



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

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

### 1. Zuwendungsziel, Rechtgrundlagen

#### 1.1 Zuwendungsziel

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 CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 55 % zu erreichen, hat sich das Land bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt: Verdopplung des öffentlichen Verkehrs; jedes zweite Auto fährt klimaneutral; ein Fünftel weniger KFZ-Verkehr; jede zweite Tonne fährt klimaneutral; jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Für die Erreichung dieser Ziele braucht es eine Verkehrswende. Das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bietet 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 eine erhebliche Hemmschwelle dar. Das Fehlen von Konzeptionen ist insbesondere im ländlichen Raum ein Hindernis für eine erfolgreiche Förderung 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 Umset-

zung 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.

## **1.2 Rechtsgrundlagen**

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

## **2. Zweck der Zuwendung**

### **2.1 Förderfähige Vorhaben**

Förderfähig ist die Planung von Konzeptionen für die antragsstellende Gebietseinheit. Die folgenden Konzepte sind bzw. eine Kombination der verschiedenen Konzepte ist förderfähig:

- Klimamobilitätsplan
- Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz
- Radverkehrskonzeption
- Fußverkehrskonzeption
- Konzeption Multimodale Knoten (Mobilitätsstationen)
- Konzeption Ladeinfrastruktur
- Konzeption zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
- Bicycle Policy Audit (BYPAD)
- Modal-Split-Erhebung
- Schulwegpläne
- Fußgängerquerungs-Konzept
- Bike+Ride-Konzept

- Parkraumkonzepte
- Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

Die geförderten Konzeptionen müssen den nachfolgend genannten Anforderungen entsprechen.

Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zur Erstellung der jeweiligen Konzeption ist erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten, beispielsweise für die Erarbeitung verschiedener Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung und die konzeptionelle Aufbereitung der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des geförderten Projektes sind förderfähig.

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.

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.

## **2.2 Anforderung an förderfähige Vorhaben**

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.
- Erstellung und Umsetzung begleitender Information und Kommunikation zur jeweiligen Konzeption möglichst mit verschiedenen Zielgruppen und integrierter Evaluation.
- 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. Die zu fördernden Konzeptionen müssen schon bei der Antragsstellung ein Arbeitspaket zum Evaluationskonzept umfassen.

**Ein Klimamobilitätsplan** muss für die Förderung mit dem Ziel erstellt werden, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 2010 erreicht wird

Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV sind analog den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes (Standardisierte Bewertung, BVWP) unter Verwendung eines Verkehrsmodells zu ermitteln.

**Der Antrag** muss **darüber hinaus** die folgenden Schritte vorsehen:

- 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 Maßnahmenebene (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)

**Ein Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz** in Kommunen bis 50.000 Einwohner\*innen enthält mindestens die folgenden Punkte

- politische Legitimation durch einen Beschluss oder Schreiben der Verwaltungsspitze
- Aufsetzen eines integrierten, klimafreundlichen Aktionsplans unter Stärkung des Umweltverbands und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, dabei Aufgreifen und Darstellung der Synergien zum Lärmschutz
- Bei regionalen Konzepten Nutzung der vorhandenen funktionalen Gebiete/ Verflechtungsräume (Alltagsmobilität, Pendlerverkehre, Versorgungsfunktionen, etc.), regionalen Zusammenschlüsse u.a.
- Abbildung des SUMP-Ansatzes in kleinen Städten in den Planungen<sup>1</sup> bzw. zu gegebenem Zeitpunkt Aufgreifen des Leitfadens zu den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz des Landes<sup>2</sup>
- die Formulierung konkreter Ziele und wirksamer Maßnahmen<sup>3</sup> mit Handlungsschritten, Priorisierungen, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, einfache Angabe zu Energie- und Treibhausgaseinsparung bzw. push-pull-Kombinationen
- Beachtung der vorhandenen Veröffentlichungen des Landes zur nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität im Aktionsplan, Aufgreifen weiterer Instrumente des Landes in Maßnahmen im Aktionsplan

---

<sup>1</sup> Siehe: [sump\\_topic\\_guide\\_smaller\\_cities\\_and\\_towns\\_final.pdf\(eltis.org\)](https://www.eltis.org/sump-topic-guide-smaller-cities-and-towns-final.pdf)

<sup>2</sup> Der Leitfaden zu den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz befindet sich aktuell in Erstellung und wird voraussichtlich Anfang 2023 veröffentlicht.

<sup>3</sup> Maßnahmen können nach dem Einzelnachweis mit einem erhöhten Fördersatz gefördert werden, siehe Anlage 21 der VwV LGVFG und die Arbeitshilfen zum Einzelnachweis.

**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:

- Status quo-Analyse
- Ziele der Fußverkehrsförderung
- 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

- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie beispielsweise 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 Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Eine qualifizierte Fußverkehrskonzeption **solte darüber hinaus** folgenden Punkte enthalten:

- Partizipation und akteursübergreifender Planungsdiallog
- Zielindikatoren für die jeweiligen Bereiche
- Detaillierte fachliche Qualitätsstandards für Handlungsfelder wie Infrastruktur, Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthalt, Wegweisung, Flächenverteilung und Zugang zum ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppenspezifische Kommunikation für das Zufußgehen
- Qualitätsmanagement, Aussagen zu Unterhaltung und Betrieb
- Prozessstandards wie beispielsweise zum Umgang mit (falsch) parkenden Fahrzeugen

**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

- Elemente zur Sichtbarkeit (z.B. Mobilitätssäulen) und begleitende Kommunikationsstrategie

**Konzeptionen zu Ladeinfrastruktur enthalten** mindestens die folgenden Punkte:

- bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit öffentlicher Ladeinfrastruktur gemäß den Vorgaben der EU-AFIR-Richtlinie bemessen an einem Drittel der zugelassenen Kfz im Jahr 2030 sowie mit höchstens 300m Entfernung zur nächsten Ladestation im Siedlungsgebiet (fußläufiger Erreichbarkeit)
- 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** können sich auf Stadtteilzentren, Teilorten und Ortsmitten beziehen.

- Ortsmittenkonzepte können einzelne Ortsmitten zum Gegenstand haben oder eine Betrachtung mehrerer Stadtteilzentren, Teilorte und Ortsmitten.
- Ortsmittenkonzeptionen **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 sowie ruhender Verkehr)
  - Formulierung und Abstimmung von Qualitätszielen für die Umgestaltung von Ortsmitten für unterschiedliche Verkehrsträger und Zielgruppen
  - Erarbeitung von Maßnahmen für die Erreichung des Zielstandards inkl. Flächenumverteilung zugunsten umweltfreundlicher Mobilität

- Begleitende Kommunikationsstrategie und Nutzung geeigneter Beteiligungsformate

Ein Ortsmittenkonzept **kann darüber hinaus** insbesondere folgenden Punkt enthalten:

- Umsetzungskonzept auf Grundlage der Qualitätserfassung Ortsmitten (nach der Etablierung)

Ein Ortsmittenkonzept kann **alternativ** umfassen:

- eine Konzeption, Planung und Durchführung von **Dialogprozessen** zur Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
- Die Förderung von Dialogprozessen Ortsmitten kann auch unabhängig von einer Konzeption auf die Flächenumverteilung zur Verwirklichung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten alleiniger Fördertatbestand sein.
- Voraussetzung ist in diesem Fall, dass die Konzeption mindestens fünf unterschiedliche Maßnahmen für eine vorbereitende und begleitende Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung enthält. Mindestens drei dieser Maßnahmen müssen als partizipative Formate zur Realisierung vor Ort in der betreffenden Ortsmitte / den betreffenden Ortsmitten verankert sein. Fördervoraussetzung ist außerdem eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen.

### **Bicycle Policy Audit (BYPAD)**

Untersuchung der Radverkehrsmaßnahmen anhand des BYPAD-Verfahrens ([www.bypad.org](http://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 mindestens 1.000 Personen (Nettostichprobe)
- Befragung angelehnt an den Fragebogen von Mobilität in Deutschland (MiD)
- Darstellung des Verkehrsaufwands (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** (vorzugsweise auf Landkreisebene zu erstellen, um kommunenübergreifend zu planen) **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 und Bereitstellung (z. B. mittels Karte) 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.

**Konzeptionen zum Parkraummanagement** enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- politische Legitimation durch einen Beschluss oder Schreiben der Verwaltungsspitze
- Informationsbeschaffung & Potenzialanalyse (Bestandsaufnahme von Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum, Erfassung der Parkplätze im privaten Bereich und Analyse der Parknachfrage)
- Bereitstellung der erfassten Parkdaten für landesweite Parkplatzerhebungen.
- Erstellung bzw. Weiterentwicklung der Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere der Überwachungsfrequenz und der Ahndung des Gehwegparkens.
- Entwicklung von Zielen für ein klimafreundliches Parkraummanagementkonzept, wie z.B. Stärkung des Umweltverbundes und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes mit Aussagen zu konkreten Zielen und wirksamen Maßnahmen unter Berücksichtigung des Zusammenspiels der Push- und Pull-Maßnahmen sowie von Verlagerungseffekten
- Darstellung der Zielerreichung mit Handlungsschritten, Priorisierungen, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten

- Beachtung der Richtlinien sowie der Veröffentlichungen des Landes zur Thematik<sup>4</sup>

### **Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung**

Gefördert werden ausschließlich intermodale Verkehrsmodelle, die sich für die Aufstellung integrierter, klimaschutzorientierter Verkehrsentwicklungspläne, wie die Klimamobilitätspläne eignen. Dafür müssen folgende Aspekte im Verkehrsmodell berücksichtigt werden:

- Verwendung aktueller Daten im Verkehrsmodell (Basisdaten, Zählraten Autoverkehr, ÖV, Rad – und Fußverkehr, aktuelle Verkehrserhebung aus MiD, umgesetzte und feststehende Projekte der Verkehrsinfrastruktur, aktueller Stand der Verkehrssteuerung, aktueller Stand Arbeitsplätze, Bildungsstandorte, points of interest)
- Die Radverkehrsinfrastruktur muss differenziert unter Berücksichtigung von Komfortmerkmalen abgebildet werden, sodass die Umlegung des Radverkehrs anhand dieser differenzierten Betrachtung der Radverkehrsinfrastruktur erfolgen kann.
- Das Verkehrsmodell muss in der Lage sein, Preissteigerungen im Autoverkehr, z.B. durch Erhöhung Parkgebühren, Mobilitätspass, etc. mittels Preissensitivitäten abzubilden.
- Bei der Abbildung des ÖV sind auch Kapazitätsengpässe zu berücksichtigen, so dass die Angebotsausweitung ÖPNV nicht nur als Abbau von Widerständen (Fahrzeit, etc.) modelliert wird.
- Das Verkehrsmodell eignet sich, die Wirkung von Widerständen und Benutzervorteilen im Autoverkehr (z.B. sukzessive Parkraumreduzierung, Parkraum, Spuren bis hin zu ganzen Zonen exklusiv für klimaneutrale Antriebe) abzubilden.
- Bei der Flottenzusammensetzung muss eine Unterscheidung nach fossilen und klimafreundlichen Antrieben möglich sein.

---

4

- Siehe Hinweispapier „Ruhender Verkehr“ (2020) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg
- Siehe MobiData BW zur Nutzung der dort definierten Standards (siehe [www.mobidata-bw.de](http://www.mobidata-bw.de)).

- Bezüglich der Modalwahl muss eine dynamische Kalibrierung hergestellt werden. Es ist nicht ausreichend, die Modalwahl nur statisch für ein oder mehrere Basisjahre zu verankern, sondern das Modell muss so kalibriert sein, dass empirisch zu beobachtende Verschiebungen beim Modal Split auch im Modell unter realistischen Annahmen möglich sind.
- Das Verkehrsmodell eignet sich, die Wechselwirkungen zwischen Rahmenbedingungen und Mobilitätsverhalten darzustellen (z.B. veränderte Nachfrage nach Stellplätzen, verstärkte Nachfrage nach ÖV)

### **3. Zuwendungsempfängerin oder 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 hinaus gehende Beträge werden für den baden-württembergischen Anteil an der Fläche des Verkehrsverbundes übernommen.)

### **4. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

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 (als zuwendungsfähig können Kosten anerkannt werden, die zu den im Antragsformular aufgezeigten Arbeitspaketen gehören. Dazu gehören insbesondere Potentialanalyse/Definition Zielvorgaben; Planungs- und Konzeptionsarbeit; Maßnahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung; Evaluation der geplanten Maßnahmen.)

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. Es handelt sich um eine Projektförderung, die im Wege eines Zuschusses gewährt wird.

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.

Es gilt das Prüfungsrecht des Rechnungshofs gemäß § 91 LHO.

Abweichend davon wird für den Fördertatbestand Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz für die Jahre 2022-2024 eine Förderquote von maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten gewährt.

## **5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen, insb. Kriterien zur Erfolgskontrolle**

Nach Bewilligung des Förderantrags muss eine Auftragsvergabe für die Planungsleistungen spätestens nach sechs Monaten erfolgen. Der Abschluss der Planungs- bzw. Konzeptleistungen muss spätestens drei Jahre nach Zugang des Bewilligungsbescheides erfolgen.

Zur Erfolgskontrolle werden die untenstehenden Kriterien herangezogen:

- Fertigstellung der jeweiligen Konzeption
- Zusicherung des Fördernehmers, dass die Konzeptionen entsprechend Ziffer 2.2 (Anforderung an förderfähige Vorhaben) erstellt wurden
- Beschluss zur Erstellung der jeweiligen Konzeption im zuständigen Gremium des Fördernehmers

## **6. Verfahren**

Die Anträge können bei den jeweiligen Regierungspräsidien eingereicht werden, welche die Förderung abwickeln und als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsstelle fungieren. Die Regierungspräsidien nehmen ebenfalls die Auszahlung der Mittel an die Zuwendungsempfänger vor und tragen dabei den Grundsätzen, entsprechend Nr. 3.7.4 der Grundsätze für Verwaltungsvorschriften für den jeweiligen Zuwendungsbereich (GruVwVZu), Rechnung.

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

## **7. Inkrafttreten**

Gefördert werden Vorhaben, für die, ab Veröffentlichung der vorliegenden Förderung, im Jahr 2022 eine Antragsstellung beim zuständigen Regierungspräsidium erfolgt. Vorbehaltlich der Genehmigung der erforderlichen Haushaltsmittel ist die Förderung auch in den Folgejahren möglich.