



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Fördergrundsätze Vorbereitungsförderung für Klimamobilitätspläne

1. Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen

1.1. Zuwendungsziel

Die Förderung nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Bis zum Jahr 2030 sollen die Verkehrsemissionen des Landes um 55% (ggü. 1990) reduziert werden und bis 2040 soll das Ziel der Klimaneutralität erreicht werden.

Für die Erreichung dieser Ziele braucht es eine kommunale Verkehrswende. Hierfür stellen die Klimamobilitätspläne ein zentrales Instrument dar. Klimamobilitätspläne sind ein integriertes, Klimaschutzorientiertes Verkehrsplanungsinstrument, mit welchem (Zusammenschlüsse von) Gemeinden, Stadt- und Landkreise befähigt werden, effektive Maßnahmenpakete zu entwickeln, die einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Bis zum Jahr 2030 sollen sich in Baden-Württemberg mindestens 44 Klimamobilitätspläne in der Umsetzung befinden und zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes beitragen.

Derzeit wird im Rahmen einer Pilotphase die Erstellung eines Klimamobilitätsplans von fünf Modellkommunen in Baden-Württemberg modellhaft erprobt. Dabei wird das Instrument optimiert sowie Leitfäden und Arbeitshilfen für Folgekommunen entwickelt. Bis Ende 2023 soll die Pilotphase abgeschlossen werden.

Da sich bis 2030 mindestens 44 Klimamobilitätspläne in der Umsetzung befinden und ihre Wirkung entfalten sollen, hat das Land ein großes Interesse, dass eine möglichst große Zahl von (Zusammenschlüssen von) Gemeinden, Stadt- und Landkreisen die Erstellung eines Klimamobilitätsplans bereits parallel zur laufenden Pilotphase vorbereitet. Nur so kann sichergestellt werden, dass das Instrument nach Abschluss der Pilotphase im Jahr 2023 rasch und flächendeckend im ganzen Land in die Anwendung kommt.

Die vorliegende Vorbereitungsförderung für Klimamobilitätspläne soll (Zusammenschlüsse von) Gemeinden, Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg dabei unterstützen, parallel zur laufenden Pilotphase vorbereitende Arbeitsschritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplanes durchzuführen. Durch die Förderung soll eine möglichst große Zahl von (Zusammenschlüssen von) Gemeinden, Stadt- und Landkreisen dazu befähigt werden, direkt im Anschluss an die Förderung zügig einen qualitativ hochwertigen Klimamobilitätsplan zu erstellen, der einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr und der Erreichung der Klimaziele des Landes leistet.

1.2. Rechtsgrundlagen

Das Land Baden-Württemberg gewährt Zuwendungen nach Maßgabe der hier dargelegten Fördergrundsätze sowie unter Zugrundelegung der Landeshaushaltsordnung Baden-Württemberg (LHO), insb. §§ 23 und 44 LHO, den VV hierzu, den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere der §§ 43, 48 – 49 und 49a sowie unter Geltung der Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Weitere Bedingungen und Auflagen werden im Zuwendungsbescheid festgelegt. Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel oder Verpflichtungsermächtigungen auf Grundlage des Staatshaushaltsgesetzes 2022 gewährt. Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften LVwVfG, insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

Die im Förderantrag gemachten Angaben, sowie die in § 1 Landessubventionsgesetz i.V.m. §§ 2, 4 Subventionsgesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2037) genannten Umstände, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung und weiter Gewährung oder Belassen der Zuwendung maßgeblich sind, sind subventionserhebliche Tatsachen i. S. des § 264 Strafgesetzbuch. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsstelle alle Tatsachen, die der Bewilligung, Weiterbewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen.

2. Zweck der Zuwendung

Die vorliegende Förderung soll (Zusammenschlüsse von) Gemeinden, Stadt- und Landkreise dabei unterstützen, vorbereitende Arbeitsschritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans durchzuführen.

Die Vorbereitung eines Klimamobilitätsplans setzt sich aus den folgenden Arbeitsschritten zusammen:

a. Aufbau von Arbeitsstrukturen

Für die im folgenden beschriebenen Arbeitsschritte (b) - (f) zur Vorbereitung eines Klimamobilitätsplans sind angemessene Arbeitsstrukturen zur Umsetzung essentiell. In diesem ersten Arbeitsschritt sollen entsprechende Arbeitsstrukturen sowohl mit relevanten verwaltungsinternen als auch verwaltungsexternen Akteuren (z.B. externe Dienstleister) aufgebaut werden. Sofern externe Dienstleister für einzelne Arbeitsschritte beauftragt werden, soll in diesem Arbeitsschritt ein Leistungsverzeichnis erstellt und die Vergabe vorgenommen werden. Wird von Beginn an eine Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden zur Vorbereitung und anschließend zur Erstellung des Klimamobilitätsplans angestrebt bzw. wird im Zuge von Arbeitsschritt (b) („Erarbeitung eines Planungsrahmens für den Klimamobilitätsplan“) festgestellt, dass eine Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden erforderlich ist, sollen in diesem Arbeitsschritt ebenfalls Arbeitsstrukturen für die interkommunale Zusammenarbeit aufgebaut werden.

b. Erarbeitung eines Planungsrahmens für den Klimamobilitätsplan

Das Planungsgebiet eines Klimamobilitätsplans hat sich auf das funktionale Stadtgebiet, das heißt den verkehrlichen Verflechtungsraum einer Stadt zu beziehen. Dieser umfasst die Personen- und Güterströme, mit denen eine Stadt mit ihrem Umland verbunden ist (z.B. Pendlerbeziehungen mit umliegenden Gemeinden). In diesem Arbeitsschritt soll der verkehrliche Verflechtungsraum einer Stadt ermittelt und definiert werden, welcher als Planungsgebiet für die Erstellung des Klimamobilitätsplans herangezogen wird. Wenn es erforderlich ist, umliegende Gemeinden in das Planungsgebiet einzubinden, um den verkehrlichen Verflechtungsraum adäquat abzudecken, so soll eine Zusammenarbeit mit diesen Gemeinden zur Vorbereitung und Erstellung des Klimamobilitätsplans angestrebt werden (s. Arbeitsschritt (a) „Aufbau von Arbeitsstrukturen“). Hierfür soll eine Kooperationsvereinbarung gemeinsam mit den betreffenden Gemeinden erarbeitet und unterzeichnet werden.

Zusätzlich soll in diesem Arbeitsschritt analysiert werden, welche Berührungspunkte mit vorhandenen Planwerken (auch gesetzlich vorgeschriebene Fachpläne) bestehen, und wie diese bei der Erstellung des Klimamobilitätsplans koordiniert bzw. eingebunden werden können. Dabei sollen auch bereits geplante bzw. beschlossene und sich in Umsetzung befindliche Maßnahmen im lokalen Verkehrssektor identifiziert werden.

c. Status-quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation

Zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans ist eine Analyse der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation im Planungsgebiet unerlässlich. In diesem Arbeitsschritt soll eine Status-Quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation für das Planungsgebiet (s. Arbeitsschritt (b) „Erarbeitung eines Planungsrahmens für den Klimamobilitätsplan“) erstellt werden. Dabei soll der Ist-Zustand sowie die Stärken und Schwächen der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation analysiert werden und vorhandene Daten (bzw. Datenlücken) identifiziert werden. Die Analyse soll mindestens das Verkehrsangebot und Mobilitätsverhalten sowie die folgenden Verkehrsträger umfassen: MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr. Die Analyse schließt eine Erfassung und Darstellung des Modal Split ein.

d. Anpassung oder Erstellung eines intermodalen Verkehrsmodells

Mit einem Klimamobilitätsplan muss eine Reduktion der CO₂-Emissionen um mind. 55% bis 2030 erzielt werden. Die Emissionsminderung muss dabei unter Verwendung eines Verkehrsmodells ermittelt werden (s. Anlage 20 VwV-LGVFG). In diesem Arbeitsschritt soll ein intermodales Verkehrsmodell angepasst (Option A) oder erstellt (Option B) werden.

Option A: Ist bereits ein intermodales Verkehrsmodell vorhanden, so soll in diesem Arbeitsschritt das Verkehrsmodell an die Anforderungen des Ministeriums für Verkehr (VM) an die Verkehrsmodellierung zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans angepasst werden. Dabei ist ggf. der Analysefall, welcher den Modellfall darstellt, für den das Modell kalibriert ist, zu aktualisieren: der Analysefall hat sich auf einen Zeitraum von 2015 bis 2019 zu beziehen. Zudem sollen die notwendigen Daten für das Nullfall-Szenario gesammelt werden, welches bei der Modellierung des Klimamobilitätsplans zu erstellen ist. Das Nullfall-Szenario stellt eine Zukunft dar, in der keine über den aktuellen Stand hinausgehenden Klimaschutzaktivitäten unternommen werden. Es bildet alle Maßnahmen ab, die sich zum Zeitpunkt der Modellerstellung in Umsetzung (im Bau) befinden, oder aber für deren Umsetzung ein Nachweis über einen Umsetzungsbeschluss erbracht werden kann.

Option B: Ist kein intermodales Verkehrsmodell vorhanden, so soll in diesem Arbeitsschritt ein Verkehrsmodell entsprechend der Anforderungen des VM an die Verkehrsmodellierung zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans erstellt werden. Wie in Option A sollen zudem die notwendigen Daten für

das Nullfall-Szenario gesammelt werden, welches bei der Modellierung des Klimamobilitätsplans zu erstellen ist.

e. Erstellung eines Konzepts zur Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Erstellung eines Klimamobilitätsplans ist Partizipation ein essentieller Baustein. Deshalb ist begleitend zur Erstellung eines Klimamobilitätsplanes eine umfassende Akteursbeteiligung durchzuführen, um Bürgerinnen und Bürger, Interessensvertreter*innen, Politiker*innen (Auflistung nicht abschließend) am Prozess der Erstellung teilhaben zu lassen und dadurch die Legitimität und Akzeptanz für die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans zu erhöhen. In diesem Arbeitsschritt sollen die Akteure, die an der Erstellung des Klimamobilitätsplans beteiligt werden sollen, identifiziert werden sowie ein Konzept zur Information und Beteiligung der Akteure erstellt werden. Das Konzept muss mindestens die Beteiligungszeitpunkte, -formate, -ziele beinhalten.

f. Ressourcen- und Zeitplanung für die Erstellung des Klimamobilitätsplans

Die Erstellung eines Klimamobilitätsplans erfordert die Aufstellung einer Ressourcenplanung sowie einer Zeitplanung für die erforderlichen Arbeitsschritte. In diesem Arbeitsschritt sollen die für Erstellung des Klimamobilitätsplans verfügbaren und benötigten finanziellen sowie personellen Ressourcen geprüft werden und im Anschluss ein Ressourcenplan (personelle und finanzielle Ressourcen) aufgestellt werden. Hinsichtlich der personellen Ressourcen sollte dabei geprüft werden, welche Aufgaben bei der Erstellung des Klimamobilitätsplans von der Verwaltung abgedeckt werden können und für welche Aufgaben externe Dienstleister beauftragt werden müssen. Des Weiteren soll in diesem Arbeitsschritt ein Zeitplan mit einer groben Meilensteinplanung für die erforderlichen Arbeitsschritte zur Erstellung des Klimamobilitätsplans erstellt werden.

3. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Zuwendungen werden gewährt an:

- Gemeinden (≥ 50.000 Einwohner*innen)
- Zusammenschlüsse von Gemeinden (≥ 50.000 Einwohner*innen)
- Stadt- und Landkreise

Bewerbungen von Zusammenschlüssen von Gemeinden und Landkreisen sind ausdrücklich erwünscht.

4. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

4.1. Sachkosten

Zuwendungsfähig sind Sachkosten für externe Dienstleister zur Durchführung der unter Punkt 2 aufgeführten Arbeitsschritte (b)-(e) zur Vorbereitung eines Klimamobilitätsplans. Die Förderung erfolgt mittels einer Zuwendung als Projektförderung in Form einer Festbetragsfinanzierung in Höhe von maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten für externe Dienstleistungen. Es ist ein eigener Antrag auf Zuwendung zu Sachkosten zu stellen.

4.2. Personalkosten

Zuwendungsfähig sind Personalkosten, die einer Vollzeitstelle dem höheren Dienst zugeordnet sind (Entgeltgruppen 13 TVöD), entsprechend den Vorgaben des Zuwendungsbescheids und im Rahmen der Regelungen der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen (ANBest-K). Der Fördernehmer hat nachzuweisen, dass die Personalstelle ausschließlich Tätigkeiten zur Durchführung der nach-

stehend genannten Optionen A oder B ausübt. Andere Tätigkeiten sind von der Zuwendung ausgeschlossen. Die Förderung erfolgt mittels einer Zuwendung als Projektförderung in Form einer Festbetragsfinanzierung. Es wird ein Pauschalbetrag in Höhe von 78.600 Euro für die Neueinrichtung und ununterbrochene Besetzung der Stelle für jeweils 12 volle Monate zur Verfügung gestellt. Die Förderung darf die tatsächlichen Personalkosten in diesen 12 Monaten nicht überschreiten.

Option A (inklusive der Anpassung eines Verkehrsmodells in Arbeitsschritt (d)), Stellenbesetzungszeitraum 2 Jahre: Die Zuwendung wird im ersten Beschäftigungsjahr zur Verfügung gestellt. Es ist ein eigener Antrag auf Zuwendung zu Personalkosten zu stellen.

Option B (inklusive der Erstellung eines Verkehrsmodells in Arbeitsschritt (d)), Stellenbesetzungszeitraum 4 Jahre: Die Zuwendung wird jeweils in den ersten beiden Beschäftigungsjahren zur Verfügung gestellt. Es ist ein eigener Antrag auf Zuwendung zu Personalkosten zu stellen.

Die geförderte Stelle muss sowohl bei Option A als auch bei Option B zusätzlich geschaffen und besetzt werden und darf noch nicht im Haushalt und im Stellenplan des Antragstellers enthalten sein. Ein Arbeitsvertrag darf bis zum Vorliegen des Zuwendungsbescheids noch nicht geschlossen worden sein. Der/die Stelleninhaber/in muss der geförderten Stelle persönlich zugeordnet werden, sich vollumfänglich den unten genannten Aufgaben widmen und seine/ihre Arbeit entsprechend dokumentieren. Ein entsprechender Verweis auf die Zusätzlichkeit der zu schaffenden Personalstelle ist im Antragsformular enthalten und muss vom Antragsteller bestätigt werden (Zusätzlichkeitsregelung).

Die Tätigkeiten der Personalstelle für Option A und Option B sind jeweils auf eine volle Personalstelle je Fördernehmer ausgerichtet, um den jeweiligen Funktionen angemessen gerecht zu werden.

Die Personalkosten dürfen die tarifvertraglichen Vergütungen nach dem TVöD und diesen ergänzenden und ändernden Tarifverträgen nicht überschreiten. Höhere Vergütungen als nach dem TVöD sowie über- und außertarifliche Leistungen sind nicht zuschussfähig (Besserstellungsverbot).

Tätigkeiten der Personalstelle für Option A (inklusive der Anpassung eines Verkehrsmodells in Arbeitsschritt (d)), Stellenbesetzungszeitraum 2 Jahre

- Aufbau von Arbeitsstrukturen für die Vorbereitung des Klimamobilitätsplans (verwaltungsintern und -extern) (siehe Arbeitsschritt (a))
- Koordination der an der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans beteiligten verwaltungsinternen und verwaltungsexternen Akteure (z.B. externe Dienstleister, Umlandgemeinden etc.)
- fachliche Ansprechperson für das VM und Teilnahme an Austauschformaten mit dem VM
- Prozessbegleitung und Qualitätssicherung der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans
- Erstellung eines Ressourcenplans sowie eines Zeitplans für die Erstellung des Klimamobilitätsplans (siehe Arbeitsschritt (f))
- Überführung der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans in die Erstellung des Klimamobilitätsplans
- Vorbereitung eines Förderantrags zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans mit der Förderung qualifizierter Fachkonzepte

Tätigkeiten der Personalstelle für Option B (inklusive der Erstellung eines Verkehrsmodells in Arbeitsschritt (d)), Stellenbesetzungszeitraum 4 Jahre

- Aufbau von Arbeitsstrukturen für die Vorbereitung des Klimamobilitätsplans (verwaltungsintern und -extern) (siehe Arbeitsschritt (a))
- Koordination der an der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans beteiligten verwaltungsinternen und verwaltungsexternen Akteure (z.B. externe Dienstleister, Umlandgemeinden etc.)

- fachliche Ansprechperson für das VM und Teilnahme an Austauschformaten mit dem VM
- Prozessbegleitung und Qualitätssicherung der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans
- Erstellung eines Ressourcenplans sowie eines Zeitplans für die Erstellung des Klimamobilitätsplans (siehe Arbeitsschritt (f))
- Überführung der Vorbereitung des Klimamobilitätsplans in die Erstellung des Klimamobilitätsplans
- Vorbereitung eines Förderantrags zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans mit der Förderung qualifizierter Fachkonzepte

4.3. Kumulierungsverbot und Bewilligungszeitraum

Neben den im Antrag auf Zuwendung zu Sachmitteln angegebenen Mitteln dürfen keine weiteren Zuwendungen des Landes Baden-Württemberg, des Bundes oder einer anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts beantragt werden, worden oder bereits bewilligt sein. Anträge auf Personalkosten-Förderung als Bestandteil der Vorbereitungsförderung sind hiervon ausgenommen. Der Bewilligungszeitraum für Sachkosten und ggf. für Personalkosten beginnt jeweils mit Erlass des Förderbescheids und endet spätestens am 31.01.2026.

5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen, insb. Kriterien zur Erfolgskontrolle und Verwendungsnachweis

Zur Erfolgskontrolle werden die folgenden Kriterien herbeigezogen:

- Dokumentation der *Arbeitsstrukturen* zur Vorbereitung des Klimamobilitätsplans (in schriftlicher und/oder visueller Form (z.B. Diagramm))
- Dokumentation des *Planungsrahmens* für die Erstellung des Klimamobilitätsplans. Dazu gehört die Analyse des verkehrlichen Verflechtungsraums für das Planungsgebiet des Klimamobilitätsplans (in visueller (z.B. Karte) und schriftlicher Form) sowie der Berührungspunkte mit anderen Planwerken und Schritte der Koordinierung mit bzw. Integration der Planwerke in den Klimamobilitätsplan (in schriftlicher Form).
- Unterzeichnete *Kooperationsvereinbarungen* der mitwirkenden Kommunen für die Vorbereitung und Erstellung des Klimamobilitätsplans (nur einzureichen bei Mitwirkung mehrerer Kommunen für die Vorbereitung und Erstellung des Klimamobilitätsplans).
- Dokumentation der *Status-Quo-Analyse* der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation (in schriftlicher Form).
- Dokumentation der *Anpassung (Option A) oder Erstellung (Option B) eines multimodalen Verkehrsmodells* für die Erstellung des Klimamobilitätsplans (in schriftlicher Form).
- Konzept zur *Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit* (in schriftlicher Form).
- *Ressourcen- und Zeitplan* für die Erstellung des Klimamobilitätsplans (in schriftlicher und/oder visueller Form (z.B. tabellarisch))
- *Politischer Beschluss* für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans.

Die Verwendung der bewilligten Mittel ist innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Maßnahme (Ende des Bewilligungszeitraums) mittels Verwendungsnachweis gemäß Nr. 7 und 8 ANBest-K nachzuweisen. Hierbei können die Zwischenverwendungsnachweise fortgeschrieben werden.

Auf das Prüfungsrecht des Rechnungshofs nach § 91 LHO wird verwiesen.

6. Verfahren

Anträge auf Förderung können ab sofort unter Verwendung der zur Verfügung gestellten Antragsformulare für Sachkosten und Personalkosten bis zum 30.11.2022 bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) (Herr Hendrik Beeh, hendrik.beeh@nvbw.de) schriftlich eingereicht werden. Diese übernimmt die Vorprüfung der Anträge. Bewilligungsstelle ist das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Die Bewilligung der Förderung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgt in Reihenfolge des Eingangs der förderfähigen Anträge beim Ministerium für Verkehr.

- Förderfähig sind Sachkosten oder Sach- und Personalkosten mit jeweils eigenem Antrag entsprechend den Vorgaben des jeweiligen Zuwendungsbescheids.
- Von der Förderung ausgeschlossen sind alleinige Anträge auf Personalkostenförderung.

7. Laufzeit der Förderung

Die Laufzeit der Förderung für Sachmittel beträgt 1,5 Jahre ab Erlass des Förderbescheids für Kommunen, die bereits ein Verkehrsmodell besitzen und dieses lediglich anpassen müssen (Option A in Arbeitsschritt (d)), bzw. 3,5 Jahre ab Erlass des Förderbescheids für Kommunen, die ein solches Modell zunächst erstellen müssen (Option B in Arbeitsschritt (d)).

Die Laufzeit der Förderung für Personalmittel beträgt 2 Jahre ab Erlass des Förderbescheids für Kommunen, die bereits ein Verkehrsmodell besitzen und dieses lediglich anpassen müssen (Option A in Arbeitsschritt (d)) bzw. 4 Jahre ab Erlass des Förderbescheids für Kommunen, die ein solches Modell zunächst erstellen müssen (Option B in Arbeitsschritt (d)).

8. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31.12.2026 außer Kraft.

Anlage: Schematische Zeitpläne

Aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Erfordernisse, je nach Vorhandensein eines Verkehrsmodells, ergeben sich unterschiedliche Zeitpläne für die Vorbereitung eines Klimamobilitätsplans in Abhängigkeit davon ob lediglich ein vorhandenes Verkehrsmodell angepasst wird (Option A in Arbeitsschritt (d)) oder ob ein Verkehrsmodell neu aufgestellt werden muss (Option B in Arbeitsschritt (d)). Schematische Zeitpläne für die Vorbereitungsförderung für die beiden Optionen A und B sind den nachfolgenden tabellarischen Zeitplänen zu entnehmen. Bei den Zeitplänen handelt es sich explizit nur um eine Empfehlung, die tatsächliche zeitliche Einteilung der einzelnen Arbeitsschritte kann je nach Kommune individuell abweichen.

Zeitplan für Option A: Verkehrsmodell ist bereits vorhanden

	2022	2023				2024
	Okt-Dez	Jan-Mär	Apr-Jun	Jul-Sep	Okt-Dez	Jan-Mär
Anzahl Monate seit Förderbeginn	3	6	9	12	15	18
a) Aufbau Arbeitsstrukturen						
b) Erarbeitung Planungsrahmen						
c) Status-quo-Analyse						
d) Anpassung Verkehrsmodell (Option A)						
e) Erstellung Konzept zur Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit						
f) Ressourcen- und Zeitplanung						
<i>Förderantrag Konzepterstellung Klimamobilitätsplan</i>						

Zeitplan für Option B: Verkehrsmodell muss neu erstellt werden

	2022	2023				2024				2025				2026
	Okt	Jan	Apr	Jul	Okt	Jan	Apr	Jul	Okt	Jan	Apr	Jul	Okt	Jan
Anzahl Monate seit Förderbeginn	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42
a) Aufbau Arbeitsstrukturen														
b) Erarbeitung Planungsrahmen														
c) Status-quo-Analyse														
d) Erstellung Verkehrsmodell (Option B)														
e) Erstellung Konzept zur Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit														
f) Ressourcen- und Zeitplanung														
<i>Förderantrag Konzepterstellung Klimamobilitätsplan</i>														