

Einzelnachweis Klimabonus im LGVFG (Anlage 21 VwV-LGVFG)

Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, können nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden. Hierbei handelt es sich um den sogenannten Klimabonus.

Es gibt drei Möglichkeiten zur Erreichung des Klimabonus

- 1) Die Maßnahme ist in einem **Klimamobilitätsplan** enthalten (Anlage 20 VwV-LGVFG)
- 2) Die Maßnahme weist die Klimawirkung per **Einzelnachweis** nach (Anlage 21 VwV-LGVFG)
- 3) Die Maßnahme ist auf der sog. **Positivliste** enthalten (Anlage 22 VwV-LGVFG)

Im Folgenden sollen die Grundvoraussetzungen für die Gewährung des Klimabonus per Einzelnachweis aufgezeigt werden (Anlage 21 VwV-LGVFG)

Bevor ein Antrag auf Einzelnachweis gestellt wird, sollte der Antragssteller prüfen, ob die Maßnahme ggf. Bestandteil eines Klimamobilitätsplans (Anlage 20 VwV-LGVFG) oder auf der sog. Positivliste enthalten ist (Anlage 22 VwV-LGVFG) und auf diesem Wege den Klimabonus erhalten kann. **Wenn ein Antrag auf Einzelnachweis gestellt wird, muss eine jährliche Einsparung von mindestens 25 t CO₂-Äquivalent je Million Euro zuwendungsfähiger Investitionskosten der Maßnahme durch die in Anlage 21 VwV-LGVFG festgeschriebene Berechnungsmethodik belegt werden.**

Grundsätzlich gibt es **drei Möglichkeiten der Einzelnachweisführung**, mit der die besondere Klimafreundlichkeit des Vorhabens nachgewiesen werden kann:

- Auf Grundlage eines **vereinfachten Berechnungsverfahrens**. Sofern sich mit den vereinfachten Berechnungsverfahren keine besondere Klimafreundlichkeit nachweisen lässt, ist es den Antragsstellenden freigestellt, die besondere Klimafreundlichkeit mit einer Verkehrsuntersuchung unter Anwendung eines Verkehrsmodells oder nach den anerkannten Bewertungsmethoden des Bundes (Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans oder der Standardisierten Bewertung) in der jeweils gültigen Fassung nachzuweisen.
- Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen**
- Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen**

Werden **außerverkehrsliche Klimawirkungen** von Maßnahmen geltend gemacht, die in einem unmittelbaren baulichen Zusammenhang mit einer Verkehrsanlage stehen, so ist die Klimawirkung entsprechend zu berechnen und ins Verhältnis zu den Investitionen des Gesamtvorhabens zu setzen. Konsistent zu den sonstigen Einzelnachweisverfahren sind dabei folgende Emissionsraten für Strom zu verwenden: Emissionsrate durchschnittlicher Strommix Deutschland: 414 g CO₂/kWh; Emissionsrate erneuerbar erzeugter Strom: 21 g CO₂/kWh.

Die so berechnete außerverkehrsliche Emissionseinsparung in t CO₂ pro Jahr ist durch die zuwendungsfähige Investitionssumme des Gesamtvorhabens zu dividieren.

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht, welche Verfahren je Fördergegenstand in den einzelnen Förderbereichen möglich sind.

Kommunaler Straßenbau (KStB)

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
I.1.1	Verkehrswichtige innerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.2	Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.3	Verkehrswichtige außerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.4	Dynamische Verkehrsleit-/steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.5	Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 BauGB	Eine entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit vom Verkehrsministerium erarbeitet.
I.1.8. 1. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung an bestehenden Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.8. 2. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung - Elektromobilität	Einzelnachweis gemäß Erlass zur Förderung von Ladeinfrastruktur an Straßen sowie auf öffentlichen und nicht öffentlichen Flächen vom 12.08.2021

Aufgrund der Komplexität der verkehrlichen Wirkungen im Bereich KStB sind aktuell keine vereinfachten Berechnungsverfahren verfügbar. Für die ausgewählten Fördergegenstände in der Tabelle besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Einzelnachweisführung mittels einer Verkehrsuntersuchung bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Für den Antragstellenden besteht **die Möglichkeit, vorab zu prüfen, ob eine vertiefende und aufwendige Untersuchung mittels einer Verkehrsuntersuchung auf Basis eines Verkehrsmodells im KStB-Bereich zielführend ist (siehe Tabellenblatt 4.1 KStB).**

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
II.1.1	Bau, Aus- oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.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.	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.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	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.5	Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten)	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.6	Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen	<p>für die Ladeinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> » Die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur hat aufgrund des Betriebs der entsprechenden Busse einen besonders hohen treibhausgaseinsparenden Effekt. Aus diesem Grund wird der Klimabonus für die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur zukünftig pauschal gewährt. Eine

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
		Einzelnachweiserbringung ist künftig nicht notwendig. Eine entsprechende Regelung wird derzeit vom VM erarbeitet. Sobald diese vorliegt, kann pauschal eine erhöhte Förderung gewährt werden.
II.1.7	Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.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	<ul style="list-style-type: none"> » Sonstige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen

Für **P+R-Vorhaben** existiert ein vereinfachtes Berechnungsverfahren (siehe Tabellenblatt 2.24 P+R)

Bei **Investitionen in Tank- und Ladeinfrastruktur** nach Abschnitt B. Nummer II.1.6 VwV-LGVFG (Betriebshöfe/Werkstätten) ist eine besondere Klimafreundlichkeit zu erwarten. Aus diesem Grund bereitet das Ministerium für Verkehr eine entsprechende Regelung vor, die es ermöglicht, dass der Klimabonus für die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur pauschal gewährt werden kann und eine Einzelnachweiserbringung nicht notwendig ist. Sobald diese vorliegt, kann pauschal eine erhöhte Förderung gewährt werden.

Für **multimodale Knoten** mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von mehr als 1 Mio. Euro, die auch nicht bereits nach Abschnitt A. Nummer 5.2.2.3 VwV-LGVFG eine erhöhte Förderung erhalten, gilt Folgendes: Sind mindestens sechs der folgenden Bausteine realisiert, dann kann von der besonderen Klimafreundlichkeit ausgegangen werden:

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

Sind weniger als sechs der aufgelisteten Bausteine realisiert, dann ist kein ausreichendes Verkehrsverlagerungspotential gegeben und die besondere Klimafreundlichkeit ist nicht zu erwarten.

Rad- und Fußverkehr (RuF)

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
III.2.1	Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.2	Radverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.4	Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur	Rad: <ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.5	Fahrradabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren

Der Einzelnachweis im Bereich RuF für den Klimabonus kann auch mittels der Ergebnisse einer **Verkehrsuntersuchung** erbracht werden. Auf Basis von **Verkehrsmodellen** können die verkehrlichen Wirkungen (z. B. Pkw-Fahrleistung) berechnet werden.

Fahrradabstellanlagen mit oder ohne ÖV-Anschluss sind grundsätzlich besonders klimafreundlich. Dies ist dadurch begründet, dass davon auszugehen ist, dass

- je Fahrradstellplatz immer ausreichend Pkw-Fahrten auf das Fahrrad verlagert werden,
- die zuwendungsfähigen Investitionskosten je Stellplatz vorhabenunabhängig sind. Anlage 19 VwV-LGVFG legt entsprechende Pauschalsätze für zuwendungsfähige Investitionen fest.

Es ist durch den Antragssteller in geeigneter Weise darzulegen, dass die Stellplatzanzahl entsprechend des prognostizierten Potenzials angemessen dimensioniert ist. Dabei können zum Ziel gesetzte Steigerungen des Modal-Splits durch die Radverkehrsförderung berücksichtigt werden.

Bei Radwegen ist zusätzlich eine Plausibilitätsprüfung/Begründung notwendig, um die benötigten Verlagerungen vom Pkw auf das Fahrrad nachzuweisen, die mit der vorliegenden Maßnahme voraussichtlich erzielt werden können.

Dabei sind zwei Arten von Kriterien zu prüfen:

1) Mindestanforderungen

- Nachweis der nötigen Pkw-Verlagerung nach dem vereinfachten Berechnungsverfahren für Radwege
- Verbale Begründung, warum die mit dem vereinfachten Berechnungsverfahren ermittelte Pkw-Verlagerung erreichbar erscheint
- Vorhaben ist Bestandteil eines Radverkehrskonzeptes

2) Punktwerte für ausgewählte Kriterien

- Vernetzung/Netzschluss/Sicherheit
- Erschließungswirkung
- Darstellung in einer Karte beigelegt

Werden in Summe mindestens 5 Punkte erreicht, ist die Begründung der besonderen Klimafreundlichkeit des Vorhabens anzunehmen.

Für zuwendungsfähige Investitionssummen über 5 Millionen Euro muss bei der Förderung von Radwegen eine Punktbewertung aus folgender Liste durchgeführt werden, bei Vorhaben mit geringerer Investitionssumme kann dies erfolgen:

- Verhältnis notwendige Pkw-Verlagerung zu Kfz-Aufkommen
- Verhältnis notwendige Pkw-Verlagerung zu Rad-Prognoseaufkommen
- Reisezeitänderungen

Die quantitativen Kriterien sind alternativ anzuwenden, d.h. es darf bei der Bildung der Punktschme nur ein Kriterium herangezogen werden.