



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg

Ziel und Zweck der Förderung

Die Förderung von nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Baden-Württemberg möchte Wegbereiter einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft werden. Um eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 40 % zu erreichen, hat sich das Land bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt: Verdopplung des öffentlichen Verkehrs; jedes dritte Auto fährt klimaneutral; ein Drittel weniger KFZ-Verkehr in den Städten; jede dritte Tonne fährt klimaneutral; jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit Rad, Tretroller oder zu Fuß zurückgelegt. Für die Erreichung dieser Ziele braucht es eine kommunale Verkehrswende. Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bietet dazu Fördermöglichkeiten für kommunale Verkehrsinfrastruktur.

Die vorliegende Förderung soll den Kommunen in Baden-Württemberg Instrumente an die Hand geben, um die zahlreichen Fördermöglichkeiten des LGVFG besser nutzen zu können. Qualifizierte Fachkonzepte steigern die Effizienz des Mitteleinsatzes und verbessern die Wirkung und die Qualität von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Verkehrsministeriums. Dies geschieht durch eine Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr, die stärkere Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität, die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik. Das Land hat daher ein Interesse daran, dass auf kommunaler Ebene möglichst flächendeckend entsprechende qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung vorliegen.

Die Erstellung von Konzeptionen stellt für viele Kommunen insbesondere im ländlichen Raum eine erhebliche Hemmschwelle dar, da hier, wegen der weniger leistungsstarken Verkehrsverwaltungen, die notwendigen personellen und finanziellen Kapazitäten nicht

vorhanden sind. Das Fehlen von Konzeptionen ist deshalb insbesondere im ländlichen Raum ein Hindernis für einen erfolgreichen Mittelabfluss im LGVFG.

Durch die vorliegende Förderung unterstützt das Land Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, z. B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr.

Förderabwicklung

Die Anträge können bei den jeweiligen Regierungspräsidien eingereicht werden, welche die Förderung abwickeln und als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsstelle fungieren.

Anträge müssen in zweifacher schriftlicher Ausfertigung eingereicht werden. Es ist zwingend das bereitgestellte Antragsformular zu verwenden. Die Antragsstellung ist unterjährig möglich.

Bei der Förderung von Konzeptionen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sind folgende Maßgaben zu beachten.

Rechtsgrundlagen, Art und Umfang der Förderung

- Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Grundsätze sowie der in der Anlage aufgeführten Standards zur Förderung von Konzeptionen sowie den §§ 23 und 44 LHO und den VV hierzu gewährt.
- Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt und nur wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.
- Die Förderquote beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Eine Doppelförderung hat der Zuwendungsempfänger auszuschließen. Eine ergänzende Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Zuwendungsgeber (Aufstockung der Regelförderung) für dasselbe Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ist

nach Prüfung durch den Fördergeber und im Rahmen des geltenden Rechts zulässig. Es muss gewährleistet sein, dass der Zuwendungsempfänger mindestens 10 v.H. der Gesamtkosten selbst trägt. Die Ausreichung der Mittel erfolgt als Festbetragsfinanzierung mittels Zuwendungsbescheid.

- Eine Förderung erfolgt nur, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 10.000 Euro betragen (Bagatellgrenze). Die Förderung ist auf maximal 200.000 Euro je Vorhaben begrenzt.
- Die Prüfung und Bewilligung der Förderung erfolgt in Reihenfolge des Eingangs der förderfähigen Anträge, bis alle Mittel ausgeschüttet sind.

Zuwendungsempfänger

Zuwendungen werden gewährt an Stadt- und Landkreise, Städte sowie Gemeinden in Baden-Württemberg. Ebenfalls antragsberechtigt sind Zusammenschlüsse von Kommunen. Für die Förderung von Bike+Ride-Konzepten sind auch Verkehrsverbünde antragsberechtigt (Voraussetzung für länderübergreifende Verkehrsverbünde: Bis zu einem Zuschuss von 50.000 Euro für das komplette Verbundgebiet. Darüber hinausgehende Beträge werden wahlweise zur Hälfte übernommen oder, wenn die Ermittlung möglich ist, der baden-württembergische Anteil an der Fläche des Verkehrsverbundes.)

Gegenstand der Förderung

- Förderfähig ist die Planung von Konzeptionen für die antragsstellende Gebiets-einheit. Die folgenden Konzepte sind bzw. eine Kombination der verschiedenen Konzepte ist förderfähig:
 - Klimamobilitätsplan
 - Radverkehrskonzeption
 - Fußverkehrskonzeption
 - Konzeption Multimodale Knoten
 - Konzeption Ladeinfrastruktur
 - Konzept zu ruhigen und sicheren Ortsmitten
 - Bicycle Policy Audit (BYPAD)

- Modal-Split-Erhebung
 - Schulwegpläne (vorzugsweise auf Landkreisebene)
 - Fußgängerquerungs-Konzept
 - Bike+Ride-Konzept
- Die geförderten Konzeptionen müssen die in den „Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“ genannten Anforderungen erfüllen.
 - Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zur Erstellung der jeweiligen Konzeption ist erforderlich. Die Kosten hierfür sind grundsätzlich zuwendungsfähig.
 - Sollen mehrere zuwendungsfähige Konzeptionen erstellt werden, muss für jede Konzeption ein eigener Antrag eingereicht werden. Kombinationen von verschiedenen Konzeptionen sind zulässig.
 - Die Förderung von Konzeptionen für Teilorte ist mit Begründung zulässig. Gegebenenfalls sind zu kleinräumliche Konzeptionen nicht zuwendungsfähig.
 - Eine Förderung der Qualifizierung bestehender Konzepte nach den vorliegenden Standards ist grundsätzlich möglich.
 - Die Beauftragung von Akteuren der öffentlichen Hand zur Erstellung von Konzepten ist ebenso möglich wie die Beauftragung von privatwirtschaftlichen Unternehmen zur Erstellung von Konzepten.

Laufzeiten und Fristen der Förderung

- Gefördert werden Vorhaben, für die im Jahr 2020 oder im Jahr 2021 eine Antragsstellung beim zuständigen Regierungspräsidium erfolgt.
- Nach Bewilligung des Förderantrags muss eine Auftragsvergabe für die Planungsleistungen spätestens nach sechs Monaten erfolgen. Der Abschluss der Planungsleistungen muss spätestens drei Jahre nach Zugang des Bewilligungsbescheides erfolgen.

Erfolgskontrolle

Zur Erfolgskontrolle werden die untenstehenden Kriterien herangezogen:

- Fertigstellung der jeweiligen Konzeption
- Zusicherung des Fördernehmers, dass die Konzeptionen entsprechend der *Standards zur Förderung von Konzeptionen* erstellt wurden
- Beschluss zur Erstellung der jeweiligen Konzeption im zuständigen Gremium des Fördernehmers

Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg

Um Investitionen in nachhaltige Mobilität zielgerichtet und effizient einzusetzen und die Wirkung von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Verkehrsministeriums zu verbessern, erfüllen qualifizierte Fachkonzepte hohe Anforderungen und Qualitätsansprüche. Für die Erstellung von Konzeptionen werden zur Bewertung der Zuwendungsfähigkeit daher **folgende Standards** vorgegeben, die bei einer Förderung durch das Land Baden-Württemberg zu beachten sind:

- Eine strategische Ausrichtung der gesamten Verkehrsplanung ist erforderlich. Dies schließt Ziele, Maßnahmen, Zeitplanung, Budgets und Priorisierungen ein.
- Übersichtspläne in geeignetem Maßstab sind den Konzeptionen beizufügen.
- Formate zur Bürgerbeteiligung sind vorzulegen. Die Ausgestaltung der Formate wird dem Antragssteller überlassen.
- Die Umsetzung der Konzeptionen ist auf geeignete Weise zu evaluieren. Dabei sind die spezifischen Bedarfe und Anforderungen der einzelnen Konzeptionen sowie der jeweiligen Gebietskulisse zu berücksichtigen.

Ein qualifizierter Klimamobilitätsplan enthält mindestens die folgenden Punkte:

- Nachweis, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2010 oder einem der Folgejahre (bis zum Jahr der Erstellung des Klimamobilitätsplans) erreicht wird
- Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV sind analog den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes (Standardisierte Bewertung, BVWP) unter Verwendung eines Verkehrsmodells zu ermitteln.
- Um den Beitrag der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer und die Preise der Nutzung fossiler Brennstoffe abzubilden, können Antragsteller hier eine förderliche Entwicklung annehmen. Maximal darf dabei ein CO₂-Preis von bis zu 450 Euro pro Tonne für das Jahr 2030 in die Betriebskosten eingerechnet werden. Die durchschnittliche CO₂-Flottenemission im Jahr 2030 darf maximal bis auf folgende Werte abgesenkt werden:
 - 134 g CO₂/km für Pkw

- 327 g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge
- 629 g CO₂/km für schwere Nutzfahrzeuge
- Weitere Klimaschutzbezogene Annahmen sind nachvollziehbar zu dokumentieren.

Ein qualifizierter Klimamobilitätsplan **sollte darüber hinaus** die folgenden Punkte enthalten:

- die Beachtung der „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013), der „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ der Europäischen Union (2019) sowie des „Hinweisblatt(s) für strategische Förderschwerpunkte“ im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMU (2020)
- die Erarbeitung der Pläne in zwei eng miteinander verzahnten Ebenen
 - eine strategisch-konzeptionelle Ebene mit klar formulierten Leitbildern, Zielen, Analysen, Methoden, Szenarien, Strategien
 - eine umsetzungsorientierte Maßnahmenenebene (ganzheitliche Handlungs- und Maßnahmenkonzepte mit harten [infrastrukturellen] und weichen Maßnahmen)
- die Formulierung konkreter, wirksamer Maßnahmen mit Handlungsschritten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, Angabe zur Energie- und Treibhausgaseinsparung bzw. push-pull-Kombinationen
- die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Inhalte der Klimamobilitätspläne und zum Erreichen eines breiten Konsenses für die Umsetzung der Maßnahmen
- die Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände, Politik und Öffentlichkeit
- den Zusammenschluss von Kommunen bzw. die Kooperation benachbarter Kommunen (u. a. zur Analyse von Quell- und Zielverkehr und Erarbeitung entsprechender Maßnahmen)
- die kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten
- die Evaluation der Wirkung von Maßnahmen (Erfolgskontrollen), regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung durch die Maßnahmen, Abgleich mit der Energie- und Treibhausgasbilanz und gegebenenfalls Mechanismen zur Nachjustierung
- eine Priorisierung der Maßnahmen (hohe Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen)

Eine qualifizierte kommunale Radverkehrskonzeption enthält mindestens die folgenden Punkte (siehe: RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2016):

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen. Für regionale Konzepte ist die Einbeziehung der Ortsdurchfahrten Voraussetzung
- baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential
- Grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Eine qualifizierte Fußverkehrskonzeption enthält mindestens die folgenden Punkte:

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen
- baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen

- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Fußverkehrspotential
- grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie dem Radverkehr und Sharing-Angeboten
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das zu Fuß gehen
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Konzeptionen zu Multimodalen Knoten enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Identifikation von möglichen Mobilitätsstationen im Kreis- oder Stadtgebiet
- Darstellung der vorhandenen Mobilitätsangebote an den Stationen
- Multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, insb. unter Beachtung von überörtlicher Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Potenzialanalyse (Nutzerpotenziale) / Bedarfsabschätzungen
- Bedarfsgerechte Dimensionierung der Stationen mit Angaben zu Standards und Ausstattungsmerkmalen (zusätzliche Ausstattung z. B. Service, Komfort, Aufenthaltsqualität)
- Strategie zu Betrieb und Wartung der Mobilitätsstationen mit Angaben zu Betreibermodellen und Betriebskosten
- Begleitende Kommunikationsstrategie

Konzeptionen zu Ladeinfrastruktur enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit Ladeinfrastruktur
- Darstellung der vorhandenen Ladeinfrastruktur sowie Möglichkeiten für deren Verknüpfung und Ausbau (kommunale, gewerbliche und private Ladeinfrastruktur im öffentlichen, halböffentlichen und nichtöffentlichen Raum), Planung, Bedarfsermittlung, Konzeption und Standortplanung (z. B. Standortkriterien, Ladetechnik, Interoperabilität)

- Berücksichtigung von Aktivitäten weiterer Akteure (Bund, Land, Kommune)
- Einbeziehung von Ladeinfrastruktur in die Stadtplanung (Quartiersgaragen, Bebauungspläne, Stellplatzsatzungen)
- Berücksichtigung von Sektorenkopplung, Smart-Grid-Lösungen, intelligente Ladelösungen
- Strategie für Betrieb und Wartung und Nachrüstung der Ladeinfrastruktur
- Kommunikationsstrategie zum Ladeinfrastrukturkonzept

Konzeptionen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme zur Flächenverteilung (Verkehrsfläche und begrünte Fläche)
- Bestandsaufnahme zur Nutzung der Verkehrsfläche inkl. ruhender Verkehr
- Formulierung eines Zielstandards für die Flächenverteilung (Verkehrsfläche und begrünte Fläche)
- Erarbeitung von Maßnahmen für die Erreichung des Zielstandards inkl. Flächenumverteilung zugunsten umweltfreundlicher Mobilität
- Strategie für Wartung und Instandhaltung
- Begleitende Kommunikationsstrategie vor, während und nach Umsetzung der Maßnahmen und ggf. Nutzung geeigneter Beteiligungsformate
- bei Nutzung temporärer Maßnahmen: Strategie zur Verstetigung

Bicycle Policy Audit (BYPAD)

Untersuchung der Radverkehrsmaßnahmen anhand des BYPAD-Verfahrens (www.bypad.org) in den vorgegebenen neun Modulen:

- Evaluation und Wirksamkeit
- Anforderung der Radfahrer/innen
- Steuerung der Politik und Koordinierung
- Strategien und Konzepte
- Finanzen und Personal
- Infrastruktur und Sicherheit
- Information und Erziehung
- Kommunikation und Partnerschaften
- Ergänzende Maßnahmen

Modal-Split-Erhebungen enthalten mindestens die folgenden Standards:

- Stichprobengröße von ca. 1 % der Wohnbevölkerung/Grundgesamtheit bzw. mindestens 1.000 Personen (Nettostichprobe)
- Befragung angelehnt an den Fragebogen von Mobilität in Deutschland (MiD)
- Darstellung der Verkehrsleistung in den Einheiten Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer
- Darstellung der Gesamtheit der Wege (Hinweis: Werden für den Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt, zählt das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel.)

Schulwegpläne enthalten mindestens die folgenden Punkte (siehe auch <https://schulwegplaner-bw.de/Planungsablauf>):

- Vorbereitung
- Befragung zum Mobilitätsverhalten (optional)
- Hausaufgabe (optional)
- Digitale Erfassung der Schulwege (z. B. mit dem Schulwegplaner-BW)
- Auswertung
- Erfassung empfohlener Rad- und Fußwege
- Erarbeitung eines Maßnahmenplans für die Behebung von Problemstellen, Hinweis auf Gefahrenstellen und die Optimierung der genutzten Wege
- Bei Bedarf können Landkreise eine Koordinierungsrolle übernehmen

Fußgängerquerungskonzepte enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (insb. Identifizierung von Gefahrenstellen und Optimierungspotentialen)
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Konzeptumsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Wenn sich aus der Prüfung die Notwendigkeit anderer Querungshilfen abseits von Fußgängerüberwegen ergibt, können diese innerhalb des Konzepts weiter untersucht und in die Maßnahmenliste / in das Maßnahmenkataster aufgenommen werden.

Bike+Ride-Konzepte enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (Start-Standard)

- Erstellung von Bedarfsabschätzungen zur Ermittlung des regelmäßig zu erwartenden Bedarfs, orientiert am Bedarfsermittlungsverfahren des Bike+Ride-Leitfadens des Landes. Ausrichtung der Zahl und Beschaffenheit der B+R-Anlagen an den Bedarfsabschätzungen (Zielstandard)
- Berücksichtigung der digitalen Zugänglichkeit von verschließbaren B + R-Anlage und das dafür notwendige digitale Hintergrundsystem
- Darstellung der Erreichung des Zielstandards in einer Maßnahmenliste mit Terminierung der einzelnen Maßnahmen
- Die Anwendung der Qualitätsstandards von B+R-Anlagen gemäß des Leitfadens *Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad* (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019) müssen zwingend beachtet werden.