

Ministerium für Verkehr

Baden-Württemberg

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

Mai 2024

1 Zuwendungsziel

Um die im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW vom 7. Februar 2023) für den Verkehrssektor festgelegte Reduzierung des Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Ausstoßes von 55 Prozent bis zum Jahr 2030 zu erreichen, hat sich das Land folgende fünf Verkehrswendeziele 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.

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. 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, steigern qualifizierte Fachkonzepte die Effizienz des Mitteleinsatzes und verbessern die Wirkung und die Qualität von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. 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 qualifizierten Fachkonzepten stellt für viele Kommunen eine erhebliche Hemmschwelle dar.

2 Rechtsgrundlagen

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) 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 Zweck der Zuwendung

Förderfähig ist die Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten für die antragsstellende Gebietseinheit. Die folgenden Fachkonzepte sind förderfähig. Dabei ist auch eine Kombination der genannten Fachkonzepte möglich:

- Modal-Split-Erhebung
- Multimodales Verkehrsmodell für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung
- Klimamobilitätsplan
- Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz
- Erhebung der Parkraumauslastung

- Parkraumkonzept
- Konzept für Ladeinfrastruktur
- Konzept für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten
- Fußverkehrskonzept
- Fußgängerquerungskonzept
- Schulwegplan
- Radverkehrskonzept
- Bicycle Policy Audit (BYPAD)
- Bike+Ride-Konzept
- Konzept für multimodale Knoten (Mobilitätsstationen, künftig Mobilstationen)

Sollen mehrere separate zuwendungsfähige Fachkonzepte erstellt werden, muss für jedes Fachkonzept ein eigener Antrag eingereicht werden. Kombinationen von verschiedenen Fachkonzepten sind zulässig und können in einem Antrag zusammengefasst werden. Ebenso können Konzepte für mehrere räumliche Bereiche 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 Ortsmittenkonzepten für mehrere Stadtteile oder Teilorte einer Stadt oder Gemeinde). Ebenso sind 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.

4 Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

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

5 Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger oder die Zuwendungsempfängerin 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 inklusive Evaluation vorzulegen. 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) Die Erhebung und Verfügbarmachung von Mobilitätsdaten ist auf geeignete Weise zu prüfen. 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-Ladinfrastruktur.¹
- f) Dem Antrag auf Förderung ist ein aussagekräftiges Angebot eines Fachbüros oder des zu beauftragenden Akteurs der öffentlichen Hand beizufügen, aus dem die zu beauftragenden Leistungen und die damit verbundenen Kosten hervorgehen.

Für die Modal-Split-Erhebung, das intermodale Verkehrsmodell für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung und die Erhebung der Parkraumauslastung müssen lediglich die Standards e) und f) erfüllt werden.

5.1 Modal-Split-Erhebung

Aktuelle Modal-Split-Daten sind oftmals die Grundlage für die Erstellung eines qualifizierten Fachkonzepts und können daher als alleiniger Fördertatbestand oder in Kombination mit der Erstellung eines qualifizierten Fachkonzepts gefördert werden.

Modal-Split-Erhebungen müssen mindestens die folgenden Standards erfüllen:

- Stichprobengröße von einem Prozent der Wohnbevölkerung bzw. von mindestens 1.000 Personen (Nettostichprobe)

Hinweis: Die Stichprobengröße von 1.000 Personen stellt dabei die Minimalanforderung dar. Wenn anzunehmen ist, dass der Rücklauf der Befragung eher gering sein wird, muss die Stichprobengröße entsprechend groß gewählt werden. Für kleine Kommunen bis etwa 20.000 Einwohnende kommt in diesem Fall eine Vollerhebung in Frage, bei der keine Stichprobe gezogen wird, sondern alle Einwohnenden adressiert und befragt werden.

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.

- Befragung angelehnt an den Fragebogen von Mobilität in Deutschland (MiD)²
- 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.

5.2 Multimodales Verkehrsmodell für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

Gefördert werden ausschließlich multimodale Verkehrsmodelle, die sich für die Aufstellung integrierter, klimaschutzorientierter Verkehrsentwicklungspläne, wie beispielsweise Klimamobilitätspläne, eignen. Dafür müssen folgende Punkte im Verkehrsmodell umgesetzt werden:

- Für den Analysefall, für den das Modell kalibriert wird, sind Bezugsjahre ab 2015 zulässig, wobei die Jahre 2020 bis 2022 aufgrund der Verzerrungen durch die Corona-Pandemie ausgeschlossen sind.
- Das Verkehrsmodell muss mindestens den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Wirtschaftsverkehr, den Radverkehr, den Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr (ÖV) abbilden. Der Kraftfahrzeugverkehr muss mindestens nach Personenkraftwagen (Pkw), leichte Nutzfahrzeugen (LNF), schwere Nutzfahrzeugen (SNF) und Linienbussen (LBus) unterschieden werden.
- Der Untersuchungsraum des Verkehrsnachfragemodells soll sich aus der Gemarkung der Kommune (Planungsraum) und dem verkehrlichen Verflechtungsraum (Einflussraum) zusammensetzen. Der Einflussraum soll alle bedeutenden Pendlerströme enthalten und vollständig synthetisch durch das Verkehrsnachfragemodell erzeugt werden.

² <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

- Die Radverkehrsinfrastruktur muss differenziert unter Berücksichtigung von Komfortmerkmalen abgebildet werden. Eine stochastische Umlegung des Radverkehrs anhand dieser differenzierten Betrachtung der Radverkehrsinfrastruktur soll erfolgen.
- Die Durchführung der Realitätstests- und Sensitivitätstests aus Kapitel 6.1 des „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“³ muss nachgewiesen und dokumentiert werden.
- Das Modell und dessen grundlegende Inhalte müssen in einer Modelldokumentation beschrieben werden. Die Modelldokumentation sollte allgemein den Anforderungen an die Dokumentation von städtischen Verkehrsnachfragemodellen genügen (nach Kapitel 9 in Friedrich et al. (2019)⁴).

5.3 Klimamobilitätsplan

Ein Klimamobilitätsplan muss für die Förderung mit dem Ziel erstellt werden, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 2010 erreicht wird. Optional kann statt dem Jahr 2030 auch eines der Jahre 2031 bis 2035 als Zieljahr des Klimamobilitätsplans gewählt werden. In diesen Fällen muss das CO₂-Minderungsziel wie folgt angepasst werden:

- 2031: -59,5 Prozent CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 2010
- 2032: -64,0 Prozent CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 2010
- 2033: -68,5 Prozent CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 2010
- 2034: -73,0 Prozent CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 2010
- 2035: -77,5 Prozent CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 2010

³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen, 2023, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateten/PDF/231012_Klimamobilit%C3%A4tspl%C3%A4ne_HandbuchModellierung_V0.1_barrierefrei.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

⁴ Friedrich et al.: Anforderungen an städtische Verkehrsnachfragemodelle, FE-Projekt 70.919/2015, 2019, <https://fops.de/wp-content/uploads/2021/02/FE-70.0919-2015-Anf-an-staedt-Verkehrsnachfragemodelle-Schlussbericht.pdf> (abgerufen am 8. Dezember 2023)

Die Emissionsänderungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) müssen unter Verwendung eines multimodalen Verkehrsmodells ermittelt und dokumentiert werden.

Mit Blick auf die LGVFG-Förderung von Infrastrukturmaßnahmen eines Klimamobilitätsplans mit dem Klimabonus wird die Beachtung des „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“⁵ stark empfohlen.

Der Klimamobilitätsplan muss darüber hinaus die folgenden Punkte umfassen:

- Status quo-Analyse der Mobilitäts- und Verkehrssituation vor Ort
- 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 folgende Indikatoren enthalten sein:

- die zurückgelegten Fahrzeugkilometer pro Tag; mindestens für Personenkraftwagen (Pkw), leichte Nutzfahrzeuge (LNF), schwere Nutzfahrzeuge (SNF) und Linienbusse (LBus)
- den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Personenkilometer pro Tag; mindestens für MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr
- den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen pro Person und Tag; mindestens für MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Rad- und Fußverkehr
- den prozentualen Anteil von Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV) an den Pkw-Neuzulassungen
- die Anzahl an Pkw im Bestand differenziert nach Verbrenner, Batterieelektrofahrzeuge (BEV) und von außen aufladbare Hybridfahrzeuge (PHEV)

⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen, 2023, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/231012_Klimamobilit%C3%A4tspl%C3%A4ne_HandbuchModellierung_V0.1_barrierefrei.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

- die Anzahl an öffentlichen Elektro-Ladestationen
- die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen (in Tonnen pro Jahr)
- 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

Weitere Empfehlungen zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans sind:

- Planerstellung für Kommunen ab einer Einwohnerzahl von ca. 50.000
- Orientierung am verkehrlichen Verflechtungsraum zur Festlegung des Planungsgebiets
- Beachtung der „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen⁶ und der europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“⁷
- Erarbeitung der Pläne in zwei eng miteinander verzahnten Ebenen
 - eine strategisch-konzeptionelle Ebene mit klar formulierten Leitbildern, Zielen, Analysen, Methoden, Szenarien, Strategien
 - eine umsetzungsorientierte Maßnahmenenebene (ganzheitliche Handlungs- und Maßnahmenkonzepte)
- Erarbeitung von Push-Pull-Maßnahmenkombinationen
- kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten
- Priorisierung der Maßnahmen mit hoher Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, 2013, <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/162.i.pdf> (abgerufen am 6. März 2024)

⁷ Rupprecht Consult: Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung, 2019, aus dem Englischen übersetzt vom Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM), 2021, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/4ee14eec-1bef-418c-9600-b6b4fc5ee3a3_en?filename=sump_guide-lines_german.pdf&prefLang=de (abgerufen am 6. März 2024)

5.4 Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

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

- Erstellung gemäß des Leitfadens „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“⁸ in fünf Arbeitsphasen, verbunden mit der Durchführung von mindestens zwei Workshops

Hinweis: Alternativ kann die Erstellung auch gemäß der europäischen „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“⁹ erfolgen.

- thematische Bearbeitung der fünf Leitlinien und zwölf Maßnahmensets des Leitfadens
- Formulierung von Zielen und Festlegung von konkreten Maßnahmen möglichst für jedes Maßnahmenset auf Basis der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse
- Handlungsschritte für die Maßnahmenumsetzung inkl. Priorisierung, Realisierungszeiträume, grobe Kostenabschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten, einfache qualitative Angaben zu Energie- und Treibhausgaseinsparungen bzw. Wechselwirkungen (Push & Pull-Kombinationen)
- Handlungsschritte und Indikatoren für die Maßnahmenevaluation

⁸ Kompetenznetz Klima Mobil: Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Ein Leitfaden für kleine und mittlere Kommunen in Baden-Württemberg, 2023, <https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/Aktionsplan-fuer-Mobilitaet-Klima-und-Laermschutz-Leitfaden.pdf> (abgerufen am 6. März 2024)

⁹ Rupprecht Consult: Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung, 2019, aus dem Englischen übersetzt vom Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM), 2021, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/4ee14eec-1bef-418c-9600-b6b4fc5ee3a3_en?filename=sump_guide_lines_german.pdf&prefLang=de (abgerufen am 6. März 2024)

5.5 Erhebung der Parkraumauslastung

Eine Erhebung zur Parkraumauslastung muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Ermittlung der Parkraumbelugung/-auslastung der öffentlichen und/oder öffentlich-zugänglichen Parkstände/Stellplätze

Hinweis: Die Ermittlung der Parkraumbelugung/-auslastung erfolgt an mehreren Zeitpunkten bzw. in einem vorher definierten Zeittakt. Die Ermittlung der Parkdauer, des Umschlagsgrads und der Nutzergruppen ist optional.

- Auswertung der Parkraumbelugung/-auslastung der öffentlichen und/oder öffentlich-zugänglichen Parkstände/Stellplätze

Hinweis: In der Auswertung sind nur legale Parkmöglichkeiten zu berücksichtigen. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge sind separat zu dokumentieren.

- Bereitstellung der erfassten Parkdaten für landesweite Parkplatzerhebungen

Hinweis: Die landesweite Verfügbarmachung der Parkdaten in MobiData BW® gilt ausschließlich für Parkflächen auf öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlich zugänglichen Parkieranlagen in kommunaler Betreiberschaft.

- Beachtung der Richtlinien sowie der Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Thematik

Eine Erhebung zur Parkraumauslastung kann darüber hinaus den folgenden Punkt enthalten:

- Bestandsaufnahme des vorhandenen Parkraumangebots auf öffentlichen Verkehrsflächen, in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen und soweit möglich im privaten Bereich im Untersuchungsgebiet

5.6 Parkraumkonzept

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 Parkieranlagen
- Erstellung bzw. Weiterentwicklung der Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere der Überwachungsfrequenz und der Ahndung des Gehwegparkens sowie sicherheitsrelevanter Parkverstöße.
- 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 zur Thematik¹⁰

Ein qualifiziertes Parkraumkonzept kann darüber hinaus die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme des vorhandenen Parkraumangebots auf öffentlichen Verkehrsflächen, in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen und soweit möglich im privaten Bereich im Untersuchungsgebiet
- Erhebung der Parkraumauslastung gemäß Kapitel 5.5

¹⁰ Siehe bspw. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ruhender Verkehr, Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, 2020, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

5.7 Konzept für Ladeinfrastruktur

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

- Bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur mindestens gemäß den europäischen Vorgaben¹¹
- 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 2040¹²; ergänzend möglichst 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)
- 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
- 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

¹¹ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804> (abgerufen am 6. März 2024)

¹² <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/ladeinfrastruktur>

5.8 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 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 sowie Maßnahmen der Klimafolgenanpassung
- Begleitende Kommunikationsstrategie und Nutzung geeigneter Beteiligungsformate

Hinweis: Die Nutzung der Angebote der Servicestelle 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.

Ergänzend oder alternativ kann ein Ortsmittenkonzept die Planung und Durchführung von Dialogprozessen zur Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten umfassen. Die Förderung von Dialogprozessen Ortsmitten kann auch unabhängig von einem Fachkonzept, das die Flächenumverteilung zur Verwirklichung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten betrifft, alleiniger Fördertatbestand sein. Voraussetzung ist in diesem Fall, dass das Fachkonzept 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 bzw. den betreffenden Ortsmitten verankert sein.

5.9 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
- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen (insbesondere Ausweisung eines Hauptroutennetzes, Berücksichtigung von Schulwegen und Ortsmitten)
- Identifikation von Potentialen für Flächenumverteilungen sofern Gehwegbreiten bei Hauptfußwegen, Schulwegen und Ortsmitten nicht den geltenden Regelwerken entsprechen
- 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 (Gewährleistung der Hindernisfreiheit)

Ein qualifiziertes Fußverkehrskonzept sollte darüber hinaus folgenden Punkte enthalten:

- Ermittlung der Gehwegbreiten im Bereich von allen Schulwegen im Rahmen der Status-Quo-Analyse
- Betrachtung der Wartezeiten von Zufußgehenden an LSA und Ableitung geeigneter Maßnahmen bei Identifikation von Defiziten aus Sicht des Fußverkehrs
- 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

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

5.10 Fußgängerquerungskonzept

Ein qualifiziertes Fußgängerquerungskonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (insb. Identifizierung von 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 einer Verkehrsschau

Wenn sich aus der Prüfung die Notwendigkeit anderer Querungshilfen abseits von Fußgängerüberwegen ergibt, können diese innerhalb des Konzepts weiter untersucht und in die Maßnahmenliste bzw. das Maßnahmenkataster aufgenommen werden.

5.11 Schulwegplan

Ein qualifizierter Schulwegplan muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Startphase
- Bestandsaufnahme und Analysen
- Erfassung der real genutzten Schulwege der Schülerinnen und Schüler
- Digitalisierung der Schulwege (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, Kommune, Polizei und Eltern beziehungsweise Schülerinnen und Schülern

Als Grundlage sollten bei der Erstellung des qualifizierten Schulwegplans der „Schulwegplaner-BW“¹³ oder der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)¹⁴ hinzugezogen werden.

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

Die Prüfung der Schulstandorte auf Umsetzbarkeit von Schulstraßen sowie die Erarbeitung von Umsetzungskonzepten ist sowohl als alleiniger Gegenstand der Förderung sowie als Teil der Schulwegeplanung förderfähig.

¹³ <https://schulwegplaner-bw.de/index.html>

¹⁴ Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden, 2019, <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf?blob=publicationFile&v=7> (abgerufen am 6. März 2024)

5.12 Radverkehrskonzept

Ein qualifiziertes kommunales Radverkehrskonzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Integrierte 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
- 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
- Erfassung und Planung 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

Als Grundlage sollte bei der Erstellung eines qualifizierten kommunalen Radverkehrskonzepts die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg¹⁵ berücksichtigt werden.

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

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.

5.13 Bicycle Policy Audit (BYPAD)

In einem Bicycle Policy Audit (BYPAD)¹⁶ müssen die Radverkehrsmaßnahmen anhand der vorgegebenen neun Module untersucht werden:

- 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.

¹⁵ 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)

¹⁶ <https://www.bypad.org/> (abgerufen am 6. März 2024)

5.14 Bike+Ride-Konzept

Ein qualifiziertes Bike+Ride-Konzept muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- Bestandsaufnahme und digitale Erfassung der Ist-Situation (Start-Standard)
- Erstellung von Bedarfsabschätzungen zur Ermittlung des regelmäßig zu erwartenden Bedarfs, orientiert am Bedarfsermittlungsverfahren des „Leitfaden Bike+Ride“ des Landes¹⁷
- Ausrichtung der Zahl und Beschaffenheit der B+R-Anlagen an den Bedarfsabschätzungen (Zielstandard)
- Umsetzung der Qualitätsstandards von B+R-Anlagen gemäß des „Leitfaden Bike+Ride“ des Landes¹⁸
- Darstellung der Erreichung des Zielstandards in einer Maßnahmenliste mit Terminierung der einzelnen Maßnahmen

5.15 Konzept für multimodale Knoten (Mobilitätsstationen, künftig Mobilstationen)

Ein qualifiziertes Fachkonzept für multimodale Knoten 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

¹⁷ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad, 2019, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/Rad_Bike-Ride_Leitfaden_191115.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

¹⁸ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad, 2019, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/Rad_Bike-Ride_Leitfaden_191115.pdf (abgerufen am 6. März 2024)

- 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

6 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung und wird als Zuschuss gewährt. Als Finanzierungsart wird eine Festbetragsfinanzierung 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 bis einschließlich 31. Dezember 2025 für das Parkraumkonzept und den Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz eine Festbetragsfinanzierung in Höhe von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Maßgeblich ist das Datum des Antragseingangs bei der Bewilligungsstelle.

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 bis einschließlich 31. Dezember 2025 eine Festbetragsfinanzierung in Höhe von 65 Prozent und ab 1. Januar 2026 von 40 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Maßgeblich ist das Datum des Antragseingangs bei der Bewilligungsstelle.

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.

Ausgabearten bzw. 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.

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. Tagessätze von bis zu 800 Euro (brutto) sind dabei förderfähig. Höhere Tagessätze sind vom Antragsteller zu begründen und müssen im Einzelfall betrachtet werden.

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.

7 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 oder die Zuwendungsempfängerin 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 oder die Zuwendungsempfängerin mindestens 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten selbst trägt.

8 Verfahren

8.1 Antragstellung

Die Anträge sind bis zum 31. Dezember 2027 bei dem örtlich zuständigen Regierungspräsidium einzureichen. Eine unterjährige Antragstellung ist möglich.

8.2 Antragsweg

Die Anträge sind in schriftlicher Ausfertigung beim örtlich zuständigen Regierungspräsidium einzureichen.

8.3 Antragsunterlagen

Der Zuwendungsantrag umfasst das standardisierte Antragsformular einschließlich der erforderlichen Nachweise.

8.4 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 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.

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

8.5 Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme beträgt drei Jahre (36 Monate) und wird im Förderbescheid konkret festgelegt. D. h. der Abschluss der Planungs- bzw. 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.

8.6 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 angefordert werden.

8.7 Verwendungsnachweisverfahren

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 nachzuweisen.

Im Übrigen wird auf Ziffer 7 der ANBest-K hingewiesen.

8.8 Erfolgskontrolle

Der Antragsteller wertet mit dem Verwendungsnachweis umfänglich den Erfolg des Vorhabens aus.

Zur Erfolgskontrolle sind mit dem Verwendungsnachweis die folgenden Unterlagen vorzulegen:

- Fertigstellung des jeweiligen qualifizierten Fachkonzepts
- Zahlenmäßiger Nachweis mit Übersichtstabelle der verausgabten Mittel
- Zusicherung des Fördernehmers, dass das qualifizierte Fachkonzept entsprechend Kapitel 5 der Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg erstellt wurden
- Beschluss zur Umsetzung des jeweiligen qualifizierten Fachkonzepts im zuständigen Gremium des Fördernehmers

8.9 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 oder die Zuwendungsempfängerin die Mittel nicht entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet bzw. 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.

9 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).

10 Prüfungsrecht des Rechnungshofs

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

11 Inkrafttreten

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