

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr
zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(VwV-LGVFG)

INHALTSÜBERSICHT

A. Allgemeiner Teil

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

B. Besonderer Teil

- I. Kommunalen 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

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

- III. Rad- und Fußverkehr

- 1 Stand der Technik und Verkehrswichtigkeit

- 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

C. Inkrafttreten

Anlagen

Anlage 1a	RL Zuwendungsfähige Kosten KStB und RuF
Anlage 1b	RL Wertausgleich KStB und RuF
Anlage 1c	RL Brücken
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 7a	RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV
Anlage 7b	RL Wertausgleich ÖPNV
Anlage 7c	RL Vorsorgemaßnahmen ÖPNV
Anlage 7d	RL Umleitung ÖPNV
Anlage 7e	RL Gemeinschaftsbauwerke ÖPNV
Anlage 7f	Betriebshofrichtlinie
Anlage 7g	RL Verkehrswege

Anlage 7h	RL ZOB
Anlage 7i	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
Anlage 15a	Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF
Antrag 15b	Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF (für Pauschalsätze)
Anlage 16	Zuwendungsbescheid RuF
Anlage 17	Antrag auf Abschlagszahlung RuF
Anlage 18	Verwendungsnachweis RuF
Anlage 19	Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr

Anlage 20	Klimamobilitätspläne
Anlage 21	Klimabonus Einzelnachweis
Anlage 22	Besonders klimafreundliche Vorhaben mit vereinfachtem Verfahren

Verzeichnis der Abkürzungen

ABBV	Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösebeträge-Berechnungsverordnung)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AKVS	Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen
ANBest-K	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften
ANBest-P	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
ASB-ING	Anweisung Straßeninformationsbank Segment Bauwerksdaten
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchGRSAS	Richtlinien Forschungsgesellschaft für Stra-

ßen- und Verkehrswesen Bundes-Immissionsschutzgesetz

39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
B+R-Anlage	Bike und Ride-Anlage (Stellplätze für Fahrräder)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 276	DIN-Norm für die Ermittlung und Gliederung von Kosten im Hochbau
DIN 277	DIN-Norm für die Berechnung von Grundflächen und Rauminhalten
DIN 1076	Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung
DIN 4020	Geotechnische Untersuchungen für bautechnische Zwecke – Ergänzende Regelungen zu DIN EN 1997-2 (mit einem Beiblatt)
DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

DTV KFZ	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Kraftfahrzeuge (Kfz/24 h)
DTV SV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Schwerverkehr (Kfz > 3,5 t/24 h)
EC	Eurocodes für Brücken
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ELR	Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ESG	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
E-Ticketing	Systeme für elektronische Fahrausweise
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz

GABI.	Gemeinsames Amtsblatt (des Landes Baden-Württemberg)
h	Stunde
HOAI, Lph.	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, Leistungsphase
Kfz	Kraftfahrzeug
KStB	Kommunaler Straßenbau
L-BGG	Landes-Behindertengleichstellungsgesetz
LGVFG	Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
LHO	Landeshaushaltsordnung
LSA	Lichtsignalanlagen
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MAmS	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen

MAQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen
Nachberechnungsrichtlinie	Richtlinie für die Nachberechnung von Straßenbrücken im Bestand
NBest-Bau	Baufachliche Nebenbestimmungen
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahn
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
OSA	Objektbezogene Schadensanalyse
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+M-Plätze	Parkplätze für das Parken und Mitfahren
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAB-ING	Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen für Ingenieurbauten
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege – Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau

RE-ING	Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauwerken
RI-EBW-Prüf	Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076
RI-ERH-ING	Richtlinien für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken
RI-WI-BRÜ	Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken
RIZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
RL	Richtlinie
RL Busförderung	Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV – Linienbusse und Bürgerbusse zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs
RL Radinfrastruktur	Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RSAS	Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen
RL Schienenfahrzeugförderung	Richtlinie des Ministeriums für Verkehr für die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

RuF	Rad- und Fußverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StrG	Straßengesetz
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
TSI-PRM	Verordnung EU Nummer 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
v.H.	vom Hundert
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
VOB/B	Allgemeine Vertragsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen, Teil B
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
VV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
VV-LHO	Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg

VwV	Verwaltungsvorschrift
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
VwV-LGVFG KStB	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Anmerkung:	Die hier genannten Anlagen zur Verwaltungsvorschrift sowie weitere, gegebenenfalls noch zu erlassende Richtlinien sind in der jeweiligen vom Ministerium für Verkehr in Abstimmung mit den berührten Ressorts zur Verfügung gestellten Fassung anzuwenden.

A. Allgemeiner Teil

1. Zweck und Ziel der Förderung

Das Land Baden-Württemberg gewährt Zuwendungen zur Finanzierung von Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Luftsituation und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität dringend erforderlich sind. Nachhaltige Mobilität bedeutet, die Mobilitätsbedürfnisse in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise, beispielsweise durch die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, zu gewährleisten. Klimafreundliche Mobilität ist eine Mobilität, die mit den internationalen, europäischen, nationalen und landesweiten Klimaschutzzielen übereinstimmt und dazu beiträgt, die Treibhausgasemissionen im Verkehr entsprechend zu senken.

Ziele der Förderung sind insbesondere

- die Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen, insbesondere in Hinblick auf die Mobilitätssicherung, den Klimaschutz, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung, den Flächenverbrauch, den Naturschutz, die Verkehrssicherheit,
- die Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehr,
- die Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsformen,
- die Verbesserung der Attraktivität von umweltverträglichen Verkehrsmitteln,
- die Anbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz,
- die Verbesserung des Verkehrsflusses, auch zur Vermeidung von staubedingten Emissionen,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, die Sicherung und Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
- die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte,
- die Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Straßen sowie die Verbesserung deren Ausbauzustands,
- die Anpassung der Infrastrukturen an steigende Anforderungen (zum Beispiel Modernisierung der Brückeninfrastrukturen),
- der beschleunigte Abbau des kommunalen Investitionsrückstandes bei der Brückenmodernisierung,

- der Ausbau, die Attraktivitätssteigerung und die Erhöhung der Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel sowie
- die Förderung des ländlichen Raums.

2. Rechtsgrundlagen

Zuwendungen werden nach

- Maßgabe des LGVFG und dieser VwV,
- den Regelungen des LVwVfG,
- den §§ 23 und 44 der LHO sowie den VV-LHO

gewährt.

Die Zuwendungen werden nach Maßgabe des Staatshaushaltsplans 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 Baulastträger bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen;

Bei Vorhaben des ÖPNV sowie bei Maßnahmen der Vernetzung von Mobilitätsformen (insbesondere P+R- und B+R-Anlagen, multimodalen Knoten) außerdem an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 v.H. 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.

Sonstige Vorhabenträger wie zum Beispiel Aufgabenträger des SPNV im Sinne des § 2 Absatz 12 AEG können gleichermaßen Zuwendungsempfänger sein.

Bei Vorhaben im Bereich des Rad- und Fußverkehrs können Zuwendungen außerdem gewährt werden an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 v.H. von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe sowie
- private Unternehmen,

sofern sie im Allgemeininteresse förderfähige Vorhaben im Sinne des § 2 LGVFG durchführen.

Bei Vorhaben im Bereich Güterverkehr richtet sich der Kreis der Zuwendungsempfänger nach einer vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Richtlinie.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen werden nur auf Antrag gewährt und nur wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt und das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen wurde, siehe §§ 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 und den ergänzenden Anlagen oder Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, 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, der Lärmsituation oder der Luftsituation 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 oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen sein. Dies gilt nicht für die Ertüchtigung und den Ersatzneubau von Brückenbauwerken (§ 2 Nr. 16 LGVFG), die Fahrzeugförderung (§ 2 Nr. 11 LGVFG), Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG (§ 2 Nr. 10 LGVFG) und Grunderneuerungen von Verkehrswegen (§ 2 Nr. 4 LGVFG). Fördergrundsätze und vergleichbare Erlasse des Ministeriums für Verkehr sind als gleichwertig zu einem qualifizierten Fachkonzept anzusehen.

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.).

Klimamobilitätspläne, mit deren Hilfe eine Einsparung von Treibhausgasemissionen im Verkehr realisiert werden soll, gelten ebenfalls als für die Beurteilung gleichwertiger Plan.

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.

Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen können gefördert werden,

wenn sie im Landeskonzept Wiedervernetzung enthalten sind, wobei für Maßnahmen an Amphibienwanderstrecken die jeweils aktuelle Gesamtliste der gemeldeten Amphibienwanderstrecken im Land Anwendung findet.

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 mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigen und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entsprechen. Bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Abs. 1 L-BGG anzuhören.

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 beziehungsweise die zuständige Datenschutzbeauftragte im Vorfeld zu beteiligen.

4.2.7. Liegt ein Vorhaben außerhalb des Hoheitsgebiets des Landes, kann eine Förderung nur erfolgen, sofern der Vorhabenträger ein erhebliches Interesse des Landes an der Umsetzung begründen kann, ein solches Interesse auch tatsächlich besteht und die Förderung dringend erforderlich ist.

Der Vorhabenträger hat ausführlich darzulegen und zu begründen, in welchem Umfang das grenzüberschreitende Vorhaben im landeseigenen Interesse steht. Eine entsprechende anteilige Finanzierung durch Dritte (zum Beispiel Nachbarland) ist in Betracht zu ziehen.

4.3 Aufnahme in ein Programm, §§ 5, 6 LGVFG

4.3.1. Bagatellgrenze

Vorhaben werden nur in das Programm nach § 5 LGVFG aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Investitionskosten des Vorhabens die Bagatellgrenze überschreiten.

Bei Vorhaben, die Maßnahmen aus mehreren Förderbereichen enthalten, gilt die Bagatellgrenze des Bereichs, der den finanziellen Schwerpunkt des Vorhabens bildet.

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 (siehe § 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. Der Erwerb eines Grundstücks, die Erteilung eines Auftrags zur Planung oder zur Bodenuntersuchung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Rodungsarbeiten und Arbeiten zur Freimachung des Baufeldes gelten nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, gerade sie sind Zweck der Zuwendung (siehe Nummer 1.2 VV-LHO zu § 44).

Abweichend von Nummer 1.2. VV-LHO zu § 44 kann eine Ausnahme im Einzelfall nur zugelassen werden, wenn kumulativ

- das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen ist,
- das Vorhaben aus sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen keinen Aufschub duldet und
- die Bewilligungsstelle der Antragstellerin beziehungsweise 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 beziehungsweise der Zuwendungsempfänger auszuschließen. Eine ergänzende Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Zuwendungsgeber (Aufstockung der Regelförderung) für dasselbe Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ist nach dieser VwV und im Rahmen des geltenden Rechts zulässig. Es muss auch zum Zeitpunkt des Abschlusses des Förderverfahrens gewährleistet sein, dass die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger 10 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten selbst trägt, soweit keine Festbetragsförderung vorliegt. Eine Überzahlung ist bei der Bewilligung der Zuwendung und bei der Prüfung des Verwendungsnachweises auszuschließen. Für geförderte Maßnahmen der Wiedervernetzung dürfen Ökopunkte nur in Höhe des erbrachten Eigenanteils angerechnet werden.

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

5.1 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 zulässig. Das Weitere wird im Besonderen Teil dieser VwV und den ergänzenden Anlagen oder Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, geregelt.

5.2 Höhe der Zuwendung

5.2.1 Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten, zuzüglich einer Planungskostenpauschale nach Nummer 5.4. Für den Bereich Fahrzeugförderung nach § 2 Nummer 11 LGVFG kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, Abweichendes geregelt werden.

5.2.2 Abweichend hiervon beträgt die Zuwendung gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG maximal bis zu 75 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten, zuzüglich einer

Planungskostenpauschale nach Nummer 5.4, in folgenden Fällen:

- 5.2.2.1 Maßnahmen zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) gemäß §§ 3, 13 EKrG (§ 2 Nummer 10 LGVFG).
- 5.2.2.2 Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (§ 2 Nummer 12 LGVFG).
- 5.2.2.3 Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Absatz 12 des AEG durchgeführt werden.

Ein besonderes Interesse kann beispielsweise dann angenommen werden, wenn die betreffende Maßnahme kommunal zu finanzieren ist, jedoch vor allem deshalb erforderlich wird, um die Verkehrsbedienung des SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landes sicherzustellen oder zu verbessern. Hierzu zählt auch die automatisierte Erfassung und Aufbereitung von Fahrgastzählraten in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV, um dem Land eine ganzheitliche Betrachtung bei der Weiterentwicklung des SPNV zu ermöglichen.

Das Interesse des Aufgabenträgers kann auch bei Maßnahmen gegeben sein, die den SPNV insgesamt attraktiver für Fahrgäste machen. Insoweit ist eine ganzheitliche Betrachtung aller Aspekte angezeigt.

Dazu zählt auch der Ausbau von SPNV-Stationen und deren Umfeld zu multimodalen Mobilitätsknoten. Um in den Genuss des erhöhten Fördersatzes zu kommen, müssen dabei mindestens sechs der folgenden Bausteine realisiert werden:

- verknüpfende Bushaltestellen,
- P+R-Anlagen,
- B+R-Anlagen oder Fahrradparkhäuser,
- Stellplätze mit Elektroladesäule,
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
- Taxistellplätze,

- Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger,
- Mobilitätszentralen,
- öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten.

Der erhöhte Fördersatz im Zuge der multimodalen Mobilitätsknoten wird nicht für eigenständige Großmaßnahmen, insbesondere zentrale Omnibusbahnhöfe und P+R-Parkhäuser, angewandt.

5.2.2.4 Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten.

Ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz kann nachgewiesen werden durch:

- einen Klimamobilitätsplan. Die Anforderungen an Klimamobilitätspläne sind in Anlage 20 beschrieben. Die Förderung mit einem erhöhten Fördersatz auf Basis der Klimamobilitätspläne stellt eine neue Fördermöglichkeit dar und hat daher Pilotcharakter. Die Förderung wird zunächst an bis zu vier Einzelfällen pilothaft erprobt. Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluierung und es wird über die Weiterführung dieser Möglichkeit entschieden;
- einen Einzelnachweis, bei dem eine jährliche Einsparung von mindestens 25 t CO₂-Äquivalent je Million Euro zuwendungsfähiger Investitionskosten durch Berechnung mit der in Anlage 21 hinterlegten Methodik belegt wird. Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluierung dieser Methodik und des CO₂-Äquivalentwertes.

Bei den in Anlage 22 aufgeführten Arten von Vorhaben muss deren Klimafreundlichkeit nicht im Einzelfall belegt werden, da der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz grundsätzlich angenommen werden kann.

5.2.3 In den Fällen des 5.2.2.3 und 5.2.2.4 kann ein erhöhter Fördersatz nur auf entsprechenden Antrag geprüft werden. Der Antrag ist in angemessener Form zu be-

gründen. Nach Prüfung des Antrags ist zu entscheiden, ob ein erhöhter Fördersatz gewährt werden kann. Es ist ein strenger Maßstab anzuwenden. Die Prüfung der Klimamobilitätspläne erfolgt durch das Ministerium für Verkehr.

5.2.4 Die Berechnung der zuwendungsfähigen Investitionskosten erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Antragsunterlagen (hier: Kostenberechnung). Der Bewilligungsstelle sind Ausschreibungsergebnisse, die bereits vor dem Bewilligungszeitpunkt vorliegen, stets mitzuteilen.

Bei einfachen Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus erfolgt die Berechnung der zuwendungsfähigen Investitionskosten auf Grundlage von Ausschreibungsergebnissen. Eine einfache Maßnahme ist gegeben, wenn die zuwendungsfähigen Investitionskosten bei der Programmaufnahme nicht mehr als 700 000 Euro betragen, nur ein Baulastträger beteiligt ist und es sich weder um eine Kreuzungsmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz noch um eine Gemeinschafts- oder Mischmaßnahme handelt. Nach Ablauf von zwei Programmjahren erfolgt eine Evaluation des Berechnungsverfahrens. Spätestens nach Ablauf von zweieinhalb Jahren soll endgültig über die zukünftige Berechnung der zuwendungsfähigen Investitionskosten entschieden werden.

Die festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten dürfen die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten bis maximal 20 v.H. überschreiten.

5.3 Im Falle einer erheblichen Kostensteigerung kann zur Vermeidung einer besonderen Härte eine Nachbewilligung erfolgen.

Eine erhebliche Kostensteigerung liegt vor, wenn sich die dem Bewilligungsbescheid zugrunde liegenden zuwendungsfähigen Investitionskosten um mehr als 50 v.H. erhöhen. Bei darunter liegenden Kostensteigerungen greift die Härtefallregelung nicht (Selbstbehalt). Die den Selbstbehalt tatsächlich übersteigenden zuwendungsfähigen Investitionskosten sind Grundlage für die Nachbewilligung. Sie können mit einem Fördersatz von bis zu 50 v.H. im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden.

Eine Nachbewilligung ist nur möglich, soweit die Kostensteigerung nicht auf mangelhafte Planung und Ausgabenermittlung, unwirtschaftliche oder verzögerte Ausführung oder Nichtbeachtung von Nebenbestimmungen zurückzuführen ist oder soweit sie durch zwingend erforderliche Planungsänderungen im Verlaufe der Bauausführung verursacht wurde. Als vom Vorhabenträger nicht zu vertretende Umstände werden insbesondere allgemeine Preissteigerungen angesehen.

Eine Nachbewilligung wird nur auf Antrag gewährt. Der Antrag ist spätestens mit Vorlage des Schlussverwendungsnachweises einzureichen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger der Bewilligungsstelle eine erhebliche Kostensteigerung unverzüglich mitzuteilen. Schlussbescheid und Nachbewilligungsbescheid können in einen Bescheid zusammengefasst werden. Eine mehrfache Nachbewilligung ist nicht möglich.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen zur erstmaligen Bewilligung entsprechend.

- 5.4 Verwaltungskosten sind mit Ausnahme der Planungskosten für förderfähige Vorhaben nach § 2 LGVFG nicht zuwendungsfähig. Die zuwendungsfähigen Kosten setzen sich aus zuwendungsfähigen Investitionskosten und Planungskosten zusammen. Zur anteiligen Förderung der Planungskosten wird eine Pauschale gewährt. Diese beträgt grundsätzlich 10 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Bei Anträgen, die bis zum 31.12.2021 gestellt werden, wird eine Pauschale von 15 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten gewährt. Diese Pauschale wird nur im Rahmen der Erstbewilligung und nicht bei einer Nachbewilligung (Nummer 5.3) gewährt. Für EKrG-Maßnahmen und den Bereich Fahrzeugförderung kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, Abweichendes geregelt werden.
- 5.5 Zuwendungsfähige beziehungsweise nicht zuwendungsfähige Investitionskosten ergeben sich aus dem LGVFG sowie den Richtlinien Zuwendungsfähige Kosten in ihren jeweils gültigen Fassungen (Anlage 1a, Anlage 7a).
- 5.6 Die Höhe und Begründung der Anerkennung der zuwendungsfähigen Investitionskosten erfolgen grundsätzlich in der fachtechnischen Prüfung auf Grundlage der Antragsunterlagen.

6. 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 oder nach dem LGVFG in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung in ein Programm des Landes aufgenommen und bewilligt wurden, werden fortgeführt.

Zuwendungsbescheide für Zuwendungen nach dem GVFG, nach der VwV-EntflechtG oder nach dem LGVFG in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung, die nicht vollständig abgewickelt wurden, gelten fort.

B. Besonderer Teil

I. Kommunalen Straßenbau

1. Gegenstand der Förderung im kommunalen Straßenbau

Nach § 2 LGVFG können der Bau, Aus- oder 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 mit Bezug auf den Kfz-, Bus-, Rad- und Fußverkehr zukommt oder künftig zukommen soll. Die Anforderungen können je nach Größe der Gemeinde verschieden sein. Zu diesen Straßen gehören nicht die Anlieger- und Erschließungsstraßen.

Förderfähig ist auch die Entwicklung einer sicheren Ortsmitte an solchen verkehrswichtigen Straßen, auch in Teilorten und Stadtteilen. Darunter fallen der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen in kommunaler Baulast zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Von der Förderung erfasst werden alle Baumaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen im öffentlichen Verkehrsraum mit Verkehrsbezug. Darin eingeschlossen sind die in Teil III dieser Vorschrift genannten Anlagen des Fuß- und Radverkehrs, soweit sie finanziell von untergeordneter Bedeu-

tung sind. Förderfähig sind dabei zusätzlich Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, die Verminderung der Zahl der Kfz-Fahrbahnen, die Reduzierung der Zahl der Kfz-Stellplätze. Förderfähig ist auch die Anlage von dezentral-platzierten Kfz-Stellplätzen (zum Beispiel Quartiersgaragen), soweit sie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen. Einzuhalten sind bei allen innerörtlichen Straßenvorhaben die Ausführungen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

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 außerörtliche Straßen (§ 2 Nummer 1d LGVFG)

Als verkehrswichtige außerörtliche Straßen können Gemeindeverbindungsstraßen und Kreisstraßen gefördert werden, soweit sie der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen dienen. Die Verkehrsstärke (DTV KFZ in Kfz/24 h) der Gemeindeverbindungsstraßen muss ≥ 200 Kfz/24 h betragen. Bei Kreisstraßen soll die Verkehrsstärke (DTV KFZ oder DTV SV jeweils in Kfz/24 h) mindestens 50 v.H. des Durchschnitts des jeweiligen Land- beziehungsweise Stadtkreises betragen.

1.4 Dynamische Verkehrsleit- / -steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsfor-

men 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 den Verkehrsteilnehmenden weitergeben, sowie Systeme, die keine unmittelbar lenkende Funktion haben, aber den Verkehrsteilnehmenden 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 Umsteigeplätzen. Umsteigeplätze ermöglichen eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M-Plätze). Für die zuwendungsfähigen Investitionskosten wird ein Pauschalsatz (Brutto-Beträge) von 1.000 Euro je Stellplatz festgesetzt. Fahrradabstellanlagen werden entsprechend der Anlage 19 (Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr) gefördert.

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 und zur Entwicklung ruhiger Ortsmitten.

Maßnahmen zum Schutz vor Straßenlärm umfassen 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 Fachplan für Lärminderung enthalten sind. Ein solcher Fachplan kann ein Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG oder ein für die Beurteilung der Maßnahmen in gleicher Weise geeigneter Plan oder Fachkonzept sein. Voraussetzung ist außerdem, dass die für Landesstraßen geltenden Lärmsanierungswerte überschritten sind. Dazu ist die vorhandene Lärmbelastung über Beurteilungspegel nachzuweisen, die nach den gültigen Regelungen im Straßenbau zu ermitteln sind.

Als aktive Schutzmaßnahmen werden Lärmabschirmungen durch Wände oder Wälle sowie lärmindernde Fahrbahnbeläge gefördert. Als zuwendungsfähige Investitionskosten für den Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, die vom Ministerium für Verkehr zum Einbau zugelassen sind, werden 30 Euro/m² (Brutto-Betrag) 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 im Fachplan der Gemeinde enthalten sind und von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger zusammengefasst beantragt werden.

Bei der Umsetzung der förderfähigen Vorhaben sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden.

Die Förderung ist begrenzt auf die erstmalige Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Bei passiven Schutzmaßnahmen sind die zuwendungsfähigen Investitionskosten auf 75 v.H. der tatsächlichen Aufwendungen begrenzt.

Förderfähig sind auch Lärmschutzmaßnahmen zur Entwicklung ruhiger Ortsmitten, auch in Teilorten und Stadtteilen. Darunter fallen der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere des Rad- und Fußverkehrs oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Von der Förderung erfasst werden alle Baumaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen im öffentlichen Verkehrsraum mit Verkehrsbezug, die zur Entwicklung ruhiger Ortsmitten beitragen. Darin eingeschlossen sind die im Besonderen Teil III dieser Vorschrift genannten Anlagen des Fuß- und Radverkehrs, soweit sie finanziell von untergeordneter Bedeutung sind. Förderfähig sind dabei zusätzlich Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, die Verminderung der Zahl der Kfz-Fahrbahnen, die Reduzierung der Zahl der Kfz-Stellplätze. Förderfähig ist auch die Anlage von dezentral-platzierten Kfz-Stellplätzen (zum Beispiel Quartiersgaragen), soweit sie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen. Einzuhalten sind bei allen innerörtlichen Straßenvorhaben die Ausführungen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

1.7 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG (§ 2 Nummer 10 LGVFG)

1.8 Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung (§ 2 Nummer 13 LGVFG)

Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung an bestehenden Straßen sind solche Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der vorhandenen Luftschadstoffbelastung führen. Dazu gehören sowohl bauliche als auch verkehrstechnische Maßnahmen. Sie umfassen Maßnahmen eines Luftreinhalteplans und planunabhängige Maßnahmen zur Verminderung der Luftschadstoffe. Planunabhängige Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie zur Reduzierung der vorhandenen Luftschadstoffbelastung an Straßenabschnitten beitragen, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte

der 39. BImSchV in der jeweils geltenden Fassung festgestellt wurden.

Unabhängig davon sind auch Maßnahmen für die Elektromobilität förderfähig. Diese umfassen insbesondere infrastrukturbezogene Maßnahmen, welche Benutzervorteile und Bevorrechtigungen für die Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge schaffen (Stell- und Fahrflächen). Hierzu gehört ebenfalls die Errichtung von Ladeeinrichtungen auf den entsprechenden Flächen.

- 1.9 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen an Straßen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind (§ 2 Nummer 14 LGVFG).

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das MAQ sowie MAmS zu beachten.

Nicht zuwendungsfähig sind Maßnahmen der Wiedervernetzung, die auf der Grundlage der Eingriffsregelung, §§ 13 ff. des BNatSchG, umgesetzt werden müssen, soweit sie nicht Teil einer ansonsten zuwendungsfähigen Maßnahme sind.

- 1.10 Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken an Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen in der Baulast der Landkreise oder Gemeinden, darunter auch Radwege- und Fußgängerbrücken, die nicht die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1 Nummer 1a LGVFG erfüllen. Brückenbauwerke sind Ingenieurbauwerke im Sinne der DIN 1076, d.h. Brücken mit einer lichten Weite ab 2,00 m. Eine Förderung von Durchlässen mit geringerer lichter Weite im Bestand erfolgt nicht.

Unter der Modernisierung von Brückenbauwerken sind Erhaltungsmaßnahmen zu verstehen, die zu einer langfristigen Verbesserung der statischen Bauwerkseigenschaften/Tragfähigkeitseigenschaften und der Gebrauchseigenschaften führen. Darunter fallen Maßnahmen zur Verstärkung/Ertüchtigung des Bestandsbauwerks einschließlich der mit diesen Maßnahmen zeitgleich zu erbringenden Instandsetzungsarbeiten sowie bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit ein (Teil-)Ersatzneubau. Wird ein

Teilersatzneubau (zum Beispiel Erneuerung des Überbaus) angestrebt, sind die zeitgleich anfallenden Instandsetzungsarbeiten an den Bestandsbauteilen wie bei einer Verstärkung/Ertüchtigung förderfähig.

Bei Spannbetonbrücken mit der Gefahr von Spannungsrisskorrosion sowie bei Stahlbeton- und Spannbetonbrücken mit Hohlkörpern ist die Förderung einer Verstärkung/Ertüchtigung ausgeschlossen. In diesen Fällen ist nur ein Ersatzneubau oder ein Teilersatzneubau in Form einer Überbauerneuerung förderfähig.

Bei einem (Teil-)Ersatzneubau sind die Kosten für den Abbruch des Bestandsbauwerks förderfähig.

Behelfsbrücken sind im Zusammenhang mit einer Brückenmodernisierungsmaßnahme grundsätzlich förderfähig, sofern ihre verkehrliche Notwendigkeit nachgewiesen ist.

Erforderliche Notinstandsetzungsmaßnahmen zur Beseitigung einer akuten Gefährdung im Vorfeld der eigentlich geplanten Modernisierungsmaßnahme sind nicht Gegenstand der Förderung.

Für die zuwendungsfähigen Investitionskosten bei Brücken werden Pauschalen festgesetzt. Das Ministerium für Verkehr erlässt dazu eine Richtlinie. Die Höhe der Pauschalen wird nach zwei Jahren evaluiert.

1.11 Vorhaben nach Nummer 1.1 bis 1.10 (Straßenanteil) müssen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen liegen.

1.12 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 straßenverkehrsrechtlicher Beschränkungen nicht dazu führen, die Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Straßenzug uneingeschränkt und dauernd zu verbessern (zum Beispiel gewichtsbeschränkende Verkehrszeichen). Ausnahmen können durch

das Ministerium für Verkehr zugelassen werden;

Vorhaben, die eine erhebliche Beeinträchtigung der zum Schutz der Umwelt gesetzlich bestimmten Ziele zur Folge hätten und die nicht ausgeglichen werden können.

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 in das Programm aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Investitionskosten des Vorhabens mehr als 100 000 Euro, bei Vorhaben nach Nummer 1.6 (Lärmschutzmaßnahmen), Nummer 1.7 (EKrG-Maßnahmen), Nummer 1.8 (Maßnahmen zur Luftreinhaltung) und Nummer 1.9 (Maßnahmen der Wiedervernetzung) mehr als 30 000 Euro 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. Abweichend hiervon gilt die Bagatellgrenze für passive Lärmschutzmaßnahmen (Nummer 1.6) für die Summe aller räumlich getrennten Einzelabschnitte innerhalb einer Gemeinde; den Rahmen einer gemeinsamen Betrachtung bildet der jeweilige Fachplan für Lärminderung. Bei Vorhaben nach Nummer 1.10 ist für jedes Brückenbauwerk ein gesonderter Antrag zu stellen, wobei jedes Bauwerk aus mehreren Teilbauwerken gemäß der Anweisung Straßeninformationsbank Segment Bauwerksdaten (ASB-ING) bestehen kann.

2.1.4 Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium für Verkehr mindestens 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. Unterjährige Programmaufnahmen sind in begründeten Einzelfällen nach Zustimmung des Ministeriums für Verkehr möglich.

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

- bei zuwendungsfähigen Investitionskosten bis 5 Millionen Euro in zweifacher,
- bei zuwendungsfähigen Investitionskosten über 5 Millionen Euro in dreifacher Fertigung.

Ergänzend kann die Programmanmeldung in elektronischer Form erfolgen. Vor der Anmeldung muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen 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 beziehungsweise 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, beziehungsweise im Falle der Wiedervernetzungsmaßnahmen auf die naturschutzfachliche Notwendigkeit einzugehen. Weiterhin ist darzulegen, dass die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze sowie die Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan, im Verkehrswegeplan der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan beziehungsweise qualifizierten Fachkonzept (zum Beispiel Landeskonzept

- Wiedervernetzung) oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen 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,
 - Sicherheitsaudit gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme,
 - sonstige Pläne von förderrelevanter Bedeutung.

Die Bewilligungsstelle kann weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern.

2.1.7 Bei Vorhaben nach Nummer 1.10 ist die geplante Brückenmodernisierungsmaßnahme zur Anmeldung für die Programmaufnahme in Anlehnung an die RAB-ING darzustellen und zu beschreiben. Die hierfür erforderlichen beizufügenden Unterlagen sind in der Richtlinie Brücken aufgeführt.

2.1.8 Über die Anmeldung von Vorschlägen für das Programm entscheidet bei zuwendungsfähigen Investitionskosten bis 5 Millionen Euro grundsätzlich die Bewilligungsstelle, bei Wiedervernetzungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr. Bei zuwendungsfähigen Investitionskosten über 5 Millionen Euro entscheidet das Ministerium für Verkehr, dem die Anmeldungen zusammen mit den Unterlagen nach Nummer 2.1.6 oder 2.1.7 unter Angabe der vorgesehenen voraussichtlichen jährlichen Zuwendung vorzulegen sind, nach vorheriger Prüfung durch die Bewilligungsstelle.

2.1.9 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,

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Umweltverträglichkeit von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger zu bewerten. Das Prüfergebnis ist für jedes Förderprojekt schriftlich darzulegen. Bei Ortsumfahrungen ist auf der Grundlage aktueller Verkehrsuntersuchungen die erzielbare Entlastungswirkung nachzuweisen.

Für die Programmaufnahme einer Brückenmodernisierungsmaßnahme ist nachzuweisen, dass die Erhaltungsplanung alle Maßnahmen zur Beseitigung vorhandener Defizite in Bezug auf die Tragfähigkeit und die Gebrauchstauglichkeit beinhaltet. Betroffen sind Bauwerke, deren Traglasteigenschaften aufgrund von gestiegenen Verkehrslasten, Alterung der Bausubstanz, Defiziten in den ursprünglichen Bemessungsnormen, problematischen bauart- und materialbedingten Parametern wie Hohlkörperplatten, Koppelfugen oder die Verwendung spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstähle nicht mehr heutigen und künftigen Anforderungen genügen.

Für eine angestrebte Ertüchtigung/Verstärkung des Bestandsbauwerks ist darzulegen, dass eine Restnutzungsdauer von mindestens 25 Jahren als Kriterium für die Langfristigkeit erreicht werden kann.

Wird ein (Teil-)Ersatzneubau angestrebt, ist dessen Wirtschaftlichkeit gegenüber anderen Erhaltungsmaßnahmen grundsätzlich auf Basis einer durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Anlehnung an die RI-WI-BRÜ darzulegen.

Für die Programmaufnahme einer Wiedervernetzungsmaßnahme ist eine aktuelle Einschätzung der zuständigen Naturschutzbehörde zum Konfliktpotential an der Querungsstelle vorzulegen.

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

2.1.10 Nach der Aufstellung beziehungsweise Fortschreibung des Programms durch das

Ministerium für Verkehr unterrichtet die Bewilligungsstelle die Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 beziehungsweise den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.

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

2.1.12 Nach der Unterrichtung der Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 nach den Bestimmungen der Nummer 2.1 erfolgen.

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 beziehungsweise 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 gemeindefirtschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.

Bei zuwendungsfähigen Investitionskosten bis 5 Millionen Euro ist der Antrag in dreifacher, bei zuwendungsfähigen Investitionskosten über 5 Millionen Euro 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 bei Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken nach Nummer 1.10 gemäß den RAB-ING (einschließlich Bauwerksplänen und Entwurfsstatik) unter Beachtung der RE-ING und der RIZ-ING zu erstellen ist. Die Kostenberechnung ist nach AKVS vorzunehmen; bei einfachen Maßnahmen nach Abschnitt A, Nummer 5.2.4 ist vom Vorhabenträger beziehungsweise der Vorhabenträgerin anstelle der AKVS ein bepreistes Leistungsverzeichnis (Preisspiegel) vorzulegen;
- landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie gegebenenfalls erforderlichen umweltfachlichen Untersuchungen gemäß RE,
- ein Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß RSAS (ausgenommen hiervon sind Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen ohne wesentliche Eingriffe in den Straßenraum) einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme,
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen),
- ein Wertermittlungsgutachten zum Grunderwerb,
- ein Zeitplan Planung und Bau,

- eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht,
- sind kommunale Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie bei der Vorhabenplanung beteiligt waren. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, ist stattdessen eine Bestätigung über die Beteiligung der entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Abs. 1 L-BGG beizufügen.

Im Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist zudem darzulegen, auf welche Zielarten und -lebensräume die Maßnahme abzielt. Bei Amphibienschutzanlagen sind aktuelle Individuenzahlen anzugeben.

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 Investitionskosten bis 5 Millionen Euro das Regierungspräsidium,
- bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten über 5 Millionen Euro das Ministerium für Verkehr,
- bei Maßnahmen zur Wiedervernetzung das Regierungspräsidium in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr.

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 »Zuwendung genehmigt« zu versehen.

2.4.3 Die Bewilligungsstelle unterrichtet die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.

2.4.4 Die Bewilligung für das genehmigte Vorhaben ist innerhalb eines Jahres nach der Genehmigung zu beantragen. Auf Antrag der Antragstellerin beziehungsweise 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 2.1.12.

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),
- Bestätigung über die rechtlich gesicherte Verfügbarkeit der benötigten Flächen,
- eine gesicherte Finanzierung,
- Erreichen der Bagatellgrenzen gemäß Nummer 2.1.2.

2.5.3 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 4 sind

- die zuwendungsfähigen Investitionskosten gemäß Abschnitt A, Nummer 5.4, 5.5,
- die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO zu § 44,
- die voraussichtliche Zuwendung (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
- das Jahr des Baubeginns,
- der Bewilligungszeitraum und

- die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Nummer 2.12 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 für Verkehr kann im Fall eines Vergabennachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.

2.6 Nachbewilligung

Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung nach Abschnitt A, Nummer 5.3 erfolgen.

2.7 Auszahlung der Zuwendungen

Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die

- Gestehungs- und Planungskosten erst ab dem Baubeginn und für die
- Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.

Die Abschlagszahlungen dürfen 80 v.H. der Zuwendungen nicht überschreiten. Der Zuwendungsempfänger beziehungsweise 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 abweichend von Nummer 7.1 der ANBest-K innerhalb von zwei Jahren 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 RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme durchzuführen (ausgenommen hiervon sind Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen ohne wesentliche Eingriffe in den Straßenraum); dies gilt nicht für Vorhaben nach Nummer 1.6 und Nummer 1.10. Das Audit ist der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sollten Beanstandungen vorliegen, ist hierzu in einem Abwägungsprozess Stellung zu nehmen. Bei Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken nach Nummer 1.10 ist anlässlich der Beendigung eine qualifizierte Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und RI-EBW-PRÜ im Umfang einer Hauptprüfung durchzuführen. Der Prüfbefund beziehungsweise der Zustandsbericht ist zusammen mit dem aktualisierten Bauwerksbuch der Bewilligungsstelle vorzulegen.

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 beziehungsweise 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 Investitionskosten 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 beziehungsweise die Zuwendungsempfängerin 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 beziehungsweise 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) 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

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat bereits im Förderantrag darzulegen, welche Ziele mit dem Vorhaben verfolgt werden und wie diese zu erreichen sind. Anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen (zum Beispiel Entlastung von innerörtlichen Straßen, Unfallstatistiken, Lärmberechnungen, Luftschadstoffmessungen) ist zu prüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde. Der Nachweis ist vom Zuwendungsempfänger plausibel darzustellen und der Bewilligungsstelle unaufgefordert vorzulegen. Näheres regelt der jeweilige Bewilligungsbescheid.

Beispiele für in den Bewilligungsbescheid aufzunehmende Förderziele und Erfolgskriterien können dem vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Vollzugsleitfaden entnommen werden. Neben der Überprüfung einzelner Vorhaben ist es das Ziel der systematischen Erfolgskontrolle, die Förderpraxis des Landes zu optimieren.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, können die gewährten Zuwendungen anteilmäßig gekürzt werden. Hierbei ist im Rahmen der Gesamtbeurteilung auch zu berücksichtigen, ob die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger dies nicht zu vertreten hat.

II. Öffentlicher Personennahverkehr

1. Gegenstand der Förderung im ÖPNV

Nach § 2 LGVFG können nachstehend genannte Vorhaben im ÖPNV gefördert werden. Im Bereich ÖPNV wird zwischen der Fahrzeugförderung (§ 2 Nr. 11 LGVFG) und der Infrastrukturförderung (§ 2 Nr. 1b, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12) unterschieden.

1.1 Bau, Aus- oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse (§ 2 Nummer 1b 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 1b LGVFG ist der Grad der voraussehbaren Nutzung des Verkehrsweges durch öffentliche Verkehrsmittel entscheidend.

1.2 Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen, insbesondere der Straßenbahnen, Eisenbahnen, urbanen Seilbahnen und der integrierten Schnellbussysteme oder Spurbusse, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Gegenüber dem sonstigen Verkehr muss der Vorrang dieser Verkehrsmittel sichergestellt sein. Insbesondere muss bei Bahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper geführt werden, deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sichergestellt sein.

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

1.2.2 Straßenbahnen sind nach § 1 Absatz 2 BOStrab in Verbindung mit § 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 Hoch- und Untergrundbahnen, 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 Beim Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen ist im Regelfall ein besonderer oder unabhängiger 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 oder unabhängigen Bahnkörper, beispielsweise unter Zuhilfenahme anderer (telematischer) Lösungen, gewährleistet werden.

1.2.5 Urbane Seilbahnen werden gefördert, wenn sie dem ÖPNV dienen.

Dies ist insbesondere gegeben,

wenn eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Bevölkerung in Stadtteilen oder von Aufkommenschwerpunkten 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 jeweils geltenden Verbundtarife integriert ist.

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

1.2.6 Gefördert werden der Bau, Aus- und Umbau straßengebundener Infrastruktursysteme, die ähnlich den alternativen Schienenwegesystemen einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen haben (insbesondere die in § 2 Nummer 3d) beispielhaft aufgeführten Spurbusse oder Schnellbussysteme). 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 (insbesondere durch eine eigene Busspur und Bevorrechtigungen an Knotenpunkten). Es muss sich um ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Komponenten handeln, die in einer einheitlichen Struktur zusammengefasst sind, die Synergien nutzen und Ressourcen bündeln. Gefördert werden nur die Linienverkehre des ÖPNV nach dem PBefG. Eine Förderung ist nur möglich, wenn das Vorhaben dem Förderbereich ÖPNV zuzuordnen ist. Eine zusätzliche Förderung im Förderbereich KStB ist nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die RL Verkehrswege verwiesen.

1.3 Grunderneuerungen von Verkehrswegen nach § 2 Nummer 3a) bis c) LGVFG, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen (§ 2 Nummer 4 LGVFG).

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.

Unter Grunderneuerung ist eine Erneuerung des Verkehrsweges in all seinen erneuerungsbedürftigen Teileinrichtungen zu verstehen.

Sie dienen der wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes im ÖPNV, wenn sich bei einer Gesamtbetrachtung der Verkehrsverhältnisse eine nicht unerhebliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ergibt.

- 1.4 Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Dem Bau oder Ausbau gleichgestellt ist dabei die örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle (§ 2 Nummer 5 LGVFG).

Der Tatbestand ermöglicht die Förderung des Baus, Aus- oder Umbaus von dienender beziehungsweise zugehöriger Infrastruktur wie ZOBs, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Gefördert wird zudem die begründete örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle.

- 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. Anlagen zur Abwicklung des Fernbus-Linienverkehrs (nach § 42a PBefG) sind förderfähig, solche zur Abwicklung des Gelegenheitsverkehrs (nach §§ 48 ff. PBefG) dagegen nicht. Ergänzend wird auf die RL ZOB verwiesen.

- 1.4.2 Haltestellen sind ortsfeste Anlagen, an denen Fahrgäste in Fahrzeuge des ÖPNV, SPNV oder des Fernbus-Linienverkehrs (§ 42a PBefG) ein- oder aussteigen.

Hierzu zählen auch alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Fahrkartenautomaten, Aufzüge, Einrichtungen zur Fahrgastinformation.

Der Bau von Stationsgebäuden wird ebenfalls gefördert. Zuwendungsfähig ist dabei derjenige Teil des Gebäudes (Räume und Flächen), der künftig dauerhaft der Nutzung für Zwecke des SPNV/ÖPNV zur Verfügung steht. Die entsprechenden anteiligen Kosten an den Gesamterwerbskosten werden anhand der Grundfläche der zuwendungsfähigen Räume und dazugehöriger Verkehrsflächen im Verhältnis zur Gebäudegesamtfläche ermittelt. Zuwendungsfähige Räume sind insbesondere Ticketverkaufsstellen, Mobilitätszentralen, Warteräume, Flächen für Gepäckaufbewahrung, Fahrradabstellräume und öffentliche Toilettenanlagen, soweit sie sich innerhalb des Stationsgebäudes befinden. Ergänzend wird auf die RL ZOB verwiesen.

Das Umgestalten der Haltestellenfläche (beispielsweise Bau von Buskaps, Erhöhung der Bahn- und Bussteige, Ausstattung mit speziellen Bordsteinen, die ein engeres Heranfahren des Busses an den Haltepunkt ermöglichen, Ausstattung mit Blindenleitsystemen) ist förderfähig.

Förderfähig sind für einen Linienverlauf oder ein Gebiet gebündelte Vorhaben zum Bau, Aus- oder Umbau sowie zur Ausstattung der umfassten ÖPNV-Haltestellen nach einheitlichen Merkmalen, sofern das Vorhabenbündel einen gesamthaften funktionalen Verkehrswert besitzt. Einem gesamthaften funktionalen Verkehrswert liegt ein Konzept zugrunde. Dieses kann auch von mehreren Beteiligten (zum Beispiel mehreren Kommunen, Aufgabenträgern) gemeinsam oder von Gebietskörperschaften für das gesamte Gebiet erstellt und verfolgt werden.

Förderfähig an Haltestellen sind auch die Kosten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV und die zugehörigen Netzanschlusskosten. Es muss sich um ein praxiserprobtes und marktreifes Vorhaben handeln. Eine Förderung ist nur möglich, wenn das Vorhaben dem Förderbereich ÖPNV zuzuordnen ist. Eine zusätzliche Förderung im Förderbereich KStB ist nicht vorgesehen.

1.4.3 Werden Haltestellen oder Haltestelleneinrichtungen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten Straßenbau- oder Rad- und Fußverkehrsmaßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, erstreckt sich die Förderzuständigkeit des Bereichs KStB oder des Bereichs RuF auch auf den Bau, Aus- oder Umbau der Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Beim nachträglichen Bau, Aus- oder Umbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen an bestehenden Straßen liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV.

1.5 Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten) (§ 2 Nummer 6 LGVFG).

1.5.1 Multimodale Knoten sind Einrichtungen, die verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen vernetzen. Sie sind für den Ein-, Aus- und Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln vorgesehen und sollen somit eine bessere Nutzung dieser Verkehrsmittel (intermodale Wegeketten) ermöglichen. Diese Einrichtungen müssen sich grundsätzlich 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 ohne unmittelbare Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder SPNV können dann gefördert werden, wenn sie Teil eines Konzepts mehrerer multimodaler Knoten sind, das insgesamt eine sinnvolle Anbindung der vernetzten Mobilitätsformen an den ÖPNV gewährleistet. Multimodale Knoten sollen Verkehrsteilnehmern eine optimale Umsteigemöglichkeit zwischen den verschiedenen nachhaltigen Mobilitätsformen, insbesondere zwischen öffentlichem Verkehr (u.a. Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Linienschiffe), Taxi, Car-Sharing, Fahrrad, Bike-Sharing oder Mietwagen bieten. Die dafür notwendige Infrastruktur wird für alle verknüpften Mobilitätsformen bereitgestellt, insbesondere ÖV-Haltestellen und Ladeinfrastrukturen für Elektro-Fahrzeuge. Sofern angeschlossene Dienstleistungen vorgesehen sind, ist ein Betriebskonzept vorzulegen. Darüber hinaus ist der Bedarf für den Bau oder Ausbau multimodaler Knoten in geeigneter Weise darzulegen.

1.5.2 B+R-Anlagen werden gefördert, wenn sie im Zuge von Bau, Aus- oder Umbau der genannten zugehörigen und dienenden Infrastrukturen (zum Beispiel Haltestellen des ÖPNV) umgesetzt werden. In allen anderen Fällen gilt der Besondere Teil »Rad- und Fußverkehr«. Auf dessen Inhalt wird verwiesen. Die Bestimmung der zuwendungsfähigen Investitionskosten richtet sich nach Anlage 19 (Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr).

Werden B+R-Anlagen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten ÖPNV-Maßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV. Werden B+R-Anlagen als separates Vorhaben gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich Rad- und Fußverkehr.

1.5.3 Gefördert werden auch folgende Maßnahmen zum Ausbau von Bahnstationen inklusive des Bahnhofsumfelds zu multimodalen Mobilitätsknoten. Dies gilt insbesondere für an Stationen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms II (BMP II – „Bahnhof der Zukunft“) und des Bahnstationsmodernisierungsprogramms 2009-2018 stehende Maßnahmen.

Im Einzelnen werden folgende Bausteine gefördert:

- verknüpfende Bushaltestellen,
- P+R-Anlagen,
- B+R-Anlagen oder Fahrradparkhäuser,
- Stellplätze mit Elektroladesäule,
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
- Taxistellplätze,
- Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger,
- Mobilitätszentralen,
- öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten.

Im Hinblick auf die Förderhöhe wird auf Abschnitt A, Nummer 5.2.2.3 verwiesen.

Es ist auszuweisen, ob es sich um multimodale Knoten im Sinn des BMP II handelt.

1.6 Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (§ 2 Nummer 7 LGVFG)

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 oder der ÖPNV-/SPNV-Infrastruktur bestimmt. Zu ihnen gehören insbesondere Abstellflächen und Unterstellräume für Fahrzeuge, Einrichtungen zur Wartung, Unterhaltung und laufenden Instandhaltung von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur inklusive des Netzanschlusses, Fahrzeugreinigungsanlagen, Anlagen zur Versorgung mit Betriebsstoffen sowie Betriebs-, Aufenthalts- und Sozialräume für die Beschäftigten (siehe Betriebshofrichtlinie).

Zentrale Werkstätten sind darüber hinaus zur Instandsetzung und Grundüberholung von Fahrzeugen für einen größeren örtlichen oder für einen regionalen Nahverkehrsbereich oder der ÖPNV-/SPNV-Infrastruktur bestimmt (siehe Betriebshofrichtlinie).

1.7 Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (§ 2 Nummer 8 LGVFG)

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

Gefördert werden Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (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 und ungestört vom übrigen Straßenverkehr fahren kann und eine Bevorrechtigung des ÖPNV sichergestellt wird (siehe RL Beschleunigung/Telematik). Zudem muss die Generierung und Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten zur Fahrgastinformation gewährleistet sein.

- 1.8 Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen, wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlusssicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise (§ 2 Nummer 9 LGVFG)

Gefördert werden Maßnahmen, die primär den Nutzern des ÖPNV dienen und damit einhergehend zur Attraktivität des ÖPNV beitragen. Die Attraktivitätssteigerung kann beispielsweise durch Echtzeitinformationen, Anschlusssicherungs-/Anschlussinformationssysteme, datenbasierte Optimierung von Linien- und Betriebsabläufen und Systeme für elektronische Fahrausweise (E-Ticketing) erfolgen.

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

Die Maßnahme muss dabei einem Gesamtkonzept (Betriebskonzept) folgen. Ein Gesamtkonzept umfasst mindestens ein Verbundgebiet oder mindestens 100 Fahrzeuge. Ausnahmen hiervon werden vom Ministerium für Verkehr in der RL Beschleunigung/Telematik 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 Verbände 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 und den jeweils zwischen dem Land Baden-Württemberg, Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden vereinbarten Konventionen nicht widersprechen. 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 Datendrehscheibe der NVBW sind sämtliche Daten kostenlos und entsprechend den Anforderungen der NVBW 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 Verbände 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.

- 1.9 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG (§§ 3, 13) oder dem WaStrG, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. In Ausnahmefällen gilt das Gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges (§ 2 Nummer 10 LGVFG).

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

- 1.10 Die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Absatz 4 Ziffer 2 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 11 LGFVG)

Gefördert werden können die Anschaffungskosten aller Omnibusfahrzeuge und Schienenfahrzeuge des ÖPNV/SPNV, die dem Linienverkehr dienen und für den Einsatz nach dem Personenbeförderungsrecht oder dem AEG geeignet sind. Auch Fahrzeuge zur erstmaligen Einrichtung von Linienverkehren sind förderfähig.

Die Förderung von Linien- und Bürgerbussen richtet sich nach der jeweils gültigen RL Busförderung. Gefördert werden auch die Anschaffungskosten für alternative Bedienformen, wie beispielsweise Bürgerbusse.

Die Förderung von Schienenfahrzeugen richtet sich nach der jeweils gültigen RL Schienenfahrzeugförderung.

- 1.11 Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (§ 2 Nummer 12 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 Schienenpersonennahverkehr. 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 300 Fahrgäste/pro Tag) oder die der Erschließung von wichtigen Einrichtungen mit einem erhöhten Aufkommen von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, insbesondere Krankenhäusern oder Seniorenheimen 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. Die baulichen Bestimmungen (zum Beispiel DIN 18040-3 und DIN 32984) sind einzuhalten. Abweichungen hiervon können zulässig sein, wenn die Einhaltung der Bestimmung unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrgäste und des finanziellen Aufwands unverhältnismäßig wäre.

Sind kommunale Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bestellt, sind sie bei der Planung eines Vorhabens zu beteiligen. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Abs. 1 L-BGG anzuhören. Die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger können die entsprechenden Behindertenverbände bei der Planung des Vorhabens mit einbeziehen.

- 1.12 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen an Schienenverkehrswegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, oder der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit die Maßnahmen nicht im Rahmen der Eingriffsregelung gemäß §§ 13 ff. des BNatSchG als Vermeidungsmaßnahmen erforderlich sind.

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das MAQ sowie MAmS zu beachten.

1.13 Bau, Aus- oder Umbau von Schnittstellen des Güterverkehrs (§ 2 Nummer 15 LGVFG).

Die Förderung richtet sich nach einer vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Richtlinie.

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 oder pauschalierte Höchstbeträge sind bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme im Einzelfall abschließend zulässig. Im Bereich der Fahrzeugförderung kann etwas Abweichendes geregelt werden.

Dies gilt nicht für Maßnahmen der Wiedervernetzung (Nummer 1.12). Für diese wird die Zuwendung als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung als Festbetrag gewährt.

3. Verfahren im ÖPNV

Für die Gewährung einer Zuwendung muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufgenommen sein (siehe § 6 LGVFG). Darüber hinaus ist die Stellung eines Antrags nach § 2 LGVFG erforderlich.

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B, Nummer II.2) entsprechend anzuwenden.

3.1 Zuständigkeit

Über Förderanträge entscheiden die Regierungspräsidien. Für den Bereich Fahrzeugförderung kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, etwas Abweichendes geregelt werden.

Ausgenommen hiervon ist die Zuständigkeit für die Aufstellung des Landesprogramms.

Vorhaben, die das Ministerium für Verkehr in der Vergangenheit im Rahmen seiner Zuständigkeit bereits bewilligt und noch nicht abgeschlossen hat, werden beim Ministerium für Verkehr fortgeführt.

3.2 Programmaufstellung im Bereich Infrastrukturförderung

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 geförderter Teil eines Projekts aus dem Bundesprogramm sein.

Vorhaben nach Abschnitt B, Nummer II.1 werden nur gefördert und in das Landesprogramm aufgenommen, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Investitionskosten des Vorhabens mehr als 100 000 Euro betragen (Bagatellgrenze). Vorhaben nach § 2 Nummer 10 LGVFG (Schienenanteil) werden nur gefördert und in das Programm aufgenommen, wenn die Summe der vom Schienen- und Straßenausbausträger zu tragenden zuwendungsfähigen Investitionskosten mehr als 50 000 Euro 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, Aus- oder Umbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen, der stationären Einrichtungen der automatisierten Fahrgastzähl-systeme, Echtzeitinformation, Anschlusssicherung/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. Einem gesamthaften funktionalen Verkehrswert liegt ein Konzept zugrunde. Dieses kann auch von mehreren Beteiligten (zum Beispiel mehreren Kommunen, Aufgabenträgern) gemeinsam oder von Gebietskörperschaften für das gesamte Gebiet erstellt und verfolgt werden.

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 für Verkehr, siehe Nummer 3.1.

3.2.3 Das Landesprogramm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium für Verkehr mindestens jährlich aufgestellt und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen fortgeschrieben. Die regelmäßige Aufstellung erfolgt zum 1. März jeden Jahres. Ausnahmsweise kann eine unterjährige Programmfortschreibung erfolgen, sofern der Vorhabenträger ein besonderes Interesse geltend machen oder eine besondere Dringlichkeit darlegen kann.

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 zu üblichen Nutzungskonditionen zur Verfügung gestellt wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durch einen Betreiberwechsel das ursprüngliche Förderziel nicht mehr erreicht wird.

3.2.5 Vor der Anmeldung muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen: Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen nach dem BauGB, die in einem der Förderprogramme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung gefördert werden.

Darüber hinaus muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 beachtet und deren Grundsätze sowie die Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 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 Stand bau- 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 beziehungsweise eines Vorhabenträgers.

3.2.7 Die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle melden die angemeldeten Vorhaben nach Nummer 3.1 bis spätestens zum 1. Februar eines jeden Jahres dem Ministerium für Verkehr 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 beziehungsweise 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 beziehungsweise 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 beziehungsweise 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 Programmaufnahme kann nach den Bestimmungen der Nummer 3.2 erfolgen.

3.3 Antrag auf Förderung im Bereich Infrastrukturförderung

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 10 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, der Lärmsituation oder der Luftsituation 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 oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen ist oder dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden,
- eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht,
- 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 (zum Beispiel vorhandene Straßenbahnen, Omnibushaltestellen, Linienführung der Omnibuslinien im derzeitigen Zustand, vorhandene Parkmöglichkeiten). Die angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist in Zielen zu formulieren, anhand derer eine Erfolgskontrolle möglich ist (siehe den vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Vollzugsleitfaden).

- eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Kennzahlen zur Förderfähigkeit und Förderwürdigkeit (siehe Nummer 3.3.2.5),
- 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 (zum Beispiel 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 BOStrab, Stellungnahme der jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde): beispielsweise muss das Vorhaben so weit vorbereitet sein, dass der Baubeginn vollständig möglich und eine rechtmäßige ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist;
- die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin beziehungsweise 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,
- sind kommunale Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie bei der Vorhabenplanung beteiligt waren. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, ist stattdessen eine Bestätigung über die Beteili-

gung der entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Abs. 1 L-BGG beizufügen.

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 zu erbringen und mit dem Ministerium für Verkehr abzustimmen. Dies gilt für alle Vorhaben des LGVFG, deren Investitionsvolumen 30 Millionen Euro überschreitet. Bei Vorhaben mit einem geringeren Investitionsvolumen kann das Ministerium für Verkehr im Einzelfall eine Standardisierte Bewertung, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach landesrechtlichen Vorgaben oder eine andere geeignete Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als Entscheidungshilfe verlangen.

Der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens muss vor dem Einreichen eines Förderantrags auf der Grundlage der HOAI, Lph. 2 – Vorplanung erstellt werden. Nach Absprache mit dem Ministerium für Verkehr 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 im Bereich Infrastrukturförderung

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 Investitionskosten 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 jeweils geltenden 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 Kostensteigerungen, die die Wirtschaftlichkeitsberechnung beeinflussen, hat die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung zu verlangen. Jede Abweichung von der von der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle genehmigten Vorhabenplanung ist dieser anzuzeigen.

Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung nach Abschnitt A, Nummer 5.3 (Härtefallregelung) erfolgen. In sonstigen Fällen ist eine Änderung des Förderantrags 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 im Bereich Infrastrukturförderung

3.5.1 Die Regierungspräsidien haben bei einer Zuwendung von mehr als 10 Millionen Euro das Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr herzustellen.

3.5.2 Die Entscheidung über die Bewilligung ist der Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 beziehungsweise dem Antragsteller mitzuteilen.

3.5.3 Im Zuwendungsbescheid sind insbesondere

- die vorläufigen zuwendungsfähigen Investitionskosten,
- die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung),
- die festgesetzte Zuwendung als Festbetrags- oder als Höchstbetragsförderung,
- gegebenenfalls der Zeitrahmen für den Baubeginn,
- der Bewilligungszeitraum,
- die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Nummer 3.10
- 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 Absi-

cherung der Dienstbarkeit zu verlangen. Bei Absicherung der Grundschuld 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 mit Ausnahme der Fälle des Abschnitts A, Nummer 5.3 (Härtefallregelung) ausgeschlossen.

3.6 Auszahlungsverfahren im Bereich Infrastrukturförderung

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 nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids veranlasst.

3.6.2 Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat hierzu schriftlich oder elektronisch einen Antrag auf Abschlagszahlung nach Muster der Anlage 10 vorzulegen. 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 die Auszahlung des Restbetrags der Zuwendung darf erst nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises erfolgen.

3.7 Verwendungsnachweis im Bereich Infrastrukturförderung

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 (siehe 6.6.1. ANBest-P).

3.7.2 Der Abschluss der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise 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 die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat (zum Beispiel schwebende Prozesse, ausstehende Schlussvermessung, fehlende Rechnungen Dritter), so kann die nach Nummer 3.1 zuständige Stelle entweder auf Antrag die Vorlagefrist verlängern oder im Benehmen mit der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise dem Zuwendungsempfänger die zuwendungsfähigen Investitionskosten pauschal festlegen.

3.8 Prüfung der Verwendung im Bereich Infrastrukturförderung

3.8.1 Die Prüfung des Verwendungsnachweises nach Nummer 3.7 erfolgt nach den All-

gemeinen 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 im Bereich Infrastrukturförderung

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 oder 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. Dasselbe gilt bei der Förderung von Maßnahmen an Haltestellen und Betriebshöfen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV inklusive des Netzanschlusses. 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 im Bereich Infrastrukturförderung

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat bereits im Förderantrag darzulegen, welche Ziele mit dem Vorhaben verfolgt werden und wie diese zu erreichen sind. Anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen (zum Beispiel Zählungen) ist zu prüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde. Der Nachweis ist von der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise vom Zuwendungsempfänger plausibel darzustellen und der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle unaufgefordert vorzulegen. Näheres regelt der jeweilige Bewilligungsbescheid.

Beispiele für in den Bewilligungsbescheid aufzunehmende Förderziele und Erfolgskriterien können dem vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Vollzugsleitfaden entnommen werden. Neben der Überprüfung einzelner Vorhaben ist es das Ziel der systematischen Erfolgskontrolle, die Förderpraxis des Landes zu optimieren.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, können die gewährten Zuwendungen anteilmäßig gekürzt werden. Hierbei ist im Rahmen der Gesamtbeurteilung auch zu berücksichtigen, ob die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger dies nicht zu vertreten hat.

3.11 Verfahren im Bereich Fahrzeugförderung

Die Regelungen zum Verfahren im Bereich Fahrzeugförderung, insbesondere zur Programmaufstellung, zum Antrag auf Förderung, zur Prüfung des Antrags und Entscheidung über den Antrag, zum Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren, zum Verwendungsnachweis, zur Prüfung der Verwendung, zur Änderung der Zweckbestimmung und zur Erfolgskontrolle, können in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, abweichend von den Regelungen zum Verfahren im Bereich Infrastrukturförderung ausgestaltet werden.

III. Rad- und Fußverkehr

1. Stand der Technik und Verkehrswichtigkeit

1.1 Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Näheres regelt die Anlage 12 (RL Stand der Technik RuF).

1.2 Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

1.2.1 Die Verkehrswichtigkeit von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist durch ein aussagekräftiges Rad- beziehungsweise Fußverkehrskonzept nachzuweisen. Diese Konzepte müssen eine Netzkonzeption beinhalten.

1.2.2 Rad- und Fußverkehrskonzepte sollten geeignet sein, die Priorität der Maßnahme aus der Netzbedeutung für die Rad- beziehungsweise Fußverkehrsnetze 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.

1.2.3 Vor dem Inkrafttreten dieser VwV erstellte Rad- und Fußverkehrskonzepte werden bis 31. Dezember 2025 anerkannt, wenn sie eine Netzkonzeption beinhalten, die Herleitung der Maßnahmenpriorität aber noch nicht den oben genannten Kriterien entspricht.

2. Gegenstand der Förderung im Rad- und Fußverkehr

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

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

Rad- und/oder Fußverkehrsinfrastruktur im Sinne des § 2 Nummer 1g LGVFG sind verkehrswichtige Anlagen für den Rad- und/oder Fußverkehr, die unabhängig von

Bau, Aus- oder Umbau förderfähiger kommunaler Straßen gemäß § 2 Nummer 1a, 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, Aus- oder Umbau von förderfähigen kommunalen Straßen gemäß § 2 Nummer 1a, c und d LGVFG realisiert werden,
- Rad- und 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 förderfähig. Dies sind insbesondere Schutzstreifen, Radfahrstreifen, geschützte Radfahrstreifen (sog. Protected Bike Lanes), baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellverbindungen sowie notwendige Kunstbauten, Querungseinrichtungen, wegweisende Beschilderung, Lichtsignalanlagen (LSA) (inklusive fahrradfreundlicher Programmierung), Zählstellen für den Radverkehr sowie Randmarkierungen außer Orts nach dem aktuellen Stand der Technik.

Die Förderung von wegweisender Beschilderung für den Radverkehr, die Überdachung von Fahrradstellplätzen sowie weiteren notwendigen Elementen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (zum Beispiel Randmarkierung außer Orts, Aufstellflächen an Knotenpunkten), die nachträglich angebracht werden, ist unter den gleichen Voraussetzungen möglich.

2.2.2 Breiten über das Regelmaß der ERA hinaus sind nach LGVFG RuF förderfähig, wenn der Radverkehr Auslöser der Maßnahme ist und die Breiten zum Beispiel aufgrund eines besonders hohen Radverkehrsaufkommens erforderlich sind. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin 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) sowie im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast 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, LSA (Errichtung oder fußgängerfreundliche Programmierung), planfreie Querungsanlagen (Unter- und Überführungen), Zählstellen für den Fußverkehr 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 Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin nachzuweisen.

2.3.4 Die Ausstattung von Fußverkehrsanlagen mit Bänken oder anderen geeigneten Sitzmöblierungselementen sowie öffentlichen Toilettenanlagen ist förderfähig, sofern sie der Barrierefreiheit dienen und den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen.

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 Gehwegen 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 Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen, die selbständig oder von der begleitenden Straße uneinsehbar abgesetzt geführt werden, 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 Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin nachzuweisen.

2.4.3 Wenn die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen eine Voraussetzung für den Bau, Aus- oder Umbau von förderfähiger Rad- oder Fußverkehrsinfrastruktur ist, dann ist auch der Bau oder Umbau von Kfz-Stellplätzen als ein Teil des Gesamtvorhabens förderfähig. Eine Erhöhung der Anzahl der Kfz-Stellplätze wird nicht gefördert.

2.4.4 Förderfähige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur müssen nach § 3 Nummer 1d LGVFG barrierefrei ausgestaltet sein.

2.5 Fahrradabstellanlagen

2.5.1 Als verkehrswichtige Radverkehrsinfrastruktur zählen 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. Fahrradabstellanlagen an Schulen und anderen Bildungseinrichtungen sind grundsätzlich verkehrswichtig.

Werden förderfähige B+R-Anlagen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten ÖPNV-Maßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV. Werden B+R-Anlagen als separates Vorhaben gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich Rad- und Fußverkehr.

2.5.2 Fahrradabstellanlagen sind gemäß den Standards der FGSV anforderungsgerecht zu planen und aufzustellen. Bei B+R-Anlagen sind zudem der Leitfaden B+R-Anlagen in Baden-Württemberg sowie die Standards für B+R-Anlagen in Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr als Stand der Technik zu beachten. 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 gemäß dem Leitfaden für B+R-Anlagen plausibel dargelegt werden.

2.5.3 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.

- 2.6 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung an Radwegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind (§ 2 Nummer 14 LGVFG).

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das MAQ sowie MAmS zu beachten.

Nicht zuwendungsfähig sind Maßnahmen der Wiedervernetzung, die auf der Grundlage der Eingriffsregelung, §§ 13 ff des BNatSchG, umgesetzt werden müssen, soweit sie nicht Teil einer ansonsten zuwendungsfähigen Maßnahme sind.

3. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Bei Fahrradabstellanlagen, Fußgängerüberwegen sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen des Fußverkehrs werden die zuwendungsfähigen Investitionskosten je nach Infrastruktur pauschaliert. Die Pauschalsätze werden anhand der Anlage 19 (Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr) errechnet und als Festbetragsfinanzierung festgesetzt.

Bei Fahrradparkbauten, Fahrradstationen und Fußgängerüberwegen sind im Antrag auf Förderung die zu erwartenden zuwendungsfähigen Investitionskosten darzulegen. Gegebenenfalls sind die festgelegten Pauschalsätze einzelfallbezogen entsprechend zu reduzieren. Sofern der Vorhabenträger bei Fahrradparkbauten, Fahrradstationen und Fußgängerüberwegen nachweisen kann, dass die festgelegten Pauschalsätze weniger als 50 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten betragen, können anstelle der Pauschalsätze zur Festlegung der Höhe der Zuwendung auch die zuwendungsfähigen Investitionskosten herangezogen werden.

4. Verfahren zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B, Nummer II.2) entsprechend anzuwenden.

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 Investitionskosten des Vorhabens bei Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen mehr als 50 000 Euro, die zuwendungsfähigen Investitionskosten bei nachträglicher wegweisender Beschilderung der Rad- oder Fußverkehrsnetze, Fußgängerüberwegen, Zählstellen für den Radverkehr, LSA sowie Randmarkierungen außer Orts mehr als 20 000 Euro sowie die Pauschalsätze bei Fahrradabstellanlagen sowie bei Sitzmöblierungselementen mehr als 10 000 Euro 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 eines Vorhabenbündels nachgewiesen wird, so finden die Regelungen zu den Bagatellgrenzen nicht auf die einzelnen Abschnitte, sondern auf das gesamte Vorhabenbündel Anwendung. Ein funktionaler Zusammenhang besteht beispielsweise dann, wenn entlang einer Straße beziehungsweise einer Radverkehrsführung oder entlang von kommunalen Radverkehrsnetzen an mehreren Stellen verkehrssicherheitserhöhende und attraktivitätssteigernde Kleinmaßnahmen (zum Beispiel Furtmarkierungen, Absenkung von Bordsteinen) vorgenommen werden. Ein funktionaler Zusammenhang besteht auch dann, wenn mehrere B+R-Anlagen entlang einer Bus- oder Straßenbahnlinie oder wenn mehrere Fahrradabstellanlagen entlang kommunaler Radverkehrsnetze ausgebaut werden sollen.

4.1.4 Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium

für Verkehr zum 1. März mindestens jährlich auf Grund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

Unterjährig ist eine Programmaufnahme durch die Regierungspräsidien grundsätzlich bei Vorhaben des RadNETZ Baden-Württemberg, bei Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast sowie bei Fahrradabstellanlagen und bei Fußgängerüberwegen möglich. Eine erfolgte Programmaufnahme ist von den Regierungspräsidien unmittelbar dem Ministerium für Verkehr mit Angaben zum Vorhaben, zu den vorgesehenen Bauzeiten und zu den Kosten anzuzeigen. Auf Vorschlag der Regierungspräsidien können auch Vorhaben zu Radschnellverbindungen unterjährig durch das Ministerium für Verkehr in das Programm aufgenommen werden.

Vorhaben der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 100 000 Euro können unterjährig durch eine vereinfachte Programmaufnahme durch die Regierungspräsidien in das Programm aufgenommen werden. Dazu können Programmaufnahme sowie Genehmigung und Bewilligung in einem Vorgang außerhalb der regulären Programmaufnahmefristen erfolgen. Eine erfolgte Programmaufnahme ist von den Regierungspräsidien unmittelbar dem Ministerium für Verkehr mit Angaben zum Vorhaben, zu den vorgesehenen Bauzeiten und zu den Kosten anzuzeigen.

Darüber hinaus sind unterjährige Programmaufnahmen in begründeten Einzelfällen nach Zustimmung des Ministeriums für Verkehr möglich.

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 beziehungsweise der Vorhaben-

träger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen 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 beziehungsweise 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 finanziellen Voraussetzungen.

Relevanz der Maßnahme für nachfolgende Kriterien: Übergeordnete Netzrelevanz, Verkehrssicherheit, Kosteneffizienz, Rad- oder Fußverkehrsaufkommen/-potential, Beschleunigung und Attraktivität Rad- und Fußverkehr.

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 für

das RadNETZ Baden-Württemberg geplant und umgesetzt wird und die Musterlösungen des Ministeriums für Verkehr für das RadNETZ berücksichtigt wurden.

Sofern es sich bei der Fördermaßnahme um eine Radschnellverbindung oder einen Bestandteil einer Radschnellverbindung handelt, ist dies im Erläuterungsbericht mitzuteilen und zu bestätigen, dass die Maßnahmen gemäß den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Ministeriums für Verkehr geplant und umgesetzt wird und die Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg berücksichtigt wurden.

- 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,
- sonstige Pläne von förderrelevanter Bedeutung,

bei Radschnellverbindungen oder bei Bestandteilen von Radschnellverbindungen: Machbarkeitsstudie oder mindestens Nachweis zum Nutzerpotential von 2.000 RadfahrerInnen pro Tag auf dem überwiegenden Teil der Strecke sowie zum Einhalten der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Ministeriums für Verkehr. Die Bewilligungsstelle kann weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern. Bei fachlicher Begründung durch die Vorhabenträgerin beziehungsweise den Vorhabenträger kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind. Dies trifft insbesondere für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 100 000 Euro zu, die gemäß Nummer 4.1.4 von den Regierungspräsidien unterjährig in das Förderprogramm aufgenommen werden können.

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 für Verkehr unterrichtet die Bewilligungsstelle die Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 beziehungsweise den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.

Geeignete Maßnahmen können im Rahmen der Programmfortschreibung vom Ministerium für Verkehr 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 beziehungsweise der Vorhabenträger wie oben dargestellt unterrichtet werden. Die Vorhabenträgerin beziehungsweise 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 beziehungsweise der Vorhabenträger unverzüglich der Bewilligungsstelle zur Berücksichtigung bei der nächsten Programmfortschreibung anzumelden.

4.1.11 Nach Unterrichtung der Vorhabenträgerin beziehungsweise 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.

Ein erneuter Antrag auf Programmaufnahme für dieses Vorhaben kann nach den Bestimmungen der Nummer 4.1 erfolgen.

4.2 Antrag auf Förderung

4.2.1 Die Zuwendung wird nur auf schriftlichen und elektronischen Antrag auf Förderung gemäß Anlage 14 und nach vorheriger Aufnahme des Vorhabens in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt.

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 beziehungsweise 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 gemeindefortschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter. Dies gilt nicht für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 100 000 Euro.

4.2.4 Der Antrag ist in zweifacher schriftlicher Fertigung und elektronisch vorzulegen.

4.2.5 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 in Anlehnung an AKVS vorzunehmen;

- landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie gegebenenfalls erforderliche umweltfachliche Untersuchungen gemäß RE,
- Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme (nur bei Maßnahmen ab zuwendungsfähigen Investitionskosten von 200 000 Euro und nicht bei Fahrradabstellanlagen, wegweisender Beschilderung sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen des Fußverkehrs),
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen),
- eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht,
- sind kommunale Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bestellt, ist die Bestätigung beizufügen, dass sie bei der Vorhabenplanung beteiligt waren. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, ist stattdessen eine Bestätigung über die Beteiligung der entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Abs. 1 L-BGG beizufügen.

Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen oder Gutachten anfordern.

Bei fachlicher Begründung durch die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind. Dies trifft insbesondere auf Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 100 000 Euro zu, die gemäß Nummer 4.1.4 von den Regierungspräsidien unterjährig in das Förderprogramm aufgenommen werden können.

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. Die Dokumentation des Ergebnisses der Prüfung ist sicherzustellen.

4.3.3 Die Bewilligungsstelle genehmigt und unterrichtet die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.

4.3.4 Die Bewilligung für das genehmigte Vorhaben ist innerhalb von sechs Monaten nach der Genehmigung (Nummer 4.3.3) zu beantragen. Auf Antrag der Antragstellerin beziehungsweise 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,
- Erreichen der Bagatellgrenze gemäß Nummer 4.1.2
- Bestätigung über die rechtlich gesicherte Verfügbarkeit der benötigten Flächen,
- eine gesicherte Finanzierung.

4.4.3 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 16 sind

- die zuwendungsfähigen Investitionskosten,
- 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,
- der Bewilligungszeitraum
- und die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Nummer 4.11 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 für Verkehr kann im Fall eines Vergabenachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.

4.5 Nachbewilligung

Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung nach Abschnitt A, Nummer 5.3 erfolgen.

4.6 Auszahlung der Zuwendungen

Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die

- Gestehungs- und Planungskosten erst ab dem Baubeginn und für die
- Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.

Die Abschlagszahlungen dürfen 80 v.H. der Zuwendungen nicht überschreiten. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger 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 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 bei Maßnahmen ab zuwendungsfähigen Investitionskosten von 200 000 Euro ein Sicherheitsaudit gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme durchzuführen; dies gilt nicht bei Fahrradabstellanlagen, wegweisender Beschilderung sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen. 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 der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers 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 die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger zu bestätigen, dass die Maßnahme

- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
- unter Beachtung der VOB durchgeführt und
- das Förderziel gemäß Abschnitt 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. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger 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 einer Zweckbindungsfrist von zehn Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen (zum Beispiel Rückbau, verkehrsrechtliche Einschränkungen, Unterlassen notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) 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. In besonderen Ausnahmefällen kann die Zweckbindungsfrist im Rahmen des Bewilligungsbescheids verkürzt werden.

4.11 Erfolgskontrolle

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat bereits im Förderantrag darzulegen, welche Ziele mit dem Vorhaben verfolgt werden und wie diese zu erreichen sind. Es ist anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen (zum Beispiel Zählungen, Fotodokumentation, Stellungnahme Dritter) 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. Näheres regelt der jeweilige Bewilligungsbescheid.

Beispiele für in den Bewilligungsbescheid aufzunehmende Förderziele und Erfolgskriterien können dem vom Ministerium für Verkehr zu erlassenden Vollzugsleitfaden entnommen werden. Neben der Überprüfung einzelner Vorhaben ist es das Ziel der systematischen Erfolgskontrolle, die Förderpraxis des Landes zu optimieren.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, können die gewährten Zuwendungen anteilmäßig gekürzt werden. Hierbei ist im Rahmen der Gesamtbeurteilung auch zu berücksichtigen, ob die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger dies nicht zu vertreten hat.

C. Inkrafttreten

Diese VwV tritt rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft.

Die VwV-LGVFG vom 15. März 2016, GABI. S. 224 tritt mit Inkrafttreten dieser VwV außer Kraft.