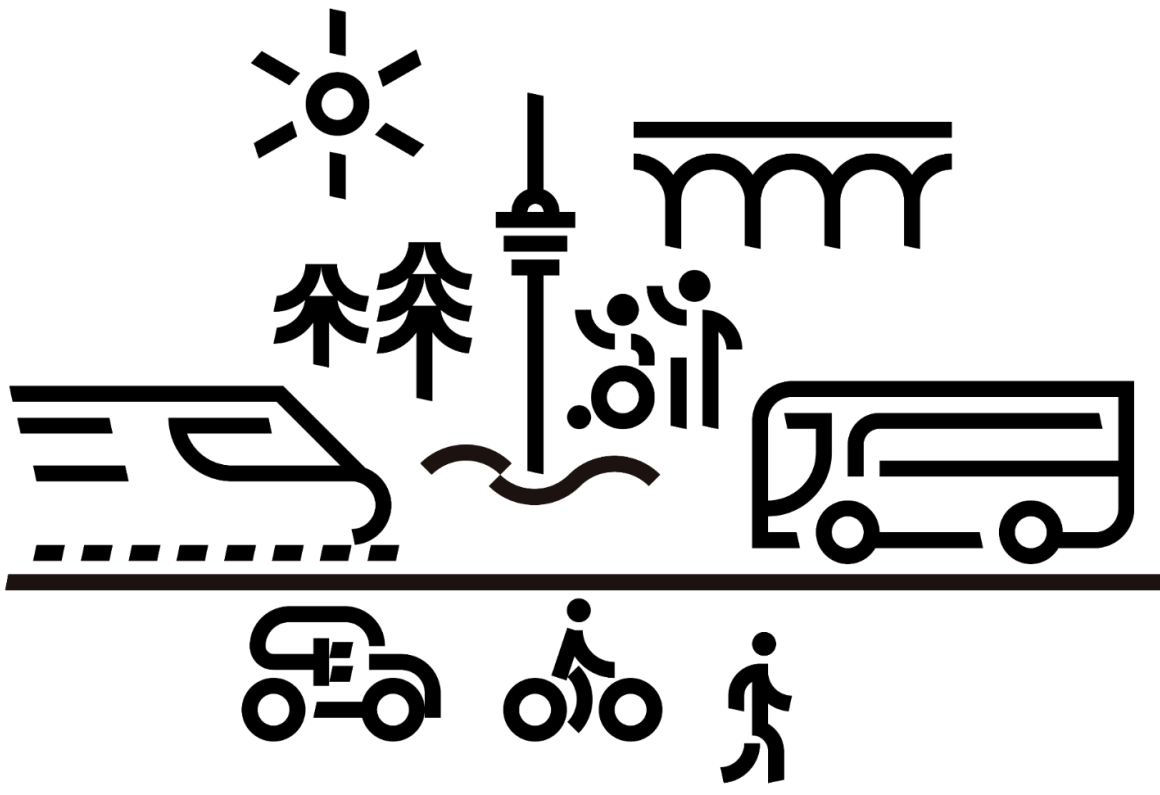
Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz

Grundsätze zur Förderung von Personalkosten in Baden-Württemberg

Stand: April 2026



Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Zweck der Förderung 4

2. Förderbereiche 6

2.1. Nahmobilität und Aufenthaltsqualität 6
2.2. Vernetzte Mobilität und Daten 8
2.3. Mobilitäts- und Infrastrukturplanung 12

3. Rechtsgrundlage, Art und Umfang der Förderung 16

3.1. Mittelgewährung 16
3.2. Förderhöhe 17
3.3. Stellenanforderungen 17
3.4. Stellenbetreuung 18
3.5. Erfolgskontrolle 18
3.6. Gegenstand der Förderung 19
3.7. Laufzeit der Förderung 19

4. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger 21

5. Antragstellung 23

5.1. Verwendungsbestätigung und Verwendungsnachweis 23

6. Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung 25

7. Strafrechtliche Hinweise 26

8. Prüfungsrecht des Rechnungshofs 27

9. Inkrafttreten 28

1. Ziel und Zweck der Förderung

Baden-Württemberg hat sich umfassende Ziele im Bereich Klimaschutz im Verkehr gesetzt. Im Vergleich zu 1990 sollen die Emissionen im Land im Sektor Verkehr bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent reduziert werden. Für das Jahr 2040 hat sich Baden-Württemberg das Ziel der Klimaneutralität gesetzt. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg arbeitet deshalb darauf hin, bis 2030 eine nachhaltige Mobilität zu schaffen: Der öffentliche Verkehr soll verdoppelt werden, jedes zweite Auto soll klimaneutral angetrieben werden, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr soll in Stadt und Land unterwegs sein, jeder zweite Weg soll selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden und jede zweite Tonne soll klimaneutral transportiert werden.

Um diese ambitionierten Ziele für den Klimaschutz im Verkehrssektor wie sie im Landeskonzept Mobilität und Klima beschrieben sind in die Tat umzusetzen, benötigt es die vereinten Kräfte von Land und Kommunen. An diesem Prozess sind alle Verwaltungsebenen entscheidend beteiligt. Insbesondere die Stadt- und Landkreise sind maßgebliche Akteure in diesem Prozess. Sie können die Gemeinden und weitere kommunale Akteure einbinden. Nur mit aktiven Kommunen und Regionen wird die nachhaltige Mobilität in den Kommunen gelingen.

Das Land unterstützt daher insbesondere Stadt- und Landkreise, aber auch weitere kommunale Akteure beim dafür notwendigen Strukturaufbau in der Verwaltung. Im Rahmen der vorliegenden Grundsätze gewährt das Land zweckgebundene Förderungen, um kurzfristig personelle Kapazitäten auszubauen.

Die Förderung von Fachkräften für Mobilität und Klimaschutz besteht aus den folgenden drei Bereichen, bei denen verschiedene Schwerpunkte gesetzt werden können:

- Nahmobilität und Aufenthaltsqualität
- Vernetzte Mobilität und Daten
- Mobilitäts- und Infrastrukturplanung

Für die Unterstützung der von der geförderten Fachkraft erstellten Inhalte stehen weitere Fördermöglichkeiten durch das Land zur Verfügung: Für geeignete Sachverhalte wird die

Beantragung der Förderung eines qualifizierten Fachkonzepts empfohlen. Zudem stehen Möglichkeiten zur Finanzierung von Infrastrukturumsetzungen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz offen.

Darüber hinaus soll Soziale Teilhabe wie bspw. Barrierefreiheit und kinder- und jugendgerechte oder geschlechtergerechte Mobilität bei der Arbeit der Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz explizit berücksichtigt werden (siehe dazu auch § 2 Ziff. 2 Landesmobilitätsgesetz BW und diese Informationsseite).

2. Förderbereiche

2.1. Nahmobilität und Aufenthaltsqualität

2.1.1 Fußverkehr/Ortsmitten/Schulwege

In Die Förderung des Fußverkehrs gewinnt in den Kommunen immer mehr an Bedeutung. Eine zentrale Voraussetzung, damit die Menschen mehr Wege zu Fuß zurück-legen, ist die Schaffung durchgängiger kommunaler Fußverkehrsnetze. Ein besonderer Fokus können hier insbesondere sichere und attraktive Schulwege sowie Ortsmitten darstellen. Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten fördern durch den Um-bau von Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten die Ausübung aktiver Mobilität und erhöhen die Lebensqualität der Menschen. Gemäß Schulwegerlass sind für alle Schulen Schulwegepläne zu erstellen. Bisher wurden landesweit erst für einen Teil der Schulen qualifizierte Schulwegpläne erstellt. Die Sicherung der empfohlenen Schulwegrouten sowie die Aktualisierung der Schulwegpläne kann kreisweit koordiniert besonders wirkungsvoll erfolgen. Bei den oben genannten Aufgaben kommt Beteiligungsformaten und Diskussionsprozessen vor Ort eine zentrale Bedeutung zu.

Hervorzuheben sind die allgemeinen und besonderen Ziele des Landesmobilitätsgesetzes BW (LMG), durch welches die öffentliche Hand bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug dezidiert folgende Punkte zu berücksichtigen hat: die Möglichkeit der Schaffung von barrierefreien Angeboten zur gleichberechtigten Teilnahme am Straßenverkehr sowie die besonderen Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eigenständige sichere Mobilität (§ 2 Ziff. 2 LMG). Des Weiteren sollen die Träger der Straßenbaulast bei Planungen von Fuß- und Radverkehrsinfra-struktur aus Gründen der Verkehrssicherheit folgende Aspekte berücksichtigen: Diese sollten fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert werden. Außerdem soll das gemeinsame Führen des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit vermieden werden. Auch soll das gemeinsame Führen des Rad- und Fußverkehrs innerorts vermieden werden (§ 3 Abs. 2 LMG). Darüber hinaus sollen mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen. Bei Bau, Umbau und Umplanung von Straßen sollen die Träger der Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörden darauf hinwirken, dass der öffentliche Verkehrsraum von

parkenden Fahrzeugen entlastet wird. Dabei sollen die Mobilität und Erreichbarkeit gewährleistet werden (§ 3 Abs. 3 LMG).

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Aufgaben im Bereich der Fußverkehrsförderung insbesondere bei der Schaffung fachlicher und konzeptioneller Grundlagen für eine sichere und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur (inklusive Barrierefreiheit und sichere Straßenquerungsmöglichkeiten)
- Aktivitäten zur Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
- Aufgaben im Zusammenhang mit der Erstellung von qualifizierten Geh- und Radschulwegplänen sowie der Umsetzung von Maßnahmen zur Aufwertung und Sicherung der Schulwege für die aktive Mobilität sowie die Schaffung von Schulstraßen und Schulzonen
- Kommunikations- und Beteiligungsaktivitäten im Zusammenhang mit den oben benannten Aufgabenfeldern
- Weitere Bestandteile des Aufgabenbereichs sind Bündelung und Qualitätssicherung von Förderanträgen im Bereich Fußverkehr, Ortsmittenumbau, aktive Schulwege und Kommunikation/Beteiligung
- Die Förderstelle kann einen oder mehrere der oben genannten drei Bereiche (Fußverkehr, Ortsmitten, Schulwege) bearbeiten. Dies ist bei der Antragstellung anzugeben
- Aktivitäten im Bereich der Schulwegeplanung sind nur auf Stadt- bzw. Landkreisebene förderfähig

2.1.2 Parkraummanagement inkl. digitale Parkraumkontrolle

Die Klimaschutzziele im Verkehr erfordern eine Flächenumnutzung zugunsten klimafreundlicher Mobilität und lebenswerter Städte mit Aufenthaltsqualität. Der ruhende Verkehr kann einen Beitrag zur Erreichung der kommunalen Klimaschutz- und Mobilitätsziele beisteuern. Dazu können Kommunen im Rahmen von Parkraumkonzeptionen u.a. Umnutzungen beschließen, Stellflächen reduzieren und das Parken in private Flächen verlagern. Insbesondere bei Umnutzungen sind Beiträge zur Klimawandelanpassung (etwa durch Begrünung) möglich. Ferner sollten öffentliche Flächen angemessen bewirtschaftet und bepreist werden. Zudem soll der ruhende Verkehr sicherer werden, um das Ziel der Vision

Zero zu unterstützen. Dies kann nur durch eine konsequente Verfolgung und Ahndung von Parkverstößen erreicht werden. Dazu ist eine hohe Kontrolldichte unter Ausschöpfung der vorhandenen Sanktionsmaßnahmen und die Einhaltung des Erlasses zur Kontrolle und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr des Landes vom 11. Mai 2020 erforderlich. Darüber hinaus kann die Parkraumkontrolle durch die Digitalisierung mittels Scan-Fahrzeugen effizienter ausgestaltet werden (§13 LMG).

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Entwicklung geeigneter Parkraumkonzepte mit konkreten Zielen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Erleichterung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dies meint insbesondere die Einführung geeigneter Parkgebührenregelungen in Anlehnung an das Hinweispapier „Wirksame und angemessene Parkgebühren“ des Kompetenznetzes Klima Mobil
- Eingeschlossen Aktivitäten zur Verbesserung der Parkraumkontrolle und insbesondere zur Einführung und zum Regelbetrieb der digitalen Parkraumkontrolle mittels Scan-Fahrzeug. Dies umfasst die Fälle Falsch- und Schwarzparken
- Unterstützende Digitalisierungsmaßnahmen für die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle – insbesondere zur Digitalisierung von Sonderparkberechtigungen
- Bestandsaufnahme und Analyse der Parknachfrage unter Nutzung der Handlungsmöglichkeiten im Zuge der novellierten Straßenverkehrsordnung
- Betreuung der Umsetzung der Parkraumkonzepte und Monitoring
- Identifikation von „Falschparker-Hotspots“ und deren Ursachen

2.2. Vernetzte Mobilität und Daten

2.2.1 Mobilstationen und Carsharing

Intermodalität und Multimodalität sind entscheidende Faktoren für nachhaltige Mobilität in der Fläche. Voraussetzung für inter- und multimodale Verkehre sind attraktive und leistungsfähige Übergangspunkte und einfach zu beziehende Informationen über die

verschiedenen Mobilitätsalternativen. Als Alternative zum privaten Autobesitz besitzt Carsharing ein hohes Umweltentlastungspotential. Um dies flächendeckend zur Geltung kommen zu lassen, sind 1.000 Mobilstationen und 50.000 Carsharing-Fahrzeuge in Baden-Württemberg erforderlich. Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Kommunen auch mit Sachmitteln dabei, intermodale Knoten zu schaffen und bestehende und neue Carsharing-Angebote zu fördern.

Die konzeptionelle und fachliche Verknüpfung muss durch Verantwortliche für Mobilstationen erfolgen, die eine Verbindung zwischen allen Akteuren herstellen, vorhandene Mobilitätsangebote bündeln, den Ausbau von Benutzervorteilen für Carsharing vorantreiben, Synergien erkennen und nach innen und nach außen kommunizieren.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Bündelung, Verknüpfung, Darstellung und Kommunikation von vorhandenen Mobilitätsangeboten mit dem Ziel, Standorte für Mobilitätsstationen und Carsharing zu identifizieren
- Hinwirken auf und Betreuung von der Umsetzung bis zum Monitoring von Mobilstationen und Carsharing-Angeboten
- Kommunikation von Benutzervorteilen für Carsharing und Schaffung von Synergien
- Schnittstellenfunktion von Kommune zu Carsharing-Anbieter und übergeordneten Einheiten
- Teilnahme an den Vernetzungsveranstaltungen

2.2.2 Datenmanagement

Die Bereitstellung von Mobilitätsdaten ist eine notwendige Grundlage für die Entwicklung und den Betrieb von Systemen und Diensten zu einer modernen, effizienten und nachhaltigen Mobilität.

Mit der landesweiten Mobilitätsdatenplattform MobiData BW wurde eine Einrichtung geschaffen, die als zentrale Datendrehscheibe für die kosten-, barriere- und diskriminierungsfreie Bereitstellung von Mobilitätsdaten aus Baden-Württemberg weiter

ausgebaut wird. Neben Datensätzen zu Fahrplänen, Haltestellen, Sharing-Angeboten und zum Parkraum in Baden-Württemberg werden sukzessive weitere Mobilitätsdaten aller Verkehrsträger über MobiData BW nach dem Open Data Grundsatz aufgenommen und bereitgestellt. Im Sinne einer umfassenden Datennutzung für die Öffentlichkeit, Forschung und Wirtschaft werden Daten aus MobiData BW für den Betrieb von Echtzeit-Serviceangeboten genutzt, zum Beispiel Verkehrsinfo BW oder EFA BW.

Im Rahmen von MobiDataBW können Kommunen maßgeblich an der flächendeckenden Datenerschließung und deren Verfügbarkeit, sowie zentralen Bereitstellung mitwirken, indem sie ihre eigenen Daten erschließen und auf die Bereitstellung von Daten von privaten Partnern vor Ort hinwirken. Hierfür stellt das Land den Kommunen standardisierte und niedrigschwellige Fachverfahren zur Verfügung, mit denen Mobilitätsdaten vor Ort digital erfasst, gepflegt und verwaltet werden können. Dies umfasst insbesondere Verfahren für den Radverkehr, das Baustellenmanagement, Verkehrszeichen und den Parkraum.

Gefördert wird deshalb die Einstellung von zusätzlichem Personal für die lokale Datenerschließung und für die Verwendung von erschlossenen Daten in lokalen Diensten oder anderen Anwendungen, etwa zur Information von Verkehrsteilnehmenden, zur Verkehrssteuerung oder zur Verkehrsplanung. Ziel der Förderung ist der Ausbau der Datenverfügbarkeit, -qualität und -nutzung einschließlich ihrer Qualitätssicherung, basierend auf der Erschließung, Verknüpfung und IT-architektonischen Weiterentwicklung von Mobilitätsdaten sowie der Digitalisierung noch nicht digitalisierter Prozesse und Infrastrukturen (z. B. Projektmanagement digitaler Parkraum). Angestrebt ist die flächendeckende Bereitstellung von Echtzeitdaten mit einer minutengenauen Auflösung, ggf. einer 15-Minuten-Auflösung. Dazu sind auch Wege zu finden, wie eine verbindliche Datennutzung mit privaten Betreibern verabredet werden kann, auch unter Nutzung des Vertrags- und Genehmigungsrechtes (z. B. bei Sondernutzungserlaubnissen). Es sollen nur nicht-personenbezogene Daten erfasst werden.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Arbeitsgegenstand der geförderten Stellen sollen Standort- und/oder Verfügbarkeitsdaten zum Mobilitätsgeschehen sein. Insbesondere in den Bereichen: Sharing und Parken, aktuell verfügbare Transportalternativen im

Kontext des ÖPNV, aktuelle Verkehrslage auf Straßen sowie zum Rad- und Fußverkehr. Hierzu zählt auch die Nutzung und Pflege der bereitgestellten Fachverfahren, deren veröffentlichungsfähigen Inhalte vollständig und in der auf MobiData BW zugrunde gelegten Open-Data-Lizenz an die Plattform zu übermitteln sind.

- Entwicklung und Verstetigung innovativer Nutzungsformen von Mobilitätsdaten in der Verkehrsinformation und/oder zur Steuerung im Kontext der nachhaltigen Mobilität in kommunaler Zuständigkeit, insbesondere bezüglich Klimaschutz im Verkehr (abgestimmtes Vorgehen mit den antragsberechtigten Kommunen erforderlich).

2.2.3 Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr

Gefördert werden können hierbei Personalstellen bei Aufgabenträgern des ÖPNV (Land- und Stadtkreise) sowie bei kommunalen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden. Das entsprechende Personal soll die sehr umfangreiche Koordinations- und Abstimmungsarbeit mit verschiedensten relevanten Stakeholdern bei der Einführung autonomer Fahrzeuge im ÖV innerhalb eines Verkehrsverbunds steuern. Relevante Stakeholder sind hier insbesondere Fahrzeug- und Infrastrukturhersteller, Fördermittelgeber oder andere Verbünde- oder Aufgabenträger bei gemeinsamen Beschaffungsvorhaben.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Stakeholdermanagement zum Aufbau und Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren aus den Bereichen Verwaltung, Industrie, Verkehrsunternehmen und -verbünde
- Technische und rechtliche Abstimmung zur Klärung von infrastrukturellen, rechtlichen und IT-relevanten Anpassungen
- Bürgernahe Kommunikation und Berichterstattung an die interne und externe Verwaltung, z. B. Gremien oder Ausschüsse
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Integration in die Verkehrspläne und langfristige Planung der Einbindung autonomer Angebote in das Gesamtverkehrssystem
- Steuerung von externen Beauftragungen sowie Fördermittelmanagement gegenüber potentiellen Fördermittelgebern

2.3. Mobilitäts- und Infrastrukturplanung

2.3.1 Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Kommunen können durch eine aktive und investorenfreundliche Herangehensweise einen großen Beitrag für den schnellen und bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur leisten. Der Schwerpunkt der Aufgaben liegt in der Erarbeitung von gebietsbezogenen Ladeinfrastrukturkonzepten, der Identifizierung verfügbarer Flächen und der Integration der beiden vorgenannten in alle kommunalen Planungsprozesse.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Initiierung, Erstellung und Umsetzung von kommunalen Ladeinfrastrukturkonzepten
- Systematische Suche und Sicherung verfügbarer Flächen für Ladeinfrastruktur (incl. Eingabe in das www.FlächenTOOL.de)
- Anlaufstelle für alle Fragen zur Elektromobilität (verwaltungsintern und -extern)
- Elektromobilität, insbesondere Ladeinfrastruktur, bei sämtlichen kommunalen Planungsprozessen und Aktivitäten berücksichtigen
- Unterstützung von LIS-Investoren bei Netzanschlussbegehren an die Netzbetreiber

Bei Antragsstellung muss explizit dargelegt werden, wie die beantragten Personalressourcen von der antragsstellenden Organisation gemeinwohlorientiert und produktneutral eingesetzt werden.

2.3.2 Erstellung und Umsetzung eines Klimamobilitätsplans

Der Klimamobilitätsplan orientiert sich am europäischen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) und bietet Kommunen die Möglichkeit, eine nachhaltige, klimafreundliche Mobilität sowie langfristige und dauerhafte Reduktion der lokalen Verkehrsemissionen voranzutreiben. Mit einem Klimamobilitätsplan können effektive Maßnahmenpakete entwickelt, politisch abgestimmt und umgesetzt werden. Chancen und Herausforderungen der lokalen Verkehrssituation werden ebenso berücksichtigt wie vorhandene Planwerke im Bereich

Mobilität und Klimaschutz. Bürgerinnen und Bürger wie auch andere Interessensträgerinnen und Interessensträger werden aktiv eingebunden. Weitere zentrale Bestandteile sind eine Verkehrsmodellierung, ein konkreter Umsetzungsplan, ein Monitoring- und Evaluationskonzept sowie ein Fortschreibungsprozess.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

Inhalt der Stelle ist die Gesamtprojektsteuerung des Erstellungs- und/oder Umsetzungsprozesses eines Klimamobilitätsplans. Zum Umsetzungsprozess gehört neben der Maßnahmenumsetzung auch die Umsetzung des Monitoring- und Evaluationskonzepts zur Kontrolle und ggf. Fortschreibung des Klimamobilitätsplans ebenso wie eine begleitende Beteiligung.

Die Gesamtprojektsteuerung besteht aus den folgenden Aufgaben:

- Ausschreibung, Vergabe und Steuerung externer Dienstleister für Aufgaben zur Erstellung und/oder Umsetzung und Beteiligung des Klimamobilitätsplans
- Aufbau von Arbeitsstrukturen und Steuerung involvierter Akteure (verwaltungsintern und –extern) zur Erstellung und/oder Umsetzung und Beteiligung zum Klimamobilitätsplan
- Abstimmung mit kreisangehörigen Kommunen bzw. Umlandkommunen sowie dem Landkreis im verkehrlichen Verflechtungsraum zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Steuerung der Aufgaben und Arbeitsschritte zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans, dabei auch Herbeiführen der notwendigen politischen Beschlüsse sowie Initiierung und Koordination der Umsetzungs- und Monitoringprozesse
- Zeitplanung und Ressourcenplanung für die Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Steuerung und Begleitung der Beteiligung und Kommunikation zur Erstellung und/oder Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Ermittlung und ggf. Beantragung von Fördermitteln zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans

- Prozessbegleitung und Qualitätssicherung während des gesamten Erstellungs- und/oder Umsetzungsprozess des Klimamobilitätsplans, dabei auch Sicherstellung der Berücksichtigung der Anforderungen gemäß KlimaG BW und Anlage 20 VwV-LGVFG
- Berücksichtigung und Koordination des Zusammenspiels mit weiteren relevanten Planwerken auf kommunaler und Landesebene (z.B. Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz, Landeskonzept für Mobilität, Klima- und Lärmschutz)
- Ansprechperson für und Koordination der Kommunikation mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und dem zuständigen Regierungspräsidium sowie dem/der zuständige/n Koordinator bzw. Koordinatorin für Mobilität und Klimaschutz

2.3.3 Mobilitätspass

Der Mobilitätspass ist ein freiwilliges, kommunales Abgabeninstrument für den ÖPNV in Baden-Württemberg, konzipiert auf Basis einer sogenannten Drittnutzerfinanzierung. Mit einem Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner oder für Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter haben Kommunen die Möglichkeit, die bestehenden Finanzierungssäulen des ÖPNV aufzustocken, um Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen breiter zu finanzieren. Damit können sie Anreize setzen, vermehrt vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, was dem Klimaschutz zugutekommt. Ein Vorteil des Mobilitätspasses liegt in der Verknüpfung der Beitragszahlung mit einem Mobilitätsguthaben. Das heißt, wer einen Beitrag für den Mobilitätspass bezahlt, erhält dafür in derselben Höhe ein Mobilitätsguthaben, welches bei dem Erwerb von ÖPNV-Zeitkarten eingesetzt werden kann.

Die rechtliche Grundlage für die mögliche Einführung eines Mobilitätspasses durch eine Kommune (Stadtkreis, Landkreis, große Kreisstadt) bildet das Landesmobilitätsgesetz vom 18. März 2025 (insbesondere §§ 14 bis 21).

Eine Kommune, welche die Einführung eines Mobilitätspasses in Erwägung zieht, steht vor der Aufgabe, im Vorfeld der Einführung verschiedene fachlich-konzeptionelle, rechtliche, technische und kommunikative Vorbereitungen zu treffen. Diese Vorbereitung zur Einführung eines Mobilitätspasses kann beispielsweise umfassen:

- Berechnung der Erlöspotenziale, Definition der Abgabenhöhe, Bestimmung des Abgabengebietes, Festlegung möglicher Ausnahmegruppen
- Zuordnung der Verwendung der Erlöspotenziale zu verkehrsplanerischen Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV im Abgabengebiet
- Vorbereitung eines Verfahrens zur Abgabenerhebung und -verrechnung (mit den Mobilitätsguthaben) einschließlich der rechtskonformen Datenbeschaffung und -verarbeitung sowie Einbindung in die bestehenden Systeme der Kommune
- Konzeptionierung eines Buchungssystems für die Mobilitätsguthaben
- Konzeptionierung einer beihilferechtskonformen Verwendung des Abgabenaufkommens und seiner Weiterleitung an das örtliche Verkehrsunternehmen/ den Verkehrsverbund
- Klärung eventueller datenschutzrechtlicher, steuerrechtlicher, beihilferechtlicher und weiterer rechtlicher Fragen
- Erstellung einer kommunalen Abgabensatzung
- Konzeptionierung und Durchführung einer kommunikativen Begleitung des Einführungsprozesses (kann Botschaften und Argumente, Inhalte für verschiedene Kommunikationskanäle, Pressearbeit, Information, Dialog und Beteiligung von Kommunalpolitik, Akteursgruppen sowie der interessierten Öffentlichkeit enthalten, ggf. auch (Vorher-) Evaluation zu Wirkung und Akzeptanz)

Die vorliegende Förderung bietet eine finanzielle Unterstützung der diesbezüglichen Personalerfordernisse bei Stadtkreisen, Landkreisen, großen Kreisstädten beziehungsweise kommunalen Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünden.

Die geförderte Stelle beinhaltet insbesondere folgende Aufgaben:

- Projektsteuerung, Erfolgskontrolle und Dokumentation
- Konzeptionelles Arbeiten
- Projektgruppensteuerung bzw. Arbeitsgruppensteuerung in der Kommune
- Dialog und Beteiligung der Kommunalpolitik und lokaler Anspruchsgruppen
- Ausschreibung, Beauftragung und Steuerung etwaiger externer Dienstleisterinnen bzw. Dienstleister sowie Gutachterinnen bzw. Gutachter für fachlich-konzeptionelle und technische sowie rechtliche Ausarbeitungen und für Konzepte und Formate im Bereich der Kommunikation und Beteiligung sowie der Evaluation
- Erstellung des für die Förderung notwendigen Sachstandberichts

3. Rechtsgrundlage, Art und Umfang der Förderung

- Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Grundsätze, den §§ 23 und 44 LHO und den VV hierzu sowie den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG, gewährt.
- Förderfähig sind Personalkosten entsprechend der Vorgaben des Zuwendungsbescheids (bspw. die anfallenden Arbeitgeberaufwenden) und im Rahmen der Regelungen der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen für Kommunen (ANBest-K) sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) in ihrer jeweilig gültigen Fassung.

3.1. Mittelgewährung

- Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.
- Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.
- Zuwendungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt.
- Die Ausreichung der Mittel erfolgt mittels Zuwendungsbescheid und auf Anforderung (Mittelabruf) in der Regel einmal jährlich der jeweiligen Zuwendungsempfänger. Weitere Modalitäten werden im Zuwendungsbescheid festgelegt.
- Zuwendungen dürfen frühestens insoweit ausgezahlt werden, als sie voraus sichtlich innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden (Nr. 7 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) und Nr. 1.4 der ANBest-P sowie Nr. 13.7 der VV zu § 44 LHO und Nr. 1.4 der ANBest-K.
- Das Ministerium für Verkehr behält sich vor, Förderbescheide für Personalstellen zu widerrufen, die ab Erteilung des Bewilligungsbescheids zwölf Monate oder länger unbesetzt bleiben.

3.2. Förderhöhe

- Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung in Form einer Festbetragsfinanzierung mittels eines Zuschusses. Das Land trägt rund die Hälfte der Kosten, ein fester Fördersatz oder eine Spitzabrechnung ist nicht vorgesehen, sondern aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sind die Pauschalbeträge maßgebend.
- Sofern unter den Fördergegenständen nicht anders angegeben, besteht zur Beantragung der Förderung folgende Wahlmöglichkeit:
- Die Neueinrichtung und Besetzung einer Stelle können mit der Wertigkeit des höheren oder gehobenen Dienstes besetzt werden. Hierfür sind jährliche Pauschalbeträge vorgesehen:
  - höherer Dienst (Entgeltgruppe 13 TVöD) in Höhe von 85.500 Euro
  - gehobener Dienst (Entgeltgruppen (9b bis 12 TVöD) in Höhe von 82.250 Euro.
- Die Förderung wird in den ersten 24 Monaten gewährt. Die Finanzierung der zweiten Hälfte der Bewilligungsperiode muss durch den Fördernehmer sichergestellt sein.

3.3. Stellenanforderungen

- Die geförderte Stelle darf bei Antragsstellung noch nicht im Stellen-/Haushaltsplan des Antragsstellers vorhanden sein (Zusätzlichkeitsregelung). Es ist im Sinne der Fachkräftegewinnung erwünscht, wenn sie nach Antragstellung dort verankert wird.
- Die Anforderungsprofile der einzelnen Schwerpunkte sind jeweils auf eine volle Personalstelle je Fördernehmer ausgerichtet. Um den jeweiligen Funktionen angemessen gerecht zu werden, ist je beantragter Förderung für einen Programmteil ein Stellenanteil von mindestens einer halben Personalstelle erforderlich. Bei einem Stellenumfang, der kleiner 100 Prozent liegt, wird der pauschale Zuschuss entsprechend angepasst. In einem solchen Fall hat der Fördernehmer im Schlussverwendungsnachweis anzugeben, wie viele Monate der Förderung zu welchem Stellenumgang stattgefunden haben. Die Kombination von zwei Fördertatbeständen in einer Stelle ist möglich. Für jedes Stellenprofil muss aber ein separater Förderantrag eingereicht werden.

- Die Antragsteller verpflichten sich, die Stelle für eine Dauer von mindestens vier Jahren einzurichten und zu besetzen.
- Die Entfristung der geförderten Stelle ist nach Antragstellung möglich und erwünscht.
- Der Fördernehmer stellt sicher, dass die Stelleninhaberin bzw. der Stelleninhaber sich weit überwiegend (80 Prozent der regulären Arbeitszeit) mit dem im Förderantrag angegebenen Fördergegenstand entsprechend der oben genannten Inhalte befassen.

3.4. Stellenbetreuung

- Die geförderten Personen erhalten vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie über die betreuenden Stellen bei der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) Fortbildungs-, Vernetzungs- und Materialangebote. Sie sind verpflichtet, Landesmaterialien zu verwenden, wenn das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg eine verbindliche Nutzung vorschreibt.
- Auf Anfrage unterstützt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bzw. die Klima- und Energieagentur Baden-Württemberg die geförderten Personen in ihren Tätigkeiten, wobei stets zuerst auf die Klima- und Energieagentur Baden-Württemberg zuzugehen ist und das Ministerium für Verkehr nur dann kontaktiert werden sollte, wenn fachliche Fragen offenblieben.

3.5. Erfolgskontrolle

Die Erfolgskontrolle findet über vier Aspekte statt:

1. Die geförderten Personalstellen sind verpflichtet, an jährlich mindestens zwei vom Ministerium für Verkehr angebotenen Netzwerkveranstaltungen sowie an vom Ministerium für Verkehr initiierten Evaluationen teilzunehmen.
2. Die geförderten Personalstellen müssen jährliche Sachstandsberichte einreichen (Frist sechs Monate nach Ablauf des Jahres). Diese beinhalten umgesetzte Projekte und Maßnahmen. Darüber hinaus werden laufende und geplante Projekte genannt. Auch enthalten diese Sachstandsberichte eine Übersicht der beantragten

und bewilligten Fördermittel im Bereich nachhaltige Mobilität. Sind in keinem zu erstellenden Sachstandsbericht umgesetzte Projekte zu nennen, müssen alternativ anordnungs- bzw. umsetzungsfähige Dokumente vorgelegt werden.

3. Die geförderten Personalstellen sind verpflichtet mit den betreuenden Stellen bei der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zusammenzuarbeiten und werden in dieses Netzwerk eng eingebunden. Auf diese Weise hat das Ministerium für Verkehr die Möglichkeit den Erfolg der Förderung zu kontrollieren.
4. Auf Basis der obligatorischen Zwischenberichte ist während des Förderzeitraums jedes Jahr zum 30.06. ein Gespräch der Fachkraft bzw. des Fachkräfte-Netzwerks mit dem jeweils zuständigen Fachreferat im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg durchzuführen. Die Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren der Fachkräfte stellt den Initialkontakt her.

Die Antragssteller verpflichten sich, dass die Kontaktdaten der geförderten Stellen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, die KEA-BW und die NVBW insbesondere im Rahmen der Dokumentation und Präsentation der Förderung genutzt und veröffentlicht werden dürfen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg empfiehlt für alle Fördertatbestände die Prüfung auf Durchführung von Beteiligungsverfahren mit Bürgerinnen und Bürgern für die Umsetzung von eingeleiteten Maßnahmen.

3.6. Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind zusätzliche Personalstellen bei den jeweils in Punkt 4 genannten Akteuren.

3.7. Laufzeit der Förderung

Die Förderung erfolgt in den ersten beiden Jahren des Bewilligungszeitraums. Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme erstreckt sich zur Verwaltungsvereinfachung und zur Minimierung der Zahl an notwendigen Änderungsbescheiden auf fünf Jahre und wird im Zuwendungsbescheid festgesetzt. Dies

ändert nichts an Festbetragsfinanzierung der Förderung für die ersten beiden Jahre des Bewilligungszeitraums.

4. Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Zuwendungsberechtigt und antragsberechtigt sind grundsätzlich (s. Tabelle):

a) Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg
b) Städte, die über eine untere Verkehrsbehörde verfügen.

Darüber hinaus sind je nach Fördertatbestand weitere Organisationen zuwendungs- und antragsberechtigt (s. Tabelle):

c) Verwaltungsgemeinschaften, die über eine untere Verkehrsbehörde verfügen
d) Kommunale bzw. kommunal getragene Unternehmen und Einheiten wie bspw. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und kreisangehörige Gemeinden, wenn eine schriftliche Einverständniserklärung der Stadt bzw. des Landkreises vorliegt. Auch in diesem Fall ist verbindlich darzustellen, wie die Finanzierung über die volle Laufzeit (mindestens vier Jahre) sichergestellt werden kann.
e) Gemeindeverbünde

Tabellarische Übersicht über Zuwendungs- und Antragsberechtigung

	Fördertatbestand	**Zuwendungs- und Antragsberechtigt**
Nahmobilität und Aufenthaltsqualität	Fußverkehr/Ortsmitten/Schulwege	a), b), c) mit folgender Einschränkung: Aktivitäten im Bereich der Schulwegeplanung sind nur auf Stadt- bzw. Landkreisebene förderfähig.
	Parkraummanagement inkl. digitaler Parkraumkontrolle	a), b), c)
Vernetzte Mobilität und Daten	Mobilstationen und Carsharing	a), b), c), d)
	Datenmanagement	a), b), c), d)
	Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr	a), b), c), d)
Mobilitäts- und Infrastrukturplanung	Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	a), b), c)

	Klimamobilitätsplan	a), b), c), e)
	Mobilitätspass	a), b), c), d)

- Für den Schwerpunkt Elektromobilität/Ladeinfrastruktur ist auch die Beantragung von mehreren Stellen möglich. Eine Förderung zusätzlicher Stellen erfolgt nachrangig zu der jeweils ersten Stelle auf Landkreis- oder Stadtkreisebene.
- Zuwendungsempfängerinnen bzw. Zuwendungsempfänger, denen bereits eine Stelle bewilligt wurde, dürfen diese gleiche Stelle nicht erneut beantragen.
- Die Ergänzung einer bereits beantragten Stelle auf einen Stellenanteil von bis zu 100 Prozent ist auch unterjährig über einen formlosen Antrag per E-Mail möglich. Die Aufstockung der Stelle richtet sich in der Laufzeit nach dem Ursprungsbescheid.

5. Antragstellung

- Die Anträge sind bei der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) einzureichen. Diese übernimmt die Vorprüfung der Anträge. Bewilligungsstelle ist das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
- Anträge zur Förderung von Personalkosten können wie folgt eingereicht werden
  - **Ab sofort bis jeweils zum 31.01. jeden Jahres**. Auch im Anschluss ist eine Antragseinreichung noch möglich. Die Bescheidung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.
  - **Anträge sind ausschließlich digital per E-Mail einzureichen bei:**
    Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH
    E-Mail: personalstellen-mobilitaet@kea-bw.de
    Kaiserstraße 94a
    D-76133 Karlsruhe
    Tel.: +49 0721 98471-0
- Es ist darzustellen, dass die Förderung zur Beschäftigung zusätzlichen Personals führt, dessen Beschäftigung ohne die Förderung nicht stattgefunden hätte.
- Für die Antragstellung sind zwingend die zur Verfügung gestellte Antragsformulare zu verwenden.

5.1. Verwendungsbestätigung und Verwendungsnachweis

Die KEA-BW übernimmt die Prüfung der Mittelabrufe aller Verwendungsbestätigungen (ANBest-K) und Verwendungsnachweise (ANBest-P) In der Verwendungsbestätigung (Muster K1, VV-LHO Punkt 7 der Anlage 3 zu Nummer 13.5.1 zu § 44 LHO – ANBest-K) ist im Rahmen eines tabellarischen Soll-Ist-Vergleichs die Zielbeschreibung und die Zielerreichung sowie die Kostenkalkulation und der Mittelabfluss anzugeben. Im Verwendungsnachweis ist ein Sachbericht und ein zahlenmäßiger Nachweis zu erringen (VV-LHO Punkt 6 der Anlage 2 zu Nummer 5.1 zu § 44 LHO). Die in der VV-LHO entsprechend aufgeführten Inhalte und Fristen sind einzuhalten. Die Verwendung der Zuwendung nach der ANBest-P ist gemäß Nummer 6.1 der Anlage 2 zu Nummer 5.1 zu § 44 LHO innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) nachzuweisen.

Die Verwendung der Zuwendung nach der ANBest-K ist gemäß Nummer 7.2 der Anlage 3 zu Nummer 13.5.1 zu § 44 LHO innerhalb von einem Jahr nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) nachzuweisen (Verwendungsbestätigung).

6. Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

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

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden, der Rückerstattung der Zuwendungen sowie für die Verzinsung sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

7. Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist.

Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

8. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof Baden-Württemberg ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

9. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31.12.2030 außer Kraft.