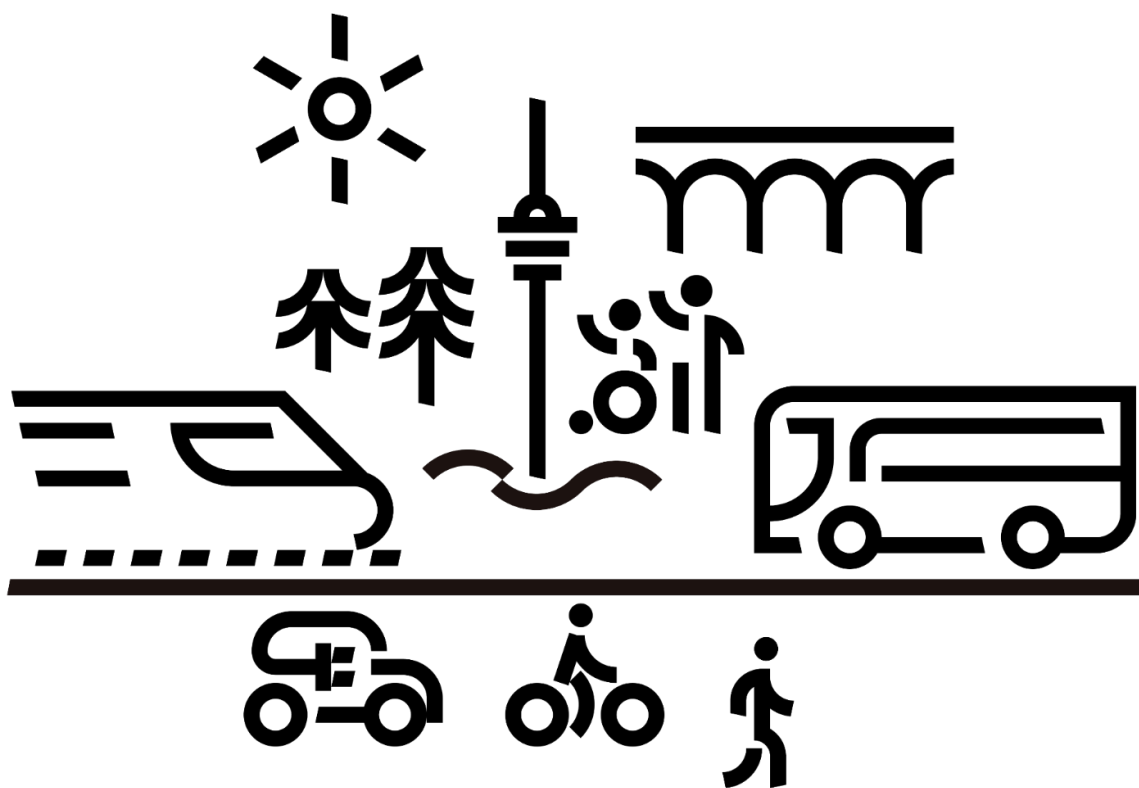


Qualifizierte Fachkonzepte

Grundsätze zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg

Stand: April 2026





Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel und Zweck der Förderung	4
2.	Zuwendungsvoraussetzungen	7
2.1.	Aktive Mobilität und Aufenthaltsqualität.....	8
2.2.	Multimodalität.....	17
2.3.	Mobilitäts- und Infrastrukturplanung	20
2.4.	Öffentliche und vernetzte Mobilität	27
3.	Rechtsgrundlage, Art und Umfang der Förderung.....	30
3.1.	Mittelgewährung.....	30
3.2.	Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen.....	30
3.3.	Erfolgskontrolle.....	32
3.4.	Zuwendungsempfänger	32
3.5.	Bewilligungszeitraum	33
3.6.	Anforderungs- und Auszahlungsverfahren.....	34
3.7.	Verwendungsbestätigungsverfahren/ Verwendungsnachweis	34
3.8.	Sonstige Zuwendungsbestimmungen.....	34
4.	Antrags- und Bewilligungsverfahren	36
4.1.	Antragstellung, Antragsweg und Antragsunterlagen.....	36
4.2.	Bewilligungsverfahren	36
5.	Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung.....	37
6.	Strafrechtliche Hinweise	38
7.	Prüfungsrecht des Rechnungshofs	39
8.	Inkrafttreten.....	40





1. Ziel und Zweck der Förderung

Baden-Württemberg hat sich entschlossen, den Kohlestoffdioxid-(CO₂-)Ausstoß im Verkehr bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren und dies im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW vom 7. Februar 2023) festzuschreiben. Zur Erreichung hat sich das Land folgende fünf Ziele für eine nachhaltige Mobilität gesetzt:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs;
- jedes zweite Auto fährt klimaneutral;
- ein Fünftel weniger Kraftfahrzeugverkehr;
- jede zweite Tonne fährt klimaneutral;
- jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

Um diese Ziele zu erreichen, braucht es einen flächendeckenden Ausbau der nachhaltigen Mobilität, wie sie im Landeskonzzept Mobilität und Klima beschrieben sind.

Durch die vorliegende Förderung unterstützt das Land die Kommunen bei der Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Qualifizierte Fachkonzepte liefern wiederum die Grundlage, um die zahlreichen Fördermöglichkeiten für kommunale Verkehrsinfrastruktur des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) besser nutzen zu können. Qualifizierte Fachkonzepte steigern die Effizienz des Mitteleinsatzes und verbessern die Wirkung und Qualität von Maßnahmen entsprechend der oben beschriebenen Ziele. 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. Ferner können qualifizierte Fachkonzepte bei entsprechender Ausrichtung als verkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage (beispielsweise, aber nicht ausschließlich, für Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung) herangezogen werden. Das Land hat daher ein Interesse daran, dass auf kommunaler Ebene möglichst flächendeckend entsprechende qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung vorliegen. Dies erleichtert auch die Umsetzung nachhaltiger verkehrlicher Maßnahmen für Kommunen.



Förderfähig ist die Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten für die antragsstellende Gebietseinheit. Entlang der fünf Schwerpunktbereiche sind die folgenden Fachkonzepte förderfähig. Dabei ist auch eine Kombination der genannten Fachkonzepte in einem zusammengefassten Antrag möglich:

- **Aktive Mobilität und Aufenthaltsqualität**
 - Fußverkehrskonzept
 - Fußgängerquerungskonzept
 - Radverkehrskonzept
 - Konzepte für Fahrradparken und Bike+Ride
 - Schulwegplan
 - Konzept für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten
 - Dialogkonzepte für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten
 - Fahrradparken und Bike+Ride
 - Parkraumkonzept inkl. digitaler Parkraumkontrolle
- **Multimodalität**
 - Integrierte Mobilitätskonzepte beim Wohnungsbau, Bauen und Umbau im Bestand und in der Quartiersentwicklung
 - Carsharing
 - Mobilstationen
- **Mobilitäts- und Infrastrukturplanung**
 - Klimamobilitätsplan
 - Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz
 - Emissionsarmer Stadtteil, inkl. Dialogprozesse
 - Ladeinfrastrukturkonzept
 - City-Logistik Konzepte
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten: Gewerbegebietskonzept
- **Öffentliche und vernetzte Mobilität**
 - Konzepte zur Einführung von Diensten des vernetzten Fahrens (C-ITS) insbesondere zur Busbeschleunigung
 - Konzepte zum autonomen Fahren im Öffentlichen Verkehr
 - Mobilitätspass



Konzepte für mehrere räumliche Bereiche können zu einem Förderantrag zusammengefasst werden, wenn diese im Rahmen einer gemeinsamen Ausschreibung vergeben werden (beispielsweise Konzepte für Schulwegpläne oder Fußverkehrskonzepte für mehrere kreisangehörige Gemeinden innerhalb eines Landkreises oder Erstellung von Ortsmittelenkonzepten für mehrere Stadtteile oder Teilorte einer Stadt oder Gemeinde). Ebenso sind in sich abgeschlossene Teilleistungen eines Konzeptes förderfähig, sofern als Endprodukt ein den Vorgaben dieser Fördergrundsätze entsprechendes Konzept erstellt wird.

Eine Förderung der Qualifizierung und/oder Fortschreibung bestehender Konzepte nach den vorliegenden Standards ist grundsätzlich möglich.

Soziale Teilhabe wie bspw. Barrierefreiheit und kinderfreundliche oder geschlechtergerechte Mobilität soll bei der Arbeit an den Fachkonzepten explizit berücksichtigt werden (siehe dazu auch §2 (2) Landesmobilitätsgesetz und [diese Informationen](#)).



2. Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger hat die allgemein gültigen zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen, insbesondere Ziffer 1 der VV zu § 44 LHO, zu erfüllen. Um Investitionen in nachhaltige Mobilität zielgerichtet und effizient einzusetzen sowie die Wirkung von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zu verbessern, müssen qualifizierte Fachkonzepte hohe Anforderungen und Qualitätsansprüche erfüllen. Für die Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten werden zur Bewertung der Zuwendungsfähigkeit daher folgende **Standards** vorgegeben:

- a) Eine strategische Ausrichtung der gesamten Verkehrsplanung ist erforderlich. Dies schließt die Definition von Zielen und eine (Potenzial-) Analyse, ebenso wie eine Maßnahmen-, Zeit- und Budgetplanung mit Priorisierungen ein.
- b) Übersichtspläne in geeignetem Maßstab sind den Fachkonzepten beizufügen.
- c) Zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zur begleitenden Information und Kommunikation mit verschiedenen Zielgruppen sind Formate zu erstellen. Die Art und Ausgestaltung der Formate werden dem Antragssteller überlassen. Der Fokus soll dabei auf der Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen liegen, nicht auf der Notwendigkeit von Maßnahmen an sich.
- d) Die zu fördernden Fachkonzepte müssen schon bei der Antragsstellung ein Arbeitspaket zum Evaluationskonzept für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen enthalten. Dabei sind die spezifischen Bedarfe und Anforderungen der einzelnen Fachkonzepte sowie der jeweiligen Gebietskulisse zu berücksichtigen.
- e) Wenn Mobilitätsdaten entstehen, sind diese der Integrationsplattform MobiData BW® zu übermitteln. Eigens für die Bereitstellung und Bündelung von Mobilitätsdaten betreibt das Land Baden-Württemberg die Integrationsplattform MobiData BW® mit verschiedenen landesweiten Datensätzen für alle nachhaltigen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Sharing, Radverkehr, Park + Ride (P+R), Bike + Ride (B+R) sowie Elektro-Ladeinfrastruktur.¹
- f) Dem Antrag auf Förderung ist ein mit dem Vergaberecht des Landes Baden-Württemberg kompatibles Angebot eines Fachbüros oder des zu beauftragenden

¹ Unter <https://www.mobidata-bw.de/blog/daten-factsheets> finden sich erklärende Factsheets zu den Profilen der gebündelten Datensätze und Informationen zu Formaten und Schnittstellen für den Datenimport.



Akteurs der öffentlichen Hand beizufügen, aus dem die zu beauftragenden Leistungen und die damit verbundenen Kosten hervorgehen.

Folgende Fachkonzepte werden entlang der vier Schwerpunktbereiche gefördert.

2.1. Aktive Mobilität und Aufenthaltsqualität

2.1.1 Fußverkehrskonzept

Ein qualifiziertes Fußverkehrskonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Definition von Zielen der Fußverkehrsförderung
- Status quo-Analyse mit Ermittlung der Gehwegbreiten in Bereich von Bundes- und Landesstraßen, von Hauptfußwegen, Schulwegen im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen und Ortsmitten
- Baulastträgerübergreifende integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen, direkten Verbindungen (insbesondere Ausweisung eines Hauptroutennetzes, Berücksichtigung von Schulwegen und Ortsmitten)
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster (mögliche Maßnahmenbereiche: Potentiale für Flächenumverteilungen zur Herstellung regelwerkskonformer Gehwege, straßenverkehrsrechtliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs (insbesondere an Querungsstellen mit Hauptstraßen), Maßnahmen für Klimafolgenanpassung (blau-grüne-Infrastruktur, Hitzeschutz) und Begleitinfrastruktur wie Sitzgelegenheiten etc.)
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie beispielsweise Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Fußverkehrspotential
- grobe Kostenschätzung für priorisierte Maßnahmen, 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 (Gewährleistung der Hindernisfreiheit)

Ein qualifiziertes Fußverkehrskonzept sollte darüber hinaus folgenden Punkte enthalten:

- Ermittlung der Gehwegbreiten im Bereich von Schulwegen im Rahmen der Status-Quo-Analyse
- Fachliche Bewertung der Querungsanlagen an Hauptrouten und Betrachtung der Wartezeiten von Zufußgehenden an LSA und Ableitung geeigneter Maßnahmen aus Sicht des Fußverkehrs
- Ermittlung von Unfallursachen im Fußverkehr
- Partizipation und akteursübergreifender Planungsdialog
- 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
- Prozessstandards wie beispielsweise zum Umgang mit (falsch) parkenden Fahrzeugen

Die Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg² sind bei der Konzepterstellung zu berücksichtigen.

Sind für die Erstellung des Konzeptes Fußverkehrszählungen erforderlich, sind diese ebenfalls förderfähig.

² https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Ortsmitten_Musterloesungen.pdf



2.1.2 Fußgängerquerungskonzept

Ein qualifiziertes Fußgängerquerungskonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (insb. Identifizierung von Querungsbedarfen, Gefahrenstellen und Optimierungspotentialen)
- Maßnahmenliste oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Konzeptumsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Abstimmung mit den Baulastträgern sowie mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden idealerweise inkl. Durchführung von Verkehrsschauen

2.1.3 Radverkehrskonzept

Ein qualifiziertes kommunales Radverkehrskonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Integrierte baulastträgerübergreifende Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen
- Hinweis: Für regionale Konzepte ist die Einbeziehung der Ortsdurchfahrten Voraussetzung.
- Berücksichtigung und Einbeziehung des RadNETZ BW
- Analyse des Ist-Zustandes (Verkehrssicherheitsdefizite, Netzlücken und infrastruktureller Mängel) für den Radverkehr
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg³
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential

³ https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/RadNETZ/QS_MULOEW_BW_10_2025.pdf



- 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, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie gegebenenfalls Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der entsprechenden Angebote für Kommunen des Landes Baden-Württemberg⁴
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Als Grundlage sollte bei der Erstellung eines qualifizierten kommunalen Radverkehrskonzepts die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg⁵ und das Umsetzungsprogramm zur RadSTRATEGIE 2025-2030⁶ berücksichtigt werden. Sind für die Erstellung des Konzeptes Radverkehrszählungen erforderlich, sind diese ebenfalls förderfähig. Die Integration von Beteiligungsformaten sowie die Berücksichtigung von Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppenspezifische Kommunikation bei den Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden empfohlen. Neue und bestehende Radnetze sind mit Routen-/Netzführung und Eigenschaften in RadVIS als Radverkehrs-Infrastruktur-System des Landes Baden-Württemberg einzupflegen. Die im Rahmen des Radverkehrskonzepts erhobenen Daten sind ebenfalls möglichst vollständig in die RadVIS-Datenbank einzupflegen.

Unter dem Fördertatbestand „Radverkehrskonzept“ kann auch die Durchführung eines **Bicycle Policy Audit (BYPAD)**⁷ gefördert werden. Kommunen können mit der BYPAD-Methode, begleitet durch eine/n zertifizierte/n BYPAD Auditor:in, durch eine Analyse der Stärken und Schwächen die Qualität ihrer Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs selbst

⁴ Siehe <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radkultur>

⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg“, 2016, https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/RadSTRATEGIE_Baden-Wuerttemberg_web.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

⁶ Siehe <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radstrategie-des-landes-baden-wuerttemberg/umsetzungsprogramm-2025-2030>

⁷ <https://www.bypad.org/> (abgerufen am 6. März 2024)



evaluieren. Gleichzeitig werden konkrete Vorschläge erstellt, wie das Radverkehrssystem in Zukunft verbessert werden kann.

Es wird die gesamte Qualitätskette mit folgenden neun Modulen untersucht:

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

Zum Abschluss des BYPAD-Verfahrens ist ein Aktionsplan zu erstellen.

2.1.4 Konzepte für Fahrradparken und Bik+Ride

Ein qualifiziertes Fahrradparken- und/oder Bike+Ride-Konzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme und digitale Erfassung der Ist-Situation (Stellplatz-Angebot bezüglich Quantität und Qualität)
- Erfassung und Berücksichtigung der verkehrlichen Anbindung, Sichtbarkeit der Anlagen (Beschilderung) und Distanz zu den jeweiligen Zielorten
- Analyse zur Auslastung des vorhandenen Angebots unter Berücksichtigung witterungsbedingter und jahreszeitlicher Schwankungen sowie von gehäuftem „Wildparken“
- Erstellung von Bedarfsabschätzungen zur Ermittlung des regelmäßig zu erwartenden Bedarfs (im Fall von Bike+Ride: orientiert am Bedarfsermittlungsverfahren des



„Leitfaden Bike+Ride“ des Landes⁸). Ziel des Landes ist ein Radverkehrsanteil von 20 Prozent, hieran sollte sich die Schätzung des Bedarfs orientieren.

- Maßnahmendefinition und -priorisierung zur Herstellung bedarfsgerechter Anlagen sowie Hinweise zu Beschaffenheit, Standortwahl und Integration in den Straßenraum / das Haltestellen-/Bahnhofsumfeld
- Abstimmung der geplanten Ausbaumaßnahmen mit weiteren Fördermaßnahmen, wie Mobilstationen, barrierefreier Haltestellenausbau, Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsförderung (Unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards von Bike+Ride-Anlagen gemäß des „Leitfaden Bike+Ride“ des Landes⁹ und der Wissensdokumente zum Fahrradparken der FGSV sowie der Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg¹⁰).

2.1.5 Schulwegplan

Ein qualifizierter Schulwegplan muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Digitale Erfassung der real genutzten Schulwege der Schülerinnen und Schüler (z. B. mit dem Schulwegplaner-BW)
- Auswertung
- Erfassung und Bereitstellung empfohlener Rad- und Fußwege (z. B. mittels Kartendarstellung)
- Erarbeitung eines Maßnahmenplans für die Behebung von Problemstellen, Hinweis auf Gefahrenstellen und die Optimierung der genutzten Wege in Zusammenarbeit von Schule, Baulastträgern, Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Eltern beziehungsweise Schülerinnen und Schülern

Als Grundlage sollten bei der Erstellung des qualifizierten Schulwegplans der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)¹¹ hinzugezogen

⁸ [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad, 2019.](#)

⁹ [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad, 2019.](#)

¹⁰ Siehe <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg>

¹¹ [Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden, 2019.](#)



werden. Qualifizierte Schulwegpläne sind vorzugsweise kommunenübergreifend zu planen. Eine Koordinierungsrolle der Landkreise wird empfohlen.

Qualifizierte Fachkonzepte zu Schulwegplänen sind nur auf Stadt- oder Landkreisebene förderfähig. Die Prüfung der Schulstandorte auf Umsetzbarkeit von Schulstraßen und Schulzonen sowie die Erarbeitung von Umsetzungskonzepten ist sowohl als alleiniger Gegenstand der Förderung sowie als Teil der Schulwegeplanung förderfähig.

2.1.6 Konzept für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Ein qualifiziertes Konzept für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten (Ortsmittenkonzept) kann sich auf Stadtteilzentren, Teilorte und Ortsmitten beziehen. Ortsmittenkonzepte können einzelne Ortsmitten zum Gegenstand haben oder eine Betrachtung mehrerer Stadtteilzentren, Teilorte und Ortsmitten. Ein qualifiziertes Ortsmittenkonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme und Identifikation von Abweichungen vom Stand der Technik für sichere und attraktive Verkehrsinfrastruktur,
 - 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 sowie Maßnahmen der Klimafolgenanpassung,
 - Begleitende Kommunikationsstrategie und Nutzung geeigneter Beteiligungsformate.
- Hinweis: Die Nutzung der Angebote des Landes im Bereich Ortsmitten (Visualisierungen und Ausleihe von Möbeln für temporäre Straßenraumumgestaltungen) wird bereits begleitend zur Konzepterstellung empfohlen.



Ein Ortsmittenkonzept kann darüber hinaus ein Umsetzungskonzept auf der Grundlage der „Qualitätserfassung Ortsmitten“ enthalten. Die Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg¹² sind bei der Konzepterstellung zu berücksichtigen.

Eine Kombination mit einem Dialogprozess lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten wird empfohlen.

2.1.7 Dialogkonzepte für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Ortsmitten sind häufig identitätsbildende Orte, an denen sich viele Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum überlagern. Die Umgestaltung von Ortsmitten berührt eine Vielzahl an Belangen und Interessen (Anwohnende und Pendelnde, Einzelhändlerinnen und Einzelhändler, Gastronomen). Um aus den vielen Interessen und Perspektiven eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten für alle zu machen, sind geeignete Dialogprozesse erforderlich.

Ein Konzept für die Planung und Durchführung von Dialogprozessen zur Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten ergänzt planerische und bauliche Konzepte und Maßnahmen zum Umbau von Ortsmitten. Ein qualifiziertes Dialogkonzept muss mindestens folgende Punkte enthalten:

- Detaillierter Zeitplan über die gesamte Projektlaufzeit mit Meilensteinen als Grundlage für das Dialogkonzept
- Stakeholderanalyse
- Konzeption und Umsetzung von mindestens fünf unterschiedlichen Maßnahmen für eine vorbereitende und begleitende Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung, darin:
 - Maßnahmen, die sich an einzelne Zielgruppen richten
 - partizipative Formate in der betreffenden Ortsmitte oder den betreffenden Ortsmitten
- Evaluation

¹² https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Ortsmitten_Musterloesungen.pdf



Eine Kombination mit einem Konzept lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten wird empfohlen.

2.1.8 Parkraummanagement inkl. digitaler Parkraumkontrolle

Ein qualifiziertes Parkraumkonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Entwicklung von Zielen für ein klimafreundliches Parkraummanagementkonzept, wie z. B. die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder Reduzierung und Verlagerung von Parkflächen aus dem öffentlichen Raum in private und/oder öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen
- Ausgestaltung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung (Zeit- und Bewohnerparken) unter Berücksichtigung der entsprechenden rechtlichen Anordnungsgrundlagen.
- Erstellung oder Weiterentwicklung der Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere der Überwachungsfrequenz und der Ahndung des Gehwegparkens sowie sicherheitsrelevanter Parkverstöße.
- Reflektion und bewusste Entscheidung zu Entsiegelungspotenzialen im Zuge der Neuordnung von Parkraum, u. a. im Sinne der Klimawandelanpassung
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes mit konkreten Zielen und wirksamen Maßnahmen unter Berücksichtigung des Zusammenspiels der Push- und Pull-Maßnahmen sowie Abschätzung von Verlagerungseffekten
- Darstellung der Zielerreichung mit Handlungsschritten, Priorisierungen, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten
- Beachtung der Veröffentlichungen des Landes wie bspw. das Hinweispapier zum ruhenden Verkehr¹³

Ein qualifiziertes Parkraumkonzept kann darüber hinaus die folgenden Punkte enthalten:

¹³ Siehe bspw. [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ruhender Verkehr, Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, 2020.](#)



- Ausgestaltung von Prozessabläufen und IT-Infrastruktur (Hard- und Software) zur Anwendung der digitalen Parkraumkontrolle mithilfe von Scan-Fahrzeugen
- Ausarbeitung unterstützender Digitalisierungsmaßnahmen für die Anwendung von Scan-Fahrzeugen in der Parkraumkontrolle, hierbei insbesondere digitale Kartographierung sowie Digitalisierung von Sonderparkberechtigungen

2.2. Multimodalität

2.2.1 Integrierte Mobilitätskonzepte beim Wohnungsbau, Bauen und Umbau im Bestand und in der Quartiersentwicklung

Ein qualifiziertes Konzept für integrierte Mobilitätskonzepte bei Wohnungsbau, Bauen und Umbau im Bestand und in der Quartiersentwicklung kann sich auf die Bebauung oder den Umbau von innerstädtischen Flächen (Gebäudekomplexe, Wohnungszentren, Quartiere, Brachflächen), auf die Bebauung oder den Umbau von kommunalen Außenflächen (Erschließung von neuen Baugebieten, die Errichtung von neuen Siedlungen oder die Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten) und Mixed-Use-Konzepte (Wohnen, Arbeiten und Freizeit) beziehen.

Ziel der Förderung ist die Planung und Umsetzung von Bau- und Umbaumaßnahmen und Quartiersentwicklungen mit einer nachhaltigen Mobilitätsplanung zu vernetzen und in ihrer Kombination zu planen und umzusetzen.

Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept beim Wohnungsbau, Bauen und Umbau im Bestand und in der Quartiersentwicklung muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme zur Flächenverteilung und deren Nutzung (Verkehrsfläche inklusive ruhender Verkehr, Bau- oder Wohnfläche und begrünte Fläche)
- Bestandsaufnahme der Verkehrsnachfrage, der Mobilitätsangebote sowie der Standorte der Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der Bewohnendenstruktur
- Planung nachhaltiger Mobilitätsangebote für die Bau- oder Wohnfläche unter Einbezug aller Verkehrsträger



- Erarbeitung von kombinierten verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Maßnahmen zur Umsetzung einer umweltfreundlichen Mobilität für das Bau- bzw. Wohngebiet unter Prüfung von Aspekten von besonderer Wichtigkeit, beispielsweise:
Gestaltung der aktiven Nahmobilität, Optimierung der ÖPNV-Anbindung, Ladeinfrastruktur, Bürgerbus, Subjektförderung / Mobilitätsgutscheine, Betriebliche Optimierung bei Verkehrsunternehmen, Mobile Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, Carsharing, Mitfahrssysteme, Fahrradabstellanlagen/Bike+Ride, Öffentliche Mietfahrradsysteme & Elektrofahrräder, Mitfahrerparkplätze (P+M), Inter- und multimodale Informationssysteme, Mobilitätsstationen, Mobilitätsmanagement für Betriebe, Verkehrssubstituierende Informations- und Telekommunikation, Mobilitätsmarketing, Kampagnen, ÖPNV-Nutzertraining, integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung, Nahversorgung und Maßnahmen zur Reduzierung von Stellplätzen
- Begleitende Kommunikationsstrategie und Nutzung geeigneter Beteiligungsformate

2.2.2 Carsharing

Ein qualifiziertes Fachkonzept für Carsharing muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Identifikation von möglichen Carsharing-Stationen im Kreis- oder Stadtgebiet bei einem stationsbasierten Carsharing-Konzept
- Identifikation von möglichen Carsharing-Geschäftsgebieten im Kreis- oder Stadtgebiet bei einem kombinierten Carsharing-Konzept
- Analyse des Potenzials und der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und Anpassung des Carsharing-Angebots an die Bedürfnisse, einschließlich Standards an eine Carsharing-Station gemäß des Bundesverbands Carsharing e.V. (bcs)
- Darstellung des vorhandenen und künftigen Mobilitätsangebots
- Multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, insbesondere unter Beachtung von überörtlicher Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Entwicklung einer begleitenden Kommunikationsstrategie
- Vorschläge zur Integration von Informationstechnologie (Einbindung in bestehende Systeme, wie MobiData BW®)



- Entwicklung eines Projektplans und Teilnahme- und Auswahlkriterien im Zuge des Ausschreibungsprozesses für Carsharing-Angebote
- Betrachtung von baulichen Aspekten der Barrierefreiheit

Qualifizierte Carsharing-Konzepte sind vorzugsweise kreisweit zu erstellen und kommunenübergreifend zu planen. Eine Koordinierungsrolle der Landkreise wird empfohlen.

Ein qualifiziertes Fachkonzept für Carsharing kann darüber hinaus folgende Punkte enthalten:

- Berücksichtigung von Carsharing bei der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung – beispielsweise mit der Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserung, wie u. a. Carsharing
- Weiterentwicklung lokaler Bewirtschaftungsformen zur Förderung des Carsharings
- Beratung bei der Erstellung oder Änderung von Bebauungsplänen
- Beratung von möglichen Förderleistungen für Sharing-Angebote und ggfs. Ladeinfrastruktur
- Entwicklung von Beteiligungsformaten, eines Evaluationskonzepts und Informationsveranstaltungen
- Darstellung eines Corporate-Carsharing-Angebots und der Integration in Betriebliches Mobilitätsmanagement

2.2.3 Mobilstationen

Ein qualifiziertes Fachkonzept für Mobilstationen muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Identifikation von möglichen Mobilstationen im Kreis- oder Stadtgebiet
- Darstellung des vorhandenen und künftigen Mobilitätsangebots
- Multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, insbesondere unter Beachtung von überörtlicher Verknüpfung von Mobilitätsangeboten



- Analyse des Potenzials und der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und Anpassung der Stationen an die Bedürfnisse, einschließlich Standards und Zusatzausstattungen wie Service, Komfort und Aufenthaltsqualität
- Planung der Betriebs- und Wartungsstrategie der Mobilstationen, einschließlich Betreibermodelle und Betriebskosten
- Entwicklung einer begleitenden Kommunikationsstrategie
- Vorschläge zur Integration von Informationstechnologie (Ort- und Echtzeitinformationen der Angebote und Einbindung in bestehende Systeme, wie MobiData BW®)
- Betrachtung von Aspekten der Barrierefreiheit

2.3. Mobilitäts- und Infrastrukturplanung

2.3.1 Klimamobilitätsplan

Der Klimamobilitätsplan orientiert sich am europäischen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Zentrale Anforderungen an einen Klimamobilitätsplan sind die Förderung nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität sowie eine langfristige und dauerhafte Reduktion der lokalen Verkehrsemissionen.

Der Klimamobilitätsplan muss mindestens die folgenden Punkte umfassen:

- Konkretes, quantitatives CO₂-Reduktionsziel gemäß den Vorgaben in der Anlage 20 zur VwV-LGVFG und im „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“¹⁴
- Nachweis der CO₂-Reduktion, die mit den geplanten Maßnahmen erreicht wird. Die Emissionsänderungen müssen unter Verwendung eines multimodalen Verkehrsmodells ermittelt und dokumentiert werden.
- Status quo-Analyse der Mobilitäts- und Verkehrssituation vor Ort
- Strategie mit Leitbild, Zielen und Indikatoren
- konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung

¹⁴ Handbuch Modellierung: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/download/handbuch-modellierung-klimamobilitaetsplan/>



- Umsetzungsplanung, das heißt Maßnahmen müssen mit konkreten Handlungsschritten, Zuständigkeiten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten formuliert werden
- Monitoring und Evaluationskonzept zur Kontrolle der Umsetzung der Vorhaben des Klimamobilitätsplans (Prozesskontrolle) und der Zielerreichung (Ergebniskontrolle) mit einem mindestens fünfjährigen Evaluationszyklus sowie einem Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans (Fortschreibungskonzept). Dabei müssen mindestens die in der Anlage 20 zur VwV-LGVFG genannten Indikatoren enthalten sein.
- Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Inhalte des Klimamobilitätsplans und zum Erreichen eines breiten Konsenses für die Umsetzung der Maßnahmen
- Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände, Politik als Bestandteil der frühzeitigen und fortlaufenden Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beachtung des „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“ bei der Ermittlung und Dokumentation der Emissionsänderungen mit dem Verkehrsmodell wird mit Blick auf die LGVFG-Förderung von Infrastrukturmaßnahmen eines Klimamobilitätsplans mit dem Klimabonus stark empfohlen.

Weitere Empfehlungen zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans sind dem Leitfaden für Klimamobilitätspläne¹⁵ sowie der Anlage 20 zur VwV-LGVFG zu entnehmen.

Nach Veröffentlichung des Landesverkehrsmodells (LVM) ist dessen Anpassung und Anwendung für die Zwecke des Klimamobilitätsplans förderfähig. Ebenso förderfähig sind alle Modellrechnungen und entsprechende Dokumentationen gemäß dem „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“.

¹⁵ Leitfaden für Klimamobilitätspläne: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/download/klimamobilitaetsplan-der-leitfaden/>



2.3.2 Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Ein Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz muss gemäß dem Leitfaden „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“¹⁶ in fünf Arbeitsphasen erstellt werden, verbunden mit der Durchführung von mindestens zwei Workshops. Alternativ kann die Erstellung auch gemäß der europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“¹⁷ erfolgen.

Demnach muss der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Status-Quo-Analyse (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Strategische Zielsetzung, d. h. Formulierung von Zielen und Indikatoren
- thematische Bearbeitung der fünf Leitlinien und zwölf Maßnahmenets des Leitfadens
- Festlegung von konkreten Maßnahmen möglichst für jedes Maßnahmenet auf Basis der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse und strategischen Ziele
- Handlungsschritte für die Maßnahmenumsetzung inkl. Priorisierung, Realisierungszeiträume, grobe Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten, einfache qualitative Angaben zu Energie- und Treibhausgaseinsparungen sowie Wechselwirkungen (Push & Pull-Kombinationen)
- Handlungsschritte und Indikatoren für die Evaluation der Maßnahmenumsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen.

Für das qualifizierte Fachkonzept des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz gilt ein Fördersatz von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

¹⁶ Leitfaden Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/Aktionsplan-fuer-Mobilitaet-Klima-und-Laermschutz-Leitfaden.pdf>

¹⁷ Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/4ee14eec-1bef-418c-9600-b6b4fc5ee3a3_en?filename=sump_guidelines_german.pdf&prefLang=de



2.3.3 Emissionsarmer Stadtteil, inkl. Dialogprozesse

Ein emissionsarmer Stadtteil ist ein abgegrenztes Siedlungsgebiet, in dem durch verschiedene verkehrsplanerische und regulatorische Maßnahmen lokal entstehende Emissionen aus dem Verkehr möglichst vermieden werden. In diesen Stadtteilen profitieren Bewohner und Anlieger von öffentlichen Investitionen, um den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge zu erleichtern und von den Vorteilen der emissionsfreien Mobilität z. B. beim Lärmschutz zu profitieren. Zudem wird der emissionsfreie Verkehr bevorrechtigt, d. h. nicht-emissionsfreie Verkehre werden schrittweise beschränkt. Gefördert werden Fachkonzepte und Dialogprozesse. Sie ermöglichen eine lokale Verständigung über Vorteile und Umsetzung entsprechender Konzepte. Sie schlagen im Ergebnis konkrete Einführungsschritte, die Lokalisierung und die konkrete Abgrenzung vor. Ein Fachkonzept muss konkrete Maßnahmen zur Umsetzung von abgasarmen Stadtteilen inklusive Realisierungszeiträumen und Kostenabschätzungen enthalten. Ein qualifiziertes Fachkonzept für abgasarme Stadtteile muss mindestens die folgenden Punkte beinhalten:

- Beschreibung der Ausgangslage (Verkehrssituation, vorhandenen Informationen über Luft- und Lärmbelastungen, planerische Rahmenbedingungen wie vorhandene Luftreinhaltepläne, Klimamobilitätspläne etc.)
- Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes
- Beschreibung der untersuchten/vorgesehenen Maßnahmen
- Erstellung einer Wirkungsanalyse mit Prognose für Emissionsreduktionen
- Einbindung von Stakeholdern und Bürgern sowie Kommunikationsstrategie
- Aufstellung eines Umsetzungsplanes: notwendige Beschlüsse, Zuständigkeiten, Zeitplan, Kostenabschätzungen
- Rechtlich muss das Konzept sich dazu eignen, als städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept im Vertretungsgremium beschlossen zu werden (vgl. Arbeitshilfe des Netzwerks Klima Mobil).
- Abgasarme Stadtteile fußen auf einer lokalen Verständigung. Daher sind auch die professionelle Planung und Durchführung von Dialogprozessen, inklusive der Erstellung von Informationsmaterialien, der Erhebung von Bedürfnissen und Hemmnissen und der Durchführung professionell moderierter Veranstaltungen förderfähig.



2.3.4 Ladeinfrastrukturkonzept

Ein qualifiziertes Fachkonzept für Ladeinfrastruktur ist dazu geeignet, die Vorgaben des §3 (4) LMG zur Berücksichtigung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur auf Park- und Stellplätzen auf eine systematische Grundlage zu stellen. Dies gilt insbesondere für die Mitverlegung von Netzanschlüssen gemäß dem künftigen Bedarf. Das Konzept soll mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur mindestens gemäß den europäischen Vorgaben¹⁸
- Orientierung der Bedarfsermittlung für Ladeinfrastruktur an den Zielen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg für den Bestand an Elektro-Fahrzeugen in den Zieljahren 2030 und 2040¹⁹; ergänzend fußläufige Erreichbarkeit der Ladeinfrastruktur in Siedlungs- und Gewerbegebieten und Entfernung des nächsten Schnellladepunkt in maximal fünf Kilometern (Radius)
- Darstellung der vorhandenen Ladeinfrastruktur für Pkw und leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge 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, Ladeleistung, Interoperabilität)
- Standorte oder zumindest Standortbereiche der künftig zu errichtenden Ladeinfrastruktur inklusive der dazu notwendigen Netzanschlüsse im Straßenkörper. Planung einer vorlaufenden Verlegung von Kabeln oder Leerrohren im Zuge ohnehin stattfindender Straßenbauarbeiten.
- Berücksichtigung von Aktivitäten (z. B. Zielvorgaben, Fördermaßnahmen, Umsetzungsvorhaben) weiterer Akteurinnen und Akteure (Bund, Land, Kommune)
- Einbeziehung von Ladeinfrastruktur in die Stadtplanung (Quartiersgaragen, Bebauungspläne, Stellplatzsatzungen)
- Berücksichtigung von Sektorenkopplung, Smart-Grid-Lösungen, intelligente Ladelösungen und Potenzialen von bidirektionalem Laden

¹⁸ [Verordnung \(EU\) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.](#)

¹⁹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/ladeinfrastruktur>



- Berücksichtigung von Fragestellungen der Integration von Ladeinfrastruktur in die Stromnetze (z. B. vorhandene und geplante Netzanschlusskapazitäten)
- Strategie für Betrieb und Wartung und Nachrüstung der Ladeinfrastruktur sowie Aufenthaltsqualität, Auffindbarkeit und möglichst barrierefreier Gestaltung von Ladestandorten
- Kommunikationsstrategie zum Ladeinfrastrukturkonzept
- Sie sollen zudem auch private Ladeinfrastruktur (z. B. in Mehrfamilienhäusern) und halböffentliche Ladeinfrastruktur (z. B. auf Supermarktparkplätzen) berücksichtigen. Dazu sollen sie auf die Auskunftspflicht der Netzbetreiber nach § 12 LMG zurückgreifen.

2.3.5 City-Logistik Konzepte

Laut Prognosen wird der Güterverkehr in den nächsten Jahren weiter steigen. Individuelle Paketsendungen erleben seit Jahren einen noch stärkeren Anstieg. Diese Verkehre setzen die Innenstädte zunehmend unter Druck. Neben den klassischen Bereichen der City-Logistik können beispielsweise auch Anlieferungen an Handel und Gewerbe in urbanen Räumen sowie auch die Durchführung von Großprojekten (z. B. Bauvorhaben) eine Bündelung von Verkehren notwendig machen.

City-Logistik-Konzepte sollen innovative Ansätze aufzeigen, wie diese Verkehre nachhaltiger ausgestaltet werden können. Bisher gibt es im Bereich der City-Logistik eher Nischenlösungen, die sich nicht ohne Weiteres auf andere Bereiche übertragen lassen. Ein individuelles Konzept soll für jede Kommune ein auf die Bedürfnisse vor Ort angepasstes Portfolio an Maßnahmen bereithalten, das z. B. Lieferzonen betrachtet, regulatorische Maßnahmen wie Umweltzonen, Standorte für Mikrodepots, Radwege für Lastenräder usw.

Die erarbeiteten Maßnahmen sollen insbesondere auch auf eine anschließende LGVFG-Förderung nach der Dekarbonisierungsrichtlinie abzielen. Ziel ist es, theoretische Konzepte in die dauerhafte praktische Anwendung zu bringen.

Ein qualifiziertes Fachkonzept für City-Logistik muss mindestens die folgenden Punkte beinhalten:



- Darstellung der vorhandenen oder prognostizierten Wirtschaftsverkehre im zu untersuchenden Zielraum
- Auswertung der Stakeholder, Vernetzung sowie Abgleich der unterschiedlichen Bedarfe
- Erarbeitung eines Maßnahmenportfolios unter Bewertung von Aufwand und Nutzen (Klimawirkung)
- Empfehlungen für eine weitergehende Umsetzung (Regulatorik, invest. Maßnahmen)

2.3.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten: Gewerbegebietskonzept

Ein qualifiziertes Konzept für Gewerbegebiete bezieht sich auf ein räumlich abgrenzbares, bestehendes Gewerbe-, Industrie- oder Mischgebiet und die dort ansässigen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit dem Ziel der bedarfsgerechten Festlegung und Planung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger betrieblicher Mobilität vor Ort.

Gewerbegebietskonzepte müssen mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Durchführung einer Erreichbarkeitsanalyse mit Betrachtung verschiedener (v. a. nachhaltiger) Mobilitätsformen: Öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn), Fahrrad, Fußverkehr, Einbeziehung erste und letzte Meile sowie P+R- und B+R-Angebote, motorisierter Individualverkehr, ggf. weitere z. B. Carsharing oder Bikesharing
- Durchführung von Mitarbeitendenbefragungen bei den ansässigen Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern sowie Erhebung des Modal Splits im Gewerbegebiet
- Durchführung von Wohn-Standort-Analysen bei den ansässigen Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern
- Erhebung der Verfügbarkeit von Parkflächen (öffentlich und privat)
- Erhebung der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für Pkw (öffentlich und privat)
- Erhebung der Verfügbarkeit von Radabstellanlagen (öffentlich und privat)
- Erstellung eines (Maßnahmen-)Konzepts auf Basis der Analysen und Erhebungen mit dem Ziel der Förderung der nachhaltigen Mobilität vor Ort.

Die ansässigen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sollen in allen Phasen der Konzeption zur aktiven Beteiligung eingeladen werden.



2.4. Öffentliche und vernetzte Mobilität

2.4.1 Konzepte zur Einführung von Diensten des vernetzten Fahrens (C-ITS) insbesondere zur Busbeschleunigung

Ein Konzept zur Einführung von Diensten des vernetzten Fahrens (C-ITS) sollte mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Darstellung der geplanten, umzusetzenden C-ITS Dienste mit einer Nutzenbetrachtung. In Frage kommen hier insbesondere Dienste zur Beschleunigung des Umweltverbundes oder zur Priorisierung von Einsatzfahrzeugen
- Identifikation und Darstellung der relevanten Strecken und Knotenpunkte, auf bzw. an denen C-ITS Dienste verfügbar sein sollen
- Darstellung der erforderlichen technischen Komponenten zur Umsetzung der C-ITS Dienste sowohl im Bereich der Infrastruktur, in Fahrzeugen (On-board-units in Bussen oder Einsatzfahrzeugen) als auch im Backend (Netzwerk- und Serverinfrastruktur, Informationssicherheit)
- Darstellung des erforderlichen Umrüstungsaufwandes inkl. Kostenschätzung. Gegebenenfalls Erstellung eines Stufenplans mit in sich wirksamen Realisierungsstufen
- Erarbeitung eines Betriebskonzepts inkl. Betrachtung der Informationssicherheit und des Datenschutzes

2.4.2 Konzepte zum autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr

Baden-Württemberg möchte das Potenzial des autonomen Fahrens im öffentlichen Verkehr erschließen und sieht sich als Innovationstreiber. Dazu sind technologische, betriebliche und rechtliche Weiterentwicklungen erforderlich. Das zu beantragende Kurzkonzept soll als Grundlage für den Übergang autonomer Fahrzeuge des SAE-Levels 4 in den Regelbetrieb dienen. Die Inhalte sollen weiterentwickelt und konkretisiert werden, insbesondere hinsichtlich Fahrzeugbeschaffung, Implementierung und Einbindung von relevanten Akteuren.



Darin sollten regelmäßig folgende Punkte enthalten sein:

- Beschaffung von geeigneten Fahrzeugen sowie Integration in verbünde- und ggf. auch länderübergreifende Beschaffungsorganisationen
- Identifikation und Auswahl geeigneter Modellstrecken für den Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖV
- Aufbau einer Betriebsorganisation einschließlich der Planung der erforderlichen Infrastruktur (z. B. Leitstellen, Straßeninfrastruktur, technische Aufsicht)
- Integration autonomer Fahrzeuge in die Verbunds- und Tarifstruktur
- Öffentlichkeitsbeteiligung zur Herstellung von Akzeptanz

Voraussetzung ist dabei die Planung eines perspektivischen Regelbetriebs von autonomen Fahrzeugen im ÖV, die über den bloßen Charakter eines Pilotprojekts hinausgeht. Das Konzept soll auf einen standardisierbaren Prozess hinwirken, welcher auch mit anderen kommunalen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen oder Verbünden vereinbar sein kann.

2.4.3 Mobilitätspass

Der Mobilitätspass ist ein freiwilliges, kommunales Abgabainstrument für den ÖPNV in Baden-Württemberg, konzipiert auf Basis einer sogenannten Drittnutzerfinanzierung. Mit einem Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner oder für Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter haben Kommunen die Möglichkeit, die bestehenden Finanzierungssäulen des ÖPNV aufzustocken, um Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV breiter zu finanzieren. Damit können sie Anreize setzen, vermehrt vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, was dem Klimaschutz zugutekommt. Ein Vorteil des Mobilitätspasses liegt in der Verknüpfung der Beitragszahlung mit einem Mobilitätsguthaben. Das heißt, wer einen Beitrag für den Mobilitätspass bezahlt, erhält dafür in selber Höhe ein Mobilitätsguthaben, welches bei dem Erwerb von ÖPNV-Zeitkarten eingesetzt werden kann.

Die rechtliche Grundlage für die mögliche Einführung eines Mobilitätspasses durch eine Kommune (Stadtkreis, Landkreis, Große Kreisstadt) bildet das Landesmobilitäts-gesetz vom 18. März 2025 (insbesondere §§ 14 bis 21).



Eine Kommune, welche die Einführung eines Mobilitätspasses in Erwägung zieht, steht vor der Aufgabe, im Vorfeld der Einführung verschiedene fachlich-konzeptionelle, rechtliche, technische und kommunikative Vorbereitungen zu treffen. Diese Vorbereitung zur Einführung eines Mobilitätspasses kann beispielsweise umfassen:

- Berechnung der Erlöspotenziale, Definition der Abgabenhöhe, Bestimmung des Abgabengebietes, Festlegung möglicher Ausnahmegruppen
- Zuordnung der Verwendung der Erlöspotenziale zu verkehrsplanerischen Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV im Abgabengebiet
- Vorbereitung eines Verfahrens zur Abgabenerhebung und -verrechnung (mit den Mobilitätsguthaben) einschließlich der rechtskonformen Datenbeschaffung und -verarbeitung sowie Einbindung in die bestehenden Systeme der Kommune
- Konzeptionierung eines Buchungssystems für die Mobilitätsguthaben
- Konzeptionierung einer beihilferechtskonformen Verwendung des Abgabenaufkommens und seiner Weiterleitung an das örtliche Verkehrsunternehmen/ den Verkehrsverbund
- Klärung eventueller datenschutzrechtlicher, steuerrechtlicher, beihilferechtlicher und weiterer rechtlicher Fragen
- Erstellung einer kommunalen Abgabensatzung
- Konzeptionierung und Durchführung einer kommunikativen Begleitung des Einführungsprozesses (kann Botschaften und Argumente, Inhalte für verschiedene Kommunikationskanäle, Pressearbeit, Information, Dialog und Beteiligung von Kommunalpolitik, Akteursgruppen sowie der interessierten Öffentlichkeit enthalten, ggf. auch (Vorher-) Evaluation zu Wirkung und Akzeptanz)

Im Rahmen der vorliegenden Förderung können Ausgabearten, die zur Vorbereitung der Einführung eines Mobilitätspasses erforderlich sind, als zuwendungsfähig anerkannt werden. Hierzu zählen insbesondere Kosten für externe Gutachten, Beratungs- und sonstige Dienstleistungen, unter anderem (aber nicht ausschließlich) juristischer, abgabenfachlicher, verkehrsfachlicher und kommunikationsfachlicher und technischer Natur im Sinne der o.g. Erfordernisse.



3. Rechtsgrundlage, Art und Umfang der Förderung

3.1. Mittelgewährung

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe

- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO) sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO), insbesondere §§ 23, 44 LHO, sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) und der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) in der jeweils geltenden Fassung;
- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GBl. S. 324) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49, 49a LVwVfG.

Weitere Bedingungen und Auflagen werden gegebenenfalls im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung geschlossen werden. Bewilligungsstelle ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium, das aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens entscheidet.

3.2. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung und wird als Zuschuss gewährt. Als Finanzierungsart wird eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 50 Prozent der bei der Antragstellung ermittelten zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Eine Spitzabrechnung bei Projektänderung ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung nur in Ausnahmefällen vorgesehen.



Abweichend hiervon wird für den Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Ein Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ist ein gesamtplanerisches Instrument, das den Zusammenhängen zwischen den Aufgabenbereichen Mobilität, Klima- und Lärmschutz Rechnung trägt und die daraus entstehenden Synergieeffekte ausnutzt. Da der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz in seiner Zielsetzung deutlich über die gesetzlichen Pflichten von Kommunen zur Lärmaktionsplanung hinausgeht, ist er in seiner Gesamtheit zuwendungsfähig. Dies gilt auch, wenn Kommunen als Teil dieses Aktionsplans oder parallel zu dessen Aufstellung einen Lärmaktionsplan gemäß § 47d, 47e Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufstellen und die Förderung auch für die Erfüllung dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe günstige Wirkungen hat. Im Rahmen der Förderung müssen die genannten Synergieeffekte berücksichtigt werden, wobei es nicht erforderlich ist, die Einsparungen, die sich bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Grund der Synergieeffekte ergeben, exakt zu beziffern und vollständig in Abzug zu bringen. Vielmehr ist es sachgerecht, die nach §§ 47d, 47e BImSchG verpflichteten Gemeinden mit einem pauschal verringerten Satz zu fördern. Daher wird für diese Städte und Gemeinden eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 65 Prozent festgelegt. Einem Lärmaktionsplan-pflichtigen Antragsteller, der den Lärmaktionsplan in der aktuellen Fortschreibung zum Zeitpunkt der Erarbeitung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz bereits vorliegen hat, ist der reguläre Fördersatz von 75 Prozent zu gewähren. Dies ist begründet, da die Pflichtaufgabe des Lärmaktionsplans zum Zeitpunkt der Antragstellung des Aktionsplans bereits erfüllt ist. So können sich keine Synergieeffekte aus der (geplanten) Erstellung des Aktionsplans für die Erfüllung der Pflichtaufgabe (Lärmaktionsplan) ergeben.

Eine Förderung erfolgt nur, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 10.000 Euro betragen (Bagatellgrenze). Für qualifizierte Fachkonzepte im Bereich Carsharing gilt eine Bagatellgrenze von 5.000 Euro.

Ausgabearten und Kosten, die zu den im Antragsformular aufgezeigten Arbeitspaketen gehören, können als zuwendungsfähig anerkannt werden. Dazu gehören insbesondere (Potential-) Analyse und Definition Zielvorgaben; Planungs- und Konzeptionsarbeit; Maßnahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung; Evaluation der geplanten Maßnahmen und projektspezifische Sachkosten. Nicht förderfähig sind Reisekosten.



Die Beauftragung von Akteuren der öffentlichen Hand zur Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten ist ebenso möglich wie die Beauftragung von privatwirtschaftlichen Unternehmen. Förderfähige Leistungen müssen aber in jedem Fall extern vergeben werden. Marktübliche Tagessätze sind dabei förderfähig. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit müssen beachtet werden (§7 LHO). Höhere als marktübliche Tagessätze sind vom Antragsteller zu begründen und müssen im Einzelfall betrachtet werden. Wie sich der Umfang marktüblicher Tagessätze bemisst, obliegt dem Ermessen der Bewilligungsbehörde.

Zur Erstellung eines qualifizierten Fachkonzepts ist immer eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit 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. Kosten für Raummiete und Catering sind dabei nicht förderfähig.

3.3. Erfolgskontrolle

Der Antragsteller wertet mit der Verwendungsbestätigung (Muster K2, VV-LHO Punkt 7 der Anlage 3 zu Nummer 13.5.1 zu § 44 LHO – ANBest-K) bzw. dem Verwendungsnachweis (VV-LHO Punkt 6 der Anlage 2 zu Nummer 5.1 zu § 44 LHO – ANBest-P) umfänglich den Erfolg des Vorhabens aus. Zur Erfolgskontrolle sind mit der Verwendungsbestätigung oder dem Verwendungsnachweis die folgenden Angaben darzustellen:

- Fertigstellung des jeweiligen qualifizierten Fachkonzepts (Zielbeschreibung und Zielerreichung)
- Zahlenmäßiger Nachweis mit Übersichtstabelle der verausgabten Mittel (Kostenkalkulation und Mittelabfluss)
- Umsetzungsplanung der qualifizierten Fachkonzepts ist erkennbar

3.4. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen werden gewährt an Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg. Ebenfalls antragsberechtigt sind Zusammenschlüsse von mehreren Kommunen



zu Verbünden unter Angabe einer federführenden Behörde sowie Regionalverbände in Baden-Württemberg.

Für qualifizierte Fachkonzepte im Bereich „Konzepte für Fahrradparken und Bike+Ride“, „Mobilitätspass“, „Konzepte zum autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr“ und „Mobilstationen“ sind auch Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde antrags- und zuwendungsberechtigt. Voraussetzung hierfür ist die schriftliche Zustimmung des oder der zugehörigen Stadt- oder Landkreise.

Qualifizierte Fachkonzepte im Bereich „Schulwegplan“ sind nur auf Stadt- bzw. Landkreisebene förderfähig.

Im Fall von qualifizierten Fachkonzepten, die aufgrund der Lage der antragstellenden Kommune Ländergrenzen überschreiten, ist eine Abdeckung der gesamten betroffenen Kommunen möglich. Voraussetzung ist, dass der Antragsteller und Zuwendungsempfänger in Baden-Württemberg ansässig ist.

Für qualifizierte Fachkonzepte im Bereich „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten: Gewerbegebietskonzept“ sind auch (kommunale) Gewerbegebietsvereine/-verbünde und vergleichbare Institutionen mit Zustimmung der jeweilige/n Kommune/n antrags- und zuwendungsberechtigt.

3.5. Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme beträgt drei Jahre (36 Monate) und wird im Förderbescheid konkret festgelegt. D. h. der Abschluss der Planungs- oder Konzeptleistungen muss spätestens drei Jahre nach Zugang des Bewilligungsbescheides erfolgen. Zudem muss eine Auftragsvergabe für die Planungsleistungen spätestens sechs Monate nach Bewilligung des Förderantrags erfolgen. Die Auftragsvergabe ist der Bewilligungsstelle mitzuteilen.



3.6. Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Zuwendungen werden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt. Sie dürfen frühestens insoweit ausgezahlt werden, als sie voraussichtlich innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden. Abschlagszahlungen dürfen 90 Prozent der Zuwendungen nicht überschreiten. Die übrigen 10 Prozent können nach Vorlage des Verwendungsnachweises (ANBest-P) oder der Verwendungsbestätigung (ANBest-K) angefordert werden. Die Regierungspräsidien nehmen die Auszahlung der Mittel an die Zuwendungsempfänger vor und tragen dabei den Grundsätzen, entsprechend Nummer 3.7.4 der Grundsätze für Verwaltungsvorschriften für den jeweiligen Zuwendungsbereich (GruVwVZu), Rechnung.

3.7. Verwendungsbestätigungsverfahren/ Verwendungsnachweis

Ausgehend von den Vorgaben der ANBest-K ist die Verwendung der Zuwendung innerhalb von einem Jahr nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums der im Zuwendungsbescheid angegebenen Stelle zu bestätigen (Verwendungsbestätigung K2). Im Übrigen wird auf Ziffer 7 der ANBest-K hingewiesen.

Ausgehend von den Vorgaben der Nummer 6 ANBest-P ist die Verwendung der Zuwendung innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der im Zuwendungsbescheid angegebenen Stelle nachzuweisen (Verwendungsnachweis).

3.8. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Zuwendungen werden nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind. Gemäß Ziffer 1.2 VV-LHO zu § 44 LHO kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall Ausnahmen zulassen.



Kumulierungsregelungen:

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 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten selbst trägt.



4. Antrags- und Bewilligungsverfahren

4.1. Antragstellung, Antragsweg und Antragsunterlagen

Die Anträge sind in digitaler Ausfertigung beim örtlich zuständigen Regierungspräsidium per E-Mail einzureichen.

Der Zuwendungsantrag umfasst das standardisierte Antragsformular einschließlich der erforderlichen Nachweise.

Eine Kombination verschiedener qualifizierter Fachkonzepte in einem zusammengefassten Antrag ist zulässig.

4.2. Bewilligungsverfahren

Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium. Die im Zusammenhang mit diesem Förderprogramm durch das Ministerium für Verkehr bereitgestellten Formblätter sind zu verwenden.

Die Prüfung und Bewilligung der Förderung erfolgt in Reihenfolge des Eingangs der förderfähigen Anträge, bis alle Mittel ausgeschüttet sind.



5. Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung

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 die Bewilligungsstelle in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

Die Bewilligungsstelle kann den Zuwendungsbescheid insbesondere ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zweck der Zuwendung verwendet oder wenn das Projekt vor dem im Antrag beschriebenen und im Bewilligungsbescheid festgesetzten Zeitraum beendet wird (Zweckbindungszeitraum).

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden, der Rückerstattung der Zuwendungen sowie für die Verzinsung sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des LVwVfG, insbesondere die §§ 48, 49, 49a LVwVfG anzuwenden.



6. Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist.

Rechtsgrundlagen sind § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).



7. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof Baden-Württemberg ist berechtigt, bei dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).



8. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2031 außer Kraft.