



am 10.11.2021 in Altensteig

Tagesordnungspunkt 4 – zur Vorberatung

Betreff: Regionales Verkehrsmodell

Bezug: 20/2021

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss empfiehlt der Verbandsversammlung, die Geschäftsstelle mit der Ausschreibung eines intermodalen Verkehrsmodells zu beauftragen, welches zur Bewertung von Klimamobilitätsplänen geeignet ist.

Sachdarstellung/Begründung:

Der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss der Region Nordschwarzwald hat in seiner Sitzung am 23.06.2021 dem Beschlussvorschlag zugestimmt, Angebote zur Erstellung eines regionalen Verkehrsmodells einzuholen (vgl. 20/2021) und in der Sitzung am 10.11.2021 über das weitere Vorgehen zu beraten.

Das regionale Verkehrsmodell soll insbesondere zur Bewertung von Klimamobilitätsplänen nach § 7f Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG) geeignet sein und die Hürden zur Aufstellung von Klimamobilitätsplänen auf kommunaler oder interkommunaler Ebene entscheidend herabsetzen.

Inzwischen hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die Anforderungen veröffentlicht, welche intermodale Verkehrsmodelle zu diesem Zweck erfüllen müssen. In diesem Zuge wurden auch Art und Umfang der Förderung final bekanntgegeben (Anlage 1 S. 2f und 13f). *Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung* werden darin – neben vielen weiteren Fachkonzepten – als förderfähige Vorhaben im Umfang von maximal 200.000 EUR bzw. mit einer Förderquote von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten aufgenommen.

Im Zuge der Markterkundung konnte die Geschäftsstelle in Erfahrung bringen, dass ein entsprechendes Verkehrsmodell, welches die in Anlage 1 (S. 13f) genannten Kriterien erfüllt, ab ca. 250.000 EUR erstellt werden kann. Die Gesamtkosten belaufen sich unter Berücksichtigung zusätzlicher Leistungen (Verkehrsdatenerhebung, -beschaffung und -aufbereitung, Softwarelizenzen etc.) voraussichtlich auf ca. 600.000 EUR.

Es wird bei einer Beauftragung im ersten Quartal 2022 davon ausgegangen, dass in 2022 nur 2/3 der Kosten anfallen. Die Kosten sollen über Fördermittel des Landes (200.000 €, davon 2/3 in 2022: 133.333 €), eine Kofinanzierung der Kreise, Verkehrsverbünde und Kommunen (100.000 €, davon 2/3 in 2022: 66.666 €) und Eigenmittel des Regionalverbandes (300.000 €, davon 2/3 in 2022: 200.000 €) gedeckt werden. Ein zusätzlicher Betrag in Höhe von 20.000 € wird für Vergabe und Ausschreibung veranschlagt, der komplett in 2022 anzusetzen ist (analog kommunales Starkregenrisikomanagement).

Zuzüglich würden Kosten für das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren anfallen; diese werden auf 20.000 EUR geschätzt.

Die Kosten würden sich auf die Jahre 2022 und 2023 verteilen, davon 420.000 EUR im Haushaltsjahr 2022 und 200.000 EUR im Haushaltsjahr 2023. Es wird davon ausgegangen, dass das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg das regionale Verkehrsmodell insgesamt mit 200.000 EUR unterstützt (2/3 in 2022 und 1/3 in 2023). Bei den bei der Region verbleibenden Kosten wird von einer Kostenteilung ausgegangen: 2/3 durch Eigenmittel des Regionalverbandes sowie 1/3 durch Beiträge der Verkehrsverbünde (Interesse bereits signalisiert), welche wiederum ggf. durch Mittel von Kommunen und Kreisen ergänzt werden könnten (in Summe 100.000 EUR, davon 2/3 in 2022 und 1/3 in 2023).

Die entsprechenden Mittel sind in den Haushalt 2022 (und 2023) einzustellen.

Klaus Mack
Verbandsvorsitzender

Anlage: [Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg](#)



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

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

Ziel und Zweck der Förderung

Die Förderung von nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Baden-Württemberg möchte Wegbereiter einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft werden. Um eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 40 % zu erreichen, hat sich das Land bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt: Verdopplung des öffentlichen Verkehrs; jedes dritte Auto fährt klimaneutral; ein Drittel weniger KFZ-Verkehr in den Städten; jede dritte Tonne fährt klimaneutral; jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit Rad, Tretroller oder zu Fuß zurückgelegt. Für die Erreichung dieser Ziele braucht es eine kommunale Verkehrswende. Das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bietet dazu Fördermöglichkeiten für kommunale Verkehrsinfrastruktur.

Die vorliegende Förderung soll den Kommunen in Baden-Württemberg Instrumente an die Hand geben, um die zahlreichen Fördermöglichkeiten des LGVFG besser nutzen zu können. Qualifizierte Fachkonzepte steigern die Effizienz des Mitteleinsatzes und verbessern die Wirkung und die Qualität von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Verkehrsministeriums. Dies geschieht durch eine Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr, die stärkere Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität, die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik. Das Land hat daher ein Interesse daran, dass auf kommunaler Ebene möglichst flächendeckend entsprechende qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung vorliegen.

Die Erstellung von Konzeptionen stellt für viele Kommunen insbesondere im ländlichen Raum eine erhebliche Hemmschwelle dar, da hier, wegen der weniger leistungsstarken Verkehrsverwaltungen, die notwendigen personellen und finanziellen Kapazitäten nicht

vorhanden sind. Das Fehlen von Konzeptionen ist deshalb insbesondere im ländlichen Raum ein Hindernis für einen erfolgreichen Mittelabfluss im LGVFG.

Durch die vorliegende Förderung unterstützt das Land Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, z. B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr.

Förderabwicklung

Die Anträge können bei den jeweiligen Regierungspräsidien eingereicht werden, welche die Förderung abwickeln und als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsstelle fungieren.

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

Bei der Förderung von Konzeptionen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sind folgende Maßgaben zu beachten.

Rechtsgrundlagen, Art und Umfang der Förderung

- Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Grundsätze sowie der in der Anlage aufgeführten Standards zur Förderung von Konzeptionen, den §§ 23 und 44 LHO und den VV hierzu sowie den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG, gewährt.
- Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt und nur wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.
- Die Förderquote beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten (als zuwendungsfähig können Kosten anerkannt werden, die zu den im Antragsformular

aufgezeigten Arbeitspaketen gehören Dazu gehören insbesondere Potentialanalyse/Definition Zielvorgaben; Planungs- und Konzeptionsarbeit; Maßnahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung; Evaluation der geplanten Maßnahmen.)

- Eine Doppelförderung hat der Zuwendungsempfänger auszuschließen. Eine ergänzende Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Zuwendungsgeber (Aufstockung der Regelförderung) für dasselbe Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ist nach Prüfung durch den Fördergeber und im Rahmen des geltenden Rechts zulässig. Es muss gewährleistet sein, dass der Zuwendungsempfänger mindestens 10 v.H. der Gesamtkosten selbst trägt. Die Ausreichung der Mittel erfolgt als Festbetragsfinanzierung mittels Zuwendungsbescheid. Es handelt sich um eine Projektförderung, die im Wege eines Zuschusses gewährt wird.
- Eine Förderung erfolgt nur, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 10.000 Euro betragen (Bagatellgrenze). Die Förderung ist auf maximal 200.000 Euro je Vorhaben begrenzt.
- Die Prüfung und Bewilligung der Förderung erfolgt in Reihenfolge des Eingangs der förderfähigen Anträge, bis alle Mittel ausgeschüttet sind.
- Es gilt das Prüfungsrecht des Rechnungshofs gemäß § 91 LHO.

Zuwendungsempfänger

Zuwendungen werden gewährt an Stadt- und Landkreise, Städte sowie Gemeinden in Baden-Württemberg. Ebenfalls antragsberechtigt sind Zusammenschlüsse von Kommunen. Für die Förderung von Bike+Ride-Konzepten sind auch Verkehrsverbünde antragsberechtigt (Voraussetzung für länderübergreifende Verkehrsverbünde: Bis zu einem Zuschuss von 50.000 Euro für das komplette Verbundgebiet. Darüber hinaus gehende Beträge werden für den baden-württembergischen Anteil an der Fläche des Verkehrsverbundes übernommen.)

Gegenstand der Förderung

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

- Klimamobilitätsplan
 - Radverkehrskonzeption
 - Fußverkehrskonzeption
 - Konzeption Multimodale Knoten
 - Konzeption Ladeinfrastruktur
 - Konzeption zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
 - Bicycle Policy Audit (BYPAD)
 - Modal-Split-Erhebung
 - Schulwegpläne (vorzugsweise auf Landkreisebene)
 - Fußgängerquerungs-Konzept
 - Bike+Ride-Konzept
 - Parkraumkonzepte
 - Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung
- Die geförderten Konzeptionen müssen die in den „Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“ genannten Anforderungen erfüllen.
 - Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zur Erstellung der jeweiligen Konzeption ist erforderlich. Die hierfür anfallenden Kosten, beispielsweise für die Erarbeitung verschiedener Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung und die konzeptionelle Aufbereitung der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des geförderten Projektes sind förderfähig.
 - Sollen mehrere zuwendungsfähige Konzeptionen erstellt werden, muss für jede Konzeption ein eigener Antrag eingereicht werden. Kombinationen von verschiedenen Konzeptionen sind zulässig.
 - Die Förderung von Konzeptionen für Teilorte ist mit Begründung zulässig.
 - Eine Förderung der Qualifizierung bestehender Konzepte nach den vorliegenden Standards ist grundsätzlich möglich.

- Die Beauftragung von Akteuren der öffentlichen Hand zur Erstellung von Konzepten ist ebenso möglich wie die Beauftragung von privatwirtschaftlichen Unternehmen zur Erstellung von Konzepten.

Laufzeiten und Fristen der Förderung

- Gefördert werden Vorhaben, für die, ab Veröffentlichung der vorliegenden Förderung, im Jahr 2021 oder im Jahr 2022 eine Antragsstellung beim zuständigen Regierungspräsidium erfolgt.
- Nach Bewilligung des Förderantrags muss eine Auftragsvergabe für die Planungsleistungen spätestens nach sechs Monaten erfolgen. Der Abschluss der Planungsleistungen muss spätestens drei Jahre nach Zugang des Bewilligungsbescheides erfolgen.

Erfolgskontrolle

Zur Erfolgskontrolle werden die untenstehenden Kriterien herangezogen:

- Fertigstellung der jeweiligen Konzeption
- Zusicherung des Fördernehmers, dass die Konzeptionen entsprechend der *Standards zur Förderung von Konzeptionen* erstellt wurden
- Beschluss zur Erstellung der jeweiligen Konzeption im zuständigen Gremium des Fördernehmers

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) sowie die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sind Bestandteil dieser Fördergrundsätze.

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

Um Investitionen in nachhaltige Mobilität zielgerichtet und effizient einzusetzen und die Wirkung von Maßnahmen entsprechend der Ziele des Verkehrsministeriums zu verbessern, erfüllen qualifizierte Fachkonzepte hohe Anforderungen und Qualitätsansprüche. Für die Erstellung von Konzeptionen werden zur Bewertung der Zuwendungsfähigkeit daher **folgende Standards** vorgegeben, die bei einer Förderung durch das Land Baden-Württemberg zu beachten sind:

- Eine strategische Ausrichtung der gesamten Verkehrsplanung ist erforderlich. Dies schließt Ziele, Maßnahmen, Zeitplanung, Budgets und Priorisierungen ein.
- Übersichtspläne in geeignetem Maßstab sind den Konzeptionen beizufügen.
- Formate zur Bürgerbeteiligung sind vorzulegen. Die Ausgestaltung der Formate wird dem Antragssteller überlassen.
- Die Umsetzung der Konzeptionen ist auf geeignete Weise zu evaluieren. Dabei sind die spezifischen Bedarfe und Anforderungen der einzelnen Konzeptionen sowie der jeweiligen Gebietskulisse zu berücksichtigen. Die zu fördernden Konzeptionen müssen schon bei der Antragsstellung ein Arbeitspaket zum Evaluationskonzept umfassen.

Ein qualifizierter Klimamobilitätsplan enthält mindestens die folgenden Punkte:

- Nachweis, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2010 oder einem der Folgejahre (bis zum Jahr der Erstellung des Klimamobilitätsplans) erreicht wird
- Die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV sind analog den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes (Standardisierte Bewertung, BWVP) unter Verwendung eines Verkehrsmodells zu ermitteln.
- Um den Beitrag der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer und die Preise der Nutzung fossiler Brennstoffe abzubilden, können Antragsteller hier eine förderliche Entwicklung annehmen. Maximal darf dabei ein CO₂-Preis von bis zu 450 Euro pro Tonne für das Jahr 2030 in die Betriebskosten eingerechnet

werden. Die durchschnittliche CO₂-Flottenemission im Jahr 2030 darf maximal bis auf folgende Werte abgesenkt werden:

- 134 g CO₂/km für Pkw
- 327 g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge
- 629 g CO₂/km für schwere Nutzfahrzeuge
- Weitere klimaschutzbezogene Annahmen sind nachvollziehbar zu dokumentieren.

Ein qualifizierter Klimamobilitätsplan **sollte darüber hinaus** die folgenden Punkte enthalten:

- die Beachtung der „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013), der „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ der Europäischen Union (2019) sowie des „Hinweisblatt(s) für strategische Förderschwerpunkte“ im Rahmen der Kommunalrichtlinie des BMU (2020)
- die Erarbeitung der Pläne in zwei eng miteinander verzahnten Ebenen
 - eine strategisch-konzeptionelle Ebene mit klar formulierten Leitbildern, Zielen, Analysen, Methoden, Szenarien, Strategien
 - eine umsetzungsorientierte Maßnahmenebene (ganzheitliche Handlungs- und Maßnahmenkonzepte mit harten [infrastrukturellen] und weichen Maßnahmen)
- die Formulierung konkreter, wirksamer Maßnahmen mit Handlungsschritten, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, Angabe zur Energie- und Treibhausgaseinsparung bzw. push-pull-Kombinationen
- die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Inhalte der Klimamobilitätspläne und zum Erreichen eines breiten Konsenses für die Umsetzung der Maßnahmen
- die Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände, Politik und Öffentlichkeit
- den Zusammenschluss von Kommunen bzw. die Kooperation benachbarter Kommunen (u. a. zur Analyse von Quell- und Zielverkehr und Erarbeitung entsprechender Maßnahmen)
- die kontinuierliche Erfassung verkehrsplanerisch relevanter Daten
- die Evaluation der Wirkung von Maßnahmen (Erfolgskontrollen), regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung durch die Maßnahmen, Abgleich mit der Energie- und Treibhausgasbilanz und gegebenenfalls Mechanismen zur Nachjustierung

- eine Priorisierung der Maßnahmen (hohe Priorität für besonders klimafreundliche Maßnahmen)

Eine qualifizierte kommunale Radverkehrskonzeption enthält mindestens die folgenden Punkte (siehe: RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2016):

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen. Für regionale Konzepte ist die Einbeziehung der Ortsdurchfahrten Voraussetzung
- baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential
- Grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Eine qualifizierte Fußverkehrskonzeption enthält mindestens die folgenden Punkte:

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen
- baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht

- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie 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 Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie dem Radverkehr und Sharing-Angeboten
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das zu Fuß gehen
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Konzeptionen zu Multimodalen Knoten enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Identifikation von möglichen Mobilitätsstationen im Kreis- oder Stadtgebiet
- Darstellung der vorhandenen Mobilitätsangebote an den Stationen
- Multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, insb. unter Beachtung von überörtlicher Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Potenzialanalyse (Nutzerpotenziale) / Bedarfsabschätzungen
- Bedarfsgerechte Dimensionierung der Stationen mit Angaben zu Standards und Ausstattungsmerkmalen (zusätzliche Ausstattung z. B. Service, Komfort, Aufenthaltsqualität)
- Strategie zu Betrieb und Wartung der Mobilitätsstationen mit Angaben zu Betreibermodellen und Betriebskosten
- Begleitende Kommunikationsstrategie

Konzeptionen zu Ladeinfrastruktur enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit Ladeinfrastruktur
- Darstellung der vorhandenen Ladeinfrastruktur sowie Möglichkeiten für deren Verknüpfung und Ausbau (kommunale, gewerbliche und private Ladeinfrastruktur im öffentlichen, halböffentlichen und nichtöffentlichen Raum), Planung, Bedarfsermittlung,

Konzeption und Standortplanung (z. B. Standortkriterien, Ladetechnik, Interoperabilität)

- Berücksichtigung von Aktivitäten weiterer Akteure (Bund, Land, Kommune)
- Einbeziehung von Ladeinfrastruktur in die Stadtplanung (Quartiersgaragen, Bebauungspläne, Stellplatzsatzungen)
- Berücksichtigung von Sektorenkopplung, Smart-Grid-Lösungen, intelligente Ladelösungen
- Strategie für Betrieb und Wartung und Nachrüstung der Ladeinfrastruktur
- Kommunikationsstrategie zum Ladeinfrastrukturkonzept

Konzeptionen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme zur Flächenverteilung (Verkehrsfläche und begrünte Fläche)
- Bestandsaufnahme zur Nutzung der Verkehrsfläche inkl. ruhender Verkehr
- Formulierung eines Zielstandards für die Flächenverteilung (Verkehrsfläche und begrünte Fläche)
- Erarbeitung von Maßnahmen für die Erreichung des Zielstandards inkl. Flächenumverteilung zugunsten umweltfreundlicher Mobilität
- Strategie für Wartung und Instandhaltung
- Begleitende Kommunikationsstrategie vor, während und nach Umsetzung der Maßnahmen und ggf. Nutzung geeigneter Beteiligungsformate
- bei Nutzung temporärer Maßnahmen: Strategie zur Verstetigung

Bicycle Policy Audit (BYPAD)

Untersuchung der Radverkehrsmaßnahmen anhand des BYPAD-Verfahrens (www.bypad.org) in den vorgegebenen neun Modulen:

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

- Ergänzende Maßnahmen

Modal-Split-Erhebungen enthalten mindestens die folgenden Standards:

- Stichprobengröße von ca. 1 % der Wohnbevölkerung/Grundgesamtheit bzw. mindestens 1.000 Personen (Nettostichprobe)
- Befragung angelehnt an den Fragebogen von Mobilität in Deutschland (MiD)
- Darstellung der Verkehrsleistung in den Einheiten Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer
- Darstellung der Gesamtheit der Wege (Hinweis: Werden für den Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt, zählt das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel.)

Schulwegpläne enthalten mindestens die folgenden Punkte (siehe auch <https://schulwegplaner-bw.de/Planungsablauf>):

- Vorbereitung
- Befragung zum Mobilitätsverhalten (optional)
- Hausaufgabe (optional)
- Digitale Erfassung der Schulwege (z. B. mit dem Schulwegplaner-BW)
- Auswertung
- Erfassung empfohlener Rad- und Fußwege
- Erarbeitung eines Maßnahmenplans für die Behebung von Problemstellen, Hinweis auf Gefahrenstellen und die Optimierung der genutzten Wege
- Bei Bedarf können Landkreise eine Koordinierungsrolle übernehmen

Fußgängerquerungskonzepte enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (insb. Identifizierung von Gefahrenstellen und Optimierungspotentialen)
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Konzeptumsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Wenn sich aus der Prüfung die Notwendigkeit anderer Querungshilfen abseits von Fußgängerüberwegen ergibt, können diese innerhalb des Konzepts weiter untersucht und in die Maßnahmenliste / in das Maßnahmenkataster aufgenommen werden.

Bike+Ride-Konzepte enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation (Start-Standard)
- Erstellung von Bedarfsabschätzungen zur Ermittlung des regelmäßig zu erwartenden Bedarfs, orientiert am Bedarfsermittlungsverfahren des Bike+Ride-Leitfadens des Landes. Ausrichtung der Zahl und Beschaffenheit der B+R-Anlagen an den Bedarfsabschätzungen (Zielstandard)
- Berücksichtigung der digitalen Zugänglichkeit von verschließbaren B + R-Anlage und das dafür notwendige digitale Hintergrundsystem
- Darstellung der Erreichung des Zielstandards in einer Maßnahmenliste mit Terminierung der einzelnen Maßnahmen
- Die Anwendung der Qualitätsstandards von B+R-Anlagen gemäß des Leitfadens *Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad* (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019) müssen zwingend beachtet werden.

Konzeptionen zum Parkraummanagement enthalten mindestens die folgenden Punkte:

- politische Legitimation durch einen Beschluss oder Schreiben der Verwaltungsspitze
- Informationsbeschaffung & Potenzialanalyse (Bestandsaufnahme & Bedarfsanalyse)
- Entwicklung von Zielen für ein klimafreundliches Parkraummanagementkonzept, wie z.B. Stärkung des Umweltverbundes
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes mit Aussagen zu konkreten Maßnahmen, Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkatastern zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung des Zusammenspiels der Push- und Pull-Maßnahmen sowie von Verlagerungseffekten und Darstellung der Zielerreichung, mit Maßnahmen zu z. B.:
 - Flächenumverteilung: Verringerung der Flächen für KfZ-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
 - Feste Quoten für die Ausweisung von reservierten CarSharing-Stellplätzen

- Angebote für alternative Antriebsformen wie die Integration von E-Ladesäulen oder die Ausweisung spezieller Stellflächen
 - Gewährleistung der notwendigen Restgehwegbreiten bei restriktiver Zulassung des Gehwegparkens orientiert an den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) und den Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Ahndung und Kontrolle von Parkverstößen
- Priorisierung der Maßnahmen nach den festgesetzten Zielen und weiteren fachlichen Kriterien
 - Kostenschätzung
 - Erstellung eines Umsetzungsplans mit Darlegung der geplanten Ressourcen (Finanzmittel, Personalressourcen und Zuständigkeiten) sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
 - Beachtung und Einbeziehung der im Hinweispapier „Ruhender Verkehr“ (2020) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg dargestellten Handlungsmöglichkeiten für die eigenen Planungen ebenso wie des Ergebnispapiers 2020/2021 der AG A „Parkraummanagement: Datenverfügbarkeit und Flächennutzung für zukünftige Mobilität“ im Themenfeld V Verkehrslösungen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg.
 - Bei Aufbereitung der Echtzeitdaten zur Belegung Verfügbarmachung über Mobi-Data BW, Nutzung der dort definierten Standards (siehe www.mobidata-bw.de).
 - Beachtung der „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ der Europäischen Union (2019).
- Entwicklung und Umsetzung einer der individuellen kommunikativen Strategie und planungsbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit sowie Steuerung der Politik und Koordinierung

Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

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

- Verwendung aktueller Daten im Verkehrsmodell (Basisdaten, Zählraten Autoverkehr, ÖV, Rad – und Fußverkehr, aktuelle Verkehrserhebung aus MiD, umgesetzte und feststehende Projekte der Verkehrsinfrastruktur, aktueller Stand der Verkehrssteuerung, aktueller Stand Arbeitsplätze, Bildungsstandorte, points of interest)
- Die Radverkehrsinfrastruktur muss differenziert unter Berücksichtigung von Komfortmerkmalen abgebildet werden, sodass die Umlegung des Radverkehrs anhand dieser differenzierten Betrachtung der Radverkehrsinfrastruktur erfolgen kann.
- Das Verkehrsmodell muss in der Lage sein, Preissteigerungen im Autoverkehr, z.B. durch Erhöhung Parkgebühren, Mobilitätspass, etc. mittels Preissensitivitäten abzubilden.
- Bei der Abbildung des ÖV sind auch Kapazitätsengpässe zu berücksichtigen, so dass die Angebotsausweitung ÖPNV nicht nur als Abbau von Widerständen (Fahrzeit, etc.) modelliert wird.
- Das Verkehrsmodell eignet sich, die Wirkung von Widerständen und Benutzervorteilen im Autoverkehr (z.B. sukzessive Parkraumreduzierung, Parkraum, Spuren bis hin zu ganzen Zonen exklusiv für klimaneutrale Antriebe) abzubilden.
- Bei der Flottenzusammensetzung muss eine Unterscheidung nach fossilen und klimafreundlichen Antrieben möglich sein.
- Bezüglich der Modalwahl muss eine dynamische Kalibrierung hergestellt werden. Es ist nicht ausreichend, die Modalwahl nur statisch für ein oder mehrere Basisjahre zu verankern, sondern das Modell muss so kalibriert sein, dass empirisch zu beobachtende Verschiebungen beim Modal Split auch im Modell unter realistischen Annahmen möglich sind.
- Das Verkehrsmodell eignet sich die Wechselwirkungen zwischen Rahmenbedingungen und Mobilitätsverhalten darzustellen (z.B. veränderte Nachfrage nach Stellplätzen, verstärkte Nachfrage nach ÖV)