



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

An die Stadt- und Landkreise  
sowie Großen Kreisstädte in  
Baden-Württemberg

nachrichtlich per E-Mail an  
Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
VDV Landesgruppe Baden-Württemberg

**Abteilung Öffentlicher Verkehr**

Name: Laura Lang  
Telefon: +49 711 89686-3405  
E-Mail: [Laura.Lang@vm.bwl.de](mailto:Laura.Lang@vm.bwl.de)  
Geschäftszeichen: VM3-3890-99/14/1  
(bei Antwort bitte angeben)  
Datum: 24.07.2025

## **Mobilitätspass: Ergänzende Hinweise zu einzelnen Regelungen des Landesmobilitätsgesetzes**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,  
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 29. März 2025 ist das Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG) in Kraft getreten. Mit diesem ist den Stadt- und Landkreisen sowie den Großen Kreisstädten, die Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ohne Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 ÖPNVG zu sein, (im Folgenden auch: Kommunen) nunmehr die Möglichkeit eröffnet, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Mobilitätspass eine Abgabe in Form eines wiederkehrenden Beitrags zu erheben. Da uns seit Verabschiedung des Gesetzes verschiedene Rückfragen erreicht haben, möchten wir mit vorliegendem Schreiben auf wichtige Aspekte in Zusammenhang mit dem Mobilitätspass hinweisen. Wir bitten Sie, dieses Schreiben über Ihre Verteiler auch an die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände weiterzuleiten.

### **1. Erfüllung Bedienstandard und Einführung des Mobilitätspasses**

Als Voraussetzung für die Einführung des Mobilitätspasses muss das Grundangebot im ÖPNV nach § 21 LMG vorliegen, und zwar spätestens zum Zeitpunkt der Einführung des Mobilitäts-



passes. Folgendes fiktives Beispiel zur Veranschaulichung: Ein Aufgabenträger plant die Einführung des Mobilitätspasses zum 01.01.2027, dann muss der ÖPNV im gesamten Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers oder in einem Teilgebiet hiervon, in dem er den Mobilitätspass einführt, zum vorbezeichneten Datum wenigstens den Mindeststandard nach § 21 LMG erreicht haben. Entscheidend ist, dass der Aufgabenträger den Mindestbedienstandard in dem die Abgabe betreffenden Gebiet zum 01.01.2027 erreicht. Es ist für die Einführung des Mobilitätspasses somit nicht erforderlich, dass der Aufgabenträger bereits im Vorfeld des 01.01.2027 das Angebot ausbaut. Es müssten ggf. lediglich die Vorkehrungen (z. B. Ausschreibung der erforderlichen zusätzlichen Verkehrsleistungen) getroffen werden, damit zum 01.01.2027 der Mindestbedienstandard erreicht sein wird. Höhere Betriebskosten für gegebenenfalls zusätzlich erforderliche Verkehrsleistungen fallen somit erst in dem Jahr an, in dem der Mobilitätspass eingeführt ist und auch Einnahmen generiert. Nach dem 01.01.2027 kann der Aufgabenträger die Einnahmen aus dem Mobilitätspass dann auch für solche zusätzlich erforderlichen Verkehrsleistungen gegenüber dem Angebotsumfang des Jahres 2026 und die weitere Aufrechterhaltung dieses Angebots verwenden. Es ist nicht zwingend erforderlich, dass der Aufgabenträger vor dem Einführungszeitpunkt mit eigenen Haushaltsmitteln in Vorleistung geht. Nach den detaillierten Berechnungen im Rahmen des Projekts mit den 21 Modellkommunen ist mit erheblich höheren Einnahmepotenzialen (Gesamt-Netto-Erlös) aus dem Mobilitätspass zu rechnen als die Erfüllung des Mindestbedienstandards Kosten verursachen würde.

Die Aufgabenträger haben nach § 21 Absatz 2 Satz 1 LMG zudem grundsätzlich die Möglichkeit, den Mobilitätspass auch nur für Teilgebiete einzuführen, in denen bereits die Mindestbedienstandards nach § 21 Absatz 2 Satz 2 LMG erfüllt sind. Mit den erzielten Einnahmen kann der Aufgabenträger auch weitere Teilgebiete in seinem Zuständigkeitsgebiet – ggf. sukzessive – auf den Mindestbedienstandard heben und dann auch in diesen Gebieten den Mobilitätspass einführen.

## **2. Zweckbindung der Einnahmen für den Ausbau des ÖPNV**

Nach § 15 Absatz 1 LMG ist das Abgabenaufkommen, soweit es nicht durch Einlösung des Mobilitätsguthabens nach § 18 Absatz 1 LMG verbraucht wird, für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.

Eine abgabenerhebende Kommune ist bei der Verwendung des Abgabenaufkommens auf die im Gesetz festgelegten Zwecke beschränkt, d. h. auf den Ausbau des ÖPNV (insbesondere Be-



trieb, Infrastruktur, tarifliche Maßnahmen und auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds), die Kommunikation zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen und den Verwaltungs- und Erhebungsaufwand für die Umsetzung des Mobilitätspasses. Unter dem Begriff „Ausbau“ ist allgemein etwas Neues, Zusätzliches im Vergleich zum Ist-Zustand zu verstehen. Die über das Abgabenaufkommen finanzierten Maßnahmen müssen daher ein „Mehr“ bzw. eine Verbesserung im Vergleich zum Vorniveau sein. Dies betrifft sowohl die einmalige als auch die fortlaufende Finanzierung sämtlicher Maßnahmen, die – in fahrplanmäßigem, qualitativem, tariflichem oder infrastrukturellem/technischen Sinne – ein „Mehr“ beim Angebot zum Zeitpunkt oder zeitlich nach Einführung des Mobilitätspasses im Vergleich zum Angebot *bei Beschlussfassung zur Einführung des Mobilitätspasses darstellen*. Sofern ab dem Zeitpunkt des Beschlusses, jedoch vor dem Einführungszeitpunkt bereits Angebotsaufstockungen ausgelöst werden, müssen diese zunächst aus allgemeinen Haushaltsmitteln finanziert werden, erst ab Einführung des Mobilitätspasses können sie aus dessen Aufkommen finanziert werden.

Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage und Kommunen mit nicht genehmigungsfähigen Haushalten können im Einzelfall auch solche Maßnahmen als Ausbau einzuordnen sein, die einen Abbau des Bestandsangebots verhindern. Dies folgt der Überlegung, dass es unzweifelhaft auch möglich wäre, dass eine abgabenerhebende Kommunen vor Einführung des Mobilitätspasses ihr Bestandsangebot zunächst reduzieren könnte, um anschließend die reduzierten Angebotsbestandteile wieder im Sinne eines „Ausbaus“ zu erweitern.

### 3. Datenschutzrechtliche Umsetzung

Für die Einführung des Mobilitätspasses werden die Daten der potenziell abgabepflichtigen Einwohner:innen bzw. Kfz-Halter:innen benötigt. Diese Daten sind bei den Meldebehörden bzw. den Kfz-Zulassungsbehörden vorhanden. Für die Weiterleitung und Verarbeitung dieser Daten zum Zwecke des Mobilitätspasses bedarf es jedoch einer gesonderten datenschutzrechtlichen Rechtfertigung. Bezüglich der Meldedaten ist das Verkehrsministerium aktuell in Abstimmung mit dem Innenministerium, um in der Meldeverordnung BW (MeldeVO) eine datenschutzrechtliche Rechtfertigung für die Datenverwendung im Zusammenhang mit dem Mobilitätspass zu ergänzen. Die Weiterleitung der Kfz-Zulassungsdaten durch die Zulassungsbehörden ist bundesgesetzlich abschließend in § 35 Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt; eine abweichende bzw. ergänzende landesgesetzliche Regelung ist daher nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich. Das Verkehrsministerium beabsichtigt daher eine Initiative zur Ergänzung des § 35



StVG. Eine entsprechende Anpassung entspricht dem Bestreben nach Entbürokratisierung und dürfte auch für andere Bundesländer interessant sein.

Bis zur Einführung dieser spezifischen datenschutzrechtlichen Rechtfertigungen ist die Beschaffung der für die Umsetzung des Mobilitätspasses erforderlichen Einwohner:innen- bzw. Kfz-Halter:innen-Daten auch ohne diese spezifischen Regelungen bereits heute möglich, wenn auch etwas aufwändiger: Mit den Vorreiter-Kommunen (Stadt Freiburg, Stadt Karlsruhe und Ortenaukreis) sind bereits entsprechende Prozesse zur Datenbeschaffung entwickelt worden, die als einen wesentlichen Baustein auf (ggf. digitale) Selbstauskünfte und Erklärungen der Abgabepflichtigen setzen. Dies entspricht auch dem Vorbild anderer Drittnutzerfinanzierungsinstrumente im Ausland. Entsprechende Regelungen können in der Abgabensatzung der Kommunen verankert und in die bei der Kommune bereits bestehenden Verwaltungsabläufe integriert werden. Insofern können die erforderlichen Daten schon heute für den Mobilitätspass generiert und genutzt werden. Selbstverständlich wird unser Haus gleichwohl weiterhin alles daran setzen, um eine möglichst einfache Nutzung bereits vorhandener Daten zu ermöglichen.

Die Stadt- und Landkreise sowie Großen Kreisstädte haben also jetzt die Möglichkeit, den Mobilitätspass als zusätzliches Finanzierungsinstrument für den ÖPNV einzuführen. Seitens des Verkehrsministeriums werden wir interessierte Kommunen dabei unterstützen. Ein Unterstützungspaket u. a. mit Fördermöglichkeiten der Initialaufwände zur Einführung des Mobilitätspasses sowie detaillierten Umsetzungshinweisen und einem Berechnungstool zur Abschätzung der Einnahmepotenziale werden wir zeitnah veröffentlichen. Dazu erhalten Sie noch ein gesondertes Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Hickmann  
Abteilungsleitung,  
Ministerium für Verkehr