



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Gutachten zum Mobilitätspass

Ministerium für Verkehr
Stuttgart, September 2020



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Konzept

Ziele

Berechnungsergebnisse

Rechtliche Einordnung

...des Mobilitätspasses

Konzept

Ziele

Berechnungsergebnisse

Rechtliche Einordnung

...des Mobilitätspasses

1. Konzept

Was ist ein Mobilitätspass?

- 🚍 Ein Mobilitätsguthaben, finanziert durch einen Beitrag¹ bzw. eine Gebühr²
- 🚍 Gewährt Zugang zur Mobilität
- 🚍 Kommunales Interesse an ÖPNV-Ausbau und nachhaltiger Finanzierung wird vom Land unterstützt
- 🚍 Beitrag bzw. Gebühr wird von Einwohnern, Pkw-Haltern oder Pkw-Nutzern entrichtet
- 🚍 ÖPNV-Nutzer werden entlastet, für Pkw-Halter und -Nutzer entstehen zusätzliche Kosten (Anreiz zur Nutzung des ÖPNV)



¹ Mobilitätspass für Einwohner oder Kfz-Halter: Beitrag

² Mobilitätspass für Kfz-Nutzer als (Straßennutzungs-)Gebühr

1. Konzept

Der Mobilitätspass im aktuellen Gutachten des Ministeriums für Verkehr

Das Gutachten des VM beinhaltet:

-  Einer rechtlichen Einordnung und Bewertung (Ernst&Young)
-  Konkrete Ausgestaltung der Instrumente anhand von vier Modellkommunen (IGES)
-  Ermittlung der finanziellen Wirkungen anhand von vier Modellkommunen (IGES)
-  Erarbeitung einer rechtlichen Grundlage für späteren Gesetzentwurf (Ernst&Young)

1. Konzept

Der Mobilitätspass im aktuellen Gutachten des Ministeriums für Verkehr

Drei Grundmodelle:

1. Mobilitätspass für **Einwohner** („Bürgerticket“)
 - Verpflichtende, monatliche Abgabe der Einwohner eines Erhebungsgebietes
 - Dafür erhalten Einwohner vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

2. Mobilitätspass für **Kfz-Halter** („Nahverkehrsabgabe“)
 - Verpflichtende, monatliche Abgabe der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes
 - Dafür erhalten Kfz-Halter vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

3. Mobilitätspass für **Kfz-Nutzer** („Straßennutzungsgebühr“)
 - Gebühr bei Nutzung definierter Straßen mit Kfz
 - Dafür erhalten Kfz-Nutzer vergünstigte ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

Konzept

Ziele

Berechnungsergebnisse

Rechtliche Einordnung

...des Mobilitätspasses

2. Ziele des Mobilitätspasses

Strategisch

-  **Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV** im Land bis zum Jahr 2030, um entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz zu leisten
-  **Stabilisierung & langfristige Finanzierung des ÖPNV** für die Kommunen
-  **Ausbau des ÖPNV** in den Kommunen
-  **Anreiz zur Entlastung der Städte und Gemeinden vom Autoverkehr**

2. Ziele des Mobilitätspasses

Operativ

-  Unterstützung der Kommunen als **zusätzliche Finanzierungsquelle**: Während Bund und Land beim Investitionsbedarf erheblich helfen, müssen Kommunen die zusätzlichen Betriebskosten tragen.
Ziel: Finanzierung sollte langfristig verlässlich und selbst steuerbar sein
-  Die Abwägung Auto versus ÖPNV sollten NutzerInnen möglichst ohne die finanzielle Hürde des Ticketpreises treffen, sodass monetär „**Chancengleichheit**“ zwischen beiden Verkehrsträgern besteht.

Konzept

Ziele

Berechnungsergebnisse

Rechtliche Einordnung

...des Mobilitätspasses

3. Berechnungsergebnisse

Grundlegende Annahmen

Berücksichtigt wurde(n)...

-  mögliche zusätzliche Fahrten von ÖPNV und MIV
-  Abschaffungen/Ummeldungen für Pkw, Wegzug, mögliche Nutzung anderer, gebührenfreier Straßen
-  ein Sozialnachlass (ALG II, Auszubildende, Studierende)
-  Einwohner einer Modellkommune, die voraussichtlich die abgabepflichtigen Mautzone nicht mehr befahren werden (Pauschalannahme, dass 5% der Kfz-Halter die Nutzung der Abgabezone umgehen)
-  einmalige Änderung der Fixkosten für die Ausgestaltung des EDV-Systems (um das Mobilitätsguthaben mittels Smartphone nutzbar zu machen)

3. Berechnungsergebnisse

Grundlegende Annahmen

Nicht berücksichtigt wurde...

-  wie genau eine Angebotsausweitung im ÖV vor Ort aussehen soll. Das Gutachten ist kein Nahverkehrsplan und keine Machbarkeitsstudie zur Verdopplung des ÖV.
-  die Frage, ob die erwartete zusätzliche Nachfrage vor allem in- oder außerhalb der Hauptverkehrszeit und damit zusätzlich zu bereits bestehenden Nachfragespitzen anfällt
-  die notwendige Unterscheidung zwischen einwohner- und nicht-einwohnerbedingten Fahrten und des Anteils von Transitfahrten

3. Berechnungsergebnisse

Modellstädte und -regionen

-  Von Berateragentur IGES wurden **Simulationen für die vier Modellstädte/Modellregionen** Stuttgart, Tübingen, Bad Säckingen und Mannheim/Heidelberg durchgeführt
-  Im Dialog im Rahmen der drei Grundmodelle wurden **unterschiedliche Anforderungen** an einen Mobilitätspass deutlich, die Ergebnisse sind deshalb nicht in jedem Detail direkt vergleichbar

3. Berechnungsergebnisse

Modellstädte und -regionen

Region

Mannheim/Heidelberg

(als Modellregion)

MA: ca. 325.000 Einwohner

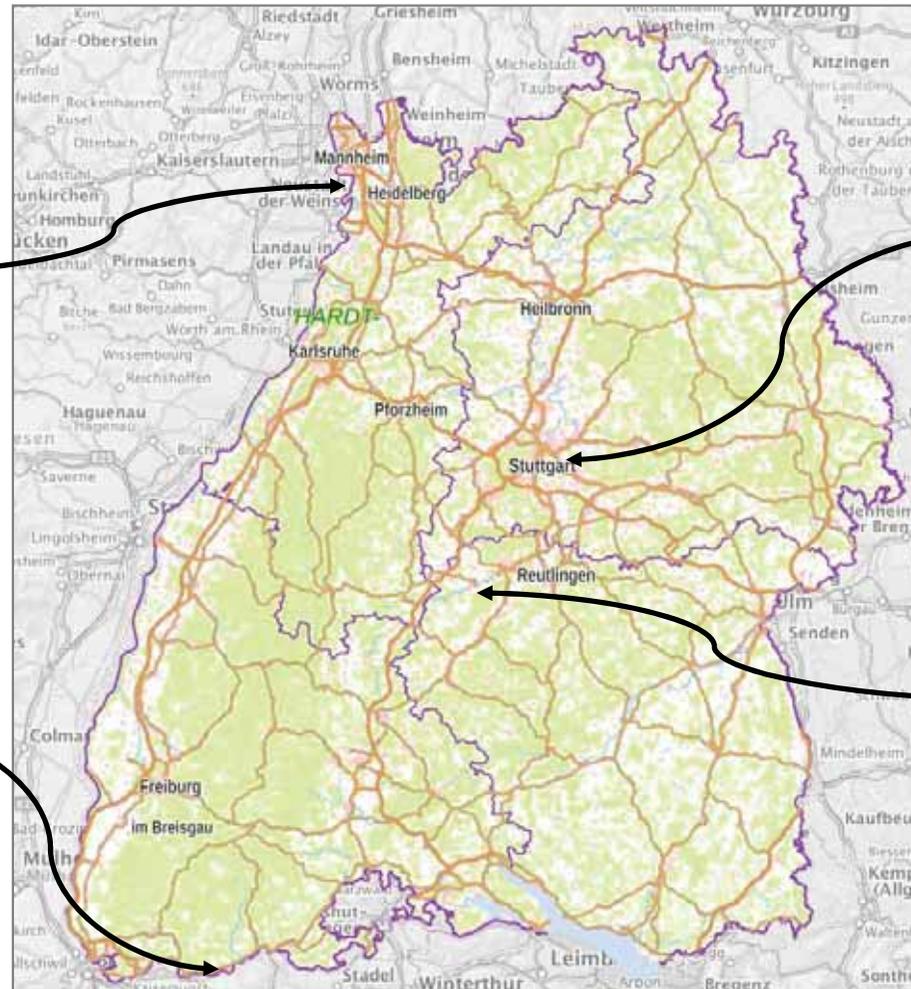
HD: ca. 150.000 Einwohner

Kurstadt Bad Säckingen

Rund 18.000 Einwohner

587 Pkw/1.000 Einwohner

Stadtbussystem mit
Ausbaupotential
(1 Fahrzeug auf 3 Linien)



Landeshauptstadt Stuttgart

Rund 615.000 Einwohner
493 Pkw/1.000 Einwohner

Universitätsstadt Tübingen

Rund 90.000 Einwohner
437 Pkw/1.000 Einwohner

Bereits ÖPNV-Nulltarif
in zeitweiliger Erprobung

3. Berechnungsergebnisse

Modellstädte und -regionen

Variationen der Grundmodelle:

	Mobilitätspass für Einwohner	Mobilitätspass für Kfz-Halter	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer
Stuttgart	Variante Öffnung des Guthabens für alle Tarife	-	<i>Einheitlicher Mobilitätspass für ÖPNV und Kfz-Nutzung</i>
Tübingen	Modell Nulltarif : Kostenloser ÖPNV für alle Einwohner/Kfz-Halter mit einem verpflichtenden Mobilitätspass		-
Bad Säckingen	<i>Keine Variationen der Grundmodelle</i>		-
Mannheim/ Heidelberg	Einwohner ticket = Ticketloser ÖPNV für Einwohner	-	-

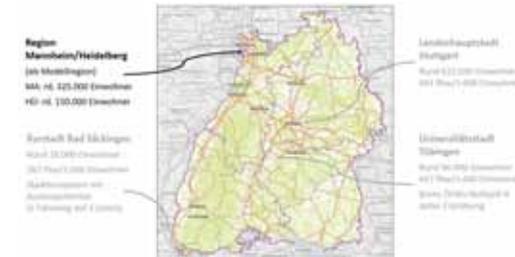


3. Berechnungsergebnisse

Modellrechnungen

Modellregion Mannheim/Heidelberg:

-  Grundannahme: Nulltarif im Stadtverkehr der Städte Heidelberg und Mannheim für alle abgabepflichtigen Einwohner
-  Volle Anrechenbarkeit der Abgabe auf Relation Heidelberg – Mannheim plus deutliche Tarifreduzierung bei Fahrten mit Quelle / Ziel außerhalb des Tarifgebiets des Wohnertickets
-  Deutlicher Nachfrageschub von 30-40% erwartet
-  Für Aufrechterhaltung der ÖPNV-Qualität: Rd. 30 Mio. Euro p.a. für Angebotssteigerung



3. Berechnungsergebnisse

Modellrechnungen – Mannheim/Heidelberg

-  Einnahmen aus Zahlungen der Einwohner werden zur Deckung der anfallenden Kosten des ÖPNV genutzt, deshalb keine „freien Mittel“

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner	Mobilitätspass für Kfz-Halter	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer	
			V1	V2
Zu zahlender Betrag / Monat	30 EUR	>40 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	ÖPNV-Nutzung im Stadtverkehr zum Nulltarif	ÖPNV-Nutzung im Stadtverkehr zum Nulltarif	60 EUR	20 EUR
Freie Mittel / Jahr	Keine freien Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	Keine freien Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	171 Mio. EUR	3 Mio. EUR

Konzept

Ziele

Berechnungsergebnisse

Rechtliche Einordnung

...des Mobilitätspasses

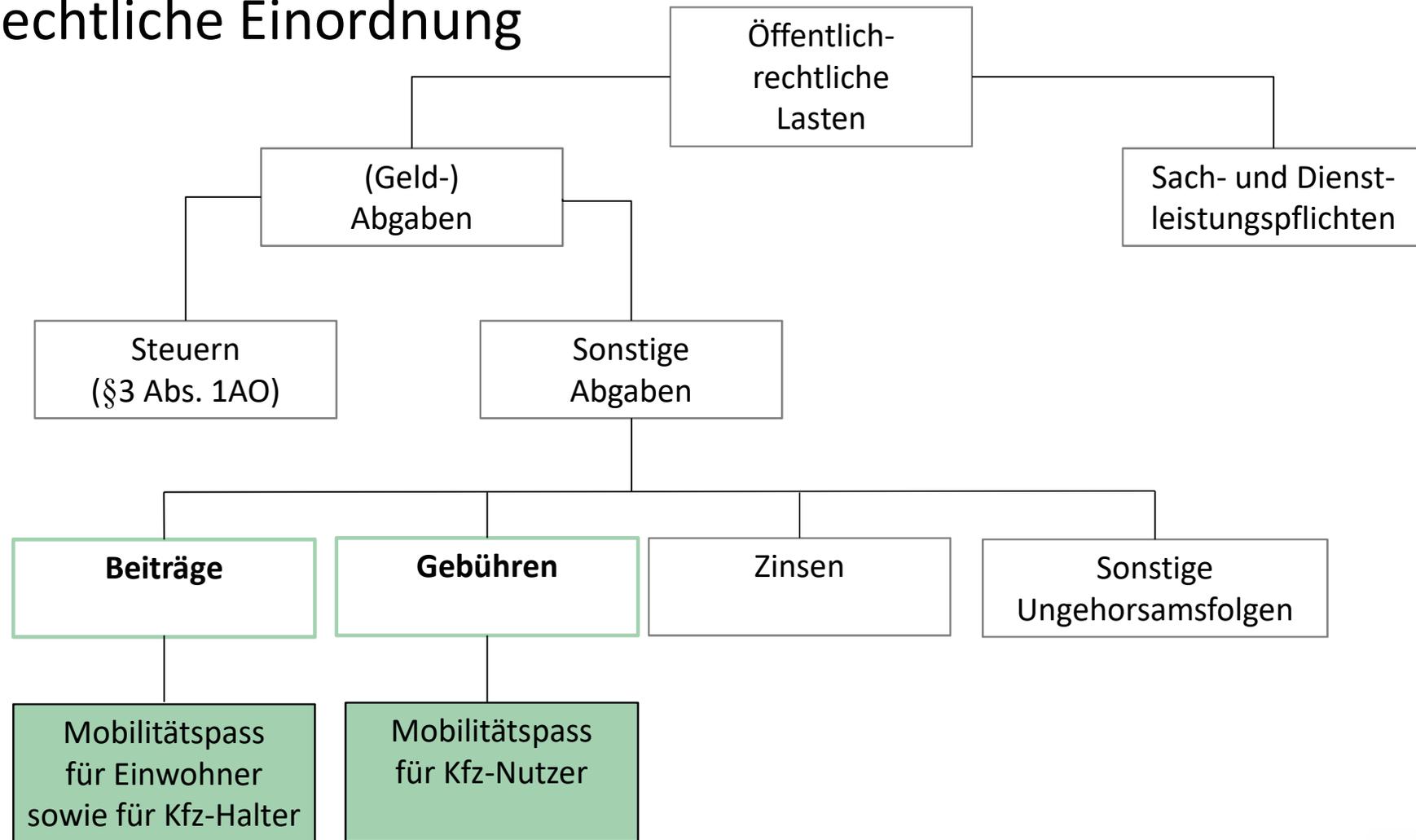
4. Rechtliche Einordnung

-  Ernst&Young Gutachten hat rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten der drei Grundmodelle geprüft

-  Entwurf eines Gesetzestextes existiert, dort angewandte Gesetze:
§10 Abs.1 Gemeindeordnung, §2 Abs.1, §6 Abs.1 S.1, S.2 ÖPNVG, §3 FZV, §2 KraftStG, §14 Abs.1 KAG, §4 Abs.5 LGebG

-  **Ziel des Rechtsrahmens für einen Mobilitätspass ist das Schaffen eines flexiblen Instruments, also eines rechtlichen Rahmens, in dem die Ausgestaltung den Kreisen und Kommunen obliegt**

4. Rechtliche Einordnung



4. Rechtliche Einordnung

Mobilitätspass für Einwohner

-  Einordnung als Beitrag: Nur „potentielle Nutzung“, unabhängig davon ob Bürger das ÖPNV-Angebot tatsächlich nutzen oder nicht

-  Gesetzgebungskompetenz: Keine ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes
→ Länder nach Art. 30, 70 GG

-  Abgabenhoheit der Kommune im Rahmen ihres Gebiets –
daher Kreis der Beitragspflichtigen nur Einwohner / Bürger der Kommune

-  Übliche Ausnahmen für die Ausgestaltung von ÖPNV-Tarifregelungen
(z.B. Azubis, Studierende, ALG II) können beachtet werden

4. Rechtliche Einordnung

Mobilitätspass für Kfz-Halter

-  Einordnung als Beitrag: „Potentielle Nutzung“ des ÖPNV als besonderer Vorteil für die Abgabeleistenden (kostenlose oder vergünstigte Nutzung)
-  Gesetzgebungskompetenz: Keine ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes
→ Länder nach Art. 30, 70 GG
-  Übliche Ausnahmen der Ausgestaltung von ÖPNV-Tarifregelungen (Azubis, Studierende, ALG II) können beachtet werden

4. Rechtliche Einordnung

Mobilitätspass für Kfz-Nutzer

-  Einordnung als Gebühr:
Gebührendzweck: Straßennutzung – es reicht aus, wenn die Gebühr *auch* zur Straßennutzung verwendet wird, wenn auch nicht ausschließlich

-  Gesetzgebungskompetenz: Keine ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes
→ Länder nach Art. 30, 70 Abs. 1, 74 Abs. 1 Nr. 22, 72 Abs.2 GG

-  Übliche Ausnahmen bei der Ausgestaltung von ÖPNV-Tarifregelungen
(Azubis, Studierende, ALG II) können beachtet werden

Positive Aspekte des Mobilitätspasses

- Einsparung von CO₂-Emissionen
- Entlastung der Städte von Autos
- Starker Anreiz zur Nutzung des ÖPNV
- Individuell einsetzbar und an die Gegebenheiten der Kommune anpassbar

Fazit

- Akzeptanzschaffung durch Transparenz: Durch Mobilitätspass werden Anwohner entlastet (Emissionen und Lärm)
- Anwendung unabhängig von der Größe von Städten, Gemeinden und Kommunen
- Wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors

Nächste Schritte

- Veröffentlichung des Gutachtens und Abschlussveranstaltung im *Herbst 2020*
- Angebot: Präsentation in Fachgremien und in den Modellkommunen
- Ggf. Umsetzung der Konzepte in einen Rechtsrahmen für Kommunen

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

