

**Aufruf zur Skizzeneinreichung  
zur**

**Förderung von Mobilitätsstationen in kleineren und mittleren  
Gemeinden strukturschwacher Regionen**

**gemäß der**

**Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“  
des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr**

**Stand:  
6. Mai 2024**

## 1. Förderziel und Förderzweck

Mit diesem Aufruf zur Skizzeneinreichung auf Basis der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (im Folgenden: „Förderrichtlinie“) unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die **Ausweitung von Mobilitätsstationen in kleineren und mittleren Gemeinden strukturschwacher Regionen** – als Servicestationen für attraktive, umweltfreundliche, individuelle sowie geteilte Mobilitätsformen. Ziel ist die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität im Sinne des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung.

Mit Mobilitätsstationen werden verschiedene Mobilitätsformen und Verkehrsmittel miteinander vernetzt („Sharing-Stationen“). Als sichtbare Standorte der Inter- und Multimodalität fungieren sie als **Start-, Ziel- oder Umsteigepunkte**. Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Mobilitätsangebote (z. B. den öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV] mit weiteren Angeboten des Umweltverbundes oder dem motorisierten Individualverkehr), wodurch sie die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel anreizen („Modal Shift“).

Die Nutzung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger sollten dabei vor allem die Vorteile einer fortschreitenden Digitalisierung des Verkehrsangebotes erschließen („Digitalisierungskomponente“; für nähere Informationen hierzu siehe Ziffer 2.d dieses Aufrufs).

Insbesondere in kleineren und mittleren Gemeinden strukturschwacher Regionen fehlt es an finanziellen und strukturellen Möglichkeiten, um die Teilhabe an Angeboten des öffentlichen Verkehrs bedarfsgerecht im Sinne der Nutzenden zu gewährleisten. Der Aufruf soll die Ausweitung von Mobilitätsstationen in diesen Regionen, die dafür einen verhältnismäßig hohen Aufwand für Ausschreibungen und Einrichtung betreiben müssen, unterstützen.

Die in der Förderrichtlinie getroffenen Regelungen bilden die rechtliche Grundlage für diesen Förderaufruf. Einzelne Ziffern der Richtlinie werden durch diesen Aufruf ergänzt oder konkretisiert.

Teile der Projektadministration zur Ausarbeitung dieses Förderaufrufs wurden im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) durch EU-Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) des „Next Generation EU“ Programms finanziert.

## 2. Gegenstand der Förderung

Förderfähig im Rahmen dieses Aufrufs sind Vorhaben, die den folgenden Förderkategorien zugeordnet werden können und die nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

### a) Förderkategorien

Auf Grundlage der Förderrichtlinie zielt dieser Aufruf auf die Errichtung und den Ausbau von Mobilitätsstationen als **Infrastrukturvorhaben** ab, welche einen signifikanten Beitrag zur Kooperation und Vernetzung des kommunalen Verkehrsangebotes 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, Car-sharing).
2. Beim **Ausbau** von Mobilitätsstationen werden vorhandene Mobilitätsstationen um zusätzliche Elemente erweitert. Hierbei kann es sich beispielsweise um zusätzliche Verkehrsmittel (siehe Auflistung im Folgenden), die Digitalisierungskomponente oder entsprechende Infrastrukturangebote (z. B. La-desäulen) handeln.

Die Errichtung und der Ausbau mehrerer Mobilitätsstationen in einem Projekt ist im Sinne eines vernetzten Mobilitätsangebots förderfähig.

### b) Förderbestandteile

Mobilitätsstationen sollten nach Abschluss der Fördermaßnahme möglichst viele der folgenden baulichen Merkmale aufweisen. Sofern diese (bei Ausbau einer bestehenden Mobilitätsstation) noch nicht vorhanden sind, sollten sie bedarfsgerecht nachgerüstet werden.

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

### c) Inter-/Multimodalität

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:

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

#### d) Digitalisierungscharakter

Die **Digitalisierungskomponente** muss einen wesentlichen Bestandteil des gesamten Vorhabens bilden. Die Ausweitung von Mobilitätsstationen muss somit deutliche Digitalisierungsansätze aufweisen. 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 digitale 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)

Die Bewertungskriterien für die eingereichten Skizzen ergeben sich aus Ziffer 4 dieses Aufrufs und Ziffer 7 der Förderrichtlinie.

### 3. Zuwendungsempfänger

In **Konkretisierung** von Ziffer 3 der Förderrichtlinie sind ausschließlich Vorhaben in **kleineren und mittleren Gemeinden (maximal 50.000 Einwohnende) in strukturschwachen Regionen gemäß Fördergebietskulisse der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)** förderfähig. Maßgeblich ist die Einwohnendenzahl der Gemeinde, in der sich die Mobilitätsstation(en) befindet/befinden.

Der Kreis der Antragsberechtigten ergibt sich aus Ziffer 3 der Förderrichtlinie und der voranstehenden Maßgabe. Antragsberechtigt sind demnach:

- 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

Eine Übersichtskarte über die Städte und Gemeinden der strukturschwachen Regionen ist [hier](#) zu finden.

Verbundvorhaben antragsberechtigter Partner sind zulässig. In diesen Fällen ist die Projektskizze durch den Verbundkoordinator und die Anträge in Abstimmung mit diesem vorzulegen (s. Ziffer 7.2.1 und 7.2.2 der Förderrichtlinie).

### 3. Art, Umfang und Höhe der Förderungen

Es werden Vorhaben mit einer **Laufzeit bis längstens 31.12.2025** gefördert. Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich nicht zulässig. Für die Bewilligung von Projekten stehen in diesem Aufruf rund 3 Mio. € an Bundesmitteln zur Verfügung.

#### 3.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart und Finanzierungsform

Die Zuwendung wird grundsätzlich in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses als Anteilsfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag, entsprechend der anerkannten Ausgaben, begrenzt. Zuwendungen an Kommunen (Gemeinden und Landkreise) bis zu einer Höhe von 6 Mio. € werden gemäß § 44 Absatz 2 Satz 1 BHO grundsätzlich als Festbetragsfinanzierung gewährt.

Der **Basisfördersatz beträgt 65 Prozent** der zuwendungsfähigen Ausgaben, für **Antragsstellende in finanzschwachen Städten und Gemeinden bis zu 80 Prozent**. Der Nachweis der Finanzschwäche kann entweder in Form der Verpflichtung zur Aufstellung eines Haushalts sicherungskonzeptes bzw. der Durchführung eines Haushalts sicherungsverfahrens oder der Bestätigung einer damit vergleichbaren Haushaltslage durch die Kommunalaufsicht erbracht werden. Erfolgt neben der Förderung aus diesem Programm eine Ko-Finanzierung durch andere Fördermaßnahmen, wird der Fördersatz des Bundes erforderlichenfalls zur Vermeidung einer Überförderung reduziert.

Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen und unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel im jeweiligen Einzelfall über die konkrete Förderhöhe bzw. -summe. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

## 3.2 Zuwendungsfähige Ausgaben

Zur Erreichung des mit der Förderrichtlinie festgelegten und durch diesen Aufruf konkretisierten Zuwendungszwecks sowie unter Berücksichtigung der Herausforderungen in strukturschwachen Regionen, zählen zu den zuwendungsfähigen Ausgaben nach Ziffer 5.4 der Förderrichtlinie insbesondere die nachfolgend genannten **projektbedingten Ausgaben**. Die zuwendungsfähigen Ausgaben müssen 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 Plattformensysteme 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** insbesondere zur Vernetzung der Mobilitätsstationen und deren Angebote, z. B. Erstellung eines inter- bzw. multimodalen Buchungssystems oder die Einbindung in bestehende Tarifstrukturen, Anbindung der Mobilitätsstationen an bestehende anbieterübergreifende digitale Mobilitätsplattformen sowie digitale Services für die Integration von Sharing-Fahrzeugen.
  - e. **Weitere Ausstattungen**, die im Zusammenhang mit der Nutzung der Mobilitätsstation stehen und eine Attraktivitätssteigerung herbeiführen, z. B. Personenunterstand, Begrünung, Photovoltaik-Anlage.
  - f. **Serviceangebote** wie Packstation, Schließfächer, Fahrradreparaturstation, Notrufsstelle, 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.

## 4. Verfahren & Antragstellung

Für alle Vorhaben kommt ein zweistufiges Verfahren, bestehend aus Skizzen- und Antragsphase, zur Anwendung: Die Einreichung einer Projektskizze in Formularform im ersten Schritt ist eine notwendige Voraussetzung für die Aufforderung zur Einreichung eines formalen Förderantrags.

### 4.1 Skizzeneinreichung

Die Projektskizzen können ab dem Tag der Veröffentlichung dieses Aufrufs bis **spätestens zum 17. Juni 2024** eingereicht werden.

Die Formulare sind im PDF-Format mit der Dateisemantik „[Skizzenakronym]\_Projektskizze\_FA2\_[Versionsdatum].pdf“ zu erstellen und über das elektronische Antrags- und Angebotsystem des Bundes (easy-Online) unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline/reflink.jsf?m=DKV&b=MOSTAT-SKIZZE&t=SKJ> einzureichen. Bei Verbundprojekten ist eine gemeinsame Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Das System easy-Online versendet automatisch eine Eingangsbestätigung. Eine separate postalische Zusendung der Skizze und eine (elektronische) Signatur der Skizze sind nicht erforderlich.

### 4.2 Auswahl- und Bewertungsverfahren

Das verbindliche Formular und die zu beachtenden fachlichen und formalen Anforderungen an die Projektskizzen sind in der Anlage dieses Aufrufs dargelegt sowie unter nachfolgendem Link abrufbar: [www.bmdv.bund.de/mobilitaetsstationen](http://www.bmdv.bund.de/mobilitaetsstationen).

Das Formular ist vollständig auszufüllen. Ein Projektzeitplan ist dem Formular anzuhängen. Es wird von einem Projektstart zum 1. Oktober 2024 ausgegangen. Sollte ein davon abweichender Projektstart für die Projektumsetzung erforderlich sein, ist dies ausdrücklich kenntlich zu machen.

Die **Höhe der für das Projekt beantragten Gesamtausgaben muss mindestens 50.000 Euro** betragen. Im Rahmen von Verbundvorhaben bezieht sich diese Mindestgrenze auf das Verbundvorhaben.

Das Auswahlverfahren erfolgt im Rahmen einer formalisierten Projektauswahl. Die Projektleitungen der ausgewählten Skizzen werden anschließend aufgefordert, ihren Antrag einzureichen. Weitere Informationen zum Verfahren sowie inhaltliche und formale Anforderungen an die Unterlagen sind unter Ziffer 7.1ff. der Förderrichtlinie einzusehen.

Grundlage der Bewertung sind unter anderem die allgemeinen Vorschriften des Bundes zu Zuwendungen (Bundeshaushaltsordnung [BHO], Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur BHO) und der EU (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung [AGVO]) sowie **die in der Förderrichtlinie genannten Kriterien. Insbesondere sind für die Auswahl der Skizzen folgende Kriterien relevant**, die sich aus der Erreichung der Förderziele des Aufrufs sowie der Förderrichtlinie ergeben:

- 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 ÖPNV

- Digitalisierungsanteil des Vorhabens
- Beitrag zur Veränderung des Modal Splits 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 Anwohnenden
  - Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit und entsprechende Kommunikation
- Breitenwirksamkeit, Vernetzung
  - Über- bzw. interregionale Umsetzung und Kooperation
  - Kommunale Zusammenschlüsse und Kooperationen in Verbundprojekten
- Arbeits- und Ausgabenplanung, u. a.
  - Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
  - Ausgaben-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung

Bei Fragen zur Antragsstellung und Förderung wenden Sie sich bitte an:

**Kontaktdaten 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@vdi-vde-it.de

Alle weiteren Informationen finden Sie zudem unter [www.bmdv.bund.de/mobilitaetsstationen](http://www.bmdv.bund.de/mobilitaetsstationen) oder auf der Austauschplattform des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität – NaKoMo ([www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)).