



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Fördergrundsätze des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: Erschließung offener Mobilitätsdaten durch Kommunen

20.12.2021

1. Hintergrund und Ziel der Förderung

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg möchte die Mobilitätswende und insbesondere die mit ihr verbundene positive klimapolitische Wirkung auch digital vorantreiben. Ziel des Landes ist es, eine breitgefächerte, handhabbar aufbereitete und transparente Datengrundlage für nachhaltige Mobilitätsformen anzubieten. Datenanwendungen in Form von Verkehrsinformationsdiensten, Buchungsplattformen oder anderen Mobilitätsdiensten helfen dabei, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs zugunsten von Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz zu reduzieren.

Ein Grundstein hierfür ist die offene Verfügbarkeit und gewinnbringende Anwendung von Mobilitätsdaten. Das Land Baden-Württemberg strebt an, landesweit verfügbare Mobilitätsdaten möglichst offen bereit zu stellen. Mit der Einrichtung des verkehrsträgerübergreifenden Portals für Daten und digitale Dienste MobiData BW (www.mobi-data-bw.de) im September 2020 hat das Ministerium für Verkehr auch eine grundlegende technische Basis für offene Daten, deren Anwendung und damit einhergehende Innovationsprozesse gelegt. Die von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Auftrag des Ministeriums für Verkehr betriebene Plattform bietet in einer ersten Ausbaustufe seit September 2020 Daten aus den Bereichen ÖPNV-Fahrplan, Radnetz, Sharing-Dienste und Parkraum kostenfrei zur kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzung an. Das Betreiber-Team der Plattform steht speziell Kommunen beratend zur Verfügung.

Ergänzend ist es wichtig, die vielfältigen Daten auf kommunaler Ebene transparent zu machen. Dies braucht die Mitwirkung insbesondere der Kommunalverwaltung, lokaler Mobilitätsdienstleister (auch Verkehrsunternehmen) und Parkraumbetreiber vor Ort. Lokale Netzwerke bieten in vielen Fällen das nötige Vertrauensverhältnis für Kooperationen bei der Datenerschließung und Nutzung. Das Ministerium für Verkehr hat daher mit der [Personalstellenförderung zur Nachhaltigen Mobilität](#) in Stadt- und Landkreisen

sowie in Kommunen mit unteren Straßenverkehrsbehörden ein erstes Instrument zur Stärkung lokal verankerter Aktivitäten für die Erschließung und Nutzung von Mobilitätsdaten bereitgestellt.

Die Entwicklung hin zu einer innovationsfördernden, von Offenheit gekennzeichneten und diskriminierungsfreien Mobilitätsdatenarchitektur ist aber bei weitem nicht abgeschlossen – zu punktuell und inselartig stellt sich die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten bislang dar. Durch den weiteren Ausbau sowie Qualitätsverbesserung der Datenverfügbarkeit in Bereichen wie etwa dem Fahrzeug-Sharing (Autos, Fahrräder, Elektro-Roller u.a.m.) oder dem Parkraum bieten sich aussichtsreiche Handlungsmöglichkeiten:

- Daten zur Verfügbarkeit von Mobilitätsalternativen sowie Parkflächen können zur Verkehrssteuerung durch die öffentliche Hand (Kommunalverwaltung) und damit als Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes im Mobilitätsmix herangezogen werden. Konkrete Anwendungsfälle sind die Datenverwendung in Parkleitsystemen, in dynamischen Beschilderungsanlagen sowie in Mobilitätsapps. Dies setzt Aktivitäten zur Hebung der Datenqualität voraus.
- Bei der Verkehrsplanung und für die Anbindung neu entstehender Siedlungsflächen können EntscheidungsträgerInnen in der öffentlichen Verwaltung mithilfe von hochwertigen und präzisen Daten über bestehende Mobilitätsangebote empirisch abgestützte Entscheidungen treffen für eine Verkehrsinfrastruktur, die leistungsfähig ist und zur Lebensqualität beiträgt.
- Mobilitätsinformations- sowie Routingdienste der öffentlichen Hand aber auch von privaten Anbietern können mithilfe einer verlässlichen verkehrsträgerübergreifenden Datengrundlage ihren NutzerInnen klima- und umweltschonende sowie effiziente Mobilitätsalternativen anbieten.
- In Forschung wie auch Privatwirtschaft stellen verfügbare Mobilitätsdaten eine Grundlage für Wissensfortschritt, Innovation und Geschäftsmodellentwicklung dar. Damit profitiert auch die Gründungsökonomie im Bereich der nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen (verkehrsträgerübergreifende Buchungsplattformen, Sharing-Angebote).

Der technologische Wandel ist dabei Treiber für kreative Lösungen, die sich den diversen verkehrlichen Herausforderungen unserer Zeit annehmen – von mangelnder Erreichbarkeit und Anbindung ländlicher Räume über Fragen der Verkehrssicherheit bis

zur verkehrlichen Überlastung urbaner Zentren und damit verbundenen Folgen für die natürliche Umgebung und Lebensqualität.

Der vorliegende Förderaufruf zielt darauf ab, auf kommunaler Ebene die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten speziell in den Bereichen Fahrzeug-Sharing und Parkraum zu stärken, Daten zusammenzuführen und diese in Anwendungen zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen einzubringen. Dabei soll die landesweite Mobilitätsdatenplattform MobiData BW eingebunden werden. Das Prinzip von Open Data ist der Leitgedanke des Förderinstruments.

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Projekte in kommunaler Federführung, die unter Nutzung von MobiData BW die Verfügbarkeit, Qualitätssicherung und Anwendung von Mobilitätsdaten aus den Bereichen Fahrzeug-Sharing und Parkraum verbessern. Förderfähig sind anfallende Sachkosten in Kommunalverwaltungen sowie kommunalen Unternehmen und bestimmte Verkehrsverbünde (siehe Abschnitt 4.1), die in enger Abstimmung mit der jeweiligen Kommunalverwaltung handeln.

Personalaufwände sind im Rahmen dieses Aufrufs nicht förderfähig.

Das Ministerium für Verkehr erwartet auf die Bereiche Fahrzeug-Sharing (sämtliche Fahrzeugarten) und Parkraum ausgerichtete Förderanträge, die unter Koordination der Kommunalverwaltung Partnerschaften mit Marktakteuren anvisieren.

Förderfähige Projekte müssen in ihrem Grundsatz wie folgt ausgerichtet sein:

- Bündelung und Offenlegung von Verfügbarkeits- und Standortdaten bei Sharing-Fahrzeugen und/oder öffentlich nutzbarem, bereits digital erfasstem Parkraum unter Nutzung von MobiData BW

Und/oder:

- Digitalisierung noch nicht digital angebundener Infrastrukturen des öffentlichen Parkraums und Anbindung der gewonnenen Echtzeitdaten zur Parkraumbelegung an MobiData BW

Über diesen obligatorischen Kernumfang hinaus ruft der Fördermittelgeber zur Umsetzung weiterer, optionaler Projektinhalte auf, beispielsweise:

- Nutzung der gewonnenen Datenbestände oder weiterer auf MobiData BW verfügbarer Daten im Rahmen des öffentlichen Verkehrsmanagements, in Auskunftsdiensten und ähnlichen Diensten von Kommunen oder kommunalen Unternehmen
- Initiierung von lokal verankerten, offenen Innovationsprozessen und Entwicklungsumgebungen auf Basis gewonnener Mobilitätsdaten bzw. unter Nutzung weiterer auf MobiData BW verfügbarer Daten

Als Anregung und Konkretisierung dieses grundsätzlichen Rahmens werden im folgenden mögliche Ausrichtungen von Projekten skizziert. Diese Beispiele können von Antragstellern weiterentwickelt werden. Möglich ist auch die Entwicklung eines anders ausgerichteten Projektvorschlags unter den Bedingungen der vorliegenden Fördergrundsätze. Dabei ist eine Konzentration auf einen der beiden Schwerpunktbereiche Fahrzeug-Sharing bzw. Parkraum zulässig.

- **Beispiel 1: Sharing- und Parkdaten für digitale Dienste erschließen**

Im Rahmen der Förderung möglich sind beispielsweise Beauftragungen von privaten Betreibern im Bereich Fahrzeugsharing und Parkraum durch den Antragsteller mit dem Ziel der Offenlegung von Daten zur Anwendung in Angeboten der Verkehrsinformation und Buchung sowie zur Weitergabe der Daten an MobiData BW. Dabei können diese privaten Kooperationspartner von der beauftragenden Kommune entweder zur direkten Datenweitergabe an MobiData BW verpflichtet werden, oder die beauftragende Kommune fungiert zuvor als eine Bündelungsinstanz. In beiden Fällen stehen die vor Projektbeginn noch nicht zugänglichen Datenbestände einer Anwendung durch die Kommunalverwaltung zur Verfügung (Offenlegung von Daten der Privatbetreiber an die antragstellende Kommune) und können Eingang finden in Verkehrsplanung und -steuerung, sowie in Parkleitsysteme oder digitale Auskunft- und Buchungsdienste. Auf diese Weise bietet sich für Antragsteller die Möglichkeit, Informationen und Buchungsmöglichkeiten zu Sharingdiensten und Parkraum in den Mobilitätsapps von Verkehrsunternehmen oder anderen Betreibern von kommunaler Bedeutung zu integrieren. Neben Kosten zur Datenbeschaffung sind auch Kosten förderfähig, die durch die Beschaffung von IT-Infrastruktur, Software oder durch Programmierungsdienstleistungen entstehen.

- **Beispiel 2: Parkraum-Digitalisierung**

Im Rahmen von Projekten förderfähig sind Hardware-Kosten, die Kommunen zur digitalen Anbindung von Parkraum in der eigenen Baulastträgerschaft entstehen. Zu denken ist hierbei v.a. an sensortechnische Ausrüstung oder an „smarte“ Beschränkung zur Erfassung der Belegung in Echtzeit sowie an die dazugehörige IT-Infrastruktur. Voraussetzung ist auch hier die Offenlegung der gewonnenen Daten auf MobiData BW.

- **Beispiel 3: Sharing- und Parkdaten für Reallabore erschließen**

Im Rahmen der Förderung durchführbar sind auch Projekte zur Innovationsförderung, die Daten in Kooperation mit Sharingdienstleistern und Parkraumbetreibern erschließen. Dabei ist zum Beispiel eine Auftragsvergabe von Kommunen an lokal ansässige Forschungsreinrichtungen oder Institutionen der Gründungsförderung (Inkubatoren, Acceleratoren und ähnliches) zur Erschließung und Nutzung von Daten denkbar. Die jeweilige Institution könnte von der Kommune beauftragt werden, Datenbestände zur Verfügbarkeit von Sharingfahrzeugen und Parkraum für Formate wie Hackathons, Makeathons oder andere Reallabore zu nutzen. Voraussetzung ist auch hier die Offenlegung der gewonnenen Daten auf MobiData BW. Nötig ist zudem eine Ausrichtung solcher Projekte auf die Zielsetzung nachhaltiger Mobilität.

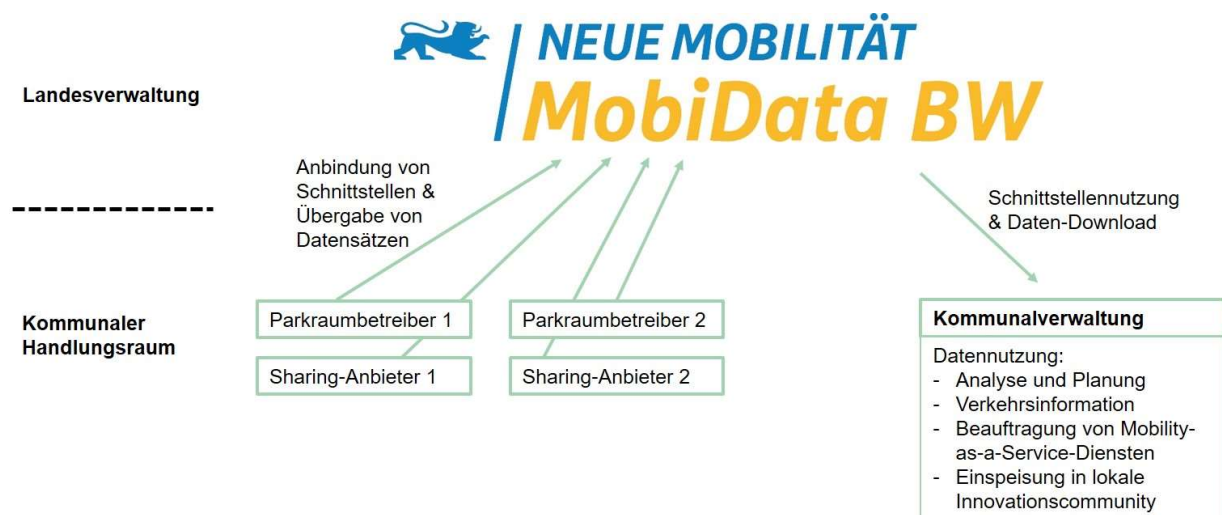
3. Zur Zusammenarbeit mit MobiData BW

Die landesweite Mobilitätsdatenplattform MobiData BW bündelt Daten und digitale Dienste für die verkehrsträgerübergreifende Mobilität in Baden-Württemberg. Auf MobiData BW verfügbare Daten sind für die kommerzielle und nicht-kommerzielle Anschlussanwendung frei. Im Rahmen der Vereinbarungen mit Datenlieferanten führt die NVBW als Betreiberorganisation von MobiData BW neben den technischen Leistungen auch eine verwendungsrechtliche Homogenisierung der angebotenen Datensätze auf eine gemeinsame Lizenz (Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - 2.0) durch. Der Datenabruf erfolgt über das ckan-Portal www.mobidata-bw.de.

Die Plattform wurde im September 2020 mit ersten verfügbaren Datensätzen aus den Bereichen ÖNPV-Fahrplan, Haltestelleninformationen, Parkraum und Fahrzeug-Sharing für die Öffentlichkeit freigeschaltet. In Entwicklung befindet sich ein Routingdienst, der die Daten zu intermodalen Reiseinformationen zusammenführt und frei zur Verwendung in Apps und Auskunftsdiensten zur Verfügung steht. Park- und Sharingdaten,

die über die Plattform veröffentlicht werden, finden in der Regel in diesem Routingdienst Verwendung. Ein Widget soll die Einbindung der Mobilitätsinformationen in Websites von Kommunen, Mobilitätsanbietern und anderen Akteure wie Veranstaltern oder Arbeitgebern erleichtern.

Durch die Nutzung von MobiData BW steht Kommunen eine Integrationsplattform für Mobilitätsdaten zur Verfügung. Beabsichtigt eine Kommune, Mobilitätsdaten in ihrem Einflussbereich breit zu publizieren und gebündelt in Softwareanwendungen zu überführen, entfällt durch die Nutzung von MobiData BW in den meisten Fällen die zeit- und kostenaufwendige Einrichtung einer entsprechenden technischen Lösung durch die Kommune selbst – denn was MobiData BW aus einer Kommune landesweit publiziert, soll auch in der betreffenden Kommune selbst Anwendung finden. Zudem kann über MobiData BW der konsistente Austausch mit Nachbarkommunen und in der Region erfolgen. Folgendes Schaubild dient der Verdeutlichung:



MobiData BW wird in der Regel flexibel auf datengebende Schnittstellen ausgerichtet. Vorteilhaft sind de-jure und de-facto Standards (z.B. OGC WFS, GBFS) mit entsprechenden Dokumentationen, sowie Datenangebote in marktüblicher Form. Ist noch keine Lösung vorhanden, so ist eine Abstimmung mit der NVBW sowie anderen Kommunen (unter Moderation der NVBW) zu empfehlen, um die Integration einfach, schnell und flexibel zu gestalten.

Projektnehmer sind aufgefordert, vor Antragstellung den Kontakt zur NVBW für die Absprache technischer Spezifika zu suchen (Julia Käfer, 0711-23991277,

julia.kaefer@nvbw.de, Florian Stratz, 0711-23991144, florian.stratz@nvbw.de). Die eingesetzten Datenstandards und Schnittstellenformate müssen zum Zeitpunkt der Antragstellung mit der NVBW abgestimmt sein.

Anpassungsaufwände auf Seiten von MobiData BW sind bei der Verwendung der üblicherweise eingesetzten Datenstandards und Schnittstellenformate nicht zu erwarten. Sollte dies doch eintreten, liegt die Entscheidung hierüber wie auch eine möglicherweise erforderliche Kostenübernahme bei der NVBW. Die Regierungspräsidien sind über die Entscheidung vor Erteilung des Bewilligungsbescheides von der NVBW drauf hinzuweisen.

4. Fördergrundsätze

4.1. Antragsberechtigung

Antragsberechtigt sind Gemeinden, Städte sowie Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg und deren kommunale Unternehmen (d.h. Unternehmen in mehrheitlicher oder alleiniger Trägerschaft der jeweiligen Kommune) in enger Abstimmung mit der jeweils zuständigen Kommunalverwaltung. Zudem sind Verkehrsverbünde, die sich in mehrheitlicher oder alleiniger Trägerschaft von Aufgabenträgern befinden und deren Bediengebiet ganz oder teilweise in Baden-Württemberg liegt, antragsberechtigt.

Bei der Leistungserbringung durch Dritte ist insbesondere an private Betreiber von Mobilitätsdienstleistungen im Bereich Fahrzeug-Sharing sowie an Akteure aus dem Markt der Parkraumbewirtschaftung zu denken, ferner an IT- und Beratungspartner aus Wirtschaft und angewandter Forschung. Zu möglichen Akteurskonstellationen siehe Abschnitt 2 „Gegenstand der Förderung“.

4.2. EU-Beihilferecht - *De-minimis*-Beihilfe

Bei der Förderung handelt es sich um De-minimis-Beihilfen. Förderungen werden über die EU-Verordnung 1407/2013 vom 18. Dezember 2013 (Anwendung der Artikel 107 und 108 des AEUV auf De-minimis-Beihilfen) abgegolten. Die Verordnung findet in der jeweils geltenden Fassung Anwendung. Die Antragsteller müssen dazu eine Erklärung abgeben, dass sie in den vergangenen drei Steuerjahren keine bzw. die angegebenen Beihilfen von staatlicher Seite erhalten haben (De-minimis-Erklärung).

4.3 Förderfähige Kosten

Förderfähig sind mit der Projektdurchführung anfallende Sachaufwendungen. Hierzu zählen insbesondere Kosten zur Beschaffung von Datensätzen aber auch von Software, Hardware (IT-Komponenten, aber auch Sensorik- und Anzeigekomponenten und anderes mehr), Dienstleistungen von Drittanbietern (z.B. Aufbereitung von Datensätzen) sowie Entwicklungskosten zur Nutzung der gewonnenen Daten, beispielsweise der Entwicklung einer Parkraum-App oder vergleichbare Anwendungen. Dabei sind auch Kooperationen mit lokalen Unternehmen sowie Forschungseinrichtungen oder weiteren Stakeholdern möglich, jedoch muss der Fokus auf der Erschließung der Daten von Sharing-Diensten und Parkraumdaten liegen.

4.4. Fördergrenzen

Projektvorschläge mit einer Fördersumme von unter 15.000,00 Euro werden nicht berücksichtigt. Die Förderung ist auf maximal 150.000,00 Euro pro Projekt begrenzt. Je antragstellender Kommune kann nur ein Projekt eingereicht werden. Im Jahr 2022 steht ein Fördervolumen von voraussichtlich rund 600.000 Euro zur Verfügung.

4.5. Förderquote

Der Zuwendungsgeber legt eine Förderquote von höchstens 50% der in der Projektdurchführung insgesamt anfallenden zuwendungsfähigen Sachkosten an. Im Rahmen der Antragsstellung (siehe Anlage 1, Antragsformular) bestätigt der Zuwendungsempfänger die Übernahme des Eigenanteils am Projektvolumen. Übersteigt das Gesamtbudget des Projektes ein Volumen von 300.000,00 Euro, reduziert sich somit die Förderquote entsprechend.

4.6. Projektdauer

Die Projektdauer soll 18 Monate nicht überschreiten.

4.7 Auszahlungen

Der bewilligte Zuschuss kann erst ausbezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist und kann schriftlich unter Nachweis der tatsächlich angefallenen und den in den folgenden drei Monaten voraussichtlich anfallenden Kosten, als Abschlagszahlung abgerufen werden. Der Zuwendungsempfänger hat hierzu Mittelabrufe (in Papierform oder elektronisch) gemäß dem Vordruck „Mittelanforderung“ vorzulegen. Während der Projektdauer werden maximal 90 v.H. der Zuwendung als Abschlagszahlung ausgezahlt. Die Auszahlung der verbleibenden 10 v.H. der Zuwendung wird nach Prüfung des Schlussverwendungsnachweises vorgenommen.

4.8 Nachweis der Verwendung

Die im Förderzeitraum erarbeiteten Inhalte und beschrittenen Lösungswege sind nach Ende der Maßnahme in einem kurzen, veröffentlichungsfähigen Projektbericht für die Allgemeinheit zu skizzieren (Richtwert drei bis fünf Seiten), der dem Fördermittelgeber mit Einreichung des Schlussverwendungsnachweises zur Verfügung zu stellen ist. Der Schlussverwendungsnachweis ist gem. Ziffer 7.1 ANBest-K spätestens ein Jahr bzw. gem. Ziffer 6.1 ANBest-P ein halbes Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums einzureichen.

5. Bewertungskriterien

Eingereichte Anträge werden insbesondere auf Basis folgender Kriterien auf Förderfähigkeit geprüft und im Falle einer Überzeichnung des Förderprogramms priorisiert:

- **Relevanz:** Erwarteter Beitrag des Projektes zur Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten im Sinne der Zielsetzung nachhaltiger Mobilität in Breite (Volumen der berücksichtigten Parkflächen oder Sharing-Dienste) und Tiefe (Datenqualität und Aussagefähigkeit)
- **Projektplanung:** Nachvollziehbare und erfolgversprechende Budget- und Umsetzungsplanung im Rahmen der Antragstellung

Sowie im Falle von geplanten Datenanwendungen:

- **Innovation:** Abgrenzung zu oder sinnvolle Erweiterung von bestehenden Lösungen, Nutzerorientierung

6. Erfolgskriterien und Erfolgskontrolle

Der Erfolg der Förderung bemisst sich anhand folgender Kriterien:

- 1.) Das Projekt trägt wesentlich zur Herausbildung einer offenen, anwendungsfähigen und ineinandergreifenden Mobilitätsdatenarchitektur bei. Zielgrößen sind abhängig von einer möglichen Konzentration auf einen der beiden Teilbereiche Fahrzeug-Sharing bzw. Parkraum sowie der jeweils einbezogenen Akteure (siehe hierzu Abschnitt 2):
 - Der Zuwendungsempfänger legt alle Standortdaten von Sharing-Services (Geodaten und Kapazität von Stationen) auf MobiData BW offen.

- Der Zuwendungsempfänger legt Verfügbarkeitsdaten (dynamische Daten) von mindestens 50% der in ihrem Zuständigkeitsraum aktiven Sharingbetreiber auf MobiData BW offen.
 - Der Zuwendungsempfänger legt Verfügbarkeitsdaten in Echtzeit aller bereits digital per intelligenter Beschränkung oder anderer Sensorik angebundener Parkplätze in ihrer eigenen Baulastträgerschaft offen (sofern es in Frage kommende, entsprechend ausgerüstete Parkflächen gibt)
- 2.) Der Projekterfolg tritt insbesondere ein, wenn der Fördernehmer auch über die in Abschnitt 9 genannte Mindestpublikationsdauer von drei Jahren hinaus zusagt, Daten zur Verfügung zu stellen.
 - 3.) Erfolgreiche Projekte bringen erschlossene Mobilitätsdaten in lokal verankerte Anwendungen ein, so in Verkehrsinformations- und Buchungsdienste, aber auch in die digitale Verkehrsleittechnik, d.h. VerkehrsteilnehmerInnen wird über digitale Dienste der Zugang zu Echtzeitinformationen über Sharingfahrzeuge und verfügbaren Parkraum gewährt.
 - 4.) Sofern im Rahmen des Projektes Softwareanwendungen entwickelt werden, an denen Projektbeteiligte geistige Eigentumsrechte halten, so tritt der Projekterfolg durch eine breite Zurverfügungstellung nach dem Open-Service-Prinzip, besser noch durch Publikation unter einer Open-Source-Lizenz ein.

Um die oben aufgeführten Erfolgskriterien überprüfen zu können, muss der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsbehörde (zuständiges Regierungspräsidium) abweichend von Ziffer 7 ANBest-K bzw. Ziffer 6 ANBest-P bereits zur Hälfte der geplanten Projektlaufzeit einen Zwischenbericht vorlegen. Dieser stellt unter Bezugnahme auf die Erfolgskriterien dar, wie weit die Erhebung von Daten vorangeschritten ist und schildert den Sachstand in ggf. verfolgten optionalen Projektinhalten.

Auf die Bestimmungen der ANBest-K/ANBest-P, Ziffer 4 wird verwiesen.

7. Rückerstattung

Die Bewilligungsstelle kann eine Rückerstattung der gewährten Zuwendungen verlangen, wenn innerhalb der Zweckbindungsfrist von drei Jahren nach Ende des Förderzeitraums Änderungen vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, ohne dass dies zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

8. Verfahrenshinweise

Für die Antragstellung ist das vorgesehene Formular (siehe Anlage 1) zu verwenden. Formlose Projektskizzen werden nicht berücksichtigt.

Sofern Beauftragungen an Dritte vorgesehen sind, müssen dem Antragsformular entsprechende Angebote beigefügt werden. Diese müssen mit einer Bindefrist von mindestens sechs Monaten ab Antragseinreichung versehen sein.

Die Anträge sind in elektronischer Form (Email) sowie postalisch einzureichen an:

- Regierungspräsidium Freiburg
Ref. 45 – Regionales Mobilitätsmanagement
Bissierstraße 7
79114 Freiburg
E-Mail: Abteilung4@rpf.bwl.de
- Regierungspräsidium Karlsruhe
Ref. 45 – Regionales Mobilitätsmanagement
Schlossplatz 4-6
76131 Karlsruhe
E-Mail: Abteilung4@rpk.bwl.de
- Regierungspräsidium Stuttgart
Ref. 45 – Regionales Mobilitätsmanagement
Industriestr. 5
70565 Stuttgart
E-Mail: Abteilung4@rps.bwl.de
- Regierungspräsidium Tübingen
Ref. 45 – Regionales Mobilitätsmanagement
Konrad-Adenauer-Str. 20
72072 Tübingen
E-Mail: Abteilung4@rpt.bwl.de

Die Antragsprüfung sowie die Bewilligung der Förderung erfolgt durch das jeweils zuständige Regierungspräsidium. Zur Prüfung technischer Aspekte ziehen die Regierungspräsidien die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hinzu. Inhalte des

Antrages sowie Informationen über Antragsteller werden zudem dem Ministerium für Verkehr übermittelt.

Antragsfrist:

Anträge auf Gewährung einer Zuwendung können für das Jahr 2022 bis zum 30.04.2022 eingereicht werden.

In den jeweiligen Bescheidungsrounden berücksichtigt werden Anträge, die spätestens im Laufe des oben genannten Stichtages eingegangen sind. Die Anträge werden unter Berücksichtigung der beschriebenen Bewertungskriterien (siehe Ziffer 5) beschieden, dabei ist der chronologische Eingang von Anträgen bis zu einem jeweiligen Stichtag unerheblich. Im Falle einer Überzeichnung des Förderprogramms kann es daher vorkommen, dass Förderanträge aufgrund des bereits ausgeschöpften Programmvolumens nicht berücksichtigt werden.

Ansprechpartner bei inhaltlichen oder administrativen Fragen zur Förderung und zum Antrags- und Bewilligungsprozess stehen zur Verfügung:

- Regierungspräsidium Freiburg: Frau Ganz
E-Mail: Abteilung4@rpf.bwl.de; Telefonnr.: 0761 208-4460
- Regierungspräsidium Karlsruhe: Frau Berger
E-Mail: Abteilung4@rpk.bwl.de; Telefonnr.: 0721 926-3262
- Regierungspräsidium Stuttgart: Herr Hudelmaier
E-Mail: Abteilung4@rps.bwl.de; Telefonnr.: 0711 904-14507
- Regierungspräsidium Tübingen: Herr Melzer
E-Mail: Abteilung4@rpt.bwl.de; Telefonnr.: 07071 757-3626

Bei Fragen zu MobiData BW steht Ihnen Julia Käfer (NVBW) unter der Telefonnummer 0711-23991277 oder unter der Emailadresse julia.kaefer@nvbw.de zur Verfügung sowie Florian Stratz unter 0711-23991144 und florian.stratz@nvbw.de.

9. Veröffentlichungspflichten, geistige Eigentumsrechte und Datenschutz

Im Rahmen der Projektdurchführung erschlossene Datenbestände sind in Abstimmung mit der NVBW auf MobiData BW zu veröffentlichen. Die Veröffentlichungspflicht endet nicht mit Ende des Förderzeitraumes, vielmehr sind entstandene Datensätze, auch

Echtzeitdatensätze, für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren ab Ende des Förderzeitraums für MobiData BW zur Verfügung zu stellen.

Dabei gilt die Lizenzbestimmung von MobiData BW. Eingesetzt wird auf MobiData BW gegenwärtig die „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“, die eine kommerzielle wie nicht-kommerzielle Verwendung der Daten durch Dritte erlaubt. Da es sich bei den in Frage kommenden Datensätzen nicht um personenbezogene Daten handelt, sind hierbei keine Einschränkungen durch bestehende datenschutzrechtliche Rahmenbedingungen zu erwarten.

Die Übergabe von Datensätzen an MobiData BW hat in üblichen maschinenlesbaren Formaten zu erfolgen. Verzögerungen bei der Datenveröffentlichung, die nicht durch den Fördermittelgeber verschuldet werden, sondern aus möglicherweise technischen Anpassungsnotwendigkeiten der Plattform MobiData BW resultieren, sind nicht förder-schädlich.

Im Falle von Entwicklungsleistungen im Rahmen der Maßnahmendurchführung, insbesondere Softwareentwicklungen, verbleiben geistige Eigentumsrechte beim Fördermittelempfänger, jedoch muss grundsätzlich eine breite Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Lösungen sichergestellt werden. Dies kann idealerweise durch eine Publikation als Open Source Software gewährleistet werden, mindestens muss jedoch die kostenlose Nutzbarkeit der entstehenden Apps, Softwareanwendungen zur Verkehrsinformation oder vergleichbarer Ergebnisse durch EndverbraucherInnen gewährleistet sein.

10. Sonstige Bestimmungen

- Das Land Baden-Württemberg gewährt Zuwendungen nach Maßgabe der hier dargelegten Grundsätze sowie unter Zugrundelegung der §§ 23 und 44 LHO, den VV hierzu, den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere der §§ 48 – 49 und 49a LVwVfG sowie unter Geltung der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) bzw. der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).
- Die Zuwendung erfolgt mittels eines Zuschusses im Rahmen einer Projektförderung in Form einer Anteilsfinanzierung.

- Die Ausreichung der Mittel erfolgt mittels Zuwendungsbescheid und auf Anforderung (Mittelabruf) der Zuwendungsempfänger.
- Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt.
- Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag unter Verwendung des entsprechenden Formulars (Anlage 1) gewährt und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.
- Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn vor dem Vorliegen eines Zuwendungsbescheides mit den im Antragsformular skizzierten Maßnahmen begonnen wurde, d.h. Auftragsverhältnisse eingegangen wurden, Verträge geschlossen wurden oder Zahlungen geleistet wurden, deren Förderung beantragt wird.
- Der Rechnungshof ist gemäß § 91 LHO zur Prüfung beim Zuwendungsempfänger berechtigt.