswegen und diesen dienenden Infrastrukturen für Verkehrsmittel mit vergleichbarem verkehrlichen Nutzen wie solche nach Nummer 3, insbesondere für integrierte Schnellbusysteme oder Spurbusse (§ 2 Nummer 3 a) LGVFG)
 Gefördert werden der Ausbau und Umbau straßengebundener Infrastrukturwegesysteme, die ähnlich den alternativen Schienenwegesystemen, einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen haben (zum Beispiel Spurbusse oder Schnellbusysteme). Ein vergleichbarer verkehrlicher Nutzen liegt regelmäßig vor, wenn das Infrastruktursystem von anderen Verkehren (beispielsweise Individualverkehr) weitgehend unabhängig, baulich getrennt und weniger störungs- und stauanfällig ist (zum Beispiel zwangsgelenkt durch eine eigene Busspur, aufgelassene Trassen). Es muss sich um ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Komponenten handeln, die in einer einheitlichen Struktur zusammengefasst sind, die Synergien nutzen und Ressourcen bündeln. Dies können etwa eigene Fahrspuren, Telematik wie Rechensysteme etc. sein.
 Gefördert werden nur die Linienverkehre des ÖPNV nach dem PBefG.
 Eine Förderung ist nur möglich, wenn das Vorhaben dem Förderbereich ÖPNV zuzuordnen ist. Eine doppelte Förderung im Förderbereich KStB ist nicht vorgesehen.
 Im Übrigen wird auf die RL Verkehrswege (Anlage 7 g) verwiesen.
- 1.4 Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (§ 2 Nummer 4 LGVFG).
 Der Tatbestand ermöglicht die Förderung des Baus oder Ausbaus von dienender beziehungsweise zugehöriger Infrastruktur wie ZOBs, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen sowie Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem ÖPNV dienen (multimodale Knoten).
- 1.4.1 Ein ZOB ist eine Zusammenfassung von Haltestellen, die auf einer Fläche außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt und mit besonderen Einrichtungen für den Fahrgast und den Betrieb ausgestattet ist. Er dient insbesondere der Verknüpfung mehrerer verkehrswichtiger Omnibuslinien untereinander oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Seine Zentralität kann begründet sein in der zentralen verkehrlichen Lage innerhalb des Gemeindegebiets, aber auch in der Anzahl der zu verknüpfenden Linien.
 Im Übrigen wird auf die RL ZOB (Anlage 7h) verwiesen.
- 1.4.2 Haltestellen sind ortsfeste Anlagen, an denen Fahrgäste in Fahrzeuge des ÖPNV und SPNV ein- oder aussteigen. Hierzu zählen auch alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Fahrkartenselbstausgabenautomaten, Aufzüge, Informationseinrichtungen. Das Umgestalten der Haltestellenfläche (beispielsweise Bau von Buskaps, Erhöhung der Bahn- und Bussteige) ist ebenfalls förderfähig.
- 1.4.3 Multimodale Knoten sind Einrichtungen, die für den Ein-, Aus- und Umstieg von und in öffentliche Verkehrsmittel vorgesehen sind und somit eine bessere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglichen sollen. Diese Einrichtungen müssen sich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder SPNV befinden und sich sinnvoll in das bestehende ÖPNV-System (insbesondere durch nachweislich hohen Umsteigebedarf, hohes Fahrgastaufkommen etc.) einfügen. Multimodale Knoten sollen Fahrgästen eine optimale Umsteigemöglichkeit von ÖV (Bus-Straßenbahn) zu Taxi, Car-Sharing, Bike-Sharing oder Mietwagen bieten. Die dafür notwendige Infrastruktur wird für alle verknüpften Mobilitätsformen bereitgestellt, insbesondere ÖV-Haltestellen und Lade-Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Es ist ein Betriebskonzept für die angeschlossenen Dienstleistungen vorzulegen. Darüber hinaus ist der Bedarf hinsichtlich des Baus oder Ausbaus multimodaler Knoten in geeigneter Weise darzulegen.
- 1.4.4 B+R-Anlagen werden gefördert, wenn sie im Zuge von Bau oder Ausbau der genannten zugehörigen und dienenden Infrastrukturen umgesetzt werden. In allen anderen Fällen gilt der Besondere Teil »Rad- und Fußverkehr«. Auf dessen Inhalt wird verwiesen.
- 1.5 Betriebshöfe und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (§ 2 Nummer 4 a) LGVFG)
- 1.5.1 Betriebshöfe können nur insoweit gefördert werden, als sie dem ÖPNV oder SPNV dienen beziehungsweise die dort abzustellenden und instand zu haltenden Fahrzeuge dem ÖPNV, dem SPNV oder der Instandhaltung der ÖPNV/SPNV-Infrastruktur zu dienen bestimmt sind. Sie müssen eine wirtschaftliche Betriebsführung gewährleisten. Betriebshöfe sind für das Abstellen, Warten und Instandhalten von Fahrzeugen bestimmt. Zu ihnen gehören insbesondere Abstellflächen und Unterstellräume für Fahrzeuge, Einrichtungen zur Wartung, Unterhaltung und laufenden Instandhaltung von Fahrzeugen, Fahrzeugreinigungsanlagen, Anlagen zur Versorgung mit Betriebsstoffen sowie Betriebs-, Aufenthalts- und Sozialräume für die Beschäftigten.
- 1.5.2 Zentrale Werkstätten sind darüber hinaus zur Instandsetzung und Grundüberholung von Fahrzeugen für einen größeren örtlichen oder für einen regiona-

len Nahverkehrsbereich bestimmt (vgl. Betriebshofrichtlinie (Anlage 7f)).

- 1.6 Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (§ 2 Nummer 5 LGVFG)

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme können nur gefördert werden, wenn sie der Beschleunigung des Fahrtablaufs dienen, den Betriebsablauf verbessern und dadurch zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV führen.

Gefördert werden Maßnahmen zur Beeinflussung von LSA für die Bevorrechtigung und Beschleunigung von Fahrzeugen des ÖPNV mit den erforderlichen Systembestandteilen, insbesondere

- den Nachrüstungen und Einrichtungen in den Betriebszentralen,
- den Nachrüstungen und Einrichtungen im Fahrzeug,
- anderen Einrichtungen, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik die Funktionen übernehmen,
- den Änderungen der Verkehrslenkung im Zusammenhang mit LSA-Steuerungen, wenn diese zu einer Beschleunigung führen.

Förderfähig sind Maßnahmen, die dafür sorgen, dass der ÖPNV weitgehend unabhängig vom übrigen Straßenverkehr fahren kann, sodass quasi eine Bevorrechtigung des ÖPNV erreicht wird (vgl. RL Beschleunigung/Telematik (Anlage 7i)).

- 1.7 Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen, wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlussicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise (§ 2 Nummer 5 a) LGVFG)

Gefördert werden Maßnahmen, die primär den Nutzern des ÖPNV dienen und damit einhergehend zu flächenhaften Erleichterungen im Ablauf des ÖPNV führen. Die Attraktivitätssteigerung kann beispielsweise durch Echtzeitinformationen, Anschlussicherungs-/Anschlussinformationssysteme und Systeme für Elektronische Fahrausweise (E-Ticketing) erfolgen.

Förderfähig sind Echtzeitsysteme nur in Verbindung mit Anschlussicherung/Anschlussinformation. Systeme für E-Ticketing können, auch in Ergänzung zur Förderung von Echtzeit- und Anschlussicherungs-/Anschlussinformationssystemen, gefördert werden. Ausgenommen sind Fahrzeuge des SPNV.

Die Maßnahme muss dabei einem Gesamtkonzept (Betriebskonzept) folgen. Ein Gesamtkonzept umfasst mindestens ein Verbundgebiet oder mindestens 200 Fahrzeuge. Ausnahmen hiervon werden vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in der RL Beschleunigung/Telematik (Anlage 7i) festgelegt.

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes ist auch darzulegen, wie die Daten gepflegt werden. Es ist dabei sicher zu stellen, dass im Falle von Störungen oder Planabweichungen aktuelle Informationen zur Verfügung gestellt werden. Das Gesamtkonzept muss flächendeckend alle Linien eines oder mehrerer Verbünde umfassen.

Eine Förderung der Ausrüstung von Fahrzeugen, die über das im Gesamtkonzept beschriebene Gebiet hinaus eingesetzt werden, ist nur dann möglich, wenn die Fahrzeuge überwiegend im beschriebenen Gebiet eingesetzt werden.

Gefördert werden Vorhaben, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. E-Ticketing wird erst ab dem Standard der VDV-Kernapplikation (Stufe 3) gefördert (Check-in/Check-out beziehungsweise Be-in/Be-out).

Die erforderlichen Daten sind diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Der zentralen Datendrehzscheibe der NVBW sind sämtliche Daten kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Vorschriften des Bundes- und des Landesdatenschutzgesetzes sind einzuhalten.

Anträge können von Verkehrsunternehmen oder Verbänden eingereicht werden. Auch eine gebündelte Antragstellung ist möglich. Erforderlich ist dabei, dass eine flächenhafte Ausrüstung der eingesetzten Fahrzeuge des Verbundes/der Verbünde erfolgt. Die jeweiligen Pauschalbeträge erhöhen sich um 10 v. H., wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 350 Fahrzeuge und maximal 500 Fahrzeuge umfasst und um 20 v. H., wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 500 Fahrzeuge umfasst.

Im Übrigen gilt die RL Beschleunigung/Telematik (Anlage 7i).

- 1.8 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als Baulastträger der kreuzenden Straße Kosterteile zu tragen haben. In Ausnahmefällen gilt das Gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges (§ 2 Nummer 6 LGVFG).

Für Vorhaben, die nach § 5 a FStrG oder nach § 17 EKrG gefördert werden, werden keine Zuwendungen gewährt.

- 1.9 Die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Absatz 4 Ziffer 1 PBefG, soweit diese zum Erhalt, zur Einrichtung und zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42 des PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (§ 2 Nummer 7 LGVFG)

Gefördert werden die Anschaffungskosten aller Omnibusfahrzeuge und Schienenfahrzeuge des ÖPNV/SPNV, die dem Linienverkehr dienen und für den Einsatz nach dem Personenbeförderungsrecht

- geeignet sind. Auch Fahrzeuge zur erstmaligen Einrichtung von Linienverkehren sind förderfähig.
- Die technischen Voraussetzungen der zu fördernden Busse sind dem Busförderprogramm zu entnehmen, das jährlich aufgestellt wird.
- Gefördert werden auch die Anschaffungskosten für alternative Bedienformen, wie beispielsweise Bürgerbusse. Das Nähere wird in einem Programm zur Förderung von Bürgerbussen geregelt (Bürgerbusprogramm).
- 1.10 Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (§ 2 Nummer 8 LGVFG)
- Herzustellen ist die vollständige Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen. Bei Vorhaben sind deren Belange zu berücksichtigen und diese entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes umzusetzen.
- Der Tatbestand umfasst alle Formen des ÖPNV, also auch Schienennahverkehr. Bei Nachrüstungen haben bestehende verkehrswichtige Einrichtungen des ÖPNV Vorrang. Ein Umbau ist nur dann förderfähig, wenn das Ziel der Barrierefreiheit mit einer Nachrüstung noch nicht oder nur unzureichend erreicht werden kann und die Herstellung der Barrierefreiheit im Vordergrund steht.
- Verkehrswichtige und hochfrequentierte Anlagen und Einrichtungen des ÖPNV sind solche, bei denen die Zweck-Mittel-Relation im Hinblick auf verkehrliche Aspekte besonders hoch ist, also möglichst viele Nutzer von einer Barrierefreiheit profitieren (mehr als 1000 Fahrgäste/pro Tag) oder die der Erschließung von wichtigen öffentlichen Einrichtungen dienen. Bei der Beurteilung sind insbesondere die Zahl der Fahrgäste und der finanzielle Aufwand zur Herstellung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Die Umbau- und Nachrüstungsmaßnahmen müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.
- Ist eine kommunale Behindertenbeauftragte oder ein kommunaler Behindertenbeauftragter bestellt, ist sie oder er bei der Planung eines Vorhabens zu beteiligen. Die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger können die entsprechenden Behindertenverbände bei der Planung des Vorhabens mit einbeziehen. Im Übrigen wird auf die RL Barrierefreiheit verwiesen.
- 2 **Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**
- Im Bereich des ÖPNV erfolgt im Interesse des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit die Finanzierung mittels einer modifizierten Form einer Festbetragsfinanzierung. Insoweit erfolgt die Zuwendung mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag). Pauschale Festbeträge sind bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme im Einzelfall abschließend zulässig.
- 3 **Verfahren im ÖPNV**
- Für die Gewährung einer Zuwendung muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufgenommen sein (vgl. § 6 LGVFG). Darüber hinaus ist die Stellung eines schriftlichen Antrags nach § 2 LGVFG erforderlich.
- 3.1 **Zuständigkeit**
- Die Regierungspräsidien sind bei
- Vorhaben nach § 2 Nummer 3 a.) LGVFG,
 - straßengebundenen Vorhaben nach § 2 Nummer 4 und 4 a.) LGVFG,
 - Vorhaben nach § 2 Nummer 5 und 5 a.) LGVFG und
 - straßengebundenen Vorhaben nach § 2 Nummer 8 LGVFG
- für das Verfahren zuständig. Ausgenommen ist die Zuständigkeit für die Aufstellung des Landesprogramms.
- Für das Verfahren bezüglich aller übrigen förderfähigen Vorhaben nach Nummer 1 (Gegenstand der Förderung im ÖPNV) ist das Ministerium zuständig. Dies gilt insbesondere auch für Vorhaben von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, wenn diese sowohl für Omnibusse als auch für Schienenverkehrsmittel vorgesehen sind.
- 3.2 **Programmaufstellung**
- 3.2.1 Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, ist zuvor in das Landesprogramm nach § 5 LGVFG aufzunehmen.
- Ein Vorhaben muss in der Regel einen eigenen Verkehrswert besitzen und kann nicht Teil eines geförderten Projekts aus dem Bundesprogramm sein.
- Vorhaben nach Nummer 1 werden nur gefördert und in das Landesprogramm aufgenommen, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 100 000 € betragen (Bagatellgrenze). Vorhaben nach § 2 Nummer 6 LGVFG (Schienenanteil) werden nur gefördert und in das Programm aufgenommen, wenn die Summe der vom Schienen- und Straßenbulasträger zu tragenden zuwendungsfähigen Kosten jeweils mehr als 50 000 € beträgt.
- Setzt sich ein Vorhaben aus mehreren räumlich getrennten Abschnitten zusammen, die jeweils für sich verkehrswirksam sind, so findet die Regelung zur Bagatellgrenze auf jeden einzelnen Abschnitt Anwendung.
- Bei Vorhabenbündeln zum Bau oder Ausbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen, der stationären Einrichtungen der Echtzeitinformation, Anschlussicherung/Anschlussinformation und E-Ticketing oder zur Herstellung von Barrierefreiheit findet die Bagatellgrenze für das gesamte Vorhabenbündel Anwendung, sofern das Vorhabenbündel einen gesamthaften funktionalen Verkehrswert besitzt.
- 3.2.2 Die Vorhaben sind bei der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle bis zum 31. Oktober des Vorjahres

- anzumelden. Über die anschließende Aufnahme in das Landesprogramm entscheidet das Ministerium, vgl. Nummer 3.1.
- 3.2.3 Das Landesprogramm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium zum 1. März jährlich aufgestellt und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen fortgeschrieben.
- 3.2.4 Bei Vorhaben des ÖPNV, die dem PBefG unterliegen, ist die Bereitschaft zur freiwilligen Zusammenarbeit im Sinne des § 8 ÖPNVG Voraussetzung für die Förderung. Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle kann verlangen, dass auch anderen ÖPNV-Unternehmen die geförderte Anlage zur zweckentsprechenden Nutzung zur Verfügung gestellt wird.
- 3.2.5 Vor der Anmeldung muss die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt nach dem BauGB, die in einem der Förderprogramme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung gefördert werden.
- Darüber hinaus muss die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger das Vorhaben mit Maßnahmen aus anderen Förderprogrammen des Bundes oder Landes abstimmen (Straßenbau, Städtebau, ELR etc.).
- 3.2.6 Der Anmeldung sind folgende Unterlagen beizufügen:
- Erläuterungsbericht: Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf einzugehen. Weiterhin ist darzulegen, dass die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG vorgesehen ist oder dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen,
 - Beschreibung des Vorhabens einschließlich Standbau- und planungsrechtlicher Genehmigungsverfahren, sowie Darlegung, ob und gegebenenfalls welche Zusammenhänge zwischen dem Vorhaben des ÖPNV und dem städtebaulichen Vorhaben bestehen und mit welchem Ergebnis die Vorhaben aufeinander abgestimmt sind,
 - Übersichtsplan des Vorhabens (mit Darstellung des Liniennetzes),
 - Finanzierungsplan: Übersicht über den beabsichtigten Zeitraum der Finanzierung mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende, sowie voraussichtliche Jahresraten,
 - Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung),
 - Priorisierung bei mehreren Vorhaben einer Vorhabenträgerin bzw. eines Vorhabenträgers.
- 3.2.7 Die Regierungspräsidien melden die angemeldeten Vorhaben nach Nummer 3.1 bis spätestens zum 1. Februar eines jeden Jahres dem Ministerium unter Verwendung des Formblatts nach Anlage 8.
- 3.2.8 Wird ein Vorhaben nicht in das Landesprogramm aufgenommen, so unterrichtet die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle hiervon die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.
- 3.2.9 Wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich des Baubeginns, des Umfangs, der Bauzeiten, der Kosten, der Finanzierung und der technischen Planung hat die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger unverzüglich der hierfür zuständigen Stelle nach Nummer 3.1 zur Berücksichtigung bei der nächsten Landesprogrammfortschreibung schriftlich anzumelden.
- 3.2.10 Nach Unterrichtung der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers über die Aufnahme in das Landesprogramm durch die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle muss der Antrag (Nummer 3.3) auf Förderung innerhalb von drei Jahren gestellt werden.
- Die Frist beginnt mit dem 1. Januar des der Landesprogrammaufnahme nachfolgenden Jahres. Erfolgt innerhalb der oben genannten Frist keine Antragstellung, wird das Vorhaben aus dem Landesprogramm genommen.
- Ein erneuter Antrag auf Aufnahme dieses Vorhabens in das Landesprogramm kann frühestens im Rahmen der Aufstellung des übernächsten Landesprogramms gestellt werden.
- 3.3 Antrag auf Förderung
- 3.3.1 Zuwendungen werden nur auf Antrag nach dem Muster der Anlage 9 und nach vorheriger Aufnahme in das Landesprogramm gemäß § 5 LGVFG gewährt.
- Der Antrag ist in dreifacher schriftlicher Fertigung sowie in elektronischer Form bei der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle einzureichen.
- Ein Antrag einer kommunalen Körperschaft ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindewirtschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.
- 3.3.2 *Antragsunterlagen*
- 3.3.2.1 Dem Antrag sind grundsätzlich beizufügen:
- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
 - eine Genehmigungsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 4. Hiervon ausgenommen sind Vorhaben nach § 2 Nummer 6 LGVFG; insoweit ist eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3 ausreichend,

- eine Darlegung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt,
 - eine Darlegung, dass das Vorhaben in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG vorgesehen ist oder dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden,
 - eine Darlegung, ob und gegebenenfalls welche Zusammenhänge zwischen dem Vorhaben des ÖPNV und dem städtebaulichen Vorhaben bestehen und mit welchem Ergebnis die Vorhaben aufeinander abgestimmt sind,
 - ein Erläuterungsbericht mit ausführlicher Darlegung der angestrebten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Angabe über die Situation der derzeit vorhandenen Verkehrsanlagen und deren Kapazität (vorhandene Straßenbahnen, Omnibushaltestellen, Linienführung der Omnibuslinien im derzeitigen Zustand, vorhandene Parkmöglichkeiten usw.),
 - eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Kennzahlen zur Förderfähigkeit und Förderwürdigkeit (Ergebnis der Standardisierten Bewertung),
 - ein Übersichtsplan des Vorhabens,
 - eine Kostenberechnung,
 - die für die Beurteilung des Vorhabens notwendigen Pläne, insbesondere Bestandspläne, Lageplan 1:500, 1:1000 beziehungsweise 1:1500, Längsschnitte 1:1000/100, Regelquerschnitte 1:100, Grunderwerbspläne und -verzeichnis, darüber hinaus Sonderpläne (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt) soweit zur Darstellung besonderer Bauwerke (Haltestellen, P+R-Anlagen, Parkeinrichtungen, Betriebshöfe, zentrale Werkstätten usw.) erforderlich,
 - Rechtsgenehmigungen (zum Beispiel Bebauungsplan, Plangenehmigung, Planfeststellung, Baugenehmigung, Zustimmung der TAB zur Baumaßnahme gemäß § 60 Absatz 3 BOPStrab, Stellungnahme der jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde): beispielsweise muss das Vorhaben soweit vorbereitet sein, dass der Baubeginn vollständig möglich und eine rechtmäßige ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist,
 - die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin bzw. des Antragstellers muss sichergestellt sein,
 - die Kreuzungsvereinbarung,
 - eine Umweltverträglichkeitsstudie,
 - ein Schall- und Erschütterungsgutachten,
 - ein Baugrundgutachten,
 - ein Bauzeitenplan,
 - Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter.
- Ist eine kommunale Behindertenbeauftragte oder ein kommunaler Behindertenbeauftragter bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie oder er bei der Vorhabenplanung beteiligt war.
- 3.3.2.2 Im Übrigen wird auf die ergänzenden Richtlinien zu dieser VwV verwiesen.
- 3.3.2.3 Ferner ist eine Stellungnahme der betroffenen Gemeinde anzuschließen, sofern es sich um ein Vorhaben eines privaten Verkehrsunternehmens oder um einen Zusammenschluss solcher Unternehmen handelt.
- 3.3.2.4 Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern.
- 3.3.2.5 Für Maßnahmen von erheblicher finanzieller Bedeutung ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens anhand einer standardisierten Bewertung oder eines anderen Verfahrens mit mindestens vergleichbarer methodischer Tiefe nachzuweisen und mit der nach Nummer 3.1. zuständigen Stelle abzustimmen. Dies ist für alle Vorhaben des LGVFG anzuwenden, deren Investitionsvolumen 25 Mio. € überschreitet. Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle kann im Einzelfall bei Vorhaben mit einem geringeren Investitionsvolumen eine standardisierte Bewertung oder eine andere geeignete Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als Entscheidungshilfe verlangen.
- Die standardisierte Bewertung muss vor dem Einreichen eines Förderantrags auf der Grundlage der HOAI, Lph. 2 – Vorplanung erstellt werden. Nach Absprache mit der nach Nummer 3.1. zuständigen Stelle müssen im Einzelfall detaillierte Kostenberechnungen erarbeitet werden. Auswirkungen von Schallimmissionen sind zu ermitteln und in den Gesamtkosten des Vorhabens abzuschätzen. Baugrundverhältnisse sind zwingend zu begutachten. Zugrundeliegende Einheitspreise sollen auf Anforderung durch Belege plausibilisiert werden.
- 3.4 Prüfung des Antrags und Entscheidung
- 3.4.1 Über den Antrag auf Zuwendung entscheidet die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle. Sie veranlasst die fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung des Antrags.
- Alle Anträge werden fachtechnisch und wirtschaftlich von der NVBW geprüft.
- 3.4.2 Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk festgelegt. Die zuwendungsfähigen Kosten werden in den fachtechnischen Prüfvermerken in Abstimmung mit der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle festgelegt.

Für Einheitspreise von Schienenprojekten im Eisenbahnverkehr nach AEG ist es zweckdienlich, die Kostenkennwerte des aktuellen Kostenkennwertekatalogs der DB Netz AG nach RL 808 in der aktuellen Fassung heranzuziehen. Bei Abweichungen von der RL 808 und den hierin enthaltenen Kostenkennwerten sind diese auf Anforderung zu plausibilisieren.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung eines Vorhabens ist mit Abschluss der Förderantragsprüfung zu aktualisieren und der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle vorzulegen.

- 3.4.3 Im Falle von Änderungen des Vorhabens, insbesondere bei Planänderungen und Kostensteigerungen, sind diese unverzüglich der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle anzuzeigen und ein Änderungsantrag mit den für seine Beurteilung notwendigen Unterlagen vorzulegen.

Bei erheblichen Kostensteigerungen kann die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung verlangen. Jede Abweichung von der von der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle genehmigten Vorhabenplanung ist dieser anzuzeigen.

Eine Änderung des Förderantrags ist nach Abschluss der fachtechnischen Prüfung durch die NVBW ausgeschlossen, da vorausgesetzt wird, dass das beantragte Bauvorhaben bereits voll durchgeplant ist.

3.5 Bewilligungsverfahren und Nachbewilligung

- 3.5.1 Die Regierungspräsidien haben bei einer Zuwendung von mehr als 1 Mio. € das Einvernehmen mit dem Ministerium herzustellen.

- 3.5.2 Die Entscheidung über die Bewilligung ist der Vorhabenträgerin bzw. dem Vorhabenträger von der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle unter Angabe der Höhe der Förderung mitzuteilen. Kann dem Antrag nicht entsprochen werden, so sind die Gründe der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller mitzuteilen.

- 3.5.3 Im Zuwendungsbescheid sind insbesondere
- die vorläufigen zuwendungsfähigen Kosten,
 - die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung),
 - die festgesetzte Zuwendung als Festbetrags- oder als Höchstbetragsförderung,
 - gegebenenfalls der Zeitrahmen für den Baubeginn,
 - der Bewilligungszeitraum
 - und weitere Nebenbestimmungen (zum Beispiel Nebenbestimmungen im Sinne der Nummer 5 VV-LHO zu § 44 LHO)

festzulegen.

- 3.5.4 Ist ein privates Verkehrsunternehmen oder ein Zusammenschluss privater Verkehrsunternehmen (privater Kapitalanteil von mehr als 50 v. H.) Träger eines Betriebshofes oder einer zentralen Werkstätte,

so ist im Zuwendungsbescheid die dingliche Sicherung sowohl der zweckentsprechenden Verwendung der Zuwendung (beschränkte persönliche Dienstbarkeit) als auch etwaiger Erstattungsansprüche (Grundschild) zu regeln. Dabei ist grundsätzlich eine erstrangige Absicherung der Dienstbarkeit zu verlangen. Bei Absicherung der Grundschild ist darauf zu achten, dass die Beleihungsgrenze grundsätzlich 80 v. H. der Herstellungskosten nicht überschreitet.

- 3.5.5 Die Bewilligung der Zuwendungsraten erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entsprechend dem Baufortschritt.

- 3.5.6 Ein nachträglicher Änderungsantrag sowie eine nachträgliche Bewilligung aufgrund von Kostenerhöhungen oder Planänderungen sind ausgeschlossen.

3.6 Auszahlungsverfahren

- 3.6.1 Die Auszahlung der Zuwendungen wird von der zuständigen Stelle nach Nummer 3.1 im Rahmen der bewilligten und für das laufende Haushaltsjahr verfügbaren Mittel entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben veranlasst.

- 3.6.2 Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin hat hierzu schriftlich einen Antrag auf Abschlagszahlung nach Muster der Anlage 10 vorzulegen. Zusätzlich kann der Antrag auf Abschlagszahlung in elektronischer Form erfolgen. Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle kann entsprechende Zahlungsnachweise verlangen.

Abschlagszahlungen dürfen in der Regel insgesamt 80 v. H. der bewilligten Gesamtzuwendung nicht übersteigen. Im Einzelfall sind Ausnahmen auf Antrag zulässig. Die Bewilligung über den Restbetrag der Zuwendung darf erst nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises ausgezahlt werden.

3.7 Verwendungsnachweis

- 3.7.1 Der Verwendungsnachweis ist entsprechend den Allgemeinen Nebenbestimmungen im Sinne der VV-LHO zu § 44 nach Muster der Anlage 11 schriftlich in dreifacher Fertigung und elektronischer Form bei der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle vorzulegen. Insbesondere ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet die Prüfbescheinigung vorzulegen.

Werden ein Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ausschließlich unter Verwendung von Pauschalsätzen im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert, genügt ein vereinfachter Verwendungsnachweis ohne Vorlage von Belegen und mit summarischer Darstellung der eingesetzten Eigenmittel, Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des der Bewilligung zugrunde gelegten Kosten- und Finanzierungsplans (vgl. 6.6.1. ANBest-P).

- 3.7.2 Der Abschluss der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vom Zuwendungsempfänger schriftlich oder elektronisch zu bestätigen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen bei Vorlage des Verwendungsnachweises vollständig abgeschlossen sein.

Dem Verwendungsnachweis sind mit der Bauausführung übereinstimmende Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten zu erkennen ist.

Die Beendigung des Vorhabens ist der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle anzuzeigen. Eine Maßnahme gilt mit der Abnahme der wesentlichen Bauteile als beendet.

Verzögert sich der Schlussverwendungsnachweis einer Maßnahme aus Gründen, die der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin nicht zu vertreten hat (zum Beispiel schwebende Prozesse, ausstehende Schlussvermessung, fehlende Rechnungen Dritter), so kann die zuständige Stelle (Nummer 3.1.) entweder auf Antrag die Vorlagefrist verlängern oder im Benehmen mit dem Zuwendungsempfänger die zuwendungsfähigen Kosten pauschal festlegen.

3.8 Prüfung der Verwendung

3.8.1 Die Prüfung des Verwendungsnachweises nach Nummer 3.7 erfolgt nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen zu der VV-LHO zu § 44 durch die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle unter Beteiligung der NVBW.

Kosten, die nach Vorlage des Verwendungsnachweises oder später als zwölf Monate nach Beendigung einer Maßnahme oder, im Falle einer nach Nummer 3.7.2 eingeräumten Verlängerungsfrist, nach Ablauf dieser Frist nachgewiesen werden, bleiben bei der Zuschussgewährung unberücksichtigt.

3.8.2 Die Rückerstattung der gewährten Zuwendung und die Verzinsung erfolgt nach §§ 48, 49, und 49a LVwVfG.

3.9 Änderung der Zweckbestimmung

3.9.1 Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle kann in der Regel eine Rückerstattung der gewährten Zuwendungen verlangen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, ohne dass dies zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

Wurden Zuwendungen für Vorhaben gewährt, die elektronische Komponenten enthalten, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation, Anschlusssicherungs- und Anschlussinformationssysteme oder E-Ticketing-Systeme, gilt eine Zweckbindungsfrist von fünf Jahren. In begründeten Einzelfällen kann eine kürzere Zweckbindungsfrist gelten.

3.9.2 Ist ein privates Verkehrsunternehmen oder ein Zusammenschluss privater Verkehrsunternehmen Träger eines Betriebshofes oder einer zentralen Werkstätte, so kann die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle eine Rückerstattung verlangen, wenn innerhalb von 25 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens eine Veräußerung, Vermietung, Verpachtung

oder sonstige Zweckentfremdung ohne Zustimmung der zuständigen Stelle (Nummer 3.1) erfolgt.

3.10 Erfolgskontrolle

Spätestens mit der Vorlage des Verwendungsnachweises ist anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen (zum Beispiel Zählungen) vom Zuwendungsempfänger zu prüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde. Der Nachweis ist vom Zuwendungsempfänger bzw. von der Zuwendungsempfängerin plausibel darzustellen und der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle unaufgefordert vorzulegen.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, sind die gewährten Zuwendungen anteilsmäßig zu kürzen.

3.11 Übergangsregelung

Diese VwV ist auf diejenigen Vorhaben anzuwenden, für die bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens noch kein Zuwendungsbescheid erteilt wurde. Für Vorhaben, die bereits in ein Landesprogramm aufgenommen und bewilligt wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind, gelten die jeweils erteilten Zuwendungsbescheide und die bisherigen Regelungen, insbesondere die VwV-EntflechtG weiter.

Vorhaben, die nach dem GVFG in der bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Fassung oder nach der VwV-EntflechtG in ein Programm des Landes aufgenommen und bewilligt wurden, werden fortgeführt.

Zuwendungsbescheide für Zuwendungen nach dem GVFG oder nach der VwV-EntflechtG, die nicht vollständig abgewickelt wurden, gelten fort.

III. Rad- und Fußverkehr

1 Berücksichtigung des Stands der Technik

Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Näheres regeln Richtlinien.

2 Gegenstand der Förderung im Rad- und Fußverkehr

Nach § 2 LGVFG können der Bau, Ausbau und Umbau der nachstehend genannten Vorhaben gefördert werden:

2.1 Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (§ 2 Nummer 1 g) LGVFG)

Rad- und/oder Fußverkehrsinfrastruktur im Sinne des § 2 Nummer 1 g) LGVFG sind verkehrswichtige Anlagen für den Rad- und/oder Fußverkehr, die unabhängig von Bau, Ausbau oder Umbau förderfähiger kommunaler Straßen gemäß § 2 Nummer 1 a), b), c) und d) LGVFG umgesetzt werden. Dies sind insbesondere:

- separat geführte Rad- und Fußverkehrsanlagen,
- Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Zuge von nicht förderfähigen kommunalen Straßen,

- Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Zuge von kommunal förderfähigen Straßen, die nicht gemeinsam mit dem Bau, Ausbau oder Umbau von förderfähigen kommunalen Straßen gemäß § 2 Nummer 1 a), c) und d) LGVFG realisiert werden,
 - Fußverkehrsanlagen im Zuge von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast.
- 2.2 Radverkehrsinfrastruktur**
- 2.2.1** Als Radverkehrsinfrastruktur sind nach Nummer 2.1 grundsätzlich sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Radverkehrsführungen gemäß ERA förderfähig. Dies sind insbesondere Schutzstreifen, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen oder kreuzungsfrei oder mit Vorfahrtberechtigung angelegte Radwege über eine längere Distanz mit hoher Ausbauqualität (Radschnellwege) sowie die notwendig dazu gehörenden Kunstbauten, Querungseinrichtungen, wegweisende Beschilderung, Lichtsignalanlagen sowie Randmarkierungen außer Orts nach dem aktuellen Stand der Technik.
- Die Förderung von wegweisender Beschilderung für den Radverkehr sowie weiteren notwendigen Elementen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die nachträglich angebracht werden (zum Beispiel Randmarkierung außer Orts, Aufstellflächen an Knotenpunkten), ist unter den gleichen Voraussetzungen möglich.
- 2.2.2** Sofern der Radverkehr Auslöser für die Notwendigkeit von überbreiten Radverkehrsanlagen ist (zum Beispiel besonders hohes Radverkehrsaufkommen), ist die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur über das Regelmaß der ERA hinaus möglich. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragstellenden nachzuweisen.
- 2.2.3** Für die Verkehrswichtigkeit einer Radverkehrsführung ist die Anordnung einer Benutzungspflicht nicht maßgeblich. Nicht benutzungspflichtige Radwege haben auch bei Neubauten verkehrswichtiger Radwege als eigenständige Führungsform ihre Berechtigung und sind damit grundsätzlich förderfähig.
- 2.2.4** Bei Radverkehrsanlagen im Zuge des Landesradverkehrsnetzes (RadNETZ Baden-Württemberg) sind einmalig auch Maßnahmen zur Ertüchtigung und Wiederherstellung eines durchgehenden baulichen Zustands gemäß den Qualitätsstandards des RadNETZ Baden-Württemberg förderfähig.
- 2.3 Fußverkehrsinfrastruktur**
- 2.3.1** Als Fußverkehrsinfrastruktur sind nach Nummer 2.1 sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Fußverkehrsführungen im Längs- und Querverkehr gemäß den EFA förderfähig. Förderfähige Elemente für den Querverkehr sind insbesondere Mittelinseln, Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen, planfreie Querungsanlagen (Unter- und Überführungen) und wegweisende Beschilderung. Auch weitere notwendige Elemente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und weitere technische Bauelemente sind förderfähig.
- 2.3.2** Die Förderung von Elementen der Fußverkehrsinfrastruktur, die nachträglich angebracht werden, ist unter den gleichen Voraussetzungen möglich.
- 2.3.3** Flächen, die über das Regelmaß der EFA hinausgehen, sind förderfähig, wenn sie aufgrund großer Fußverkehrsmengen (streckenbezogen) oder für die Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Verweilflächen, Ruheplätze oder Spielflächen (abschnittsweise Aufweitung) dringend erforderlich sind. Aufweitungen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den für den Längsverkehr erforderlichen Flächen stehen. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragstellenden nachzuweisen.
- 2.3.4** Die Ausstattung von Fußverkehrsanlagen mit Bänken oder anderen geeigneten Sitzmöblierungselementen sowie Sanitäreinrichtungen (öffentliche Toilettenanlagen) ist förderfähig, sofern sie der Barrierefreiheit dienen und den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen.
- 2.3.5** Förderfähige Maßnahmen der Fußverkehrsinfrastruktur müssen nach § 3 Nummer 1 d) LGVFG barrierefrei gestaltet sein.
- 2.4 Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur**
- 2.4.1** Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen nach Nummer 2.1 können auch als gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege oder als Gehwege mit der Beschilderung »Radfahrer frei« ausgeführt werden. Im innerörtlichen Bereich sind bei gemeinsamen Geh- und Radwegen und Gehweg mit der Beschilderung »Radfahrer frei« die sehr eng beschränkten Einsatzbereiche gemeinsamer Führungen gemäß den ERA zu berücksichtigen. Entsprechende Führungsformen entsprechen innerorts in der Regel nicht dem Fördertatbestand eines verkehrswichtigen Rad- und Fußweges. Sie werden daher nur in begründeten Ausnahmefällen gefördert und sind gesondert zu begründen.
- 2.4.2** Die Förderung der Beleuchtung bei separat geführten Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen sowie der Versatz der Beleuchtung bei sämtlichen unter Nummer 2.1 aufgeführten Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen sind unter den gleichen Voraussetzungen möglich, sofern dies aus Gründen der Sicherheit (Verkehrssicherheit sowie soziale Sicherheit) dringend erforderlich ist. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragstellenden nachzuweisen.
- 2.5 Rad- und Fußverkehrskonzepte**
- 2.5.1** Die Verkehrswichtigkeit von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist durch ein aussagekräftiges Rad- beziehungsweise Fußverkehrskonzept nachzuweisen. Die Rad- beziehungsweise Fußverkehrskonzepte müssen eine Netzkonzeption beinhalten. Dies gilt übergangsweise für Fußverkehrsmaßnahmen erst ab der Programmfortschreibung für das Jahr 2017.
- 2.5.2** Rad- und Fußverkehrskonzepte sollten geeignet sein, die Priorität der Maßnahme aus der Netzbedeutung für die Rad- beziehungsweise Fußverkehrs-

netze von Land, Landkreis, Stadt und/oder Gemeinde sowie weiteren Faktoren (zum Beispiel Bedeutung für den Alltagsverkehr, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Rad- oder Fußverkehrsaufkommen oder -potential, Tourismus- und Freizeitradverkehr) nachvollziehbar herzuleiten.

- 2.5.3 Vor dem Inkrafttreten dieser VwV erstellte Rad- und Fußverkehrskonzepte werden bis 31. Dezember 2020 anerkannt, wenn sie eine Netzkonzeption beinhalten, die Herleitung der Maßnahmenpriorität aber noch nicht den oben genannten Kriterien entspricht.

2.6 Fahrradabstellanlagen

- 2.6.1 Als verkehrswichtige Radverkehrsinfrastruktur zählen auch Fahrradabstellanlagen, wenn sie der Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV dienen (B+R-Anlagen) oder wenn sie entlang verkehrswichtiger Radwege an Stellen, an denen erfahrungsgemäß dauernd oder zeitweilig Fahrräder in großer Zahl abgestellt werden, liegen.

- 2.6.2 Fahrradabstellanlagen sind gemäß den Standards der FGSV anforderungsgerecht zu planen und aufzustellen. Förderfähig sind insbesondere Fahrradhalter, Fahrradboxen, Fahrradkleingaragen, Fahrradkäfige, Fahrradparkbauten, Fahrradstationen, Pedelec-Stationen und sichere Fahrradabstellanlagen. In der Anmeldung zur Programmaufnahme müssen die geplanten Kapazitäten benannt sowie der Bedarf für eine entsprechende Fahrradabstellanlage plausibel dargelegt werden.

- 2.6.3 Um eine förderfähige Fahrradstation handelt es sich dann, wenn mindestens 100 Fahrräder abgestellt werden können und mindestens folgende angeschlossene Dienstleistungen an der Fahrradstation erbracht werden: Bewachung und Witterungsschutz, Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur sowie Fahrradvermietung.

Bei Fahrradstationen ist zudem ein tragfähiges Betreiberkonzept für die angeschlossenen Dienstleistungen vorzulegen.

3 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Bei Fahrradabstellanlagen sowie bei Sitzmöblierungselementen und Sanitäranlagen des Fußverkehrs wird die Zuwendung je nach Infrastruktur pauschaliert. Die Pauschalsätze (Brutto-Beträge) werden als Festbetragsfinanzierung festgesetzt:

– je Fahrradstellplatz nicht überdacht	120 €
– je Fahrradstellplatz überdacht	700 €
– je Fahrradbox, je Fahrradstellplatz in Fahrradkleingaragen oder Fahrradkäfigen	900 €
– je Fahrradstellplatz in Fahrradparkbauten	1200 €
– je Fahrradstellplatz in Fahrradstationen	1500 €
– je Sitzbank oder anderes geeignetes Sitzmöblierungselement	1500 €
– je Sanitäranlage (öffentliche Toilettenanlagen)	30000 €

Darin sind die Kosten der Zuwegung sowie für Stromanschlüsse für das Laden von Akkus enthalten. Bei geeigneten Abstellanlagen ist ein angemessener Anteil von Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für Pedelecs auszustatten.

Sofern die zuwendungsfähigen Kosten inklusive der Zuwegung sowie für die Schaffung von Lademöglichkeiten der Fahrradabstellanlagen geringer sind als die festgelegten Pauschalsätze, sind die Zuwendungen auf die zuwendungsfähigen Kosten zu begrenzen. Bei Fahrradparkbauten und Fahrradstationen sind im Antrag auf Förderung die zu erwartenden zuwendungsfähigen Kosten darzulegen. Gegebenenfalls sind die festgelegten Pauschalsätze einzelfallbezogen entsprechend zu reduzieren.

4 Verfahren zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

4.1 Programmaufstellung

- 4.1.1 Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, ist zuvor in das Programm nach § 5 LGVFG aufzunehmen.

- 4.1.2 Vorhaben nach Nummer 2 werden nur in das Programm aufgenommen und gefördert, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens bei Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen mehr als 50000 €, die zuwendungsfähigen Kosten bei nachträglicher wegweisender Beschilderung der Rad- oder Fußverkehrsnetze, Lichtsignalanlagen sowie Randmarkierungen außer Orts mehr als 20000 € sowie die Pauschalsätze bei Fahrradabstellanlagen sowie bei Sitzmöblierungselementen mehr als 10000 € betragen (Bagatellgrenzen).

- 4.1.3 Setzt sich ein Vorhaben aus mehreren räumlich getrennten Abschnitten zusammen, die jeweils für sich verkehrswirksam sind, so finden die Regelungen zu den Bagatellgrenzen nach Nummer 4.1.2 auf jeden einzelnen Abschnitt Anwendung. Sofern zwischen den räumlich getrennten Abschnitten ein funktionaler Zusammenhang nachgewiesen wird, so finden die Regelungen zu den Bagatellgrenzen nicht auf die einzelnen Abschnitte, sondern auf die gesamte Maßnahme Anwendung.

- 4.1.4 Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium zum 1. März jeden Jahres auf Grund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

- 4.1.5 Die Vorhaben sind beim zuständigen Regierungspräsidium (Bewilligungsstelle) zur Programmaufnahme bis spätestens 30. September des Vorjahres anzumelden (Anlage 13). Die Unterlagen sind in zweifacher schriftlicher Ausfertigung vorzulegen. Ergänzend können sie in elektronischer Form vorgelegt werden.

- 4.1.6 Vor der Anmeldung muss die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger mit davon betroffenen städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maß-

nahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt nach dem BauGB, die in einem der Förderprogramme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung gefördert werden.

4.1.7 Der Anmeldung zur Programmaufnahme sind folgende von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger unterzeichnete Unterlagen beizufügen:

- Erläuterungsbericht: Dieser ist in Anlehnung an die RE zu gliedern. Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf einzugehen. Es sind Angaben und Erklärungen zu folgenden Punkten erforderlich:
 - Die Maßnahme wird gemäß dem aktuellen Stand der Technik (insbesondere gemäß ERA beziehungsweise EFA) geplant und umgesetzt.
 - Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen.
 - Das Förderprojekt ist in einem Rad- oder Fußverkehrskonzept der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan beziehungsweise Fachkonzept als verkehrswichtig dargestellt.
 - Stand der Vorbereitung der Maßnahme, insbesondere hinsichtlich Grunderwerb, planungsrechtlichen und finanzielle Voraussetzungen.
 - Relevanz der Maßnahme für nachfolgende Kriterien: Übergeordnete Netzrelevanz, Verkehrssicherheit, Kosteneffizienz, Rad- oder Fußverkehrsaufkommen/-potential.
 - Sofern die Fördermaßnahme Bestandteil des RadNETZ Baden-Württemberg ist, ist dies im Erläuterungsbericht mitzuteilen und zu bestätigen, dass die Maßnahme gemäß den Qualitätsstandards des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur für das RadNETZ Baden-Württemberg geplant und umgesetzt wird und die Musterlösungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur für das RadNETZ berücksichtigt wurden.
 - Sofern es sich um eine Maßnahme der Fußverkehrsinfrastruktur handelt, sind Aussagen zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit erforderlich.
- Übersichtskarte,
- Lage- und Höhenplan,
- Querschnitt (Regelausbildung im Maßstab 1 : 50),
- Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung),
- Übersicht zur beabsichtigten Finanzierung mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende, und
- sonstige Pläne von förderrelevanter Bedeutung.

Die Bewilligungsstelle kann weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern. Bei fachlicher Begründung durch die Vorhabenträgerin bzw.

den Vorhabenträger kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind.

4.1.8 Über die Anmeldung von Vorschlägen für das Programm entscheidet grundsätzlich die Bewilligungsstelle.

4.1.9 Nach der Aufstellung beziehungsweise Fortschreibung des Programms durch das Ministerium unterrichtet die Bewilligungsstelle die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger über die Aufnahme in das Programm, die voraussichtliche Höhe der Zuwendungen, den vorgesehenen Beginn der Förderung sowie die Frist zur Einreichung des Antrags auf Förderung. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet. Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsstelle hiervon die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.

Geeignete Maßnahmen können im Rahmen der Programmfortschreibung vom Ministerium auf Vorschlag der Regierungspräsidien als potentielle Nachrückmaßnahmen festgelegt werden. Sofern im laufenden Haushaltsjahr finanzieller Spielraum entsteht, können diese nachträglich in das Programm aufgenommen und darüber die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger wie oben dargestellt unterrichtet werden. Die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger werden bereits zum Zeitpunkt der Programmfortschreibung von der Bewilligungsstelle über die Einordnung als Nachrückmaßnahme sowie die Tatsache unterrichtet, dass für das Vorhaben, sofern es im laufenden Haushaltsjahr nicht als Nachrückmaßnahme in das Förderprogramm aufgenommen werden kann, eine erneute Anmeldung beziehungsweise die aktive Bestätigung der bisherigen Anmeldung für die Programmfortschreibung im Folgejahr erfolgen muss, wenn es weiterhin realisiert und vom Land gefördert werden soll.

4.1.10 Wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich des Baubeginns, des Umfangs, der Bauzeiten, der Kosten, der Finanzierung und der technischen Planung hat die Vorhabenträgerin bzw. der Vorhabenträger unverzüglich der Bewilligungsstelle zur Berücksichtigung bei der nächsten Programmfortschreibung anzumelden.

4.1.11 Nach Unterrichtung der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers über die Programmaufnahme durch die Bewilligungsstelle muss der Antrag auf Förderung innerhalb einer Frist von einem Jahr gestellt werden. Nach Ablauf dieser Frist wird das Vorhaben grundsätzlich aus dem laufenden Förderprogramm genommen.

4.2 Antrag auf Förderung

4.2.1 Die Zuwendung wird nur auf schriftlichen Antrag auf Förderung gemäß Anlage 14 und nach vorheriger Aufnahme des Vorhabens in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt. Ergänzend ist die Antragstellung in elektronischer Form zulässig.

- 4.2.2 Ein Antrag auf Förderung kann erst gestellt werden, wenn das Vorhaben soweit vorbereitet ist, dass der Beginn der Bauarbeiten möglich und eine rechtmäßige ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist. Die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin bzw. des Antragstellers muss sichergestellt sein.
- 4.2.3 Der Antrag ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindefachlich-rechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter. Der Antrag ist in dreifacher Fertigung vorzulegen.
- 4.2.4 *Antragsunterlagen*
- Dem Antrag auf Förderung sind grundsätzlich beizufügen:
- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
 - eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3. Der Bauentwurf ist gemäß RE zu erstellen. Die Kostenberechnung ist nach AKVS vorzunehmen,
 - landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie ggf. erforderliche umweltfachliche Untersuchungen gemäß RE,
 - Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß ESAS (nur bei Maßnahmen ab einer Zuwendungshöhe von 100 000 € und nicht bei Fahrradabstellanlagen sowie bei Sitzmöblierungselementen und Sanitäranlagen des Fußverkehrs),
 - Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen).
- Ist eine kommunale Behindertenbeauftragte oder ein kommunaler Behindertenbeauftragter bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie oder er bei der Vorhabenplanung beteiligt war.
- Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern. Bei fachlicher Begründung durch die Antragstellerin bzw. den Antragsteller kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind.
- 4.3 Prüfung des Antrags auf Förderung und Entscheidung
- 4.3.1 Über den Antrag auf Förderung entscheidet die Bewilligungsstelle.
- 4.3.2 Die fachtechnische Prüfung des Antrags auf Förderung erfolgt durch die Bewilligungsstelle. Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk gemäß Anlage 15 a und/oder 15 b festgelegt.
- 4.3.3 Die Bewilligungsstelle genehmigt und unterrichtet die Antragstellerin bzw. den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.
- 4.3.4 Das genehmigte Vorhaben ist der Bewilligungsstelle spätestens nach sechs Monaten nach der Genehmigung (Nummer 4.3.3) zur Bewilligung vorzulegen. Auf Antrag der Antragstellerin bzw. des Antragstellers kann die Frist einmalig um sechs Monate verlängert werden. Nach Ablauf der Halbjahres- beziehungsweise Jahresfrist erlischt die Genehmigung. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Nummer 4.1.11.
- 4.4 Bewilligung der Zuwendung
- 4.4.1 Bewilligungsstelle für alle Vorhaben ist das Regierungspräsidium.
- 4.4.2 Voraussetzungen für eine Bewilligung sind:
- Vorliegen des Baurechts,
 - abgeschlossener Grunderwerb (notarielle Beurkundung, Enteignungsbeschluss) einschließlich aktueller Wertermittlungsgutachten,
 - bei Flurbereinigungsverfahren ist die vorläufige Anordnung zur Bereitstellung der erforderlichen Grundstücke nach § 36 FlurbG nachzuweisen,
 - eine gesicherte Finanzierung
- 4.4.3 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 16 sind
- die zuwendungsfähigen Kosten,
 - die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO zu § 44 LHO,
 - die voraussichtliche Zuwendung (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
 - das Jahr und der späteste Zeitpunkt (Frist) des Baubeginns
 - und der Bewilligungszeitraum festzulegen.
- 4.4.4 Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres nach Bewilligung (Nummer 4.4) erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen, die erteilte Genehmigung nach Nummer 4.3 erlischt. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Nummer 4.1.11. Das Ministerium kann im Fall eines Vergabenaachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.
- 4.5 Nachbewilligung
- Eine Nachbewilligung ist ausgeschlossen.
- 4.6 Auszahlung der Zuwendungen
- Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die

- Gestehungskosten erst ab dem Baubeginn und für die

- Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.

Die Abschlagszahlungen dürfen 80 v.H. der Zuwendungen nicht überschreiten. Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin hat hierzu einen Antrag auf Abschlagszahlung gemäß Anlage 17 in dreifacher Fertigung vorzulegen.

4.7 Nachweis der Verwendung

4.7.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von einem Jahr nach Erfüllung des Zweckzwecks (Inbetriebnahme), spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums nachzuweisen (Nummer 7.1 der ANBest-K). Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Anlässlich der Beendigung ist bei Maßnahmen ab einer Zuwendungshöhe von 100 000 € ein Sicherheitsaudit gemäß ESAS durchzuführen; dies gilt nicht bei Fahrradabstellanlagen sowie bei Sitzmöblierungselementen und Sanitäranlagen. Das Audit ist der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sollten Beanstandungen vorliegen, ist hierzu in einem Abwägungsprozess Stellung zu nehmen. Sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, sind diese spätestens innerhalb eines Jahres nach der Inbetriebnahme eines Vorhabens zu beginnen. Auf Antrag des Zuwendungsempfängers bzw. der Zuwendungsempfängerin können die in Satz 6 genannten Fristen von der Bewilligungsstelle um bis zu zwei Jahre verlängert werden.

4.7.2 Als Verwendungsnachweis genügt ein vereinfachter Nachweis (Nummer 7.2, 7.5 ANBest-K). Dabei hat der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin zu bestätigen, dass die Maßnahme

- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
- unter Beachtung der VOB durchgeführt und
- das Förderziel gemäß A. Nummer 1. erreicht wurde.

Dieser Bestätigung sind die mit der Bauausführung übereinstimmenden Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten hervorgeht.

4.7.3 Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsstelle gemäß Anlage 18 in dreifacher schriftlicher Ausfertigung vorzulegen. Ergänzend ist die Vorlage in elektronischer Form zulässig.

4.8 Prüfung der Verwendung

4.8.1 Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach Nummer 4.7 wird von der Bewilligungsstelle geprüft. Sollte das Vorhaben nicht in vollem Umfang ausgeführt sein, ist der Festbetrag entsprechend zu kürzen.

4.8.2 Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist von der Bewilligungsstelle so rechtzeitig zu prüfen, dass die Rücknahme beziehungsweise der Widerruf eines Zuwendungsbescheides nicht an der Jahresfrist der

§§ 48, 49 LVwVfG scheitert. Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin ist über das Ergebnis der Prüfung zu unterrichten.

4.9 Zinsen

Die Erstattung und Verzinsung von überzahlten Fördervorhaben erfolgt nach § 49a LVwVfG.

4.10 Änderung der Zweckbestimmung

Die Bewilligungsstelle kann eine Rückerstattung der gewährten Zuwendungen fordern, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen (zum Beispiel Rückbau, verkehrsrechtliche Einschränkungen, Unterlassen notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen usw.) vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, ohne dass dies zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung unerlässlich ist.

4.11 Erfolgskontrolle

Spätestens mit der Vorlage des vereinfachten Verwendungsnachweises (Nummer 4.7) ist vom Zuwendungsempfänger bzw. von der Zuwendungsempfängerin zu dokumentieren, ob der Zweck der Förderung erreicht wurde und das Vorhaben für die geplante Nutzung zur Verfügung steht. Der Nachweis ist der Bewilligungsstelle unaufgefordert vorzulegen.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, sind die gewährten Zuwendungen anteilmäßig zu kürzen.

4.12 Übergangsregelung

Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2015 ein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, werden analog der bisherigen VwV-EntflechtG sowie der RL-Radinfrastruktur abgewickelt. Vorhaben, die vor dem 31. Dezember 2015 in das Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur aufgenommen und für die noch kein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, verbleiben im Förderprogramm bis spätestens 31. Dezember 2017. Danach wird das Vorhaben aus dem Förderprogramm genommen. Bei der Festlegung der Höhe der Zuwendung ist in diesen Fällen A. Nummer 5.2.2 letzter Satz nicht anzuwenden.

C. Inkrafttreten

Diese VwV tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die VwV-LGVfG KStB vom 2. Mai 2014, GABl. S. 217 tritt mit Inkrafttreten dieser VwV außer Kraft.