



Fragen und Antworten zum Förderaufruf für Mobilitätsstationen in kleineren und mittleren Gemeinden strukturschwacher Regionen

gemäß der „Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

Wo finde ich alle relevanten Informationen und Dokumente zu diesem Förderaufruf?

Informationen und Dokumente zum Download sind auf der Seite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie auf der Austauschplattform des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) zu finden:

www.bmdv.bund.de/mobilitaetsstationen

www.nakomo.de

Was ist das Ziel des Förderaufrufs?

Das Ziel des Förderaufrufs ist die Errichtung und Ausbau von Mobilitätsstationen in kleineren und mittleren Gemeinden strukturschwacher Regionen zur Stärkung der Inter- und Multimodalität sowie Kooperation umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Das übergeordnete Ziel der Förderung ist die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität im Sinne der Reduktion von Treibhausgasen und folglich des Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung und somit des Gesundheitsschutzes.

Was sind Mobilitätsstationen?

Mobilitätsstationen sind sichtbare Standorte, an denen verschiedene Mobilitätsformen und Verkehrsmittel in unmittelbarer Nähe zueinander vernetzt werden. Sie fungieren als Start-, Ziel- und Umsteigepunkte und verknüpfen verschiedene Mobilitätsangebote (z. B. den ÖPNV mit weiteren Angeboten des Umweltverbundes oder dem motorisierten Individualverkehr). Dadurch sollen Anreize für die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel geschaffen werden.

Wer ist antragsberechtigt?

Die Förderung richtet sich an kleinere und mittlere Gemeinden strukturschwacher Regionen. Voraussetzung für die Antragsberechtigung ist daher, dass die Mobilitätsstation(en) sich in einer kleineren oder mittleren Gemeinde mit maximal 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern befindet/befinden. Außerdem muss die Gemeinde in einer strukturschwachen Region gemäß Fördergebietskulisse der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) angesiedelt sein. Eine Übersichtskarte über die Städte und Gemeinden der strukturschwachen Regionen ist [hier](#) zu finden.

Antragsberechtigt sind:

- Städte und Gemeinden
- Landkreise
- Zweckverbände
- Unternehmen und sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in Trägerschaft mindestens einer deutschen Stadt oder Gemeinde oder eines Landkreises stehen und von dieser bzw. diesem gemäß § 108 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ohne förmliches Vergabeverfahren mit Leistungen beauftragt werden können (In-house-Vergabe)
- Verkehrsverbände

Welche Regionen fallen unter die Definition „strukturschwach“?

Strukturschwache Regionen sind definiert gemäß der Fördergebietskulisse der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW). Eine Übersichtskarte über die Städte und Gemeinden der strukturschwachen Regionen ist [hier](#) zu finden.



Wie ist das Verfahren zur Antragseinreichung?

Das Verfahren zur Antragseinreichung ist zweistufig. Zunächst ist die Einreichung eines Skizzenformulars, welches Sie auf der [Seite des BMDV](#) herunterladen können, ausreichend. Bei positiv ausfallender Prüfung werden Sie im zweiten Schritt aufgefordert, einen formalen Förderantrag zu stellen.

Wann ist die Frist für die Skizzeneinreichung?

Die Skizzenformulare können ab dem Tag der Veröffentlichung dieses Förderaufrufs bis spätestens zum 17. Juni 2024 eingereicht werden.

Wie sind die Skizzen einzureichen?

Die Formulare sind im PDF-Format mit der Dateiemantik „[Skizzenakronym]_Projektskizze_FA2_[Versionsdatum].pdf“ zu erstellen und über das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes (easy-Online) unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline/reflink.jsf?m=DKV&b=MOSTAT-SKIZZE&t=SKI> einzureichen. Sie erhalten eine automatisch generierte Eingangsbestätigung.

Bei Verbundprojekten ist eine Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Eine separate postalische Zusendung der Skizze und eine (elektronische) Signatur der Skizze sind nicht erforderlich.

Muss das Skizzenformular unterschrieben sein?

Nein. Das Formular muss nicht unterschrieben werden.

Wie erfolgt die Bewertung der eingereichten Projektskizzen?

Die Bewertung der Vorhaben erfolgt insbesondere anhand folgender Kriterien:

- Beitrag zur Gestaltung effizienter und nachhaltiger Verkehrssysteme in deutschen Kommunen
 - Vernetzung mehrerer Mobilitätstationen miteinander unter den Gesichtspunkten der Erreichbarkeit und Rückgabemöglichkeiten für Leihfahrzeuge
 - Integration der Mobilitätsstation (Information, Buchung, Nutzung der Angebote) in das Angebot des jeweiligen Verkehrsverbundes bzw. Verkehrsunternehmens für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
 - Digitalisierungsanteil des Vorhabens
- Beitrag zur Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes und damit einhergehende Reduktion von Emissionen
 - Vernetzung von Verkehrsarten, bzw. -mitteln
 - Bereitstellung von Sharing-Angeboten
 - Einbettung des Vorhabens in weitere Maßnahmen (z. B. nachhaltige Mobilitätspläne, Elektrifizierung des Verkehrs, Bereitstellung von Fahrradstellplätzen)
- Nachhaltigkeit der gewählten Lösung, vor allem im Hinblick auf eine dauerhafte Reduktion der Belastung durch Treibhausgase sowie zur Gewährleistung eines dauerhaften Betriebs der Mobilitätsstation

- Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit, Schaffung von Akzeptanz der Bewohnerschaft
 - Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit und entsprechende Kommunikation
- Breitenwirksamkeit, Vernetzung
 - Über- bzw. interregionale Umsetzung und Kooperation
 - Kommunale Zusammenschlüsse und Verbundprojekte
- Arbeits- und Ausgabenplanung, u. a.
 - Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
 - Ausgaben-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung

Alle Skizzeneinreichenden werden über die Entscheidung, ob sie zur Abgabe eines Antrags aufgefordert werden, informiert.

Was sind die Förderschwerpunkte?

Die Förderschwerpunkte sind die Errichtung und der Ausbau von Mobilitätsstationen, welche einen signifikanten Beitrag zur Vernetzung kommunaler Verkehrsangebote leisten.

Es wird zwischen der Errichtung und dem Ausbau wie folgt unterschieden:

1. **Errichtung** meint den Aufbau einer neuen Mobilitätsstation. Diese kann auch an bestehende Strukturen bzw. an ein vorhandenes Mobilitätsangebot anknüpfen (z. B. Bushaltestelle, Bahnstation, Carsharing).
2. Beim **Ausbau** von Mobilitätsstationen werden vorhandene Mobilitätsstationen um zusätzliche Elemente erweitert. Hierbei kann es sich beispielsweise um zusätzliche Verkehrsmittel ([siehe folgende Frage](#)), die Digitalisierungskomponente oder entsprechende Infrastrukturangebote (z. B. Ladesäulen) handeln.

Welche Mobilitätsformen und Verkehrsmittel sollen bei Mobilitätsstationen miteinander verbunden werden?

Die Mobilitätsstation muss zusätzlich zum Fußverkehr weitere Mobilitätsformen und Verkehrsmittel miteinander verbinden.

Als Mobilitätsformen gelten insbesondere:

- Individualverkehr
- Fahrplangebundene Linienverkehre („klassischer“ öffentlicher Personenverkehr)
- On-Demand-Dienste (z. B. Linienbedarfsverkehre, Rufbusse, gebündelte Bedarfsverkehre)

Als Verkehrsmittel gelten insbesondere:

- Öffentliche Verkehrsmittel (z. B. Bus, Straßenbahn, U-/S-Bahn, Regional-/Fernbahn)
- Sharing-Fahrzeuge (z. B. Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Sharing)
- Private Fahrzeuge (z. B. Pkw, Fahrrad)

Wie sollte eine geförderte Mobilitätsstation aussehen?

Die eine richtige Mobilitätsstation, die für jede kleinere oder mittlere Gemeinde passt, gibt es nicht. Je nach lokalen Gegebenheiten können die Mobilitätsstationen sehr unterschiedliche Elemente aufweisen. So können beispielsweise gewisse Mobilitätsformen oder Verkehrsmittel für eine Mobilitätsstation geeignet sein, während sie für eine andere Mobilitätsstation gänzlich ungeeignet sind.



Die Mobilitätsstationen sollten jedoch nach Abschluss der Fördermaßnahme möglichst viele der folgenden baulichen Bestandteile aufweisen. Sofern diese (bei Ausbau einer bestehenden Mobilitätsstation) noch nicht vorhanden sind, sollten diese bedarfsgerecht nachgerüstet werden. Entsprechende Maßnahmen sind im Rahmen dieses Aufrufs förderfähig.

- Eindeutige Kennzeichnung zur Erkennbarkeit der Mobilitätsstation (z. B. durch Stelen, Hinweisschilder)
- (Dynamische) Fahrgastinformationssysteme für die dort vorgehaltenen Angebote
- Barrierefreier Zugang
- Witterungsbeständigkeit
- Sitzgelegenheiten
- Angemessene Beleuchtung

Inwieweit muss die Digitalisierung bei der Errichtung und dem Ausbau von Mobilitätsstationen berücksichtigt werden?

Die geförderten Vorhaben müssen eine Digitalisierungskomponente aufweisen, die einen wesentlichen Bestandteil des gesamten Vorhabens bildet und die Vernetzung und Kooperation stärkt. Dies kann beispielsweise folgende Lösungs- oder Serviceansätze umfassen:

- Digitale Services für die Integration von Sharing-Fahrzeugen und Infrastrukturelementen (z. B. digitale Buchung von Park- oder Stellflächen inkl. Lademöglichkeit) in das System der Mobilitätsstation
- Digitale Lösungen für die Vernetzung von Mobilitätsstationen untereinander
- Anbindung der Mobilitätsstation an bestehende und anbieterübergreifende Mobilitätsplattformen, Plattformsysteme oder -lösungen
- Einbindung in die Tarifstruktur des jeweiligen Verkehrsverbundes
- Aufbau und Integration digitaler Fahrgastinformations- und Ticketing-Systeme an den Mobilitätsstationen
- Entwicklung und Aufbau adäquater Sicherheitslösungen, z. B. für standardisierte, offene Schnittstellen oder Bezahlssysteme

Was sind zuwendungsfähige Ausgaben?

Die zuwendungsfähigen Ausgaben ergeben sich aus Ziffer 4.2 des Aufrufs zur Skizzeneinreichung vom 06.05.2024. Grundsätzlich müssen die Ausgaben dem Zweck der Errichtung oder Erweiterung von Mobilitätsstationen dienen und entsprechend verhältnismäßig sein.

1. Investitionsausgaben:
 - a. Bauausgaben: Zur Errichtung oder Ausbau gehörende Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens.
 - b. Ausgaben für die Module einer Mobilitätsstation, Bereitstellung notwendiger Infrastrukturbauwerke, z. B. Abstellanlagen für Fahrräder, Fahrradboxen, (Schnell-)Ladesäulen, dynamische Fahrgastinformationssysteme, Mitfahrbank für Mitfahrgelegenheiten.
Hierunter fallen ebenfalls solche Hardware- und Softwarekomponenten, die einen diskriminierungsfreien Zugang aller Nutzenden der Mobilitätsstation ermöglichen sollen, z. B. Zugang zu (Schnell-)Ladesäulen oder Anbindung an offene und standardisierte Plattformsysteme mit notwendigen Sicherheitskomponenten.
 - c. Ausgaben für die Ausstattung der Mobilitätsstation mit den unter Ziffer 2. b) dieses Aufrufs genannten baulichen Bestandteilen (z. B. zur Erhöhung der Erkennbarkeit der Mobilitätsstation wie Stelen oder Hinweisschilder, Herstellung eines barrierefreien Zugangs, Witterungsbeständigkeit, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung).



- d. Ausgaben für Digitalisierungskomponenten, z. B. Vernetzung der Mobilitätsstationen und deren Angebote, z. B. Erstellung eines inter- bzw. multimodalen Buchungssystems bzw. die Einbindung in bestehende Tarifstrukturen, Anbindung der Mobilitätsstationen an bestehende anbieterübergreifende Mobilitätsplattformen, digitale Services für die Integration von Sharing-Fahrzeugen.
 - e. Weitere Ausstattungen, die im Zusammenhang mit der Nutzung der Mobilitätsstationen stehen, z. B. Personenunterstand, Begrünung, Photovoltaik-Anlage.
 - f. Serviceangebote wie Packstation, Schließfächer, Fahrradreparaturstation, Notrufsprechstelle, Ticketautomat.
 - g. Infrastrukturmaßnahmen für die vorhabenbedingte Anbindung an das Strom- und Kommunikationsnetz.
2. (Projektbezogene) Planungskosten für die Errichtung und Erweiterung der konkreten Mobilitätsstationen sowie deren Anlagen.
 3. Beratungs- und Personalausgaben, die im Zusammenhang mit der Errichtung oder der Erweiterung der Mobilitätsstationen entstehen. Diese umfassen insbesondere Ausgaben für die Planung von Mobilitätsstationen, für projektbedingtes Personal sowie für Marketing, Kommunikation und die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern.
 4. Ausgaben für Auftragsvergaben zur Errichtung und Erweiterung der konkreten Mobilitätsstationen.
 5. Anschaffung von Fahrzeugen (z. B. [Lasten-]Fahrrad, Pedelec, Pkw mit klimafreundlichen Antrieben), die durch den jeweiligen Zuwendungsempfänger selbst als Sharing-Angebot betrieben oder für einen begrenzten Zeitraum an Sharing-Anbieter für die Nutzung bereitgestellt werden können.

Um welche Förderungsart handelt es sich?

Die Förderung erfolgt in Form einer Zuwendung auf Ausgabenbasis. Je nach Art des Zuwendungsempfängers und der Förderhöhe wird die Zuwendung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses als Anteilsfinanzierung oder als Festbetragsfinanzierung gewährt.

Wie hoch sind die Förderquoten?

Es gilt grundsätzlich ein maximaler Fördersatz von 65 % der förderfähigen Projektausgaben. Für Antragsstellende in finanzschwachen Städten und Gemeinden kann sich dieser gegebenenfalls auf bis zu 80 % erhöhen. Als finanzschwach gelten insbesondere solche Städte und Gemeinden, die einem Haushaltssicherungsverfahren unterliegen.

Für weitere Informationen siehe Ziffer 5.5 der Förderrichtlinie.

Welche Möglichkeiten gibt es zur Finanzierung des Eigenanteils?

- Ko-Finanzierungen sind grundsätzlich zulässig. Sie müssen bei der Antragstellung angezeigt werden.
- Ein verpflichtender Eigenanteil in Höhe von mindestens 10 % der Gesamtausgaben ist vom Antragstellenden selbst aufzubringen.
- Für Stadtstaaten ohne eigene finanzielle Verantwortung und Kommunen mit geringer Finanzkraft kann der Mindesteigenanteil durch das Land erbracht werden.
- Bei kommunalen Unternehmen wird die zulässige Höhe für eine Ko-Finanzierung durch das EU-Beihilferecht eingeschränkt. Eine Ko-Finanzierung könnte ggf. von vornherein ausgeschlossen sein. Bezüglich der Möglichkeiten einer Inanspruchnahme ist mit dem Projektträger Rücksprache zu halten.

Falls Sie die Inanspruchnahme von Drittmitteln planen, nehmen Sie bitte frühzeitig Kontakt mit dem Projektträger auf, damit eine Abschätzung der zulässigen Förderquoten und des verbleibenden Eigenanteils vorgenommen werden kann. Wenn Ko-Finanzierungen durch weitere staatliche Mittel (z. B. Landesmittel) in Anspruch genommen werden sollen, ist dies dem Projektträger vor der

Bewilligung anzuzeigen, damit eine Abstimmung zwischen den Zuwendungsgebern zu den Fördermodalitäten möglich ist.

Ist ein förderunschädlicher, vorzeitiger Vorhabenbeginn (FVV) möglich?

Nein. Ein FVV ist grundsätzlich nicht möglich. Die Vorhaben können somit frühestens mit der Bewilligung starten. Ein Laufzeitbeginn ab Oktober 2024 ist grundsätzlich möglich, frühere Starttermine müssen angezeigt und im Zuge der Antragsbearbeitung mit dem Projektträger abgestimmt werden.

Gibt es eine Maximallaufzeit für die beantragten Vorhaben?

Ja. Es werden Vorhaben mit einer Laufzeit bis längstens 31.12.2025 gefördert. Dies bedeutet, dass das jeweilige Vorhaben bis Ende 2025 vollständig abgeschlossen sein muss. Die Förderung bietet daher insbesondere für kurzfristige Maßnahmen gute Möglichkeiten.

Sind Verbundvorhaben (z. B. Kommune/Nachbarkommune, Kommune/Kommunales Unternehmen) erlaubt?

Ja. Verbundvorhaben sind zulässig, wenn alle Partner antragsberechtigt sind.

Gibt es Zuwendungs-Obergrenzen für Vorhaben bzw. Antragsstellende?

Nein.

Gibt es eine Mindestzuwendungssumme für Vorhaben bzw. Antragstellende?

Ja. Die Höhe der beantragten Gesamtausgaben muss mindestens 50.000 Euro pro (Teil-)Vorhaben betragen. Projekte mit einem geringeren Volumen können nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen von Verbundvorhaben bezieht sich die Mindestgrenze jeweils auf jeden einzelnen Förderantrag und nicht auf das Verbundvorhaben als Ganzes.

Kann ein Antrag für mehrere Mobilitätsstationen gestellt werden?

Ja. Die Errichtung und Erweiterung mehrerer Mobilitätsstationen durch einen Antragstellenden im Sinne der Vernetzung gilt als eine Maßnahme.

Sind Ausgaben für die Antragsstellung förderfähig?

Ausgaben, die vor bzw. durch die Antragstellung entstanden sind bzw. entstehen werden, sind keine zuwendungsfähigen Ausgaben und werden nicht berücksichtigt.

Sind Ausgaben für die Evaluation der Maßnahmenwirkung förderfähig?

Ausgaben für die Evaluation der Wirkung der beantragten Maßnahme können förderfähig sein. Die Zulässigkeit muss jedoch im Einzelnen während der Antragsbearbeitung geprüft werden.

Können Antragssteller eigenes Personal ansetzen?

Ja. Unter der Voraussetzung, dass dieses Personal nicht durch Dritte aus öffentlichen Haushalten finanziert wird.

Wenden Sie sich bei weiteren Fragen zum Förderaufruf gern an das Team des Projektträgers:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
und TÜV Rheinland Consulting GmbH

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH

Dr. Martin Martens

Steinplatz 1

10623 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 31 00 78 534

Fax: +49 (0) 30 31 00 78 225

E-Mail: MoStat@divde-it.de