

Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

**Projektlinie Ridepooling/Ridesharing
im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft**

**Aufruf zur Einreichung von Projektanträgen zum
Ridepooling/Ridesharing in Baden-Württemberg**

Vom 15. Mai 2019

1. Einführung

Die aktuellen Trends der Elektrifizierung, der Digitalisierung, des autonomen Fahrens und der flexiblen Nutzung von Fahrzeugen stellen die Automobilbranche vor gravierende Veränderungen und bedeuten für sie eine große Herausforderung.

In Baden-Württemberg wurde deshalb im Mai 2017 von der Landesregierung der Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg initiiert, in dessen Rahmen in den Jahren bis 2024 Projekte, Maßnahmen und Konzepte erarbeitet werden, um den Transformationsprozess der baden-württembergischen Automobilindustrie erfolgreich zu gestalten. Die technologische Vorreiterrolle der baden-württembergischen Automobilwirtschaft, die Wirtschaftskraft des Landes und die hiesigen Arbeitsplätze sollen weiter bestehen bleiben, gleichzeitig aber auch die Klimaziele des Landes erreicht und neue Mobilitätslösungen angeboten werden.

Die Digitalisierung erleichtert die geteilte Nutzung von Fahrzeugen sowie die Bündelung von individuellen Fahrtwünschen und ermöglicht damit neue Verkehrsangebote. Wenn zukünftig auch autonom fahrende Fahrzeuge eingesetzt werden können, erweitern sich die Angebotsformen und die dadurch vorstellbaren neuen Geschäftsmodelle nochmals. Zukünftige Geschäftsmodelle für Automobilfirmen könnten z.B. sowohl die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen als auch den Betrieb von damit durchgeführten Fahrdiensten umfassen. Aber auch für be-

stehende Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde sowie Taxi-, Shuttleservice- und Mietwagenbetriebe eröffnen sich Entwicklungsperspektiven für neue Verkehrsdienste durch die geschilderten Veränderungen.

Das Land Baden-Württemberg will, dass Mobilitäts-Innovationen, die aufgrund der technologischen Entwicklung gerade am Entstehen sind, hier erprobt, nutzer- und umweltverträglich ausgestaltet, erfahren und dann ggf. auch exportiert werden können. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu machen. Deshalb unterstützt sie neue Mobilitätsformen sowie neue technische und organisatorische Lösungen im Mobilitätsbereich.

Wichtigstes Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist die Stärkung von umweltfreundlichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Das Land hat ein erhebliches Interesse daran, die Entwicklung von Mobilitätsdiensten, die den MIV teilweise ersetzen und den ÖPNV ergänzen, zu unterstützen.

Die Digitalisierung ermöglicht inzwischen eine sehr effektive Vermittlung zwischen Angebot und Nachfrage durch Vernetzungstechnologie, smarte Endgeräte mit Softwareapplikationen und neue Konzepte von Vermittlungsplattformen. Die damit deutlich einfachere Bündelung unterschiedlicher Fahrtwünsche in dynamisch disponierten Kleinfahrzeugen (bekannt unter den Begriffen „Ridepooling“ oder „Ridesharing“¹) hat daher das Potenzial, ein wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrsangebots bzw. des Umweltverbunds zu werden. Ridepooling/Ridesharing bietet die Möglichkeit, Mobilität im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr effizient, kostengünstig und umweltfreundlich zu organisieren.

¹ Ridepooling ist der in der Fachliteratur verwendete Begriff, der kommerzielle Sammelfahrten mit einschließt. Beim Ridesharing handelt es sich dagegen um die nicht-kommerzielle Mitnahme weiterer Personen auf einer Fahrt, die ohnehin stattfinden würde. Die Anbieter von Ridepooling vermarkten ihre Dienste häufig jedoch unter dem Begriff „Ridesharing“. Deshalb werden beide Bezeichnungen hier parallel verwendet.

Langfristig könnten autonome Kleinbusse Mobilität dort abdecken, wo Linienverkehr zu teuer ist. Dies gilt insbesondere im ländlichen Raum auf den letzten Kilometern von an ÖPNV-Achsen gelegenen Nahverkehrshalten bis zum Wohnort oder zur Arbeitsstätte, aber auch generell für weniger gebündelte Wege zu Freizeitaktivitäten oder für den Einkauf und andere Erledigungen.

Im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft möchte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg deshalb Projekte zur Erprobung und Einführung des Ridepooling/Ridesharing in Baden-Württemberg ermöglichen.

Sofern Zuwendungen nach dieser Projektklinie an Unternehmen gewährt werden, so geschieht dies auf der Grundlage von Artikel 25 als Beihilfe für Forschung und Entwicklung und Innovation der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABl. L 187/1 vom 26. Juni 2014) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (EU-ABl. L 156/1 vom 20. Juni 2017), und zwar als Beihilfen für experimentelle Entwicklung. Dies gilt auch, wenn die Förderung über öffentliche Fördernehmer beantragt wird, letztlich aber Unternehmen zu Gute kommt. Die neue Mobilitätsdienstleistung Ridepooling/Ridesharing soll in einem neuen Umfeld, nämlich außerhalb der Zentren von Großstädten, erprobt werden, mit dem Ziel, diese Dienstleistung weiter zu verbessern und zu entwickeln und an die Gegebenheiten in diesem Umfeld anzupassen. Die Abstimmung und ggf. gegenseitige Anpassung von ÖPNV und Ridepooling/Ridesharing soll vor Ort erprobt und die für einen dauerhaften wirtschaftlichen Betrieb erforderlichen Rahmenbedingungen ermittelt werden.

Das Verkehrsministerium wird eine separate wissenschaftliche Begleitforschung vergeben, in der ermittelt werden soll, welche Schlussfolgerungen aus den geförderten Projekten für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems in Baden-Württemberg abgeleitet werden können. Die Projekte können als Erfolg gewertet werden, wenn folgendes gelingt:

- Schaffung eines neuen Verkehrsangebots im Projektgebiet, das von den Bürgerinnen und Bürgern dort wahrgenommen und genutzt wird.

- Erprobung des Ridepooling/Ridesharing auch in ländlichen Regionen als Ergänzung zum ÖPNV.
- Erfahrungen und Erkenntnisse über die sinnvolle Abstimmung von Ridepooling/Ridesharing und ÖPNV.
- Ermittlung der Auswirkungen von Ridepooling/Ridesharing auf die Nutzung des ÖPNV und des MIV.
- Erkenntnisse darüber, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen Ridepooling/Ridesharing insbesondere in Tagesrandzeiten den ÖPNV wirtschaftlicher machen kann.
- Formulierung von Empfehlungen für die Ausgestaltung von Ridepooling/Ridesharing-Angeboten auf der Basis der Erfahrungen mit den Projekten.

Außerdem sollen im Zuge der Begleitforschung Vorschläge zur Änderung des rechtlichen Rahmens entwickelt werden um solche Mobilitätsdienstleistungen für den Dauerbetrieb zuzulassen. Auch beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gibt es aktuell Bestrebungen, den Dauerbetrieb von Shuttle- und Ridepooling/Ridesharing-Angeboten zu ermöglichen, so dass bei erfolgreich durchgeführten Projekten einem Dauerbetrieb rechtlich voraussichtlich nichts entgegensteht.

2. Gegenstand einer möglichen Förderung

Das Ministerium für Verkehr fördert die Einführung und Erprobung von neuen Mobilitätsdiensten, die nach dem Grundprinzip des Ridepoolings/Ridesharings arbeiten und sich in dieser Form am Markt bisher nicht entwickeln. Ride-Pooling/Ridesharing bedeutet, Fahrzeuge intensiv und effizient zu nutzen, indem mehrere Personen Fahrzeuge gemeinsam verwenden. Die Fahrzeuge verkehren ohne Fahrplan und Streckenbindung in einem Bedienungsgebiet. Mittels intelligenter Dispositionstechnik sammeln sie mehrere Fahrgäste mit einer ähnlichen Route und bringen sie zu ihren individuellen Zielen bzw. zu einer aus einer Vielzahl von vorher

festgelegten „virtuellen“ Haltestellen. Digitale Optionen bieten dabei neue Gestaltungsmöglichkeiten, um die Fahrtwünsche von verschiedenen Kunden zu bündeln, die zufällig zur ähnlichen oder gleichen Zeit eine ähnliche oder die gleiche Strecke fahren wollen. Die Fahrzeuge werden von professionellen Fahrern gefahren.

3. Anwendungszweck

Es ist ein wichtiges Anliegen der Landesregierung, Innovationen zur Effizienzsteigerung des Verkehrs zu fördern und im Land umzusetzen. Die Chancen der technologischen Entwicklung sollen ergriffen und neue Mobilitätsformen gefördert werden². Weil Fahrzeuge beim Ridepooling/Ridesharing von mehreren Personen gemeinsam genutzt werden, können Fahrten gespart, Straßen entlastet und letztendlich die Umwelt geschont werden. Damit wird auch das Ziel der Landesregierung, mehr Mobilität mit weniger belastendem Verkehr zu erreichen³, unterstützt.

Die neue Mobilitätsform Ridepooling/Ridesharing soll sofern erforderlich mit Hilfe der Förderung in Baden-Württemberg in einem größeren Umfang und in anders strukturierten Räumen erprobt werden, als dies Unternehmen aktuell beabsichtigen bzw. durchführen. Aktuell wird Ridepooling/Ridesharing in zentralen Bereichen von Großstädten praktiziert. Diese neuartige Mobilitätsform hat aber auch in anderen Gebieten, z.B. in Randbereichen von Großstädten und Ballungsräumen sowie im ländlichen Raum, das Potenzial, eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu werden und Personen ohne eigenes Auto mehr Mobilität zu ermöglichen. Die mögliche Förderung soll Unternehmen, aber auch andere mögliche Betreiber dazu anregen, Ridepooling/Ridesharing auch in bisher weniger lukrativ erscheinenden Gebieten zu erproben und einzuführen.

² Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg 2016 – 2021, S. 109.

³ Ebd.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Notwendigkeit, die in Paris vereinbarten Klimaziele zu erreichen, ist auch eine Verkehrswende (einschließlich einer Mobilitätswende) erforderlich. Ridepooling/Ridesharing kann ein wichtiger Baustein einer solchen Mobilitätswende werden, indem bedarfsgesteuerte Sammelverkehre dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Deshalb ist es notwendig, diese neue Mobilitätsform zu erproben.

Es handelt sich ggf. um eine Initialförderung. Im Rahmen dieses Förderprogramms ist keine Dauerförderung vorgesehen. Im Zuge der Projekte sollen Aussagen über wirtschaftlich tragfähige Lösungen für einen Dauerbetrieb des jeweiligen Ridepooling/Ridesharing-Dienstes erarbeitet werden. Ein Erkenntnisinteresse besteht darin, besser zu verstehen, welche Rahmenbedingungen für einen solchen dauerhaften wirtschaftlichen Betrieb erforderlich sind.

Die Förderung soll Erfahrungen mit unterschiedlichen Ausformungen des Ridepooling/Ridesharing in unterschiedlich strukturierten Regionen ermöglichen. Dabei sollen die Ridepooling/Ridesharing-Dienste so groß dimensioniert sein, dass sie als verkehrsrelevantes Angebot wahrgenommen werden. Nur so können Erkenntnisse über die Wechselwirkung solcher Dienste mit anderen Verkehrsmitteln gewonnen werden. Gleichzeitig sollen die Ridepooling/Ridesharing-Dienste eng mit dem bestehenden ÖPNV abgestimmt sein.

Das Angebot zum Ridepooling/Ridesharing muss allen potenziellen Nutzerinnen und Nutzern im Projektgebiet verfügbar sein. Die Ausrichtung durch Kooperationen, Marketing und Vertrieb kann aber auf bestimmte Zielgruppen ausgerichtet sein, beispielsweise auf Unternehmen in Gewerbegebieten, Freizeit- und Versorgungsverkehre, Tourismus, mobilitätseingeschränkte Personen oder andere Personengruppen bzw. Mobilitätsbedürfnisse.

Zweck der Förderung ist insbesondere

- die Automobilwirtschaft als Leitbranche in Baden-Württemberg auf ihrem Weg in die Zukunft nachhaltiger und intelligenter Mobilität zu unterstützen⁴ und sie anzuregen, das Geschäftsmodell Ridepooling/Ridesharing verstärkt zu erproben.
- die Erprobung und Einführung von Ridepooling/Ridesharing-Diensten in Städten, Gemeinden und Gebieten in Baden-Württemberg, in denen Unternehmen ansonsten keinen solchen Dienst anbieten würden.
- die Durchführung von Großversuchen mit Ridepooling/Ridesharing-Diensten, die deutlich über die laufenden Kleinversuche mit 10 bis 30 Fahrzeugen in deutschen Innenstädten hinausgehen. Durch mehr Fahrzeuge steigt die Verkehrsrelevanz dieser neuen Mobilitätsangebote. Nur so lassen sich aussagekräftige Erkenntnisse zu Auswirkungen und zur Attraktivität des neuen Angebots gewinnen. Auch im ländlichen Raum sind Ridepooling/Ridesharing-Dienste mit zahlreichen Fahrzeugen realisierbar, wenn die Einsatzgebiete entsprechend ausgedehnt sind.
- die Abstimmung und Ausrichtung dieser Ridepooling/Ridesharing-Dienste auf die bestehenden ÖPNV- und SPNV-Angebote,
- die Entwicklung von Ansätzen, um die Mehrfachbesetzung der Ridepooling/Ridesharing-Fahrzeuge zu stärken.
- die Ermittlung der Voraussetzungen für einen wirtschaftlich tragfähigen Dauerbetrieb von Ridepooling/Ridesharing-Diensten.
- die Erprobung der für die Organisation der Ridepooling/Ridesharing-Fahrten notwendigen digitalen Hintergrundprogramme und deren Einbindung in bestehende ÖPNV-Plattformen, die die verschiedenen Mobilitätsangebote vernetzen und die Nutzer über die Angebote und deren Kombinationsmöglichkeiten informieren.

⁴ Siehe auch Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg 2016 – 2021, S. 13

4. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts. Insbesondere, aber nicht ausschließlich angesprochen sind öffentliche Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, ÖPNV-Aufgabenträger, bereits bestehende Ride-Sharing-Unternehmen und Taxi-, Mietwagen- oder Shuttleservice-Unternehmen.

Eine gemeinsame Antragstellung durch mehrere Antragsteller (als Konsortium) ist möglich. Einer der Teilnehmer des Konsortiums (im Folgenden „Antragsteller“) ist hierbei für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich. Der Antragsteller fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als alleiniger Ansprechpartner und übernimmt die rechtliche Rolle des Zuwendungsempfängers. Er übernimmt die Verantwortung für die Konzeption, die Umsetzung und den Betrieb des Ridepooling/Ridesharing-Dienstes. Die Konsortialpartner müssen ihre Rechte und Pflichten zur Erfüllung des Zuwendungszweckes in einem Kooperationsvertrag regeln.

5. Zuwendungsvoraussetzungen

- Die geförderten Verkehre sollen den bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergänzen oder ihm einen wirtschaftlicheren und dennoch nachhaltigen Betrieb ermöglichen (flexible Bedienung mit kleineren Gefäßen). Das neue Mobilitätsangebot darf nicht parallel, wohl aber zeitlich ergänzend zu bestehenden ÖPNV-Angeboten betrieben werden.
- Die räumlich jeweils zuständigen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder Verkehrsverbünde sind vor der Antragstellung einzubeziehen. Sie sollen ihre Unterstützung für das jeweilige Ride-Sharing-Projekt erklären („Letter of Support“).
- Es sollen Großversuche mit Ridepooling/Ridesharing durchgeführt werden, die über die laufenden Kleinversuche in deutschen Innenstädten hinausgehen.

- In den Projektgebieten darf bisher noch kein Ridepooling/Ridesharing-Dienst bestehen.
- Es sollen insbesondere Projekte im ländlichen Raum gefördert werden. Bei Projekten in städtischen Gebieten ist darzulegen, warum ein entsprechendes Angebot nicht am Markt entsteht.
- Das neue Ridepooling/Ridesharing-Angebot darf bereits bestehende Mobilitätsangebote in Form von Rufbussen, Anruf-Sammeltaxis und Bürgerbussen nicht gefährden. In Abstimmung mit dem zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger können solche Angebote durch das neue Ridepooling/Ridesharing-Angebot allerdings testweise ersetzt oder integriert werden.
- Das für die Vermittlung der Fahrten eingesetzte IT-Tool muss bereits erprobt sein und zuverlässig funktionieren.
- Es muss ein begründetes und verkehrlich sinnvolles Angebot an Fahrzeugen, FahrerInnen und Fahrten gegeben sein.
- Die Projektnehmer sind verpflichtet, sich an der Begleitforschung mit zu beteiligen und ihre Daten und Erkenntnisse für die Forschung und ggf. für die Publikation zur Verfügung zu stellen.
- Die Projektnehmer sollen dazu bereit sein, auch nach Beendigung des geförderten Projekts für 24 Monate für vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg organisierte Veranstaltungen (Erfahrungsaustausch, Kongresse, Symposien u.ä.) als Referenten zur Verfügung zu stehen.

Genehmigungs- und vergaberechtliche Vorschriften sind von den Projektnehmern zu beachten.

Für den Betrieb eines Ride-Sharing Dienstes ist eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlich, die bei der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen ist. Eine frühzeitige Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden wird empfohlen. Mit Einreichung der Projektskizze muss allerdings noch keine Genehmigung vorliegen. Bei Erfüllung der sonstigen Fördervoraussetzungen ist der Fördergeber bereit, gegenüber den Genehmigungsbehörden zu erklären, dass es sich bei dem geplanten Mobilitätsdienst um eine praktische Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel handelt.

- Die Förderung erfolgt unabhängig von der Art der nach dem PBefG erteilten Genehmigung. In der Begleitforschung wird u.a. untersucht, inwieweit bezüglich des PBefG ggf. Änderungsbedarf besteht, um neue Mobilitätsformen auch dauerhaft etablieren zu können.

6. Programmvolumen und Projektlaufzeit

Die Förderung erfolgt im Rahmen der im Landeshaushalt bereit gestellten Fördermittel. Für die Förderung von Ridepooling/Ridesharing-Diensten werden im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg zunächst Mittel in Höhe von ca. 3 Mio € für ein oder mehrere Projekte bereitgestellt. Ein darüber hinausgehender Förderbedarf kann optional im Sinne einer erweiterten Projektphase angezeigt werden.

Es ist eine Projektlaufzeit von 3 Jahren vorgesehen. Im Jahr 2019 bewilligte Projekte benötigen spätestens bis Mitte 2020 die erforderliche Genehmigung nach dem PBefG. Die jeweiligen Ridepooling/Ridesharing-Dienste müssen spätestens im 3. Quartal 2020 beginnen.

7. Art und Umfang der Förderung

- Das Land ist bereit, Ridepooling/Ridesharing-Projekte durch die Gewährung einer Zuwendung sowie durch die Vernetzung der Akteure und die Durchführung einer (separat vergebenen) Begleitforschung zu unterstützen.
- Bei der Zuwendung handelt es sich um eine Projektförderung, die als Zuschuss gewährt wird.
- Zuwendungen an Kommunen werden gemäß Ziffer 13.2 der VV zu § 44 LHO grundsätzlich als Festbetragsfinanzierung gewährt.

- Ansonsten wird der Zuschuss im Wege der Anteilsfinanzierung gewährt. Als Bemessungsgrundlage gilt der Finanzierungsplan des Antrags. Sollten sich die zuwendungsfähigen Kosten nachträglich erhöhen, kann der Zuschuss in begründeten Fällen angepasst werden.
- Voraussetzung für die Zuwendung ist, dass die Komplementärfinanzierung des Vorhabens gewährleistet ist.
- Der Fördersatz beträgt (gem. Artikel 25 AGVO) für
 - Großunternehmen 25 %
 - mittlere Unternehmen 35 %
 - kleine Unternehmen 45 %

der als förderfähig anerkannten Kosten.

Die Einteilung in Großunternehmen, kleine- und mittlere Unternehmen und Kleinunternehmen richtet sich nach der Empfehlung der EU-Kommission 2003/361/EG vom 6. Mai 2013. Danach haben Großunternehmen mehr als 249 Beschäftigte und einen Jahresumsatz von mehr als 50 Mio. EUR. Mittlere Unternehmen haben 50 bis 249 Beschäftigte und einen Jahresumsatz von 10 bis 50 Mio. EUR. Kleine Unternehmen haben bis zu 9 Beschäftigte und einen Jahresumsatz bis 2 Mio. EUR.

- Übersteigt die Summe der insgesamt beantragten Fördermittel die verfügbaren Haushaltsmittel, wird über eine Förderung von Ridepooling/Ridesharing-Diensten nach der verkehrlichen Bedeutung und im pflichtgemäßem Ermessen entschieden.
- Die Förderung erstreckt sich über einen Zeitraum von drei Jahren. Eine Anschlussfinanzierung ist ausgeschlossen.
- Förderfähig sind grundsätzlich Investitions-, Leasing- und Betriebskosten, sowie ggf. sonstige Sachkosten.
- Zuwendungen werden nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind (VV Nr. 1.2 zu § 44 LHO). Die Markterkundung sowie die Einleitung eines Ausschreibungsverfahrens (incl. Preisverhandlung) vor Erteilung eines Zuwendungsbescheids sind zuwendungsunschädlich, genauso erste sondierende Gespräche mit den Genehmigungsbehörden um eine Antragstellung vorzubereiten. Der Abschluss

entsprechender Lieferungs- oder Leistungsverträge darf jedoch noch nicht erfolgt sein.

8. Verfahren

Die Förderung erfolgt auf Antrag, nach Prüfung und in Ausübung des Ermessens durch den Zuwendungsgeber im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung besteht nicht.

Antragsverfahren:

- a) Der Förderantrag benennt und beschreibt die Ausgangslage und Motive des Projekts, dessen Ziele und beschreibt den Soll-Zustand, der mit dem Projekt mit welchem Zeitplan angestrebt wird. Der Antrag benennt Teilziele (Abbruchkriterien zu einem Meilenstein zur Hälfte der Projektlaufzeit), bei deren Verfehlen der Erfolg des Projekts nicht mehr gewährleistet werden kann.
- b) Der Förderantrag enthält einen Finanzierungsplan, der die Kosten des Projekts nach Art und Höhe ausweist und die Finanzierung nach Eigenmitteln und ggf. Drittmitteln und Einnahmen darstellt.
- c) Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Bewilligungsverfahren:

Die Zuwendung erfolgt nach Prüfung und in Ausübung des Ermessens durch den Zuwendungsgeber. Die Fördermittel werden durch schriftlichen Zuwendungsbescheid zugesagt, der Auflagen und Nebenbestimmungen enthält. Hierzu wird regelmäßig gehören, dass der Zuwendungsnehmer in geeigneter Weise öffentlich darauf hinzuweisen hat, dass sein Vorhaben vom Zuwendungsgeber gefördert

wurde und dass der Zuwendungsgeber seinerseits öffentlich auf die Förderung aufmerksam macht.

Es wird auf die geltenden Bestimmungen der VV LHO Baden-Württemberg (Allgemeine Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft zur Landeshaushaltsordnung (VV-LHO); GABl. 2009, 441) verwiesen.

Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass gem. Artikel 9 AGVO Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500.000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden.

Das Entscheidungsverfahren ist einstufig angelegt. Für die Antragstellung ist das vorgesehene Antragsformular zu verwenden. Die Anträge sind elektronisch einzureichen an margarete.peipp-koch@vm.bwl.de sowie postalisch an:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Referat 41
Postfach 103452
70029 Stuttgart

Die Frist zur Einreichung von Projektanträgen per Email ist der 30.09.2019. Die postalischen Einsendungen müssen den Poststempel dieses Tages tragen. Später eingehende Projektanträge können möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Der Projektantrag muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift des Antragstellers versehen sein.

Ansprechpartnerin:

Frau Margarete Peipp-Koch
Tel.: 0711 231-5683; E-Mail: margarete.peipp-koch@vm.bwl.de