



Verband Region Rhein-Neckar
M1, 4-5
68161 Mannheim

Abteilung Nachhaltige Mobilität

Name: Tanja Leinweber
Telefon: 0711 89686 4105
E-Mail: tanja.leinweber@vm.bwl.de
Geschäftszeichen: VM4-2424-18/20/6 (bei
Antwort bitte angeben)
Datum: 19.12.2024

**Zuwendungsbescheid des Landes Baden-Württemberg für das Modellprojekt
„Verkehrswende im Regionalplan“**

hier: Verband Region Rhein-Neckar, Ihr Antrag vom 28.11.2024

Sehr geehrter Herr Schlusche,
sehr geehrte Frau Schelkmann,
Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren Antrag vom 28.11.2024 bewilligt das Ministerium für Verkehr dem Verband Region Rhein-Neckar, nachfolgend Zuwendungsempfänger genannt, auf der Grundlage des Landesverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG, der §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie den Verwaltungsvorschriften (VV-LHO) hierzu in Verbindung mit den beigefügten Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K), des Staatshaushaltsgesetzes 2023/2024 sowie den Fördergrundsätze Modellprojekt „Verkehrswende im Regionalplan“ vom 24.09.2024 eine einmalige Zuwendung zur Projektförderung wie folgt:

1 Bewilligung

1.1 Die Zuwendung wird als Anteilsfinanzierung in Höhe von 65 Prozent auf höchstens

195.000 Euro

(i. W.: einhundertfünfundneunzigtausend Euro)

festgesetzt.

Finanziert aus Landesmitteln, die der Landtag Baden-Württemberg beschlossen hat.



- 1.2 Der Bewilligungszeitraum erstreckt sich von der Bekanntgabe dieses Zuwendungsbescheids bis zum 31.12.2027.

1.3 Berechnung des Zuwendungsbetrags

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen lt. Antrag vom 28.11.2024: 300.000 Euro. Als zuwendungsfähige Kosten werden anerkannt: 300.000 Euro. Die Ausgaben für Rheinland-Pfalz und Hessen sind nicht zuwendungsfähig.

Die Gesamtzuwendung wird auf insgesamt maximal 195.000 Euro (dies entspricht rund 65 % der Gesamtkosten für Baden-Württemberg und 65% der zuwendungsfähigen Kosten) festgesetzt und ist für die unter Ziffer 3 genannte Maßnahme zweckgebunden.

Hinweis: Der Zuwendungsempfänger hat erklärt, dass er zum Vorsteuerabzug nicht berechtigt ist. Aus diesem Grund umfassen die zuwendungsfähigen Kosten auch die Umsatzsteuerbeträge.

1.4 Bereitstellung der Mittel

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Zuwendungsmittel des Landes zeitnah, d. h. entsprechend dem vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplan bereitgestellt werden und es damit zu Vorleistungen durch den Zuwendungsempfänger kommen kann. Eventuell anfallende Vorfinanzierungskosten sind nicht zuwendungsfähig.

Zuwendungen werden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt. Sie dürfen frühestens insoweit angefordert werden, als sie voraussichtlich innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden.

1.5 Bestandteil des Bescheides

Der Zuwendungsantrag vom 28.11.2024 mit Anlagen wird zum Bestandteil dieses Bescheides erklärt.

2. Kosten- und Finanzierungsplan:

Gemäß den Angaben aus Ihrem Antrag vom 28.11.2024 sowie den unter Ziffer 1.3 dargestellten zuwendungsfähigen Kosten ergibt sich nachfolgender verbindlicher Kosten- und Finanzierungsplan:

Kosten (brutto)	
(b) Ermittlung des Untersuchungsgebietes des Modellprojekts „Verkehrswende im Regionalplan: Datenbeschaffung	0 Euro
(c) Status-quo-Analyse der regionalen Verkehrs- und Mobilitätssituation: Datenbeschaffung und –analyse	0 Euro
(d) Anpassung und Ergänzung des Landesverkehrsmodells und ggf. Fortschreibung auf einen späteren Prognosehorizont (regionales Verkehrsmodell): Kosten für freiberufliche Planungsleistungen, Kosten für Arbeiten zur Anpassung und Ergänzung des Verkehrsmodells auf Basis des Landesverkehrsmodells, insbesondere Erfassung von geplanten Siedlungsflächen oder Verknüpfung zu regionalen technischen Lösungen bei der Siedlungsdatenerfassung/Siedlungsflächenmanagement und Aufnahme oder Streichung von Verkehrsinfrastrukturprojekten	100.000 Euro
(e) Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit: Kosten für externe Unterstützung bei Beteiligungsveranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit	50.000 Euro
(f) Erprobung von Methoden der „Verkehrswende im Regionalplan: Erwerb von erforderlichen Lizenzen	50.000 Euro

(g) Modellierung der „Verkehrswende im Regionalplan: Kosten für Erstellung eines Szenarios, das das Erreichen der Klimaziele im Verkehr innerhalb der Region Rhein-Neckar aus dem Landesverkehrsmodell ableitbar ist	50.000 Euro
(h) Planung der „Verkehrswende im Regionalplan“: Kosten für qualitative Abschätzung des Beitrags unterschiedlicher regionaler Komponenten für die Treibhausgaseinsparungen	45.000 Euro
(i) Abschluss des Modellprojekts: Kosten für Veröffentlichung des Projekts	5.000 Euro
Gesamt	300.000 Euro

Finanzierung	
Zuwendung des Ministeriums für Verkehr	195.000 Euro
Eigenanteil [Zuwendungsempfänger]	105.000 Euro
Gesamt	300.000 Euro

3. Projektbeschreibung

Im Modellprojekt soll die Umsetzung der Verkehrswende im Regionalplan erprobt werden. Ohnehin sind für jeden Regionalplan der Klimaschutz und damit auch die Klimaschutzziele im Verkehr zu berücksichtigen. Danach müssen in Baden-Württemberg bis 2030 die Treibhausgasemissionen im Verkehr um 55 Prozent reduziert werden und bis 2040 klimaneutral sein. Im Modellprojekt werden durch den Verband Region Rhein-Neckar Methoden, Instrumente und Vorgehensweisen entwickelt und angewandt, damit dies effizient und effektiv gelingt.

Die Siedlungsstruktur und die Verkehrsinfrastruktur haben großen Einfluss auf die Erreichbarkeit sowie die Fahrleistungen und die Verkehrsmittelwahl. Deshalb sind regionalplanerische siedlungsstrukturelle Festlegungen wichtig für einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs und selbstaktiver Mobilität sowie einen klimaneutralen Güterverkehr.



Dazu zählen beispielsweise möglichst hohe Siedlungsdichten je nach Zentralität von Orten und abhängig von der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr, eine kompakte Gewerbeflächenentwicklung und eine Standortwahl für wichtige Einrichtungen unter Beachtung ihrer Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Raumrelevante regionalplanerische Inhalte für die Verkehrswende erscheinen unter anderem Festsetzungen

- zur regionalen Schieneninfrastruktur, z.B. Trassensicherungen für die Reaktivierung, die Mehrgleisigkeit von Schienenstrecken oder die Elektrifizierung,
- zur Infrastruktur für den öffentlichen Personenverkehr zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie,
- zum regionalen Radwegenetzes, z.B. durch Sicherung von Trassen für das Zielnetz im Radverkehr,
- zum regionalbedeutsamen Straßennetz mit Ladeinfrastruktur,
- zum regionalen klimaneutralen Güterverkehr, z.B. die Entwicklungsflächen von Häfen, Standorte für kombinierten Verkehr und Ladeinfrastruktur für Lkw
- zur regionalen Siedlungsentwicklung durch Konzentration auf Zentren und Entwicklungsachsen mit möglichst hohen Siedlungsdichten, insbesondere an Schienenhaltepunkten, und kompakten Gewerbegebieten,
- zu Schwerpunkten Gewerbe,
- zu regionalbedeutsamen Gebieten für die landschaftsbezogene Erholung sowie zu ruhigen Gebieten sowie
- weitere noch von der Region zu definierende Möglichkeiten.

Die von Kommunen gegebenenfalls erstellten Klimamobilitätspläne haben komplementär die kommunalen Maßnahmen wie öffentlicher Verkehr innerhalb der Kommunen, innerörtliche Radwege, die kommunale Ladeinfrastruktur, das Parkraummanagement und kommunale Fußwegekonzepte im Blick.



Vor diesem Hintergrund wird der Verband Region Rhein-Neckar im Rahmen des Projektes „Verkehrswende im Regionalplan für seine Region

- Arbeitsstrukturen für das Projekt aufbauen. Dabei soll die Projektstelle aufgrund der Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität die Koordination, Abwicklung des Projekts und Integration der Ergebnisse in die Fortschreibung des Regionalplans übernehmen. Zudem wird diese durch Verkehrs- und Siedlungsplaner sowie die Leitende Direktorin unterstützt und eine regionale Steuerungsgruppe eingerichtet.
- das Untersuchungsgebiet des Modellprojekts „Verkehrswende im Regionalplan“ ermitteln und dabei die gesamte Region und dabei die Vorderpfalz, Kreis Bergstraße sowie außerhalb liegende Ober- und Mittelzentren einbeziehen,
- den Status-quo der regionalen Verkehrs- und Mobilitätssituation analysieren. Dazu werden auch die großen derzeitigen und zukünftigen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur in der Region berücksichtigt.
- das Landesverkehrsmodell als Grundlage für die Entwicklung und Anpassung einer regionalen Verkehrsmodellierung nutzen. Dabei wird das Landesverkehrsmodell verfeinert und ergänzt. Insbesondere die CO₂-Komponente wird detailliert betrachtet. Es wird der Prognosehorizont 2030 des Landesverkehrsmodells verwendet.
- im Rahmen der Akteursbeteiligung eine konsequente Kommunikation der Prozessstände im Planungsausschuss, die Veröffentlichung im verbandseigenen Magazin „Rhein-Neckar-Info“ und auf der Homepage sowie eine Beteiligung über eine Veranstaltungsreihe, die sich an den Meilensteinen orientiert.
- Mit dem Verkehrsmodell erprobt, wenn planerische Konsequenzen auch hinsichtlich ihrer CO₂-Bilanz bewertet werden. Daraus können sich neue Bedarfe nach Zielen und Grundsätzen für den neuen Regionalplan ergeben. Gleichzeitig soll mit Hilfe des Verkehrsmodells Verkehrs- und Planungsthemen wie die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung enger verzahnt werden.
- Für die Modellierung der Verkehrswende verschiedene Szenarien entwickeln, um auf den Pfad von Klimaschutz- und Flächensparzielen zu gelangen. Dabei werden die Entwicklungspfade 2030 und 2040 angedacht und neue Ansätze wie die ÖV-Güteklassen und CO₂-Bilanz von geplanten Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur integriert. Zudem werden Klimamobilitätspläne in der Region einbezogen, insbesondere deren geplanten kommunale Maßnahmen und eine ggf. mögliche regionale Skalierung.



- eine Planung der „Verkehrswende im Regionalplan“ erstellen, die Verknüpfungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und hier insbesondere die Ausgestaltung der Siedlungen – sowohl im Bereich Wohnen als auch Gewerbe betrachtet und hier eine verstärkt vernetzte Betrachtung aus regionalplanerischer Sicht in den Fokus nimmt. So sollen Siedlungsentwicklungen verkehrlich optimal verortet werden und dabei auch die vorhandenen GOAT-Daten angewendet werden. Ebenso sollen zu erwartende negative Effekte von Planungen auf resultierende Verkehrsentwicklungen sowie deren verstärkte Fokussierung in der Abwägung auf allen Ebenen eine bedeutende Rolle haben. Wichtige Themen sind auch Lagequalität, Kosten und bauliche Dichte sowie weitere Aspekte der Neuen Leipziger Charta sowie die Abwicklung und Organisation des Güterverkehrs.
- in einem Handbuch die Anwendungsfälle dokumentieren, und ein Gutachten, das das regionalplanerische Konzept zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr im Regionalplan und der dazu erforderlichen Ziele im Regionalplan als Vorschläge darlegt, erstellen. Beides wird veröffentlicht und durch die Regionalversammlung zur Kenntnis genommen. Ebenso findet eine Abschlussveranstaltung dazu statt.

Der Verband Region Rhein-Neckar muss darüber hinaus

- sich über die Anwendung der Techniken und Methoden, der Beteiligung, der Konzipierung von Siedlungsstrukturen und verkehrlicher Infrastruktur mit Ausrichtung auf die Erreichung der Klimaziele regelmäßig gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr austauschen und auch an einem Austausch mit anderen Akteuren wie z. B. in einem dem Ministerium für Landentwicklung und Wohnen teilnehmen und
- an der Entwicklung gemeinsamer Regeln und Empfehlungen für die weitere Anwendung, z.B. für einen Leitfaden, mitwirken.



4. Nebenbestimmungen

Die beigegeführten Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung ANBest-K sind Bestandteil dieses Bescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu wird Folgendes bestimmt:

a. Beginn des Projektes

Das Projekt muss innerhalb eines Jahres begonnen sein.

b. Kriterien zur Erfolgskontrolle

Der Zuwendungsempfänger wertet mit dem Verwendungsnachweis umfänglich den Erfolg der Maßnahme aus. Der Erfolg muss anhand folgender Unterlagen nachgewiesen werden:

- Vorlage eines Gutachtens, das das regionalplanerische Konzept zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr im Regionalplan und der dazu erforderlichen Ziele im Regionalplan als Vorschläge darlegt.
- Übergabe der erarbeiteten Form des regionalen Verkehrsmodells inklusive der zusätzlich erfassten Daten und Modifikationen, insbesondere der Daten zur Siedlungsentwicklung auch auf Bebauungsplanebene, zur Übernahme in das Landesverkehrsmodell.
- Nachweis der Veröffentlichung der Projektergebnisse und Kenntnisnahme durch die Regionalversammlung.

c. Widerruf

Die Bewilligungsstelle kann den Zuwendungsbescheid ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zweck Verwendung findet bzw. wenn das Projekt vor dem im Antrag beschriebenen und im Bescheid festgesetzten Zeitraum beendet wird.

Unwirksamkeit, Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids sowie als Folge hiervon die Rückforderung und Verzinsung der Zuwendung richten sich nach dem



Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG), insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG. Insoweit wird auf Nr. 9 der ANBest-K verwiesen.

d. Auszahlung sowie Mittelabruf und Verwendungsnachweis

Zuwendungen werden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt. Sie dürfen frühestens insoweit angefordert werden, als sie voraussichtlich innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden.

Teilabrufe können nur einmal jährlich bis zum 31.10. eines Jahres mit einer auszahlenden Summe von mindestens 20.000 Euro erfolgen. Teilabrufe sind nur bis zu 50 Prozent der Fördersumme pro Jahr möglich.

Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der im Zuwendungsbescheid angegebenen Stelle nachzuweisen. Für die Mittelabrufe und Verwendungsnachweise sind die Formulare in der Anlage zu verwenden. Im Übrigen wird auf Ziff. 7 der ANBest-K verwiesen.

e. Kumulierung mit weiteren Förderungen

Eine kumulierte Sachkostenförderung der „Verkehrswende im Regionalplan“ mit anderen Förderprogrammen für Sachkosten ist ausgeschlossen. Ebenso ist eine Kofinanzierung der Sachkosten durch Fördermitteln aus der parallelen Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität, 5. Call ausgeschlossen.

f. Mitteilungs- und Berichtspflichten

Verzögerungen gegenüber dem Zeitplan, wie er dieser Bewilligung zugrunde liegt, sind dem Ministerium für Verkehr mitzuteilen. In diesem Fall ist die Bewilligungsbehörde berechtigt, den Bewilligungsrahmen neu festzulegen. Die Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des geförderten Vorhabens ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich schriftlich mitzuteilen.



5. Öffentlichkeitsarbeit (PR-Regelungen)

Auf wesentlichen Erzeugnissen und Publikationen, die mit einer vom Land gewährten Förderung erstellt werden, ist auf die Förderung durch das Ministerium für Verkehr hinzuweisen. Hierfür erforderliche Logos werden vom VM zur Verfügung gestellt. Einzelheiten sind rechtzeitig in Absprache mit dem VM vor der Beauftragung der entsprechenden Produkte abzustimmen.

Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, bei der Kommunikation auf internen und externen Informationskanälen (wie Printmedien, Hörfunk, Fernsehen sowie Webinhalte und Social Media) auf die Förderung durch das Land hinzuweisen. Dabei sind insbesondere das Förderprogramm und die Höhe der Förderung zu nennen. Der Zuwendungsgeber ist im Umkehrschluss berechtigt nach Erteilung des Zuwendungsbescheids den Namen des Zuwendungsempfängers und Höhe der Zuwendung im Rahmen von eigenen PR-Maßnahmen zu verwenden.

Auf Wunsch des Zuwendungsgebers findet im Rahmen der geförderten Objekte oder Leistungen eine öffentlichkeitswirksame Veranstaltung statt. Plant der Zuwendungsempfänger dazu eigene Veranstaltungen, wird der Zuwendungsgeber darüber informiert und die Möglichkeit zur Teilnahme gegeben.

Plant der Zuwendungsempfänger im Rahmen der geförderten Tätigkeiten Veranstaltungen, so wird er das Ministerium für Verkehr frühzeitig darüber informieren und ihm oder von ihm benannten Vertreterinnen und Vertretern die Möglichkeit zur Teilnahme geben.

6. Subventionserhebliche Tatsachen

Die im Zuwendungsantrag vom 28.11.2024 gemachten Angaben, sowie die in §1 Landessubventionengesetz i.V.m. §§2, 4 Subventionengesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2037) genannten Umstände, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung und weiter



Gewährung oder Belassen der Zuwendung maßgeblich sind, sind subventionserhebliche Tatsachen i. S. des § 264 Strafgesetzbuch. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsstelle alle Tatsachen, die der Bewilligung, Weiterbewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen.

Der Zuwendungsgeber behält sich vor, nachträglich eine Auflage aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen.

7. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats Klage bei dem Verwaltungsgericht Karlsruhe mit Sitz in Karlsruhe erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Erdmenger
Leiter Abteilung 4: Nachhaltige Mobilität

Anlagen:

Vordruck für Mittelabruf von Sachmitteln

Formular für den Zwischen- und Schlussverwendungsnachweis

Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften – (ANBest-K)