



LAND BRANDENBURG

Ministerium für
Infrastruktur und
Landesplanung

Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung

I Postfach 60 11 61

I 14411 Potsdam

Landesbetrieb Straßenwesen
- Vorstand -
Landesamt für Bauen und Verkehr
- Präsident -

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8

14467 Potsdam

Bearb.: Herr Tamm-Blechschildt

Gesch-Z.: 42.7

Hausruf: 0331/866-8474

Fax:

Internet: www.mil.brandenburg.de

Tram: Haltestelle Alter Markt/Landtag
Bahn und S-Bahn: Potsdam Hauptbahn-
hof

Potsdam, 14.3.2017

**Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung, Abt. 4,
Nr. 5/2017**

3 Anlagen

- Hinweise zu Ziff. 4.1 der RiLi Mobilität im Zusammenhang mit der fachlichen Stellungnahme
- Vordrucke jeweils für LBV und LS: Fachliche Stellungnahme zum Antrag auf EFRE-Förderung gem. RiLi Mobilität Nr. 7.1.4

Zur Strukturierung und Vereinheitlichung der fachbehördlichen Stellungnahme auf der Grundlage der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr gemäß Operationellem Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2014-2020 (Rili Mobilität) vom 12.08.2016 wurden vom MIL Hinweise und Vordrucke erarbeitet und mit Ihnen abgestimmt.

Die als Anlage beigefügten Hinweise sind für die fachbehördliche Stellungnahme nach Nr. 7.1.4. zu beachten. Die Vordrucke sind zu verwenden.

Im Auftrag

Neumann

MIL

40.2

Potsdam, 10.03.2017
Telefon: (0331) 866 8421
Bearb.: Fr. Wenzel
gisela.wenzel@mil.brandenburg.de

O:\Abt4\Ref40\40.2 - Wenzel\1-ARCHIV\Texte-Tabellen\EUROPA\Programm allgemein 2014-2020\Grundsatz\Interne_Hinweise_zur_fachl_Stellungnahme_RiLi_Mobilität_Stand_10-03-17.docx

Vermerk

Richtlinie Mobilität (RiLi Mobilität)

hier: Hinweise zu Ziff. 4.1 der RiLi Mobilität im Zusammenhang mit der fachlichen Stellungnahme

1. Signifikanter Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emission

Weltweit verursacht der Mensch zurzeit Emissionen von knapp 50 Mrd. Tonnen CO₂ und anderen klimarelevanten Gasen.

Brandenburg verursachte hiervon im Jahr 2014 nach vorläufigen Ergebnissen rd. 58 Mio. t energiebedingte CO₂-Emissionen, davon entfielen auf den Verkehr rd. 5 Mio. t¹. Das Land Brandenburg will seine energiebedingten CO₂-Emissionen gegenüber 2010 (55,9 Mio. t) um 30,9 Mio. t vermindern. Damit soll eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 72 % gegenüber dem Jahr 1990 auf 25 Mio. t pro Jahr erreicht werden² (s. auch Ziff. 3 Energiestrategie des Landes). Was bedeutet nun ein signifikanter Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emission?

Nach der Aufstellung der Indikatoren sollen durch den Bau von 60 km Radwegen rd. 352 t, durch den Bau von 400 P&R-Plätzen rd. 1.193 t und der Umrüstung auf klimafreundliche Antriebe von 10 Bussen rd. 693 t, also insgesamt 2.238 T pro Jahr CO₂-Emissionen eingespart werden. Die voraussichtlich tatsächliche bzw. beabsichtigte Einsparung bei den geförderten Maßnahmen kann anhand der auf der ILB-Internetseite veröffentlichten Berechnungsmatrix ermittelt werden. Sofern Zuwendungsempfänger eigene Berechnungsmethoden zugrunde legen, sind diese auf Schlüssigkeit zu überprüfen und zu bewerten.

Da im Rahmen der Energiestrategie die Handlungsfelder bereits identifiziert wurden, ist davon auszugehen, dass jede geförderte Maßnahme die hierunter fällt, letztlich einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduzierung leistet.

Maßnahmen, deren errechnete CO₂-Einsparung (z.B. 1 Radweg, 20 P&R-Plätze, 1 Bus) bei mindestens 1 t CO₂-Einsparung pro Jahr liegt, leisten einen signifikanten Beitrag.

Bei Förderungen gem. 2.1 der RiLi Mobilität (Mobilitätskonzepte) wird durch das Konzept selbst keine CO₂-Einsparung nachgewiesen werden können. In dem Konzept ist daher vom Antragsteller darzustellen, welche Einsparung durch die Umsetzung des Konzepts erreicht werden soll. Im Rahmen der fachlichen Stellungnahme sind diese Angaben zu prüfen und mindestens auf Schlüssigkeit zu bewerten. .

Fazit: Ein signifikanter Beitrag wird geleistet, wenn die Reduzierung der CO₂-Emission voraussichtlich mehr als 1 t/a erreicht werden kann.

2. Pflichtaufgabe des Landes wird ersetzt

Nach den Grundprinzipien der EFRE-Förderung darf die Unterstützung aus dem Fonds öffentliche oder gleichwertige Strukturausgaben des Mitgliedsstaates nicht ersetzen. Die Förderungen aus EFRE-Mitteln müssen also **zusätzlich** sein. Wie diese Zusätzlichkeit berechnet wird und welche Maßstäbe gelten, ist in Anhang X der VO (EU) 1303/2013 geregelt. Maßgeblich sind dabei das Bruttoinlandsprodukt und die Bevölkerung. Die eigentliche Berechnung erfolgt letztlich nicht durch das MIL. Da hier die (Gesamt-) Investitionen des Landes Brandenburg als Datengrundlage dienen, werden diese durch das MWE, MdF bzw. MdJEV errechnet und an die Kommission übermittelt. Die Überprüfungen erfolgen in drei Phasen: ex-ante-Überprüfung, Halbzeitüberprüfung und ex-post-Überprüfung.

¹ Klimagasinventur 2014 für das Land Brandenburg, Fachbeiträge des LUGV, Heft Nr. 146, S. 7

² Energiestrategie des Landes Brandenburg 2030, S. 43

Fazit: Bei den Förderungen aus der Richtlinie Mobilität ist davon auszugehen, dass das Erfordernis der Zusätzlichkeit erfüllt ist. Die Zuwendungsvoraussetzung, dass die jeweilige zu fördernde Maßnahme keine Pflichtaufgabe ersetzt, wird damit als erfüllt angesehen.

3. Energiestrategie des Landes

Kernanliegen der Energiestrategie 2030 sind der weitere Ausbau Erneuerbarer Energien, die Steigerung der Energieeffizienz sowie die drastische Senkung der CO₂-Emissionen. Bei der Reduzierung der Treibhausgasemissionen verfolgte das Land Brandenburg mit seiner bisherigen Energiestrategie 2020 ähnliche Zielvorgaben wie die Bundesregierung. So strebte Brandenburg bis zum Jahr 2020 an, seine CO₂-Emissionen um 40 % zu senken. Die energiebedingten CO₂-Emissionen machen dabei rund 90 % dieser Treibhausgasemissionen des Landes aus. Bis zum Jahr 2030 sah die Energiestrategie 2020 darüber hinaus eine Reduzierung um insgesamt 75 % gegenüber dem Jahr 1990 vor. Damit verfolgte Brandenburg bisher sehr ambitionierte – weit über dem deutschen Durchschnitt liegende – CO₂-Reduktionsziele. Bis zum Jahr 2010 konnte eine Reduktion der energiebedingten CO₂-Emissionen um rund 38,6 % gegenüber dem Jahr 1990 erreicht werden³.

Die Erfüllung der internationalen Klimaschutzziele ist für Brandenburg ein wichtiges Anliegen. Brandenburg wird in seiner Rolle als Energieexportland zur Einhaltung des sogenannten 2-Grad-Zieles seinen Beitrag leisten. Dazu ist es notwendig, bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen in Deutschland insgesamt um mindestens 55 % gegenüber dem international vereinbarten Bezugsjahr 1990 zu erreichen (nationale Zielvorgabe).

Um diese Ziele erreichen zu können, wurden strategische 7 Handlungsfelder festgelegt und ein Maßnahmenkatalog mit 12 Maßnahmenbereichen erarbeitet. Die Richtlinie Mobilität kann in das Handlungsfeld 2 -Effiziente Energienutzung und dort in den Maßnahmenbereich „Verkehr/Mobilität“ eingeordnet werden. Je nach Fördermaßnahme kommt ein dort beschriebenes Projekt in Frage:

RiLi-Nr.	Maßnahme	Projektzuordnung in Energiestrategie 2030	
2.1	Mobilitätskonzepte, -management	2 D Projekt I	Energieeffiziente Verkehrsgestaltung unter Berücksichtigung des demografischen Wandels
2.2	Radverkehrskonzepte, Radwege	2 D Projekt II	Verbessern der Rahmenbedingungen für Null-Emissions-Verkehr
2.3	Investitionsvorhaben des ÖPNV	2 D Projekt I 2 D Projekt II 2 D Projekt III	s. oben Stärken des Anteils an Fahrgemeinschaften und Verbesserung der ÖPNV-Möglichkeiten
2.4	Energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe im ÖPNV	2 D Projekt IV	Prüfen des erweiterten Einsatzes von Elektromobilen und Erschließen von E-Mobilitätspotenzialen im Personen- und Güterverkehr

Fazit: Damit leisten die geförderten Maßnahmen einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie des Landes Brandenburg.

4. Multimodaler, nachhaltiger Verkehrsansatz

Unter dem Begriff **multimodaler Verkehr** wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums bezeichnet. Dabei wird die Beförderung von Personen oder der Transport eines Gutes innerhalb der Zeitscheibe mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern vollzogen⁴. Im Handlungsfeld Verkehr wird es zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit zu positiven Wirkungen kommen.:

³ Energiestrategie des Landes Brandenburg 2030, S. 23

⁴ Wikipedia

Durch eine Angebotsausweitung im Bereich der alternativen Mobilitätsformen sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sowie Lärm- und Schadstoffemissionen. Maßnahmen, die zum Kombinieren von Verkehrsmitteln anregen und somit multi- und/oder intermodales Verkehrsverhalten fördern, dienen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Vor dem Hintergrund der zunehmend strengen, europäischen Emissionsgrenzwerte können solche Maßnahmen einen wertvollen Beitrag zur Einhaltung dieser Vorgaben leisten.

Fazit: Die Fördermaßnahmen entsprechen damit grundsätzlich einem multimodalen Verkehrsansatz.

5. Einklang mit der EU-Luftqualitätsrichtlinie (VO (EU Nr. 50/2008))

Ziel der v.g. Richtlinie ist u.a. die Erhaltung der Luftqualität dort, wo sie gut ist, und Verbesserung der Luftqualität, wo das nicht der Fall ist, zu erreichen. Gleichzeitig wurde ein Meldesystem nach einheitlichen Vorgaben für alle EU-Staaten installiert. Zur Feststellung der Luftqualität sind die Emissionen und Immissionen von Luftschadstoffen zu ermitteln und zu beurteilen. Die Luftqualitätsrichtlinie legt hierzu u. a. Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid fest. Die Richtlinie ist in Deutschland mit der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV umgesetzt worden. Zur Einhaltung der Grenzwerte waren in einigen Brandenburger Städten die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen erforderlich.

Zur Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie im Land Brandenburg wurden in 10 Kommunen Luftreinhaltepläne/Aktionspläne (LRP/AP) aufgestellt. Kommunen für die Luftreinhaltepläne inzwischen vorliegen sind:

Bernau, Brandenburg a.d. Havel, Cottbus, Eberswalde, Frankfurt/O., Potsdam⁵.

Fazit: Soweit die Fördermaßnahmen in den v.g. Kommunen durchgeführt werden und in deren Luftreinhalteplan aufgeführt ist, kann die Maßnahme ggf. aus dem NESUR-Förderprogramm gefördert werden. Soweit darüber hinaus eine CO₂-Reduzierung von mindestens 1 t/a errechnet wird, kann die Maßnahme aus der RiLi Mobilität gefördert werden.

Wird eine Fördermaßnahme nicht von einer der genannten Kommunen durchgeführt, kann angenommen werden, dass die durch die EU-Verordnung vorgegebenen Grenzwerte dort nicht überschritten werden, da ansonsten ein Luftreinhalteplan hätte erstellt werden müssen.

6. Beitrag zum Querschnittsziel Nachhaltigkeit

Auf die „Prüfung der Einhaltung des Querschnittsziels (QZ) ökologische Nachhaltigkeit auf Ebene der Richtlinien“ des MW vom (letzter Stand: Oktober 16) wird verwiesen. Die Erreichung des QZ Nachhaltige Entwicklung hängt dabei maßgeblich von der Minderung negativer Umweltwirkungen und der Unterstützung erheblich positiver Wirkungen ab. Erheblich positive Wirkungen sollten vor allem in Bezug auf die Minderung der CO₂-Emissionen, die verbesserte Ressourceneffizienz, die Luftreinhaltung, die Reduzierung der Lärmemissionen, auf den Schutz der FFH-Arten sowie die Schutzgüter Boden und Wasser erreicht werden, da diese auch für die Durchführung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft von erheblicher Bedeutung sind bzw. in Brandenburg eine besondere Problemlage darstellen.

Um die Effekte für die ökologische Nachhaltigkeit bei der Richtlinie Mobilität beurteilen zu können, werden die Fördergegenstände entsprechend in (baulich-)investive und nicht-investive Maßnahmen getrennt. Zu den nicht-investiven Maßnahmen gehören beispielsweise die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten, Verkehrsmanagementmaßnahmen oder die Einrichtung von Mobilitätszentralen bzw. eines Mobilitätsbeauftragten. Diese Maßnahmen haben zwar keine direkte Wirkung auf umweltrelevante Schutzgüter, können in der Umsetzung aber große Wirkung für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung entfalten.

Zu den investiven Maßnahmen zählen z.B. der Ausbau des Radwegenetzes, Ausbau von Verknüpfungsstellen (Park&Ride, Kiss&Ride) an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs, Abstellanlagen für Fahrräder oder Stellflächen für Kfz an Zugangs- und Verknüpfungsstellen zum ÖPNV. Hier überwiegt zwar der Nutzen durch die Förderung der nachhaltigen Mobilität, allerdings werden auch größere Flächen versiegelt und ggf. Eingriffe in bestehende Lebensräume von Tieren und Pflanzen vorgenommen. Dafür werden die vorgeschriebenen Verfahren der Baurechtschaffung durchgeführt, wie z.B. eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Rahmen der bau-

⁵ Quelle Internetseite MLUL: Luft, Luftreinhaltepläne in Brandenburg

fachlichen Prüfung § 44 LHO werden Aussagen zur Nachhaltigkeit der geförderten Tiefbau- oder Hochbaumaßnahmen gefordert und durch den Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) bzw. bei Radwegen durch den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) bewertet.

Letztlich ist noch die Neuanschaffung von Bussen mit energieeffizienter und damit klimafreundlicher Antriebstechnik förderfähig, bzw. sind die Mehrkosten des Einbaus einer entsprechenden energieeffizienten und klimafreundlichen Antriebstechnik in Kraftomnibusse - soweit sie im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) eingesetzt werden - ggü. den standardmäßig verwendeten Dieselantrieben förderfähig. Da die Sachinvestition auch ohne die Förderung getätigt worden wäre, ist die Wirkung aus Nachhaltigkeitsgesichtspunkten wegen des Effekts für das Klima und der Vermeidung von motorisiertem Personennahverkehr positiv.

Fazit: Die Fördermaßnahmen entsprechen damit grundsätzlich einem nachhaltigen Ansatz.

7. Beitrag zum Querschnittsziel „Förderung der Gleichstellung von Männern und Frauen und Nichtdiskriminierung“

Auf die Prüfung des MWE der Einhaltung des Querschnittsziels (QZ) „Förderung der Gleichstellung von Männern und Frauen und Nichtdiskriminierung“ auf Ebene der Richtlinien (Stand: Oktober 2016) wird verwiesen. Hiernach wird der Richtlinie eine hohe Querschnittszielrelevanz attestiert. Dies betrifft weniger die auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen abzielenden Maßnahmen, wie z. B. die Unterstützung neuer Antriebsaggregate in Bussen als vielmehr die Maßnahmen, die auf die Mobilität als solche zielen, also die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten und die Gestaltung von Zugangs- und Verknüpfungsstellen zum ÖPNV.

In der Mobilitätsrichtlinie sind diese Überlegungen bereits eingeflossen. So muss bei Maßnahmen nach Richtlinienatbestand 2.3 (Investitionsvorhaben des ÖPNV) „bei der Vorhabenplanung der zuständige Behindertenbeauftragte oder der Behindertenbeirat angehört werden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören. Die Anhörung hat auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zugrunde liegenden Planung zu erfolgen.“ (Rili Mob. 2.3.4). Maßnahmen zur Schaffung der Barrierefreiheit nach DIN 18024-1 und 18040-1 sind zuwendungsfähig. Auf Nachfrage der VB EFRE hat das MIL versichert, dass die besonderen Lichtbedürfnisse von Frauen an Verknüpfungsstellen durch die vorgesehene Lichtkonzepte nach DIN erreicht werden.

Bei der Ausarbeitung von integrierten und nachhaltigen Mobilitätskonzepten sind mögliche Bezüge zu den Querschnittszielen Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung darzustellen und nach Möglichkeit bei der Umsetzung zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für den Aspekt der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen (Festlegung im Anhang zur Richtlinie).

Außerdem haben beim Bau von Radwegen die Träger der Straßenbaulast gem. § 9 Abs.1 Brandenburgisches Straßengesetz diese in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, umzugestalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Fußgänger-, Rad- und Behindertenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung sowie insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen, angemessen zu berücksichtigen. Den Anforderungen und Bedürfnissen von Frauen und Männern jeden Alters ist beim Bau und der Unterhaltung Rechnung zu tragen.

Fazit: Die Fördermaßnahmen leisten einen Beitrag zum Querschnittsziel „Gleichstellung von Männern und Frauen und Nichtdiskriminierung“.

LBV

Datum:
Bearbeiter:
Telefon:

Fachliche Stellungnahme zum Antrag auf EFRE-Förderung Gem. RiLi Mobilität Nr. 7.1.4

1. Allgemeine Angaben

1.1 Antragssteller:

1.2 Antragsdatum:

1.3 Projekt-Nr. ILB:

1.4 Projektbezeichnung:

1.5 Landkreis:

1.6 Gegenstand der Förderung

Mobilitätskonzepte und –management von öffentlich-rechtlichen
Gebietskörperschaften (RiLi Nr. 2.1)

Investitionsvorhaben des ÖPNV (RiLi Nr. 2.2)

Energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe (RiLi Nr. 2.4)

1.7 Bei Unternehmen:

genehmigter Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz

ja nein

2. Finanzierung laut. Antrag

Finanzierungsmittel	zuwendungsfähig in Euro	nicht zuwendungsfähig in Euro	Summe in Euro
	1	2	3
EFRE-Zuschuss			
Eigenmittel			
Dritte			
Gesamt			

Die berufliche Prüfung ist abgeschlossen und positiv

ja nein entfällt

3. Zielspezifische Kriterien

- Spezifisches Ziel 14 – Verbesserung der CO₂-Bilanz im Verkehrssektor ist erfüllt ja nein
Die Einsparung von CO₂ wird mit t/a errechnet.. Sie liegt damit voraussichtlich über 1 t/a und wird damit als signifikant eingestuft.
- die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Energiestrategie des Landes Brandenburg (Verbesserung der Rahmenbedingungen für Null-Emissions-Verkehre) ja nein
- die Maßnahme entspricht einem multimodalen nachhaltigen Verkehrsansatz ja nein

4. Fachspezifischen Entscheidungsparameter

(RiLi Mobilität Nr. 4.1, mindestens 3 Parameter müssen erfüllt sein)

- Einklang mit der EU-Luftqualitätsrichtlinie ja nein
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie von Versorgungs- Bildung- und Freizeiteinrichtungen ja nein
- Verbesserung der Nutzungsbedingungen der Verkehrsträger ja nein
- Erhöhung der Verkehrssicherheit ja nein
- Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fußgänger- u. Fahrradverkehr ja nein
- Beitrag zum Querschnittsziel der Nachhaltigkeit, indem die Maßnahme explizit eine Verbesserung der Umweltsituation und des Ressourcenschutzes zum Ziel hat ja nein

4. Fachliche Bewertung der Maßnahme (ggf. in einer gesonderten Anlage)

(verbale Begründung zur Notwendigkeit der Maßnahme , zur Angemessenheit des Umfangs und zu den Angaben des Antragstellers im Antrag)

.....

.....

.....

.....

.....

5. Vorschlag für Auflagen im Zuwendungsbescheid

ja nein

Wenn ja:

.....

.....

6. Zusammenfassende fachliche Wertung:

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Bewilligung der Zuwendung fachlich befürwortet wird

ja nein

Name, Funktion im LS

Einvernehmen des MIL gem. RiLi Nr. 7.1.4

Name, Referat im MIL



Datum:
Bearbeiter:
Telefon:

Fachliche Stellungnahme zum Antrag auf EFRE-Förderung Gem. RiLi Mobilität Nr. 7.1.4

1. Allgemeine Angaben

1.1 Antragssteller:

1.2 Antragsdatum:

1.3 Projekt-Nr. ILB:

1.4 Projektbezeichnung:

1.5 Landkreis:

1.6 Der Neubau des Radweges befindet sich in der Baulast
des Landes (RiLi Nr. 2.2.2)
einer Kommune (RiLi Nr. 2.2.3)

ja
 ja

1.7 Bei Land:
Die Maßnahme ist im Projektprogramm vorgesehen

ja nein

1.8 Bei Kommune:
Für die Maßnahme wurden Fördermittel aus dem EntfIG beantragt.
(Verbot der Doppelförderung)

ja nein

2. Finanzierung lt. Antrag

Finanzierungsmittel	zuwendungsfähig in Euro	nicht zuwendungsfähig in Euro	Summe in Euro
	1	2	3
EFRE-Zuschuss			
Eigenmittel			
Dritte			
Gesamt			

Die fachliche Prüfung ist abgeschlossen und positiv

ja nein entfällt

3. Zielspezifische Kriterien

- Spezifisches Ziel 14 – Verbesserung der CO₂-Bilanz im Verkehrssektor ist erfüllt ja nein
Die Einsparung von CO₂ wird mit t/a errechnet. Sie liegt damit voraussichtlich über 1 t/a und wird damit als signifikant eingestuft.
- die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Energiestrategie des Landes Brandenburg (Verbesserung der Rahmenbedingungen für Null-Emissions-Verkehre) ja nein
- die Maßnahme entspricht einem multimodalen nachhaltigen Verkehrsansatz ja nein

4. Fachspezifischen Entscheidungsparameter

(RiLi Mobilität Nr. 4.1, mindestens 3 Parameter müssen erfüllt sein)

- Einklang mit der EU-Luftqualitätsrichtlinie ja nein
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie von Versorgungs- Bildung- und Freizeiteinrichtungen ja nein
- Verbesserung der Nutzungsbedingungen der Verkehrsträger ja nein
- Erhöhung der Verkehrssicherheit ja nein
- Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fußgänger- u. Fahrradverkehr ja nein
- Beitrag zum Querschnittsziel der Nachhaltigkeit, indem die Maßnahme explizit eine Verbesserung der Umweltsituation und des Ressourcenschutzes zum Ziel hat ja nein

5. Fachliche Bewertung der Maßnahme (ggf. in einer gesonderten Anlage)

(verbale Begründung zur Notwendigkeit der Maßnahme , zur Angemessenheit des Umfangs und zu den Angaben des Antragstellers im Antrag)

.....

.....

.....

.....

.....

6. Vorschlag für Auflagen im Zuwendungsbescheid

ja nein

Wenn ja:

.....

.....

7. Zusammenfassende fachliche Wertung:

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Bewilligung der Zuwendung fachlich befürwortet wird

ja nein

Name, Funktion im LS

Einvernehmen des MIL gem. RiLi Nr. 7.1.4

Name, Referat im MIL