

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0170/2020/IV

Datum:
09.09.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Dezernat V, Kämmereiamt
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Bericht über die Untersuchung des Landes zu den
Instrumenten einer "Drittnutzerfinanzierung im
Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) –
Mobilitätspass"**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses nehmen den Bericht über die Untersuchung der Instrumente einer „Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV – Mobilitätspass“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Zusammenfassung der Begründung:

Nachdem in 2017 die Ergebnisse der Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ veröffentlicht wurden, beabsichtigte das Land die dort skizzierten Finanzierungsinstrumente und deren Umsetzbarkeit anhand von Fallbeispielen, den sogenannten Modellkommunen, zu prüfen. In 2018 wurden aus 15 Bewerbungen insgesamt 4 Modellgebiete ausgesucht: Region Rhein-Neckar (Schwerpunkt Städte Mannheim und Heidelberg), VVS-Gebiet in Stuttgart, Tübingen und Bad Säckingen. Nunmehr liegen die Ergebnisse vor.

Begründung:

Mit verschiedenen Denkansätzen, wie „kostenloser ÖPNV“, „fahrscheinloser ÖPNV“, „Nulltarif im ÖPNV“ und „Bürgerticket“ sowie „Nahverkehrsabgabe“ wird das verkehrspolitische Ziel verbunden, eine Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV und des Umweltverbundes zu erreichen. Der ÖPNV ist für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und zur Gewährleistung eines verlässlichen Mobilitätsangebotes von großer Bedeutung. Er bildet das Rückgrat der Mobilität. Das wichtigste Kriterium für die Akzeptanz des ÖPNV ist dessen Qualität und Verfügbarkeit. Die ÖPNV-Finanzierung ist angesichts knapper öffentlicher Haushaltsmittel zunehmend schwierig. Um nicht nur das Grundangebot im ÖPNV („ausreichende Verkehrsbedienung“ nach ÖPNV-Landesgesetz) finanzieren zu können, sondern auch die Attraktivität zu steigern und das ÖPNV-Angebot auszubauen, werden neue Finanzierungsansätze relevant, sodass das Land Baden-Württemberg, in Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden Möglichkeiten zur Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV gemeinsam mit interessierten Modellkommunen geprüft hat.

1. Ergebnisse aus dem Gutachten des Landes Baden-Württemberg zur „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Verkehr – Mobilitätspass“

Kernaussagen aus dem Gutachten (siehe Anlage 1 Präsentation des Ministeriums für Verkehr):

- Es entstand die Idee eines sogenannten Mobilitätspasses, der synonym zu den bisherigen Schlagworten zu verstehen ist und den Abgabezahlern bzw. den Einwohnern einen gesteuerten Nutzen im ÖPNV zurückgibt.
- Dieser Mobilitätspass kann als Finanzinstrument ausgestaltet werden und durch seine fiskalische Lenkungswirkung dazu führen, dass die verkehrspolitischen Klimaschutzziele des Landes erreicht werden können.
- Er soll ein Mobilitätsguthaben darstellen, dass entweder durch einen Beitrag (Mobilitätspass für Einwohner=Nahverkehrsabgabe oder für Kfz-Halter=Kfz-Abgabe) oder durch eine Gebühr (Mobilitätspass für Kfz-Nutzer, Straßenbenutzungsgebühr oder auch „City-Maut“) finanziert wird.
- Der Mobilitätspass gewährt damit Zugang zur Mobilität (generell), die Entscheidung für Auto oder öffentlichen Verkehr sollte der Nutzer möglichst ohne die finanzielle Hürde des Ticketpreises treffen.

Arten des Mobilitätspasses:

- Für Einwohner siehe „Bürgerticket“, als verpflichtende monatliche Abgabe der Einwohner eines Erhebungsgebietes. Im Gegenzug erhalten die Einwohner die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).
- Für Kfz-Halterinnen und -Halter siehe „Nahverkehrsabgabe“ als verpflichtende monatliche Abgabe ausschließlich der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes. Im Gegenzug erhalten die Kfz-Halterinnen und -Halter die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).
- Für Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer siehe „Straßenbenutzungsgebühr/City Maut“ als Gebühr hinsichtlich der Nutzung definierter Straßen mit dem Kfz. Im Gegenzug erhalten die Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).

Die Städte Mannheim und Heidelberg wurden als Modellregion betrachtet (Verkehrsgebiet des Rhein-Neckar-Kreises ausgenommen), sodass von insgesamt rund 475.000 Einwohnern ausgegangen werden kann. Die in der vorliegenden Präsentation dargestellten Ergebnisse der Modellrechnung am Beispiel „Einwohnergeld“ Mannheim/Heidelberg sind die Ergebnisse einer Variantenberechnung. Theoretisch wäre nach Angaben des Gutachters mit einer Abgabe von 30 Euro pro Monat ein Wohnergeld für Mannheim und Heidelberg komplett finanziert. Der wesentliche Nachteil des Wohnergelds ist jedoch, dass dieses ausschließlich für Heidelberger und Mannheimer Bürger zur Verfügung stehen würde. Der Großteil der Einpendler nach Heidelberg kommt jedoch aus dem Rhein-Neckar-Kreis, sodass es für den Verlagerungseffekt vom KfZ auf den ÖPNV für diese Gruppe aus der Abgabe heraus keinen Anreiz gäbe.

Für die Einführung eines Mobilitätspasses wäre die Einführung einer Abgabe auf kommunaler Ebene notwendig, die durch eine Abgabensatzung einer Kommune bestimmt wird. Es bedarf einer gesetzlichen Grundlage (im Kommunalabgabengesetz), die derzeit vorbereitet wird. Damit könnte nach Erlass einer landesgesetzlichen Ermächtigung ein Mobilitätspass in einer Kommune umgesetzt werden.

Zur möglichen Umsetzung in der Modellregion Heidelberg und Mannheim:

Heidelberg ist Spitzenreiter bei der Einpendlerquote (69,2 %) der Städte und Stadtkreise in Baden-Württemberg (Quelle: Pendlerbericht der Bundes-Agentur für Arbeit, 2017). Dabei pendelt ein sehr hoher Anteil aus dem direkt an Heidelberg angrenzenden „Umland“ des Rhein-Neckar-Kreises ein (Einpendlerquote > 30 %, siehe Pendlerbericht, 2017). Daher kann die bisherige Betrachtung im Rahmen der Untersuchung des Landes nicht vollumfänglich die große „Verkehrsfrage“ der künftigen Verkehrsentwicklung Heidelbergs beantworten. Auch ist unklar, welche konkreten finanziellen Auswirkungen durch die Einbindung des direkt angrenzenden Umlands entstehen würden. Genauso müsste untersucht werden, inwiefern eine von der Stadt Mannheim losgelöste Einführung in Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Kreis beispielsweise sinnvoll und möglich wäre und welche Kosten dafür entstehen würden. Darüber hinaus sollten die bisher gewonnenen Erkenntnisse in einer für Heidelberg und die Nachbargemeinden spezifischen Betrachtung vertieft werden (Potenziale Verkehrslenkung, Verkehrsverlagerung).

2. Bezug zu Punkten 7, 21 und 22 des Klimaschutzaktionsplans Heidelberg (Drucksache 0329/2019/BV)

- Punkt 7, Teil 2: „Gespräche mit dem Land um gesetzliche Grundlage für einen fahrscheinlosen ÖPNV schaffen“.
Ist mit der Teilnahme an der Projektgruppe des Landes erfolgt. Erläuterung siehe Punkt 22.
- Punkt 21, Teil 1: „Kostenloser ÖPNV im rnv-Gebiet am Wochenende“
Es besteht eine Überschneidung mit Punkt 22, siehe Erläuterung unten.

Punkt 22: „Nahverkehrsabgabe in Höhe von 365 Euro, sobald die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen wurden.“

Durch die vorgenannte Untersuchung des Landes Baden-Württemberg ist der Prozess hierfür angestoßen worden. Im Rahmen der Modellberechnung wurde unter anderem eine sogenannte Nahverkehrsabgabe berücksichtigt. Die Idee des Verkehrsministeriums zur Einführung eines Mobilitätspasses beruht darauf, dass für ein bestimmtes Gebiet eine kommunale Pflichtabgabe (Gebühr oder Beitrag) eingeführt werden soll, deren Abgabenzahler im Gegenzug einen vergünstigten ÖPNV nutzen können. Eine solche Abgabe auf kommunaler Ebene ist abgabenrechtlich zu definieren und gesetzlich festzulegen. Die Landesregierung bereitet eine Ermächtigungsgrundlage dafür vor.

Die kommunalen Landesverbände werden diesen Prozess weiterhin unterstützen. Erst nach Konkretisierung der abgabenrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung eines Mobilitätspasses sollte Punkt 21 vertieft betrachtet werden. Setzt man einen Mobilitätspass um, so ist dem Grunde nach ein kostenloser ÖPNV „nur“ an den Wochenenden nicht mehr notwendig.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1,2,6	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die Untersuchung befasst sich mit tariflichen Maßnahmen im ÖPNV, die zur Zielerreichung beitragen können.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg „Mobilitätspass“