

Gutachten zum Mobilitätspass:

Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der
Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen

Christoph Gipp, IGES Institut

Fachveranstaltung zur Vorstellung des Gutachtens zum Mobilitätspass
Online, 20. November 2020

1. Der Ansatz Mobilitätspass

Was ist ein Mobilitätspass?

- 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)

Anmerkungen: ¹ Mobilitätspass für Einwohner oder Kfz-Halter: Beitrag, ² Mobilitätspass für Kfz-Nutzer als (Straßennutzungs-)Gebühr

Ziele des Mobilitätspasses

Strategische Ziele

- **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

Operative Ziele

- 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.

Mobilitätspass im aktuellen Gutachten

Untersuchungsinhalte

Rechtliche Einordnung und
Bewertung (EY)

Ausgestaltungsmöglichkeiten
der Instrumente anhand von
vier Modellkommunen
(IGES)

Ermittlung der finanziellen
Wirkungen anhand von vier
Modellkommunen (IGES)

Erarbeitung einer rechtlichen
Grundlage für späteren
Gesetzentwurf (EY)

Mobilitätspass im aktuellen Gutachten

Untersuchte 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)

- Unterschiedliche Anforderungen an Mobilitätspass
- Vergleichbarkeit Ergebnisse nicht in jedem Detail möglich

Modellstädte und -regionen

Region Mannheim/ Heidelberg

(als Modellregion)

- MA: ca. 325.000 EW
- HD: ca. 150.000 EW

Landeshauptstadt Stuttgart

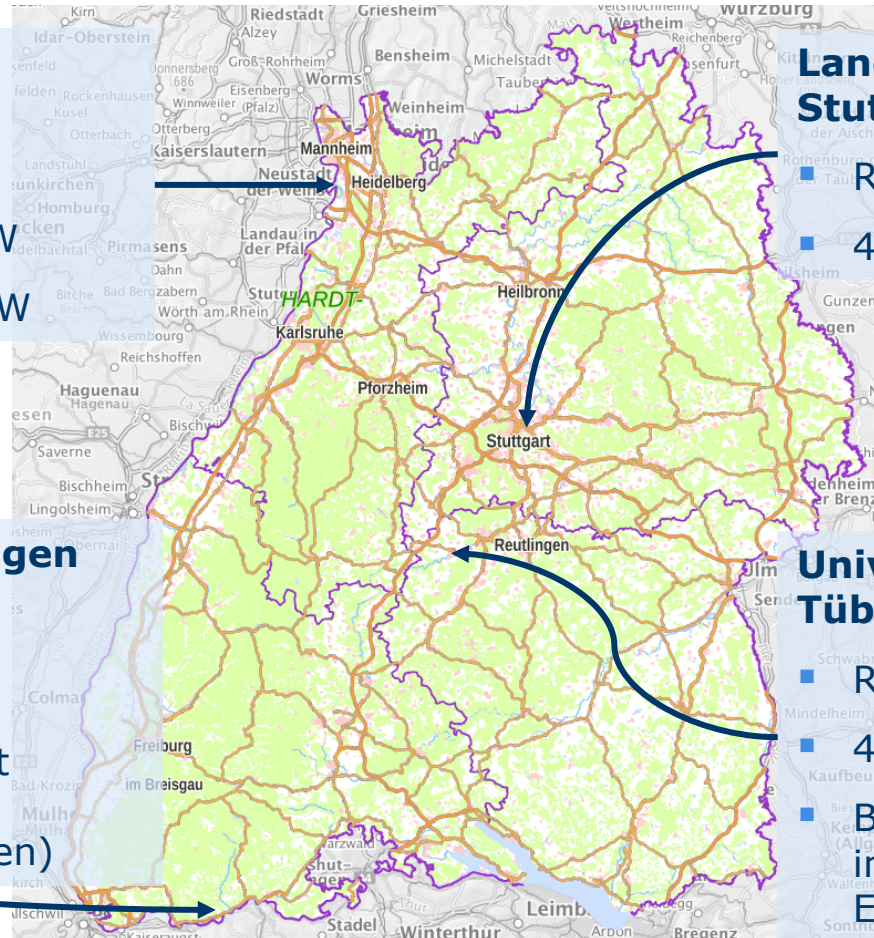
- Rund 615.000 EW
- 493 Pkw/1.000 EW

Kurstadt Bad Säckingen

- Rund 18.000 EW
- 587 Pkw/1.000 EW
- Stadtbussystem mit Ausbaupotential (1 Fahrzeug auf 3 Linien)

Universitätsstadt Tübingen

- Rund 90.000 EW
- 437 Pkw/1.000 EW
- Bereits ÖPNV-Nulltarif in zeitweiliger Erprobung



Modellstädte und -regionen

Variationen der Grundmodelle

	Mobilitätspass für Einwohner	Mobilitätspass für Kfz-Halter	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer
Stuttgart	Variante Öffnung des Guthabens über Zeitkarten hinaus 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	-	-	-
Mannheim/Heidelberg	Einwohnerticket = Ticketloser ÖPNV für Einwohner	-	-

2. Wesentliche Berechnungsergebnisse (finanzielle Wirkungen)

Grundlegende Annahmen

Berücksichtigt wurde(n)...

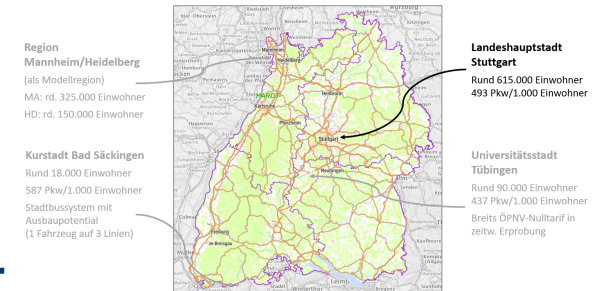
- ... mögliche zusätzliche Fahrten von ÖPNV und MIV
- ... Abschaffungen/Ummeldungen für Pkw, Wegzug, Nutzung gebührenfreier Straßen
- ... Option Ausgestaltung mit Sozialnachlass (ALG II, Auszubildende, Studierende, Kinder und Jugendliche)
- ... Einwohner einer Modellkommune, die voraussichtlich die abgabepflichtigen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

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

Modellstadt Stuttgart



- **Angestrebter Effekt: Generierung zusätzlicher Mittel i.H.v. 100 Mio. Euro/Jahr für...**
- ... schnell wirksame Verbesserungen im Busverkehr (Taktverbesserungen, Expressbusse, Beschleunigungen, neue Linien)
- ... Taktverbesserungen und Angebotsausweitung im Stadtbahnverkehr
- ... weitere Etablierung des On-Demand-Angebots
- ... Verbesserung Park&Ride etc.
- ... Budget für gezielte, kleine und größere Infrastrukturmaßnahmen
- Heutige Zuschüsse und Erstattungen der Stadt Stuttgart an die SSB: 2018: 40,8 Mio EUR, 2019: 46,9 Mio EUR

Modellstadt Stuttgart

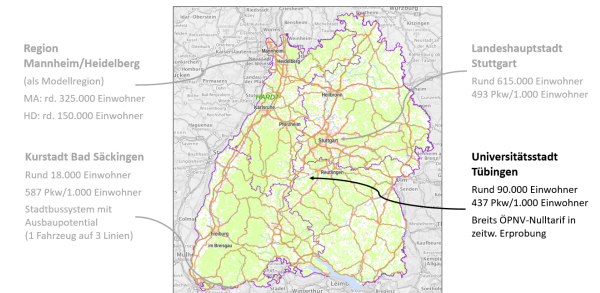
Ergebnisauszug aus Modellrechnungen

- Mit welchem Modell des Mobilitätspasses kann dies erreicht werden?
- Grundannahme: Direkte Verwendung des zu zahlenden Beitrags für Einwohner/Kfz-Halter als Mobilitätsguthaben - nur für Zeitkarten (Jahres- bzw. Monatstickets)

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner	Mobilitätspass für Kfz-Halter	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer	
	Grundmodell	Grundmodell	V1* Grundmodell	V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag / Monat	20 EUR	30 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	20 EUR	30 EUR	30 EUR	10 EUR
Verfügbare Mittel / Jahr	103 Mio. EUR	90 Mio. EUR	172,1 Mio. EUR	30 Mio. EUR

*Variante 1: Tagesabgabe = 8 €, Wochenabgabe = 25 €, Monatsabgabe = 60 Euro
 Variante 2: Tagesabgabe = 3 €, Wochenabgabe = 7,50 €, Monatsabgabe = 20 Euro
 Mobilitätsguthaben = immer 50 % der Abgabe

Modellstadt Tübingen



- **Grundannahme:
Nahverkehr für alle Nutzer (nicht nur Einwohner) gratis: Nutzung
des Busverkehrs im gesamten Stadtgebiet**
- Daraus resultiert ein deutlicher Nachfrageschub für den ÖPNV in der Stadt.
Prognose: 30 % Steigerungen (ca. 6 Mio. zusätzliche Fahrten im Jahr)
- Parallel: Taktverdichtung und Steigerung der Verkehrsleistung um 30 %

Modellstadt Tübingen

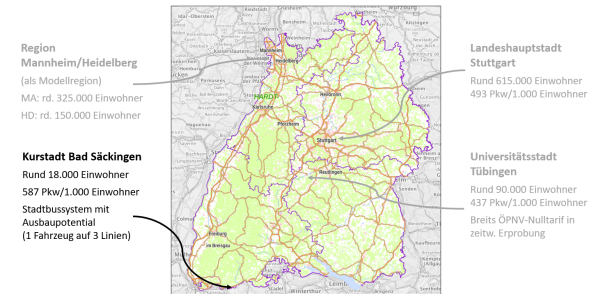
Ergebnisauszug aus Modellrechnungen

- Variante „Nulltarif für Alle“: Einnahmen aus Zahlungen der Einwohner werden zur Deckung der anfallenden Kosten des ÖPNV genutzt, deshalb keine „verfügbaren Mittel“
- Kosten des Gesamtpakets (Nulltarif der ÖPNV-Nutzung für Alle): rund 14,3 Mio. Euro im Jahr

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner „Nulltarif für Alle“	Mobilitätspass für Kfz-Halter „Nulltarif für Alle“	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer	
			V1* Grundmodell	V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag /Monat	17 EUR	57 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitäts-guthaben / Monat	ÖPNV Nutzung zum Nulltarif	ÖPNV Nutzung zum Nulltarif	30 EUR	10 EUR
Freie Mittel / Jahr	Keine verfügbaren Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	Keine verfügbaren Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	16,5 Mio. EUR	-0,9 Mio. EUR

*Variante 1: Tagesabgabe = 8 €, Wochenabgabe = 25 €, Monatsabgabe = 60 Euro
 Variante 2: Tagesabgabe = 3 €, Wochenabgabe = 7,50 €, Monatsabgabe = 20 Euro
 Mobilitätsguthaben = immer 50 % der Abgabe

Modellstadt Bad Säckingen



- **Grundannahme:
Stadtverwaltung bemüht um Reduktion des MIV**
- Status Quo im Stadtverkehr:
Ein Bus bedient drei Linien, kein Taktsystem z.T. keine Anbindung der Ortsteile
Letzter Bus Mo-Fr 17:45 Uhr, Sa. 13 Uhr
- Gegenwärtige Kosten für ein Monatsticket: 27 Euro, Zuschussbedarf rund 50T Euro/Jahr

Modellstadt Bad Säckingen

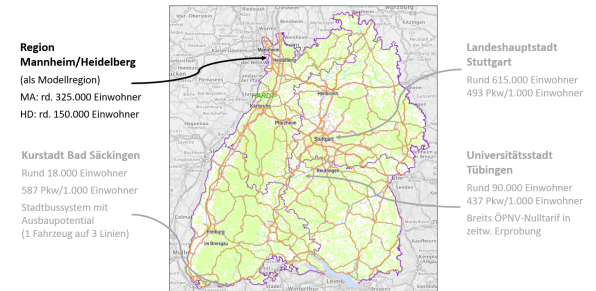
Ergebnisauszug aus Modellrechnungen

- Mögliche Maßnahmenschwerpunkte:
 - Ausbau Bus-Stadtnetz (Taktsystem im 1-h-Takt, Mo-Fr bzw. 2-h-Takt, Sa+So)
 - Verbesserung Verknüpfung am Bahnhof
 - Zusätzliche On-Demand/-Shuttle Verkehre zur Anbindung aller Stadtteile und in Randzeiten
- Direkte Verwendung des zu zahlenden Beitrags für Einwohner/Kfz-Halter als Mobilitätsguthaben

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner Grundmodell	Mobilitätspass für Kfz-Halter Grundmodell	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer	
			V1* Grundmodell	V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag / Monat	10 EUR	30 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	10 EUR	30 EUR	30 EUR	10 EUR
Verfügbare Mittel / Jahr	2 Mio. EUR	1 Mio. EUR	4 Mio. EUR	-0,1 Mio. EUR

*Variante 1: Tagesabgabe = 8 €, Wochenabgabe = 25 €, Monatsabgabe = 60 Euro
 Variante 2: Tagesabgabe = 3 €, Wochenabgabe = 7,50 €, Monatsabgabe = 20 Euro
 Mobilitätsguthaben = immer 50 % der Abgabe

Modellregion Mannheim/Heidelberg



- **Grundannahme Modell Einwohnerticket: „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 Einwohnertickets
- Abschätzung erwartete Nachfragesteigerung um ca. 30 – 40 %
- Ausbaubedarf ÖPNV-Betriebsleistung zur Aufrechterhaltung der ÖPNV-Qualität: rund 30 Mio. Euro p.a. für Angebotssteigerung

Modellregion Mannheim/Heidelberg

Ergebnisauszug aus Modellrechnungen

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

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner Modell Einwohnerticket	Mobilitätspass für Kfz-Halter Grundmodell	Mobilitätspass f. Kfz-Nutzer	
			V1* Grundmodell	V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag / Monat	30 EUR	40 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	ÖPNV-Nutzung im Stadtverkehr zum Nulltarif	40 EUR	60 EUR	20 EUR
Verfügbare Mittel / Jahr	Keine verfügbaren Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	82,6 Mio. EUR	171 Mio. EUR	3 Mio. EUR

*Variante 1: Tagesabgabe = 8 €, Wochenabgabe = 25 €, Monatsabgabe = 60 Euro
 Variante 2: Tagesabgabe = 3 €, Wochenabgabe = 7,50 €, Monatsabgabe = 20 Euro
 Mobilitätsguthaben = immer 50 % der Abgabe

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
Tel. 030-230 809 589
Email: christoph.gipp@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Beispielüberblick finanzielle Effekte bei der Modellierung Mobilitätspass

