



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

## Förderprogramm B<sup>2</sup>MM

### „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“

Förderrichtlinie „Behördliches Mobilitätsmanagement in Behörden“

(B<sup>2</sup>MM-Behördenrichtlinie)

#### VORBEMERKUNG

Der Klimaschutz ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung. Da der Verkehr in Baden-Württemberg nach wie vor mit einem Drittel zu den klimaschädlichen Treibhausgasen beiträgt, muss die Landesregierung darauf hinwirken, dass der Verkehr verringert, auf klimafreundliche Verkehrsträger verlagert und mit klimafreundlicheren Antrieben abgewickelt wird. Sie muss außerdem sicherstellen, dass die geltenden Grenzwerte für Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Immissionen eingehalten werden. Zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Gemeinden wurden durch die Regierungspräsidien bislang für etwa 30 Städte und Gemeinden Luftreinhaltepläne erarbeitet, die Maßnahmen für eine bessere Luft enthalten. Das zeigt das Ausmaß des Handlungsbedarfs beim Immissionsschutz. Davon führen einige Luftreinhaltepläne Mobilitätsmanagement als Maßnahme auf. Gleichwohl bieten erst wenige Kommunen und Kommunalverbände Beratungen zum Mobilitätsmanagement an, führen es in der Verwaltung selbst durch oder bieten finanzielle Anreize für einzelne Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Die Bundesregierung hat wiederholt Projekte gefördert, die Beratungen zum Mobilitätsmanagement anbieten (effizient mobil, mobil.pro.fit, Gute-Wege-zur-guten-Arbeit, mobil gewinnt). Die Befristung der Projekte und die Ausgestaltung als Wettbewerbe mit definiertem Bewerbungsschluss bedeutete jeweils, dass das Beratungsangebot nicht kontinuierlich und verlässlich zur Verfügung stand oder nachgehalten wurde. Zudem waren die zuletzt vom Bund bereitgestellten Mittel deutlich überzeichnet, das heißt der Bedarf an Fördermitteln konnte bei weitem nicht gedeckt werden.

Das Potenzial für Mobilitätsmanagement ist in Baden-Württemberg erheblich. 5,7 Millionen Menschen pendeln täglich zu und von ihrer Arbeits- oder Dienststelle. 64 Prozent von ihnen benutzen hierzu den PKW, obgleich sie ganz überwiegend Distanzen zurücklegen, die auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr, E-Bike, Pedelec, Fahrrad oder zu Fuß zu bewältigen sind.

Dem klima- und immissionspolitischen Handlungsbedarf und dem großen Potenzial von Mobilitätsmanagement in Baden-Württemberg soll durch das Förderprogramm B<sup>2</sup>MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ Rechnung getragen werden. Das Förderprogramm richtet sich einerseits an Unternehmen sowie andererseits an Behörden und andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen in Baden-Württemberg. Für diese beiden Gruppen gelten jeweils unterschiedliche Förderrichtlinien. Die vorliegende Richtlinie „Behördliches Mobilitätsmanagement in Behörden“ richtet sich an Behörden und andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen.

## **1. Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen**

Ziel des Förderprogramms ist es, die verkehrsbedingten Belastungen durch CO<sub>2</sub>-, Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Emissionen in Baden-Württemberg zu reduzieren. Durch die Vermeidung oder die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel werden klima- und gesundheitsschädliche Emissionen verringert. Die Einführung von Maßnahmen des behördlichen Mobilitätsmanagements kann dazu beitragen, das Mobilitätsverhalten in Behörden sowie von deren Beschäftigten nachhaltig zu verändern und damit mittelfristig zum Klimaschutz und zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen.

Die Zuwendungen werden ohne Rechtspflicht im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen bewilligt. Die Entscheidung über eine Zuwendung trifft das Verkehrsministerium nach pflichtgemäßem Ermessen.

Zuwendungen werden nach Maßgabe der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO), insbesondere gemäß §§ 23 und 44 LHO, den dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) des Ministeriums für Finanzen zur Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (VV-LHO) und den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (AN-Best-K) bzw. den allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sowie den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes für Baden-Württemberg (LVwVfG), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG gewährt.

## **2. Zweck der Zuwendung**

Zweck der Zuwendung ist die Reduzierung von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen durch die Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Behörden und anderen nicht wirtschaftlich tätigen Organisationen in Baden-Württemberg. Dies umfasst Analysen und Konzepte sowie in einem zweiten Schritt Umsetzungsmaßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerung des mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Personen- und Straßengüterverkehrs von und zu Behördenstandorten.

Die Projekte können zum Beispiel beinhalten: Durchführung von Analysen, Erstellung eines Mobilitätskonzepts, Investitionen in Verbindung mit der Einführung von Telearbeit, Video- und Teleconferencing, Job-Tickets oder Mitfahrangeboten, Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die Einführung eines nachhaltigen Fuhrparkmanagements oder einer Parkraumbewirtschaftung, die Umwidmung von PKW-Parkplätzen sowie Änderungen des Geschäfts- oder Dienstreisemanagements.

## **3. Zuwendungsempfänger**

Der Kreis der Zuwendungsempfänger im Rahmen dieser Richtlinie beschränkt sich auf Behörden, Kommunen und andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen in Baden-Württemberg. Zuwendungen können gewährt werden an:

- Landesbeteiligungen im vollständigem Landesbesitz – soweit sie nicht wirtschaftlich tätig sind.
- Kommunen – soweit sie nicht wirtschaftlich tätig sind.
- Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften.
- Landesbehörden werden entsprechend der Zuwendungsempfänger behandelt, unter Beachtung der §§ 23, 35 Abs. 2 LHO.

Für Stellen der unmittelbaren Landesverwaltung werden Mittel nach Maßgabe der Förderrichtlinie in analoger Anwendung der §§ 23 und 44 LHO, der VV zur LHO und der jeweiligen Nebenbestimmungen gewährt.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

Auf die geltenden zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen nach Nummer 1 der Verwaltungsvorschrift zu § 44 LHO wird verwiesen. Diese finden vollumfänglich Geltung. Sie umfassen unter anderem:

- Die Gesamtfinanzierung und die Funktionsfähigkeit des Vorhabens und der Einrichtung müssen gesichert sein. Die Folgekosten müssen auf Dauer tragbar erscheinen. Eine Anfinanzierung von Vorhaben ist unzulässig.
- Zuwendungen zur Projektförderung dürfen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind. Ein Vorhaben gilt als begonnen, sobald dafür entsprechende Lieferungs- oder Leistungsverträge abgeschlossen sind.
- Der Zuwendungsempfänger muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben den schriftlichen Förderantrag gestellt haben. Dieser muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:
  - Name und Größe der Behörde / nicht wirtschaftlich tätigen Organisationen,
  - Beschreibung des Vorhabens mit monatscharfer Angabe des Beginns und des Abschlusses,
  - Standort(e) des Vorhabens,
  - Gesamtkosten des Vorhabens,

Ein Antragsformular wird auf der Homepage zum Förderprogramm zur Verfügung gestellt und ist für die Antragsstellung zu nutzen.

- Ist eine Entscheidung über die Bewilligung noch nicht möglich, kann die Bewilligungsstelle vor Beginn des Vorhabens im Einzelfall Ausnahmen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Ermächtigung zulassen, wenn das Vorhaben aus sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen keinen Aufschub duldet. Dabei ist in einem begünstigenden Teil-, Vor- oder Zwischenbescheid festzustellen, dass der Beginn für eine etwaige spätere Bewilligung einer Zuwendung unschädlich ist, der Beginn auf eigenes Risiko erfolgt und bei Baumaßnahmen auch eine Baufreigabe keinen Rechtsanspruch auf die Zuwendung begründet.

#### **5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

- Bei der Zuwendung handelt es sich um eine Projektförderung, die als Zuschuss gewährt wird.

- Der Zuschuss wird grundsätzlich im Wege der Anteilsfinanzierung gewährt. Ausgenommen sind hiervon Zuwendungen an Kommunen, die im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden. Als Bemessungsgrundlage gilt der Kosten- und Finanzierungsplan des Antrags.
- Der Zuschuss wird grundsätzlich längstens für ein Projekt mit zweijähriger Laufzeit gewährt. Die Förderung der Projekte endet spätestens Ende 2026.

### Förderung von Konzept und Umsetzung – Zweistufiges Verfahren

Im Rahmen der Förderrichtlinie hat der Antragssteller ein Gesamtkonzept für ein Mobilitätsmanagement-Projekt vorzulegen. Die Förderrichtlinie sieht zwei Stufen vor: Analysen und Konzepte können durch die Fördertatbestände nach Ziffer 5. Buchstaben a) bis d) gefördert werden. Investitionen nach Ziffer 5. Buchstabe e) sind nur förderfähig, wenn sie auf einer umfassenden Analyse der behördlichen Mobilität (beispielsweise Beschäftigtenbefragung, Modal Split, Wohn-Standort-Analyse, Fuhrparkanalyse) und einem Gesamtkonzept beruhen, das die Handlungsbedarfe und Ziele des Mobilitätsmanagements definiert sowie die Potenziale der Verkehrsvermeidung/-verlagerung für die jeweiligen Maßnahmen ableitet. Investitionen nach Ziffer 5. Buchstabe e) sind außerdem nur förderfähig, wenn sie nicht aus anderen Förderprogrammen von Bund, Land, Kommunen oder Kommunalverbänden förderfähig sind. Darüber hinaus ist bei Radinfrastruktur-Vorhaben zu beachten, dass der in der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357f, ber. S. 416) definierte Soll-Bedarf bei Radabstellplätzen in Eigenleistung zu erbringen ist. Bei der Einrichtung und Ausstattung von Telearbeitsplätzen werden ausschließlich die Differenzkosten zwischen einem normalen und einem Homeoffice-Arbeitsplatz als zuwendungsfähige Kosten anerkannt. Alle weiteren Kosten für einen Homeoffice-Arbeitsplatz sind nicht förderfähig.

Es gelten die folgenden Fördertatbestände und Fördersätze (s. auch Anlage 1):

- a. *Personalkosten für Prozess- und Organisationsinnovationen*, die dem Mobilitätsmanagement dienen und ihm unmittelbar zuzurechnen sind:
  - Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz mit 70 %
  - Kommunen mit 50 %
  - andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen mit 50 %
 der als förderfähig anerkannten Kosten.

- b. *Sachkosten, Gemeinkosten und Betriebskosten für Prozess- und Organisation-sinnovationen*, die dem Mobilitätsmanagement dienen und ihm unmittelbar zuzurechnen sind:
- Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz mit 70 %
  - Kommunen mit 50 %
  - andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen mit 50 %
- der als förderfähig anerkannten Kosten.
- c. *Personal- und Sachkosten für Beratungsleistungen externer Beraterinnen und Berater*, die dem Mobilitätsmanagement dienen und ihm unmittelbar zuzurechnen sind:
- Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz mit 70 %
  - Kommunen 50 %
  - andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen mit 50 %
- der als förderfähig anerkannten Kosten.
- d. *Studien, Expertisen und Gutachten* zum Mobilitätsmanagement in der Behörde:
- Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz mit 80 %
  - Kommunen mit 70 %
  - andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen mit 70 %
- der als förderfähig anerkannten Kosten.
- e. *Investitionen in Einrichtungen, Anlagen, Gebäude oder Fahrzeuge*, die unmittelbar dem Mobilitätsmanagement dienen und ihm unmittelbar zuzurechnen sind und die über das von der Europäischen Union vorgegebene Umweltschutzniveau hinausgehen:
- Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz mit 70 %
  - Kommunen mit 50 %
  - andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen mit 50 %
- der als förderfähig anerkannten Kosten.

Das Land setzt sich zum Ziel, bis zum Jahr 2030 die Landesverwaltung weitgehend klimaneutral zu organisieren. Nach § 11 Absatz 1 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) in der Fassung vom 7. Februar 2023 (GBl. S. 26) soll die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 netto-treibhausgasneutralorganisiert sein. § 5 KlimaG BW schreibt der öffentlichen Hand eine allgemeine Vorbildfunktion zu. Diese Vorbildfunktion begründet den erhöhten Fördersatz für Landesbehörden.

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

### Förderausschluss:

- Nicht förderfähig ist die Beschaffung von Straßenfahrzeugen, wenn deren Beschaffung bereits durch andere Maßnahmen von Bund oder Land gefördert werden kann.
- Ein Vorhaben, dessen förderfähige Gesamtkosten 1 Millionen Euro überschreiten, kann nicht gefördert werden.
- Die Förderung muss mindestens 5 000 Euro betragen (Bagatellgrenze).

Ist der Antragsteller zum Vorsteuerabzug berechtigt, so werden nur die jeweiligen Nettokosten gefördert.

Der Rechnungshof hat gemäß § 91 Landeshaushaltsordnung ein Prüfungsrecht bei Stellen außerhalb der Landesverwaltung, wenn sie u. a. vom Land Zuwendungen erhalten.

## **7. Verfahren**

Die Förderung erfolgt auf Antrag, nach Prüfung und in Ausübung des Ermessens durch den Zuwendungsgeber im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Der Zuwendungsgeber bietet vor Antragstellung eine Antragsberatung auf Grundlage eines Entwurfs des Antragstellers an. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung besteht nicht.

### Antragsverfahren

Anträge sind auf dem Dienstweg an [b2mm@vm.bwl.de](mailto:b2mm@vm.bwl.de) einzureichen:

- a. Der Förderantrag wird von der *Behördenleitung* und dem *Personalrat* gemeinsam unterzeichnet oder dem Antrag wird eine gemeinsame Absichtserklärung

- beigefügt, in der sie sich gegenüber dem Zuwendungsgeber auf definierte Ziele und ein beschriebenes Verfahren bzw. eine Vorgehensweise verpflichten.
- b. Der Förderantrag benennt die Person in der Behörde, welcher die *verantwortliche Leitung* des Projekts übertragen wird und deren Abwesenheitsvertretung. Erfolgt eine Förderung von *Personalkosten für die Projektleitung und bei Bedarf deren Assistenz gem. Ziffer 5. Buchstabe a)* muss mit dem Förderantrag bestätigt werden, dass die Projektleitung in mindestens 70 Prozent ihrer Arbeitszeit für das Projekt einsetzt. Zudem muss angegeben werden, welchen Anteil ihrer Arbeitszeit die Assistenz der Projektleitung für das Projekt einsetzt. In begründeten Ausnahmefällen kann die Projektleitung auf maximal zwei Personen verteilt werden.
  - c. Erfolgt eine Förderung von Gemeinkosten für die beantragte/n Personalstelle/n gemäß Ziffer 5 Buchstabe b), dürfen diese Kosten maximal 20 Prozent der Personalkosten betragen.
  - d. 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. Des Weiteren sind Kriterien oder Kennzahlen anzugeben, an denen der Erfolg kontrolliert oder die Zielerreichung gemessen werden kann.
  - e. Der Förderantrag enthält einen *Kosten- und Finanzierungsplan*, der die *Kosten* des Projekts *nach Art und Höhe* ausweist und die Finanzierung nach *Eigenmitteln* und gegebenenfalls *Drittmitteln* und *Einnahmen* darstellt. Bei mehrjährigen Projekten sind Jahresscheiben für die beantragte Fördersumme zu definieren.
  - f. Bei Landesdienststellen ist der Förderantrag auf dem Dienstweg über die jeweils zuständige oberste Landesbehörde beim Verkehrsministerium einzureichen.
  - g. Investitionszuschüsse nach Ziffer 5. Buchstabe e) werden nur nach erfolgreichem Abschluss der Maßnahmen des Projekts nach Ziffer 5. Buchstaben a) bis d) gewährt. Soweit bauliche Investitionen zur Förderung beantragt werden, sind mit dem Förderantrag detaillierte Unterlagen zu den geplanten Investitionen einzureichen (z. B. Planungsunterlagen mit Baubeschreibung und Kostenermittlung).
  - h. Auf Nummer 1.3 der Anlage 2 zu VV Nummer 5.1 zu § 44 LHO wird ausdrücklich hingewiesen. Beschäftigten, für die eine Förderung ihrer Personalausgaben oder sächlichen Verwaltungsausgaben beantragt wird, dürfen finanziell nicht bessergestellt werden als vergleichbare Landesbedienstete (sog. Besserstellungsverbot).

### Bewilligungsverfahren

Die Zuwendung erfolgt nach Prüfung und in Ausübung des Ermessens durch den Zuwendungsgeber.

Die Fördermittel werden grundsätzlich durch Zuwendungsbescheid zugesagt, der Auflagen und Nebenbestimmungen enthält. Hierzu wird unter anderem gehören, dass der Zuwendungsnehmer in geeigneter Weise öffentlich darauf hinzuweisen hat, dass sein Vorhaben vom Zuwendungsgeber gefördert wurde. Des Weiteren sind geförderte Objekt gut sichtbar, zum Beispiel mit einem Aufkleber, zu kennzeichnen. Der Zuwendungsgeber seinerseits darf öffentlich auf die Förderung (zuwendungsfähige Gesamtkosten und Fördersumme) aufmerksam machen.

### Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Die Zuwendungen werden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausbezahlt. Die Auszahlung erfolgt in der Regel wie im Zuwendungsbescheid definiert. Eine Teilzahlung kann vorgenommen werden, wenn der Zuwendungsnehmer nachweist, dass die zuwendungsfähigen Kosten bereits verausgabt worden sind oder voraussichtlich innerhalb von drei Monaten nach Mittelabruf benötigt werden.

Bis Vorlage des Schlussverwendungsnachweises werden grundsätzlich maximal 90 Prozent der bewilligten Zuwendungen ausbezahlt. Die restlichen 10 Prozent werden nach erfolgreicher Schlussverwendungsnachweisprüfung ausbezahlt.

### Verwendungsnachweisverfahren

Der Zuwendungsempfänger hat gemäß §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung sowie der Verwaltungsvorschriften hierzu in Verbindung mit den beigefügten Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-K bzw. ANBest-P) einen Verwendungsnachweis vorzulegen.

## **8. Inkrafttreten und Gültigkeit**

Die Richtlinie tritt am 1. April 2022 in Kraft und hat eine Geltungsdauer bis zum 31. Dezember 2027. Anträge sind auf dem Dienstweg an [b2mm@vm.bwl.de](mailto:b2mm@vm.bwl.de) einzureichen.

Anlage 1: Förderprogramm „Behördliches Mobilitätsmanagement“  
(zu Ziffer 5 Absatz 3)

**Was kann wie stark gefördert werden?**

(Fördertatbestände und Förderintensitäten)

	<b>Was?</b>	<b>Wie stark?</b>		<b>Unter welcher Bedingung?</b>	<b>Zum Beispiel?</b>
a.	<b>Personalkosten</b>	Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz	70 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• für Prozess- und Organisationsinnovationen und</li> <li>• wenn dem Mobilitätsmanagement unmittelbar zuzuordnen</li> </ul>	Leitung oder Sachbearbeitung für Mobilitätsmanagementprojekt; Assistenzkraft für Projekt;
		Kommunen	50 %		
		Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften	50 %		
b.	<b>Sachkosten, Gemeinkosten und Betriebskosten</b>	Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz	70 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• für Prozess- und Organisationsinnovationen und</li> <li>• wenn dem Mobilitätsmanagement unmittelbar zuzuordnen</li> </ul>	Anteil des o.g. Personals an den Gemein- und Betriebskosten (Miete, Strom, Versicherungen o.ä.); Bewerbungs- und Kommunikationsmaßnahmen
		Kommunen	50 %		

		Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften	50 %		
c.	Personal- und Sachkosten für <b>externe Beratung</b>	Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz	70 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>wenn dem Mobilitätsmanagement unmittelbar zuzuordnen</li> </ul>	Durchführung und Auswertung einer Mitarbeiterbefragung; Projektbegleitung durch Fachberater (m/w); Konzeption und Moderation von Workshops
		Kommunen	50 %		
		Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften	50 %		
d.	<b>Studien, Expertisen und Gutachten</b>	Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz	80 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>wenn dem Mobilitätsmanagement unmittelbar zuzuordnen</li> </ul>	Wohnort-Standort-Analysen; Zertifizierungen; Expertise zu Chancen und Nutzen von Maßnahmen; Fuhrparkanalysen
		Kommunen	70 %		
		Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften	70 %		

e.	<b>Investitionen</b> in Einrichtungen, Anlagen, Gebäude oder Fahrzeuge	Landesbehörden und Landesbeteiligungen im vollständigen Landesbesitz	70 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenn Folge aus den Maßnahmen a.-d.</li> <li>• wenn nicht aus anderen Fördermaßnahmen von Bund und Land förderfähig</li> <li>• wenn kein Straßengüterfahrzeug eines Straßengüterverkehrsunternehmens</li> </ul>	E-Bikes als Shuttle zwischen Betriebsstandort und ÖPNV-Haltestelle; Radabstellanlagen auf dem Betriebsgelände; Umbau eines Raumes zu einem Umkleide- und Duschaum für Radfahrer (m/w); Abmarkierung von Radwegen auf großen Betriebsarealen; Einrichtung und Ausstattung von Telearbeitsplätzen; Umsetzung von Sharing-Vorhaben.
		Kommunen	50 %		
		Andere nicht wirtschaftlich tätige Organisationen, wie Verbände, Vereinigungen und Körperschaften	50 %		