Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz
Grundsätze zur Förderung von Personalkosten in Baden-Württemberg

Stand: Dezember 2024

Ziel und Zweck der Förderung

Baden-Württemberg hat sich umfassende Ziele im Bereich Klimaschutz im Verkehr gesetzt. Im Vergleich zum Jahr 1990 sollen die Emissionen im Land bis zum Jahr 2030 um 65 Prozent reduziert werden. Für das Jahr 2040 hat sich Baden-Württemberg das Ziel der Klimaneutralität gesetzt. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg arbeitet deshalb darauf hin, bis 2030 eine Verkehrswende zu erreichen. Der öffentliche Verkehr soll verdoppelt werden, jedes zweite Auto soll klimaneutral angetrieben werden, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr soll in Stadt und Land unterwegs sein, jeder zweite Weg soll selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und jede zweite Tonne soll klimaneutral transportiert werden. Um diese ambitionierten Ziele für den Klimaschutz im Verkehrssektor in die Tat umzusetzen, benötigt es die vereinten Kräfte von Land und Kommunen.
An diesem Prozess sind alle Verwaltungsebenen entscheidend beteiligt. Insbesondere die Stadt- und Landkreise sind maßgebliche Akteure in diesem Prozess. Sie können die Gemeinden und weitere kommunale Akteure einbinden. Nur mit aktiven Kommunen und Regionen wird die kommunale Verkehrswende gelingen. Das Land unterstützt daher insbesondere Stadt- und Landkreise, aber auch weitere kommunale Akteure beim dafür notwendigen Strukturaufbau in der Verwaltung.

Im Rahmen der vorliegenden Grundsätze gewährt das Land zweckgebundene Förderungen, um kurzfristig personelle Kapazitäten auszubauen.

Die Förderung von Fachkräften für Mobilität und Klimaschutz besteht aus den folgenden vier Bereichen, bei denen verschiedene Schwerpunkte gesetzt werden können.

1. Fußverkehr, Vernetzte Mobilität

Fußverkehr/ Ortsmitten/Schulwege

Die Förderung des **Fußverkehrs** gewinnt in den Kommunen immer mehr an Bedeutung. Eine zentrale Voraussetzung, damit die Menschen mehr Wege zu Fuß zurücklegen, ist die Schaffung durchgängiger kommunaler Fußverkehrsnetze. Ein besonderer Fokus können hier insbesondere sichere Schulwege sowie Ortsmitten darstellen. Lebendige und verkehrsberuhigte **Ortsmitten** fördern durch den Umbau von Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten die Ausübung aktiver Mobilität und erhöhen die Lebensqualität der Menschen. Gemäß Schulwegerlass sind für alle Schulen **Schulwegepläne** zu erstellen. Bisher wurden landesweit erst für einen Teil der Schulen qualifizierte Schulwegpläne erstellt. Die Sicherung der empfohlenen Schulwegrouten sowie die Aktualisierung der Schulwegpläne kann kreisweit koordiniert besonders wirkungsvoll erfolgen. Bei den oben genannten Aufgaben kommt **Beteiligungsformaten** und Diskussionsprozessen vor Ort eine zentrale Bedeutung zu.

- Aufgaben im Bereich der Fußverkehrsförderung insbesondere bei der Schaffung fachlicher und konzeptioneller Grundlagen für eine sichere und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur (inklusive Barrierefreiheit und sicheren Straßenquerungsmöglichkeiten).
- Aktivtäten zur Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten.
- Die flächendeckende Erstellung von qualifizierten Geh- und Radschulwegplänen sowie die Umsetzung der Maßnahmen zur Aufwertung und Sicherung der Schulwege für die aktive Mobilität einschließlich der Schaffung von Schulstraßen.
- Kommunikations- und Beteiligungsaktivitäten im Zusammenhang mit den oben benannten Aufgabenfeldern.

- Weitere Bestandteile des Aufgabenbereichs sind Bündelung und Qualitätssicherung von Förderanträgen im Bereich Fußverkehr, Ortsmittenumbau, aktive Schulwege und Kommunikation/Beteiligung.
- Die Förderstelle kann einen oder mehrere der oben genannten drei Bereiche bearbeiten. Dies ist bei der Antragstellung anzugeben.

Aktivitäten im Bereich der Schulwegeplanung sind nur auf Landkreisebene förderfähig.

Mobilitätsstationen und Car-Sharing

Intermodalität und Multimodalität sind entscheidende Faktoren für nachhaltige Mobilität in der Fläche. Voraussetzung für inter- und multimodale Verkehre sind attraktive und leistungsfähige Übergangspunkte und einfach zu beziehende Informationen über die verschiedenen Mobilitätsalternativen. Als Alternative zum privaten Autobesitz besitzt Car-Sharing ein hohes Umweltentlastungspotential. Um dies flächendeckend zur Geltung kommen zu lassen, sind 1.000 Mobilitätsstationen und 50.000 Car-Sharing-Fahrzeuge in Baden-Württemberg erforderlich. Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Kommunen mit Sachmitteln dabei, intermodale Knoten zu schaffen und bestehende und neue Car-Sharing-Angebote zu fördern.

Die konzeptionelle und fachliche Verknüpfung muss durch Verantwortliche für Mobilitätsstationen erfolgen, die eine Verbindung zwischen allen Akteuren herstellen, vorhandene Mobilitätsangebote bündeln, den Ausbau von Benutzervorteilen für Car-Sharing vorantreiben, Synergien erkennen und nach innen und nach außen kommunizieren.

Für diese Funktion sind neben den antragsberechtigten Kommunen auch Beratungsagenturen in privater Rechtsform sowie kommunale Unternehmen und Einheiten wie bspw. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und kreisangehörige Gemeinden antragsberechtigt. Es ist ein abgestimmtes Vorgehen mit den antragsberechtigten Kommunen erforderlich.

Gefördert wird die Einstellung von zusätzlichem Personal für Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsstationen und Kommunikation über die genannten Elemente auf der Gemarkung der antragsberechtigten Kommunen.

2. Parken, Datenmanagement

Ruhender Verkehr: Parkraumkonzeption

Die Klimaschutzziele im Verkehr erfordern eine Flächenumnutzung zugunsten klimafreundlicher Mobilität und lebenswerter Städte mit Aufenthaltsqualität. Der ruhende Verkehr kann einen Beitrag zur Erreichung der kommunalen Klimaschutz- und Mobilitätsziele beisteuern. Dazu können Kommunen im Rahmen von Parkraumkonzeptionen u.a. Umnutzungen beschließen, Stellflächen reduzieren und in private Flächen verlagern. Öffentliche Flächen sollten angemessen bewirtschaftet und bepreist werden. Zudem soll der ruhende Verkehr sicherer werden, um das Ziel der Vision Zero zu unterstützen. Dies kann nur durch eine konsequente Verfolgung und Ahndung von Parkverstößen erreicht werden. Dazu ist eine hohe Kontrolldichte unter Ausschöpfung der vorhandenen Sanktionsmaßnahmen und die Einhaltung des Erlasses zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr des Landes vom 11. Mai 2020 erforderlich. Für diese Funktion sind Stadt- und Landkreise sowie Städte und Verwaltungsgemeinschaften, die über eine untere oder örtliche Verkehrsbehörde verfügen, antragsberechtigt

- Inhalt der Stelle ist es, die Entwicklung und Schaffung von klimafreundlichen Parkraumkonzepten sowie die Verbesserung von Parkraumüberwachungsmaßnahmen zu koordinieren.
- Bestandsaufnahme und Analyse der Parknachfrage.
- Entwicklung geeigneter Parkraumkonzepte mit konkreten Zielen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Erleichterung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Beachtung der Richtlinien sowie der Veröffentlichungen des Landes zur Thematik und der Förderungsmöglichkeiten (bspw. zu E-Quartiershubs).
- Betreuung der Umsetzung der Parkraumkonzepte und Monitoring.
- Bereitstellen von Informationen zu den entwickelten Konzepten für andere interessierte Kommunen (Ansprechpartner- und Multiplikatorenfunktion).
- Effektive und zielgerichtete Gestaltung der Überwachung von Parkverstößen innerhalb der Kommune

- Identifikation von „Falschparker-Hotspots“ und deren Ursachen.
- Entwicklung eines geeigneten Konzepts mit Zielen und Maßnahmen zur effektiven Überwachung des ruhenden Verkehrs unter Beteiligung aller innerhalb der Kommune relevanten Akteure.
- Hinwirken auf und Betreuung von der Umsetzung des Konzepts und des Monitorings.

Datenmanagement

Die Bereitstellung von Mobilitätsdaten ist eine notwendige Grundlage für die Entwicklung und den Betrieb von Systemen und Diensten zu einer modernen, effizienten und nachhaltigen Mobilität.

Mit der landesweiten Mobilitätsdatenplattform MobiData BW wurde eine Einrichtung geschaffen, die als zentrale Datendrehscheibe für die kosten-, barriere- und diskriminierungsfreie Bereitstellung von Mobilitätsdaten aus Baden-Württemberg weiter ausgebaut wird. Neben Datensätzen zu Fahrplänen, Haltestellen, Sharing-Angeboten und zum Parkraum in Baden-Württemberg werden sukzessive weitere Mobilitätsdaten aller Verkehrsträger über MobiData BW nach dem Open Data Grundsatz aufgenommen und bereitgestellt werden. Im Sinne einer umfassenden Datennutzung für die Öffentlichkeit, Forschung und Wirtschaft werden Daten aus MobiData BW für den Betrieb von Echtzeit-Serviceangeboten genutzt, zum Beispiel Verkehrsinfo BW oder EFA BW.

Im Rahmen von MobiDataBW können Kommunen maßgeblich an der flächendeckenden Datenerschließung und deren Verfügbarkeit, sowie zentralen Bereitstellung mitwirken, indem sie ihre eigenen Daten erschließen und auf die Bereitstellung von Daten von privaten Partnern vor Ort hinwirken.

Gefördert wird deshalb die Einstellung von zusätzlichem Personal für die lokale Datenerschließung und für die Verwendung von erschlossenen Daten in lokalen Diensten oder anderen Anwendungen, etwa zur Information von Verkehrsteilnehmenden, zur Verkehrssteuerung oder zur Verkehrsplanung. Arbeitsgegenstand der geförderten Stellen sollen Standort- und/oder Verfügbarkeitsdaten zum Mobilitätsgeschehen sein, insbesondere in den Bereichen Sharing und Parken, zu aktuell verfügbaren Transportalternativen im Kontext des ÖPNV, zur aktuellen Verkehrslage auf Straßen sowie

zum Rad- und Fußverkehr. Alle erschlossenen Daten sind für die Plattform MobiData BW bereitzustellen. Dabei gilt die auf MobDataBW zu Grunde gelegte Open-Data-Lizenz.

Ziel der Förderung ist der Ausbau der Datenverfügbarkeit, -qualität und -nutzung einschließlich ihrer Qualitätssicherung, basierend auf der Erschließung, Verknüpfung und IT-architektonischen Weiterentwicklung von Mobilitätsdaten sowie der Digitalisierung noch nicht digitalisierter Prozesse und Infrastrukturen (z.B. Projektmanagement digitaler Parkraum). Angestrebt ist die flächendeckende Bereitstellung von Echtzeitdaten mit einer minutengenauen Auflösung, ggf. einer 15-Minuten-Auflösung. Dazu sind auch Wege zu finden, wie eine verbindliche Datennutzung mit privaten Betreibern verabredet werden kann, auch unter Nutzung des Vertrags- und Genehmigungsrechtes (z.B. bei Sondernutzungserlaubnissen). Es sollen nur nicht-personenbezogene Daten erfasst werden.

Neben Aktivitäten des Datenmanagements im engeren Sinne schließt dies auch die Entwicklung und Verstetigung innovativer Nutzungsformen von Mobilitätsdaten in der Verkehrsinformation und/oder Steuerung im Kontext der Verkehrswende, insb. des Klimaschutzes im Verkehr, in kommunaler Zuständigkeit ein. Für diese Funktion sind neben den antragsberechtigten Kommunen auch Beratungsagenturen in privater Rechtsform sowie kommunale Unternehmen und Einheiten wie bspw. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und kreisangehörige Kommunen antragsberechtigt. Es ist ein abgestimmtes Vorgehen mit den antragsberechtigten Kommunen erforderlich.

Gefördert wird die Einstellung von zusätzlichem Personal für die Erfassung und das Management von Daten im Bereich der antragsberechtigten Kommunen.

3. Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Elektromobilität

Elektromobilität ermöglicht eine klimafreundliche Art der Fortbewegung und ist sowohl bei Privatpersonen als auch in Flotten von Unternehmen, Organisationen und öffentlicher Hand ein entscheidender Schritt in Richtung Verkehrswende.

- Initiale Potenzialanalyse der Elektrifizierung und Diversifizierung (z. B. auch E-Car-Sharing) kommunaler, betrieblicher und privater Mobilität (insb. auch nachhaltige Logistikkonzepte).
- Unterstützung bei der Aufstellung eines kommunalen Masterplans und Zieldefinition zur Elektromobilität.
- Austausch und Koordination von Aktivitäten (Bund, Land, Kommune).
- Berücksichtigungsmöglichkeiten der Elektromobilität bei der städtebaulichen Neugestaltung.
- Informationen zur vorhandenen Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen (Kosten, Spezifikationen etc.), sowie Vermittlung von Test- und Austauschmöglichkeiten.
- Informationen zu Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.
- Umsetzung von Nutzervorteilen für die Elektromobilität (z. B. bei der Parkraumbewirtschaftung).
- Unterstützung von Kommunen bei der Planung von Imagekampagnen zur Elektromobilität.
- Das eingestellte Personal muss darüber hinaus für kostenlose Erstberatung für Verwaltungen, Unternehmen und Privatpersonen zur Verfügung stehen. Die Beratung soll hinsichtlich möglicher Fahrzeuge, Lademöglichkeiten, weiterer Informationsquellen und Fördermöglichkeiten erfolgen.
- Bei Antragstellung muss einer der folgenden Schwerpunkte benannt werden: die Bündelung von Informationen zur Elektromobilität, die Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln im Bereich Elektromobilität und für konkrete Umsetzungsplanungen für Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Elektromobilität.
- Bei Antragsstellung muss explizit dargelegt werden, wie die beantragten Personalressourcen von der antragsstellenden Organisation gemeinwohlorientiert und produktneutral eingesetzt werden.

Ladeinfrastruktur

Die flächendeckende Nutzung von Elektromobilität im privaten, kommunalen und gewerblichen Kontext erfordert eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur im privaten und öffentlichen Bereich. In den Stadt- und Landkreisen werden

Personen benötigt, die den Ausbau vorantreiben, die Errichtung koordinieren, Lücken im Ladenetz identifizieren, bei der Identifizierung und Bereitstellung von geeigneten Flächen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur unterstützen und eine Verknüpfung der verschiedenen Träger herstellen, sowie das Angebot an die Nutzer kommunizieren.

- Inhalt der Stelle muss die Verknüpfung, Ausbau und Darstellung der vorhandenen Ladeinfrastruktur leisten (Kommunale, gewerbliche und private Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nichtöffentlichen Raum).
- Ziel ist die bedarfsgerechte Versorgung des Zielgebiets mit Ladeinfrastruktur
- Unterstützung bei Planung, Bedarfsermittlung, Konzeption und Standortplanung (z. B. Standortkriterien, Ladetechnik, Interoperabilität).
- Unterstützung bei Fragestellungen zu Beteiligungs- und Entscheidungsprozessen, sowie Antragsverfahren, auf kommunaler Ebene.
- Austausch und Koordination von Aktivitäten (Bund, Land, Kommune).
- Beratung zur Einbeziehung von Ladeinfrastruktur in die Stadtplanung (Quartiersgaragen, Bebauungspläne).
- Unterstützung bei der Aufstellung eines kommunalen Masterplans und Zieldefinition zur Ladeinfrastruktur.
- Informationen zur vorhandenen Ladeinfrastruktur und verfügbaren Lösungen.
- Sektorenkopplung, Smart-Grid-Lösungen, Intelligente Ladelösungen.
- Informationen zu Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.
- Unterstützung der ansässigen kommunalen Akteure insbesondere bei der Bereitstellung geeigneter Flächen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur und Fördermittelakquise kommt dabei besondere Bedeutung zu.
- Bei Antragsstellung muss explizit dargelegt werden, wie die beantragten Personalressourcen von der antragsstellenden Organisation gemeinwohlorientiert und produktneutral eingesetzt werden.

4. Klimamobilitätsplanung

Erstellung und/oder Umsetzung eines Klimamobilitätsplans

Das Instrument Klimamobilitätsplan bietet Kommunen die Möglichkeit, die klimaschutzorientierte Verkehrsplanung vor Ort noch konsequenter und schneller voranzutreiben. Mit einem Klimamobilitätsplan können effektive Maßnahmenpakete entwickelt, politisch abgestimmt und umgesetzt werden. Chancen und Herausforderungen der lokalen Verkehrssituation werden dabei ebenso berücksichtigt wie bereits vorhandene Planwerke im Bereich Mobilität und Klimaschutz. Bürger:innen und andere Interessensträger:innen werden aktiv in den Erstellungs- und Umsetzungsprozess eingebunden. Zentrale Bestandteile eines Klimamobilitätsplans sind außerdem ein konkreter Umsetzungsplan, ein Monitoring- und Evaluationskonzept sowie ein Fortschreibungsprozess. Für diese Funktion sind Städte sowie Stadt- und Landkreise und Gemeindeverbünde antragsberechtigt.

- Inhalt der Stelle ist die Gesamtprojektsteuerung des Erstellungs- und/oder Umsetzungsprozess eines Klimamobilitätsplans. Zum Umsetzungsprozess gehört neben der Maßnahmenumsetzung auch die Umsetzung des Monitoring- und Evaluationskonzepts zur Kontrolle und ggf. Fortschreibung des Klimamobilitätsplans ebenso wie eine begleitende Beteiligung.
- Die Gesamtprojektsteuerung besteht aus den folgenden Aufgaben:
    - Ausschreibung, Vergabe und Steuerung externer Dienstleister für Aufgaben zur Erstellung und/oder Umsetzung und Beteiligung des Klimamobilitätsplans
    - Aufbau von Arbeitsstrukturen und Steuerung involvierter Akteure (verwaltungsintern und –extern) zur Erstellung und/oder Umsetzung und Beteiligung zum Klimamobilitätsplan
    - Abstimmung mit kreisangehörigen Kommunen bzw. Umlandkommunen sowie dem Landkreis im verkehrlichen Verflechtungsraum zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans

- Steuerung der Aufgaben und Arbeitsschritte zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans, dabei auch Herbeiführen der notwendigen politischen Beschlüsse sowie Initiierung und Koordination der Umsetzungs- und Monitoringprozesse
- Zeitplanung und Ressourcenplanung für die Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Steuerung und Begleitung der Beteiligung und Kommunikation zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Ermittlung und ggf. Beantragung von Fördermitteln zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Prozessbegleitung und Qualitätssicherung während des gesamten Erstellungs- und/oder Umsetzungsprozess des Klimamobilitätsplans, dabei auch Sicherstellung der Berücksichtigung der Anforderungen gemäß KlimaG BW und Anlage 20 VwV-LGVFG
- Berücksichtigung und Koordination des Zusammenspiels mit weiteren relevanten Planwerken auf kommunaler und Landesebene (z.B. Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz, Landeskonzept für Mobilität, Klima- und Lärmschutz)
- Ansprechperson für und Koordination der Kommunikation mit dem VM, der NVBW und dem zuständigen RP sowie dem/der zuständigen Koordinator:in für Mobilität und Klimaschutz

Regionale Umsetzung des Landeskonzepts Mobilität und Klima

Das Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) soll zur Erreichung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 flächendeckend umgesetzt werden. Dazu ist ein Prozess erforderlich, der möglichst alle für die Umsetzung relevanten Akteure anspricht und für ihre Beiträge motiviert bzw. befähigt. Bei der Umsetzung vieler Maßnahmen des LMK kommt den Kommunen eine wichtige Rolle zu. Zugleich sind viele Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität nur auf regionaler Ebene lösbar oder im regionalen Austausch leichter zu realisieren. Für diese Aufgaben sind die Regionalverbände antragsberechtigt.

- Initiierung und Organisation des Prozesses zur regionalen Umsetzung der kommunalen Aufgaben des LMK
- Durchführung von Regionalkonferenzen mit den Verantwortlichen in Gemeinden und Landkreisen sowie gegebenenfalls regionalen Verbänden, Unternehmen und Bürger:innen
- Organisation des überkommunalen Umsetzungsprozesses, z.B. mit Arbeitsgruppen und Infoveranstaltungen
- Koordination gemeinsamer Antragstellungen oder Austauschformate
- Im engen Austausch mit dem Verkehrsministerium über die Umsetzungsfortschritte gegenüber der Öffentlichkeit und den politisch Verantwortlichen berichten.

Rechtsgrundlagen, Art und Umfang der Förderung

- Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Grundsätze, den §§ 23 und 44 LHO und den VV hierzu sowie den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG, gewährt.
- Förderfähig sind Personalkosten entsprechend der Vorgaben des Zuwendungsbescheids (bspw. die anfallenden Arbeitgeberaufwenden) und im Rahmen der Regelungen der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen für Kommunen (ANBest-K) sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).
- Bei der Förderung von privaten Agenturen ohne kommunale Mehrheitsbeteiligung ist das Besserstellungsverbot zu beachten (vgl. Nr. 2.2.5 der VV zu § 44 LHO).
- Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.
- Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.

- Die Anträge sind bei der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) einzureichen. Diese übernimmt die Vorprüfung der Anträge. Bewilligungsstelle ist das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Die KEA-BW übernimmt ebenfalls die Prüfung der Mittelabrufe sowie der Zwischenverwendungs- und der Schlussverwendungsnachweise.
- Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung in Form einer Festbetragsfinanzierung mittels eines Zuschusses. Das Land trägt rund die Hälfte der Kosten, ein fester Fördersatz oder eine Spitzabrechnung ist nicht vorgesehen, sondern aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sind die Pauschalbeträge maßgebend.
- Sofern unter den Fördergegenständen nicht anders angegeben, besteht zur Beantragung der Förderung folgende Wahlmöglichkeit:
  Die Neueinrichtung und Besetzung einer Stelle kann mit der Wertigkeit des höheren oder gehobenen Dienstes besetzt werden. Hierfür sind jährliche Pauschalbeträge vorgesehen:
  - höherer Dienst (Entgeltgruppe 13 TVöD) in Höhe von 78.600 Euro
  - gehobener Dienst (Entgeltgruppen (9b bis 12 TVöD) in Höhe von 75.800 Euro.
- Die Förderung wird jeweils in den ersten 24 Monaten gewährt. Die Finanzierung der zweiten 24 Monate muss durch den Fördernehmer sichergestellt sein.
- Die geförderte Stelle darf bei Antragsstellung noch nicht im Stellen-/Haushaltsplan des Antragsstellers vorhanden sein (Zusätzlichkeitsregelung). Es ist im Sinne der Fachkräftegewinnung erwünscht, wenn sie nach Antragstellung dort verankert wird.
- Die Anforderungsprofile der einzelnen Schwerpunkte sind jeweils auf eine volle Personalstelle je Fördernehmer ausgerichtet. Um den jeweiligen Funktionen angemessen gerecht zu werden, ist je beantragter Förderung für einen Programmteil ein Stellenanteil von mindestens einer halben Personalstelle erforderlich. Bei einem Stellenumfang, der kleiner 100% liegt, wird der pauschale Zuschuss entsprechend angepasst.
- Für jedes Stellenprofil muss ein separater Förderantrag eingereicht werden. Die Antragsteller verpflichten sich, die Stelle für eine Dauer von mindestens

vier Jahren einzurichten und zu besetzen. Die Entfristung der geförderten Stelle ist möglich und erwünscht.

- Der Fördernehmer stellt sicher, dass die StelleninhaberInnen sich weit überwiegend (80 Prozent) mit dem im Förderantrag angegebenen Fördergegenstand entsprechend der oben genannten Inhalte befassen.
- Die geförderten Personen erhalten vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie über die betreuenden Stellen bei der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) Fortbildungs-, Vernetzungs- und Materialangebote. Sie sind verpflichtet, an entsprechenden Veranstaltungen teilzunehmen und Landesmaterialien zu verwenden, wenn das Ministerium für Verkehr eine verbindliche Nutzung vorschreibt.
- Die Ausreichung der Mittel erfolgt mittels Zuwendungsbescheid und auf Anforderung (Mittelabruf) in der Regel einmal jährlich der jeweiligen Zuwendungsempfänger. Weitere Modalitäten werden im Zuwendungsbescheid festgelegt.
- Das Ministerium für Verkehr behält sich vor Förderbescheide zu Stellen, die ab Erteilung des Bewilligungsbescheides zwölf Monate oder länger nicht besetzt sind, zu widerrufen.

Erfolgskontrolle

Die Erfolgskontrolle findet über die verpflichtende Teilnahme der geförderten Personalstellen an jährlich mindestens zwei vom Ministerium für Verkehr angebotenen Netzwerkveranstaltungen statt. Zudem müssen die StelleninhaberInnen sog. jährliche Sachstandsberichte einreichen. Diese beinhalten neben den abgeschlossenen, laufenden und geplanten Projekten auch eine Übersicht der beantragten und bewilligten Fördermittel im Bereich nachhaltige Mobilität. Zudem findet bei den betreuenden Stellen bei KEA-BW und NVBW eine enge Einbindung der Personalstellen statt. Die geförderten Personalstellen sind im Rahmen der vorliegenden Förderung verpflichtet mit den betreuenden Stellen bei KEA-BW und NVBW zusammenzuarbeiten. Auf diese Weise hat das Ministerium für Verkehr die Möglichkeit den Erfolg der Förderung zu kontrollieren.

Die Antragssteller verpflichten sich, dass die Kontaktdaten der geförderten Stellen durch VM, KEA-BW und NVBW insbesondere im Rahmen der Dokumentation und Präsentation der Förderung genutzt und veröffentlicht werden dürfen.

Zuwendungsempfänger

Sofern unter den einzelnen Fördergegenständen nicht abweichend festgehalten, gilt folgendes:

- Zuwendungsberechtigt und antragsberechtigt sind Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg. Zuwendungsberechtigt und antragsberechtigt sind darüber hinaus Städte und Verwaltungsgemeinschaften, die über eine untere Verkehrsbehörde verfügen. Die geförderten Stellen können in den Stadt- und Landkreisen, bei einer vom Kreis als federführend benannten Kommune, bei regionalen Energieagenturen sowie bei kommunalen Unternehmen und Einheiten wie bspw. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde oder anderen, in ähnlich einschlägiger Weise für den Kreis tätigen und geeigneten Einrichtungen angesiedelt werden (z.B. Regionalverbände). Für den Schwerpunkt Regionale Umsetzung des Landeskonzepts Mobilität und Klima ist die Antragstellung durch einen Regionalverband zulässig.
- Für die Schwerpunkte Mobilitätsstationen und Carsharing; Datenmanagement; Elektromobilität; Ladeinfrastruktur; und Regionale Umsetzung des Landeskonzepts Mobilität und Klima ist auch eine Antragstellung durch eine andere der oben genannten Organisationen zulässig (Beratungsagenturen in privater Rechtsform sowie kommunale Unternehmen und Einheiten wie bspw. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und kreisangehörige Gemeinden), wenn eine schriftliche Einverständniserklärung der Stadt bzw. des Landkreises vorliegt. Auch in diesem Fall ist verbindlich darzustellen, wie die Finanzierung über die volle Laufzeit (mindestens vier Jahre) sichergestellt werden kann.
- Für den Schwerpunkt Elektromobilität ist auch die Beantragung von mehreren Stellen möglich. Eine Förderung zusätzlicher Stellen erfolgt nachrangig zu der jeweils ersten Stelle auf Landkreis- oder Stadtkreisebene.

- ZuwendungsempfängerInnen, denen bereits in den vorherigen Förderaufrufen eine Stelle bewilligt wurde, dürfen die bewilligte Stelle im vorliegenden Förderaufruf nicht erneut beantragen. Die Ergänzung einer bereits beantragten Stelle auf einen Stellenanteil von bis zu 100 Prozent ist auch unterjährig über einen formlosen Antrag per Email möglich. Die Aufstockung der Stelle richtet sich in der Laufzeit nach dem Ursprungsbescheid.

Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind zusätzliche Personalstellen bei den jeweils genannten Akteuren.

Laufzeit der Förderung

- Die Förderung erfolgt in den ersten beiden Jahren des Bewilligungszeitraums.
- Die Verwendung der bewilligten Mittel muss der KEA-BW spätestens sechs Monate nach Ende des jeweiligen Kalenderjahres vorgelegt werden. Dies gilt sowohl für die Zwischenverwendungsnachweise, als auch für die Schlussverwendungsnachweise.

Antragsstellung

- Anträge zur Förderung von Personalkosten können wie folgt eingereicht werden
    - **Ab sofort bis jeweils zum 31.01.**, wobei für das Jahr 2024 die Anträge bis zum 31.05.2024 zu stellen sind. Auch im Anschluss ist eine Antragseinreichung noch möglich. Die Bescheidung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

- Es ist darzustellen, dass die Förderung zur Beschäftigung zusätzlichen Personals führt, dessen Beschäftigung ohne die Förderung nicht stattgefunden hätte.

- Für die Antragstellung sind zwingend die zur Verfügung gestellte Antragsformulare zu verwenden.

- **Anträge sind ausschließlich digital einzureichen bei:**

  KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH
  Kaiserstraße 94a
  D-76133 Karlsruhe
  Tel.: +49 0721 98471-0
  E-Mail: personalstellen-mobilitaet@kea-bw.de

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 das Ministerium für Verkehr 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 Zuwendungszweck verwendet bzw. wenn das Projekt vor dem im Antrag beschriebenen und im Bewilligungsbescheid festgesetzten Zeitraum beendet wird.
Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden, der Rückerstattung der Zuwendungen sowie für die Verzinsung sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

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: § 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).

Prüfungsrecht des Rechnungshofs

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

Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31.12.2030 außer Kraft.