



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Mobilitätspass Baden-Württemberg: Neues Instrument der Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV

Michael Öhmann

Leitung Referat 34 – Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität, kommunaler ÖPNV

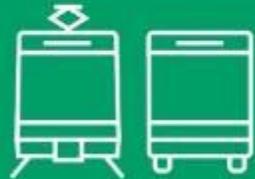
Deutscher Nahverkehrstag

Koblenz, 17. April 2024



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

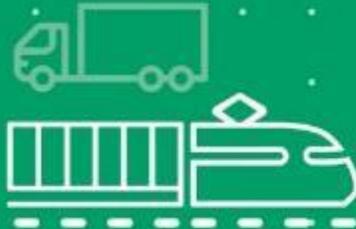
Unser Ziel: Verkehrswende bis 2030



Verdopplung des öffentlichen Verkehrs



Jedes **zweite** Auto fährt klimaneutral



Jede **zweite** Tonne fährt klimaneutral



Jeder **zweite** Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad



Ein **Fünftel** weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land



Mobilitätspass als Drittnutzerfinanzierung: Ein neues Instrument?

Beispiele bestehender Drittnutzerfinanzierung:

- **Parkraumbewirtschaftung** (Deutschland, Wien)
- **Semestertickets, Gästekarten** (z. B. KONUS-Karte)
- **City-Maut** (z. B. in London, Stockholm, Mailand)
- **Arbeitgeberabgabe** (Wien, Frankreich)



Pixabay

Mobilitätspass: Ein neues Instrument?



Beispiele Straßennutzungsgebühr

Erste City Maut in Europa:

- Bergen (Norwegen):
rd. 270.000 Einwohner
- City Maut seit 1986
- Einnahmen in Höhe von
ca. 40 Mio. € (2017)
- Ziel: Finanzierung Straßenbau
in topografisch schwieriger
Stadt, aber auch einzelne
Projekt-finanzierungen von
Maßnahmen im
Umweltverbund



Beispiele Straßennutzungsgebühr

City Maut Stockholm:

- Einführung 2007
- Ziel: weniger Stau (10% bis 20% weniger Verkehr) → Ziel wurde erreicht.
- ca. 40 Mio. € Netto-Einnahmen (Studie 2013)
- Mittelverwendung insb. für allg. Haushalt und für Straßenbau
- Vor Einführung 70% gegen Maut; hinterher 70% dafür.



Beispiele Arbeitgeberabgabe

Dienstgeberabgabe Wien

- Einführung: 1970 (“U-Bahn-Steuer”)
- Einnahmen ursprünglich für U-Bahn-Ausbau, jetzt für Tarifabsenkungen
- 2 € je Arbeitnehmer:in pro angefangene Arbeitswoche
- Erzielte Einnahmen 2018: ca. 67 Mio. €



Copyright: M.Helmer

Beispiele Arbeitgeberabgabe

Versement mobilité (Mobilitätsbeitrag) in Frankreich

- Seit 1973 Hauptfinanzquelle für ÖPNV
- Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern
- Arbeitgeber:innen mit mehr als 10 Arbeitnehmer:innen zahlen den Beitrag
- Finanzierung zahlreicher Straßenbahnsysteme (z. B. Straßburg, Grenoble, Montpellier); Investitionen ins Streckennetz und Subventionierung laufender Betrieb
- Einnahmen Eurométropole Strasbourg 2023: 122 Mio. Euro



www.strasbourg.eu

Mobilitätspass – neues Instrument in Baden-Württemberg

Diskussionen in Deutschland und Baden-Württemberg

- Nahverkehrsabgabe und City Maut bundesweit seit Jahrzehnten immer wieder im Gespräch und gefordert.
- OB Manfred Rommel als Präsident des Deutschen Städtetags in dpa-Gespräch Januar 1991: (...) *auf die Dauer werde an einer solchen Abgabe „kein Weg vorbei“ führen.*
- Unterstützer einer Abgabe: Erwin Teufel (MP), Günther Oettinger (Fraktionsvorsitzender CDU), Verkehrsminister Thomas Schäuble
- Rechtsgutachten hinsichtlich Nahverkehrsabgabe; Ergebnis: Rechtlich möglich, wenn die Einnahmen dem ÖPNV zukommen



Quelle: istockphoto.com; Endrik Baublies

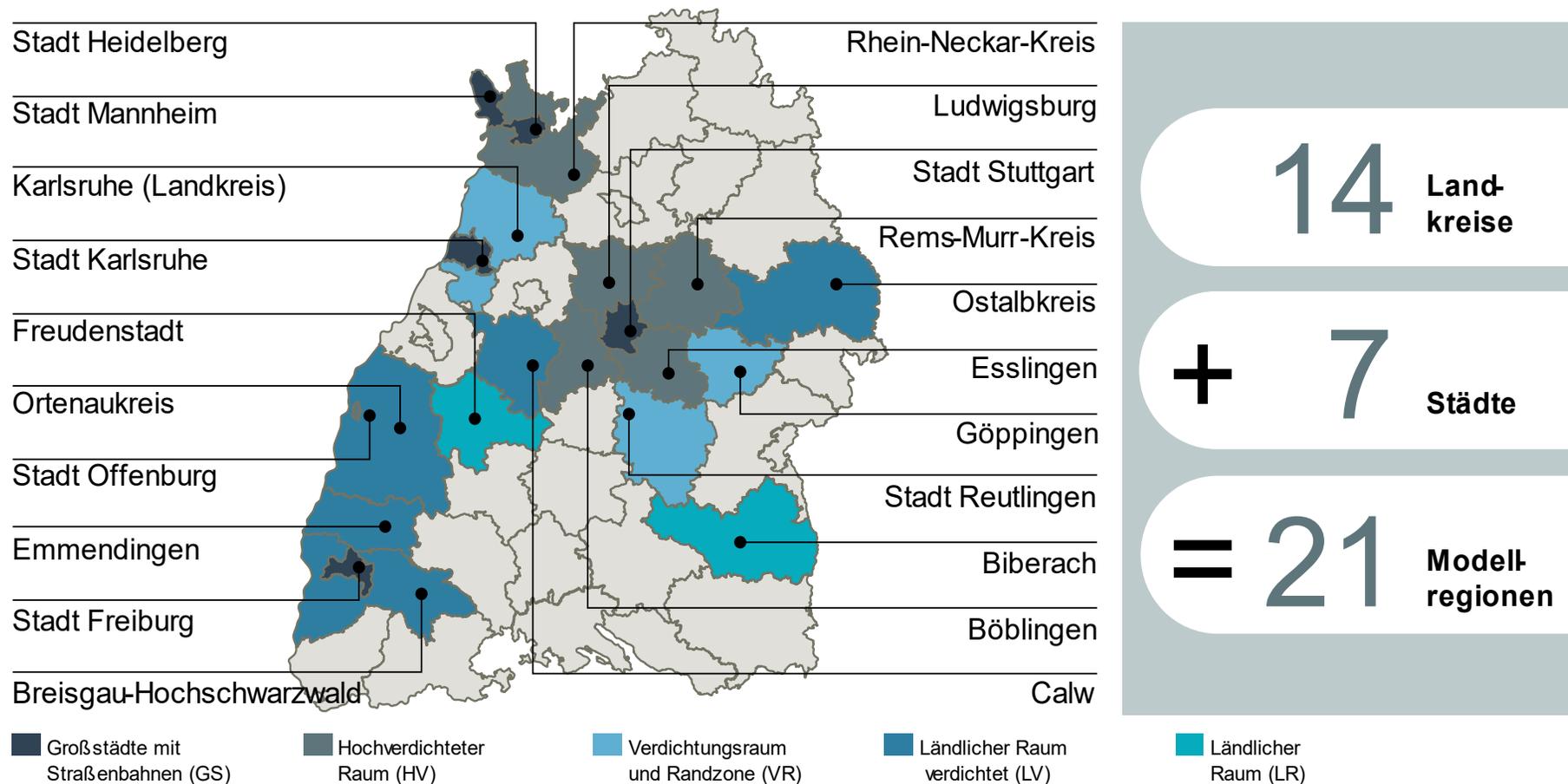
Mobilitätspass – neues Instrument in Baden-Württemberg

Mobilitätspass in Baden-Württemberg

- Verankerung Mobilitätspass in Koalitionsvertrag 2021 der grün-schwarzen Landesregierung
- Zuvor: Rechtsgutachten und fachliches Gutachten der Landesregierung 2020 zu Mobilitätspass (vier Modellkommunen)
- Wichtige Maßnahme in ÖPNV-Strategie 2030
- Projekt mit 21 Modellregionen

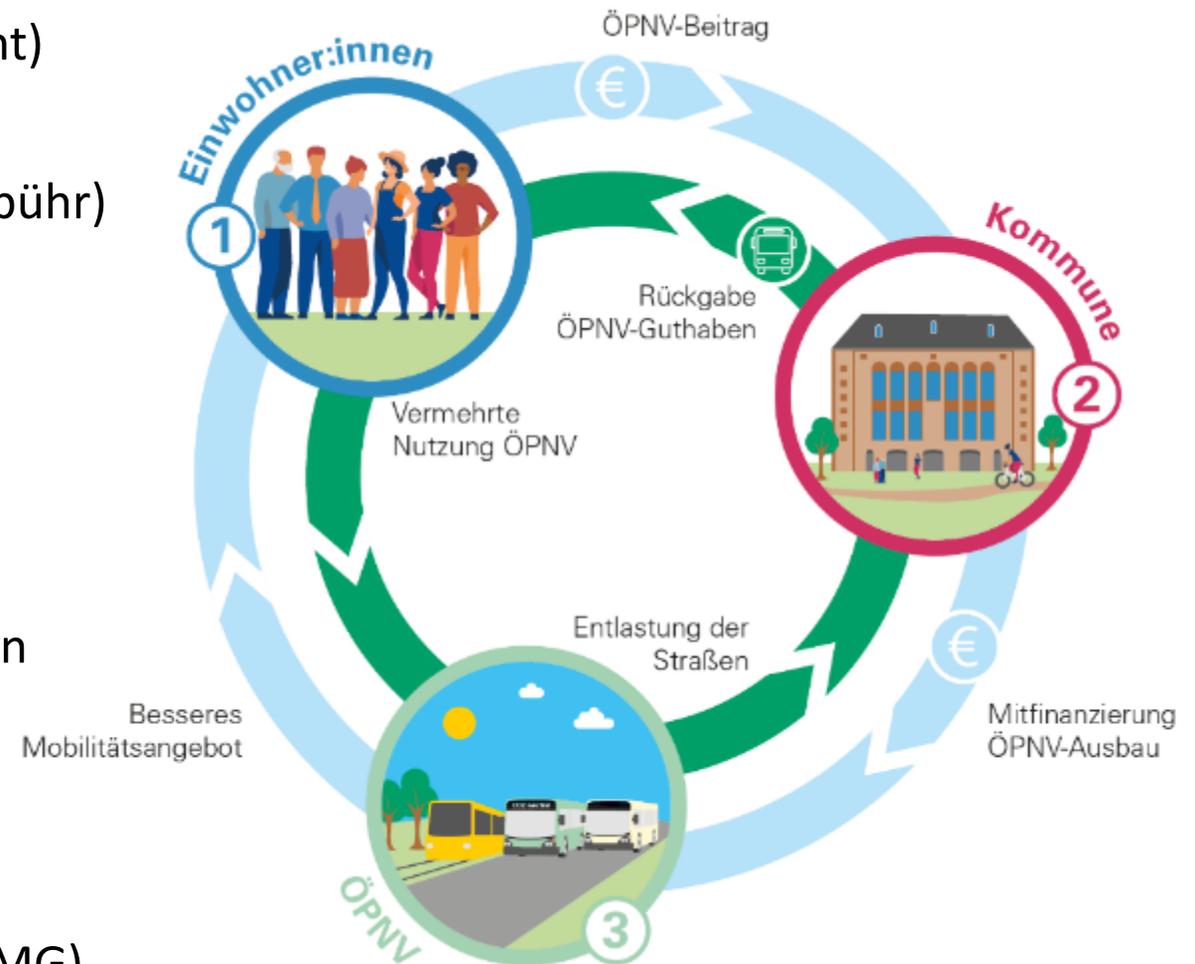


Mobilitätspass in Baden-Württemberg: Ausarbeitung und Berechnung mit 21 Modellkommunen



Konzept Mobilitätspass in Baden-Württemberg

- Ziele: Ausbau des ÖPNV (Finanzierungsinstrument) und Entlastung der Straßen
- Gebühr von Pkw-Nutzern (Straßenbenutzungsgebühr) bzw. Beitrag von Einwohnern, Pkw-Haltern oder Arbeitgebern
- Im Gegenzug persönliches ÖPNV-Guthaben zur Einlösung in gleicher Höhe für ÖPNV-Zeitkarten
- Zweckbindung: Einnahmen Mobilitätspass für Verbesserungen ÖPNV-Angebot, Tarifmaßnahmen oder Infrastruktur
- Verankerung per Landesgesetz als Angebot an Kommunen: Modell kann frei gewählt werden
- Rechtliche Grundlage: Landesmobilitätsgesetz (LMG)



Konzept Mobilitätspass in Baden-Württemberg



Kfz-Nutzer:innen

zahlen für ihre Fahrten innerhalb einer festgelegten Zone eine Gebühr, die dem Ausbau des ÖPNV und der Verbesserung des Verkehrsflusses zugutekommt. Im Gegenzug erhalten sie ein Mobilitätsguthaben.



Einwohner:innen

ab 18 Jahren leisten einen Beitrag für den Ausbau des ÖPNV und erhalten im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben. Ausnahmen und Staffelungen z. B. nach sozialen Gesichtspunkten sind vorgesehen.



Kfz-Halter:innen

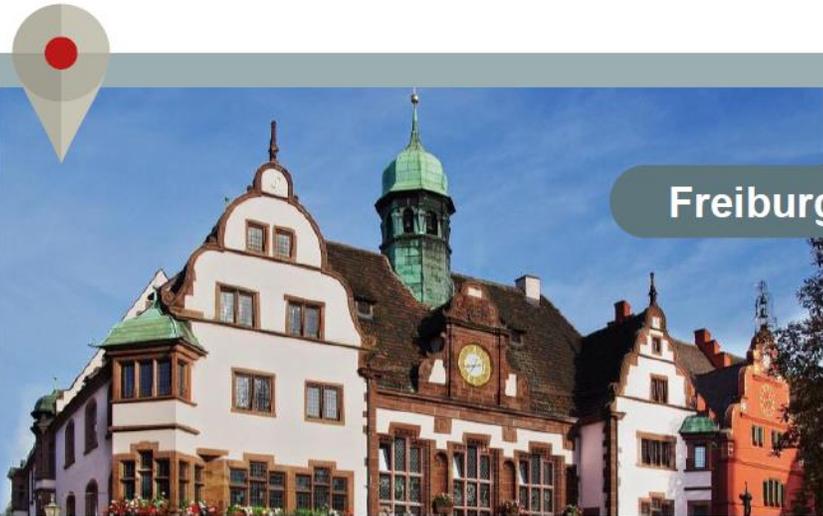
leisten einen Beitrag für den Ausbau des ÖPNV und erhalten im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben.



Arbeitgeber:innen

(ab einer bestimmten Größe) leisten einen Beitrag für den Ausbau des ÖPNV und erhalten im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben für ihre Arbeitnehmer:innen.

Modellberechnung: Beispiel Mobilitätspass Stadt Freiburg



Freiburg

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

Straßennutzungsgeb. (1)
Einwohner:innen (2)
Kfz-Halter:innen (3)
Arbeitgeber:innen (4)

Grundprämissen der Berechnung:

- Berechnungen auf Basis Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen, bisheriger Vertriebsdaten
- **kommunaler Netto-Erlös** = kommunale Mehreinnahmen (Verwaltungs- und Vertriebskosten, technische Kosten, Mitnahmeeffekte etc. abgezogen)
- **Gesamt-Netto-Erlös** = kommunaler Netto-Erlös plus Zusatzeinnahmen Verkehrsunternehmen (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzügl. Mitnahmeeffekte)
- Modellhafte Berechnungen

Modellberechnung: Beispiel Mobilitätspass Stadt Freiburg

Schon bei beispielhafter **monatlicher Abgabenhöhe** von **10 Euro für Arbeitgeber:innenabgabe** können erhebliche Einnahmen für den ÖPNV erzielt werden:



18 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Stadtkreis Freiburg bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Arbeitgeber:innenbeitrag**

Beispielhafte Einsatzmöglichkeiten für die Erlöse des Mobilitätspasses

Angebotsausbau, z. B. Taktverdichtung oder neue Angebote (Linienverkehre, On-Demand, etc.)

Kapazitätsausbau, z. B. Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge

Stärkung der Zuverlässigkeit (Anschlussicherheit, höhere Reserven und präventive Instandhaltung)

Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Infrastrukturausbau, Digitalisierung Infrastruktur

Stärkung der ÖPNV-Kultur (z. B. emotionales Marketing)



Die Erlöse aus dem Mobilitätspass können für vielfältige Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und damit zur Förderung der Verkehrswende eingesetzt werden.



Ergebnisse Modellberechnungen der 21 Modellkommunen: Hohes Einnahmepotenzial für den ÖPNV und Lenkungswirkung

Gesamt-Netto-Erlöspotential des Mobilitätspasses p. a.

5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾	 24 – 87 Mio. € p. a.	3 – 31 Mio. € p. a.	5 – 11 Mio. € p. a.	- 1)	
 Einwohnerinnenbeitrag	 9 – 38 Mio. € p. a.	33 – 44 Mio. € p. a.	8 – 39 Mio. € p. a.	4 – 36 Mio. € p. a.	10 – 16 Mio. € p. a.
 Kfz-Halterinnenbeitrag	 5 – 22 Mio. € p. a.	17 – 24 Mio. € p. a.	4 – 20 Mio. € p. a.	2,5 – 19 Mio. € p. a.	5 – 8 Mio. € p. a.
 Arbeitgeberinnenbeitrag	 13 – 52 Mio. € p. a.	23 – 31 Mio. € p. a.	8 – 24 Mio. € p. a.	6 – 13 Mio. € p. a.	- 1)

© civity 2023

Hinweis:

➤ Die Spannweiten umfassen als untere Grenze das kleinste Gesamt-Netto-Erlöspotential und als obere Grenze das größte Gesamt-Netto-Erlöspotential der in der jeweiligen Raumkategorie betrachteten Modellregionen.

1) Stichprobengröße von n = 1.

2) Ergebnisse abweichend gültig für monatliche Abgabenhöhen von 25 € mit zusätzlichem Angebot eines Wochenpasses für 12,50€ und eines Tagespasses für 5€. Die Berechnungen basieren auf einer Umsetzung der Straßennutzungsgebühr in Stadtkreisen bzw. einzelner kreisangehörige Städte in Landkreisen, jedoch nicht in ganzen Landkreisen.

Weitere Zusammenarbeit mit 3 Vorreiterkommunen



Weitere Zusammenarbeit:

- **Beratungsgutscheine** für Vorreiterkommunen
- **Klärung weiterer Detailfragen** zum Mobilitätspass (z. B. Datenbeschaffung, Verwaltung Guthaben, kommunale Satzung, soziale Ausdifferenzierung, Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit etc.)
- **keine Vorfestlegung** der Kommunen
- Ausarbeitung einer **Umsetzungskonzeption**



Rechtliche Grundlage – Entwurf Landesmobilitätsgesetz (LMG)

Mobilitätspass im LMG

- Mobilitätspass ist Bestandteil des aktuellen Gesetzesentwurfs
- Ermächtigungsgrundlage für Kommunen, **keine Verpflichtung**
- **Zweckbindung** für Einnahmen

Berechtigung zur Abgaben- erhebung

- **Stadt- und Landkreise** (Aufgabenträger des ÖPNV)
- **Städte ab 20.000 Einwohner:innen**, mit eigenem ÖPNV-Angebot
- **Grundsätzlich jeweils nur eine Variante** des Mobilitätspasses; Ausnahme: Arbeitgeber:innenbeitrag zusätzlich zu Einwohner:innen- bzw. Kfz-Halter:innenbeitrag möglich
- **Ausreichendes Angebot des ÖPNV** muss vorhanden sein

Rechtliche Grundlage – Entwurf Landesmobilitätsgesetz (LMG)

**Regelungsgegenstand
zum Mobilitätspass**

- § Zweck des Gesetzes**
- § Berechtigung zur Abgabenerhebung**
- § Verhältnis der Abgaben (keine Doppelbelastung)**
- § Abgabenschuldner:innen**
- § Abgabenhöhe**
- § Mobilitätsguthaben**
- § Ausreichendes Angebot des ÖPNV**

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de

