

Projekt Mobilitätspass

Anhang: Ergebnisdokumentation der Berechnungen zum Mobilitätspass für die Modellregionen

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Stand Januar 2024

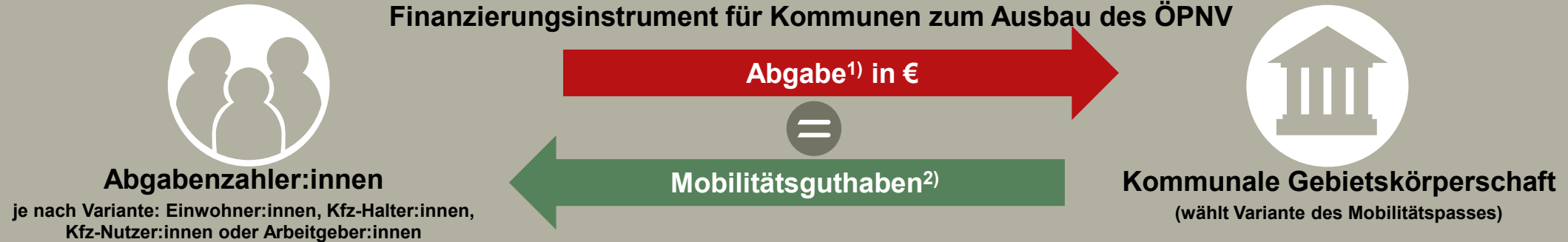
Agenda

1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses

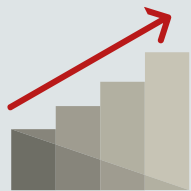
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Beim Mobilitätspass entrichten Abgabenzahler:innen eine Abgabe an eine Kommune, die hierfür ein Mobilitätsguthaben an die Abgabenzahler:innen ausgibt

Finanzierungsinstrument für Kommunen zum Ausbau des ÖPNV



Ergebnis 1



Das Mobilitätsguthaben wird eingelöst:
Lenkungswirkung weg vom MIV hin zum ÖPNV

➔ **Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV**
Direkte Unterstützung der Verkehrswende

Ergebnis 2



Das Mobilitätsguthaben wird nicht eingelöst:
Finanzierungswirkung durch zusätzliche Einnahmen des nicht eingelösten Mobilitätsguthabens
(Zweckbindung der Einnahmen: ÖPNV-Angebot, Tarifmaßnahmen, Infrastruktur, Kommunikation oder Verwaltungskosten)³⁾

➔ **Zusätzliche Einnahmequelle zur Finanzierung des ÖPNV**
Indirekte Unterstützung der Verkehrswende


1) Mobilitätspass für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen oder Arbeitgeber:innen als Beitragsvariante; Mobilitätspass für Kfz-Nutzer:innen als Gebührenvariante

2) Mobilitätsguthaben zur Einlösung in ÖPNV-Zeitkarten; bei der Straßennutzungsgebühr ist eine direkte Ausgabe eines Mobilitätsfahr Scheins möglich; Ansparbarkeit des Guthabens über 12 Mon. möglich

3) Bei der Straßennutzungsgebühr noch in Prüfung

Die Erlös- und Kostenergebnisse der Beitragsvarianten wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen und Expertengesprächen berechnet

Grundprinzipien Modellierung der Beitragsvarianten

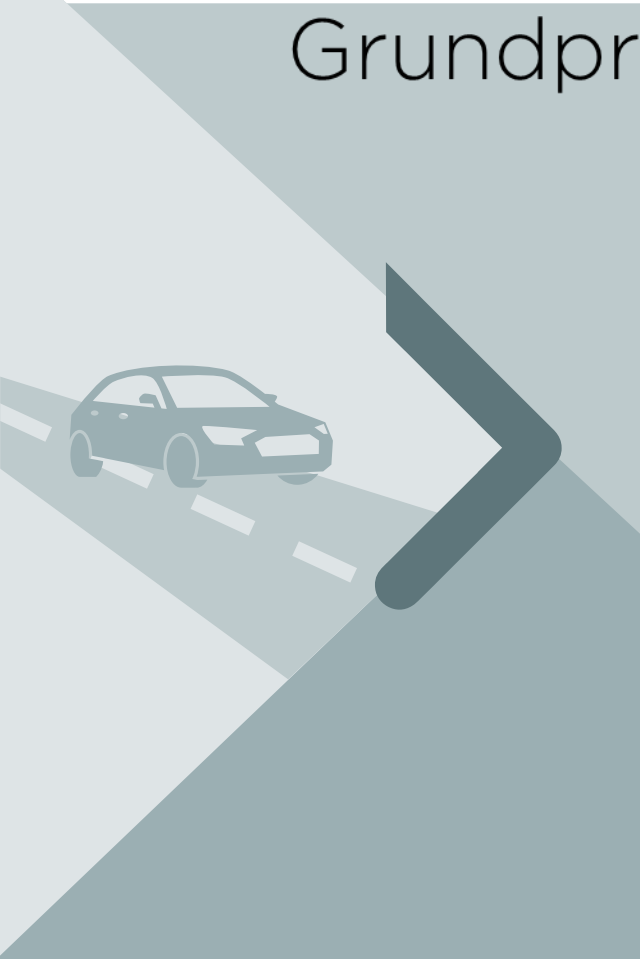
- 
- › Für die **Erlösabschätzung** wurde das Verhalten der Abgabenzahler:innen modelliert, hierbei wurde anhand
 - offizieller statistischer Daten die jeweilige Grundgesamtheit der jeweiligen Varianten abgebildet,
 - auf Erkenntnisse etablierter sowie aktueller Marktforschung zurückgegriffen (insb. MiD 2017 sowie aktuellster Marktforschungsdaten im Rahmen der 9-Euro-Ticket-Evaluation),
 - regionale Unterschiede im Siedlungsniveau auf Ebene der Regio-Stat-7-Raumtypen berücksichtigt,
 - Angebotsqualitäten eines ausreichenden ÖPNV-Angebots unterstellt,
 - sowie historische Vertriebsdaten der Verkehrsverbünde in den Regionen in Bezug auf das Bestandspreisniveau zur Veränderung der Nutzenschwellen herangezogen.
 - › Für die **Kostenschätzung** wurde ein Ansatz für einen Umsetzungsprozess modelliert, dieser wurde bewertet in Bezug auf
 - Zielsetzung (z. B. auch digital administrierbares Mobilitätsguthaben),
 - juristische Anforderungen zivilrechtlicher und regulatorischer Art (bspw. OZG¹⁾ und ZAG²⁾),
 - praktische Anforderungen und bestehende Prozesse der Verwaltungen in den Regionen,
 - sowie technische Rahmenbedingungen und Kostenerwartungen anhand von Expertengesprächen verifiziert und Personalaufwände anhand anerkannter Standards (insb. Erfüllungsaufwand gemäß nationalem Normenkontrollrat) bewertet.

1) OZG = Onlinezugangsgesetz

2) ZAG = Gesetz über die Beaufsichtigung von Zahlungsdiensten

Die Erlös- und Kostenberechnung der Straßennutzungsgebühr basiert auf Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen und Experteneinschätzungen

Grundprinzipien Modellierung der Gebührenvariante

- 
- › Für die **Erlösabschätzung** wurde das Verhalten der Abgabenzahler:innen modelliert, hierbei wurde anhand
 - offizieller statistischer Daten die Grundgesamtheit der Kfz-Nutzenden im Gebiet abgebildet (Kfz-Haltende im Gebiet als Dauernutzende, Arbeitspendler:innen, Freizeitbesucher:innen (inkl. Tourist:innen)),
 - auf Erkenntnisse etablierter und aktueller Marktforschung für sonstige Nutzungszwecke von Kfz zurückgegriffen (z. B. MiD 2017, dwif),
 - Benchmarks internationaler Maut-Systeme die Veränderung des Nutzungsverhaltens bewertet,
 - sowie historischer Vertriebsdaten der Verkehrsverbünde in den Regionen und Marktforschungsdaten die Nutzung des Mobilitätsguthabens abgeschätzt.
 - › Für die **Kostenschätzung** wurde ein Ansatz für einen Umsetzungsprozess modelliert. Zielstellung war dabei die Annahme eines kosteneffizienten, aber realitätsnahen Umsetzungsprozesses. Kernelemente dieses Umsetzungsprozesses sind
 - Ausgabe von zeitlich gestaffelten Zugangsberechtigungen als digitale Vignette (Bindung der Zugangsberechtigung an das Kennzeichen des zugelassenen Kfz),
 - Kontrolle der digitalen Vignette im ANPR¹⁾-Verfahren, Abschätzung der Kosten anhand internationaler Benchmarks,
 - Bewertung von Personalaufwänden anhand anerkannter Standards (insb. Erfüllungsaufwand gemäß nationalem Normenkontrollrat).

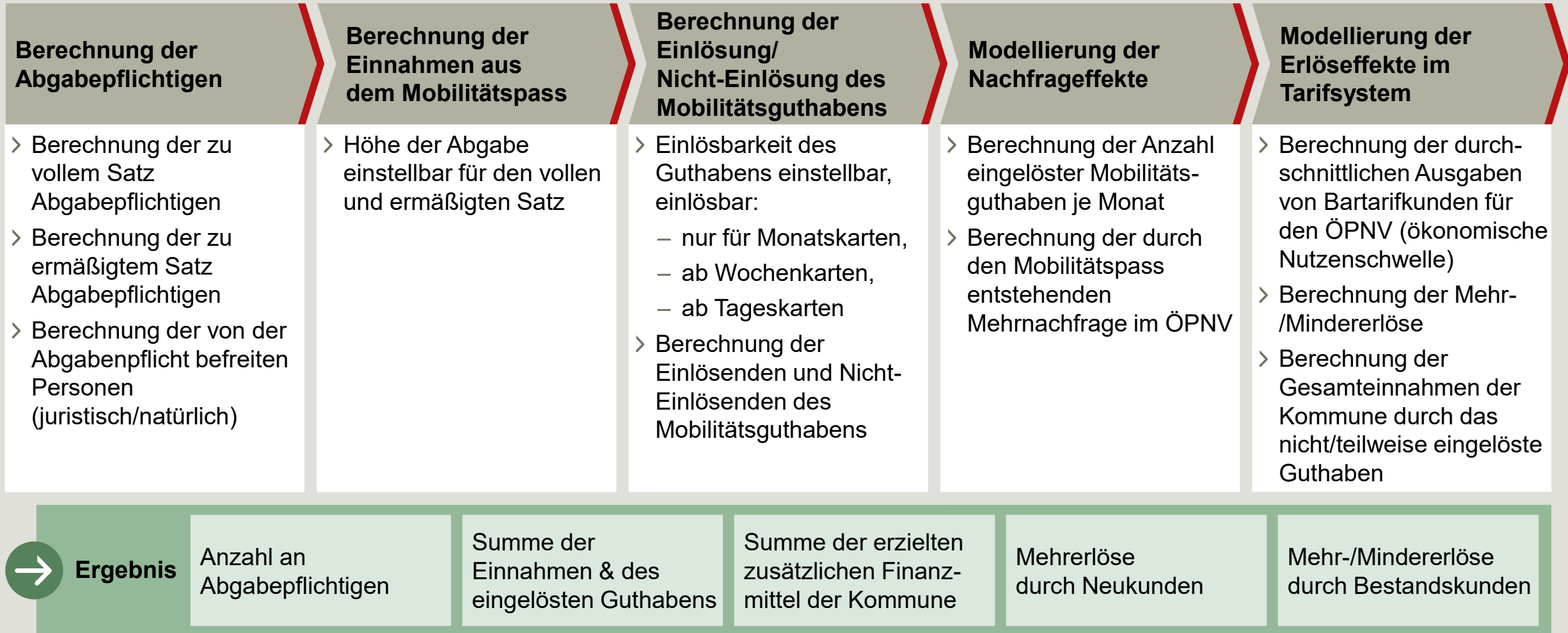
1) ANPR = Automatic number-plate recognition, daher automatische Erfassung von Kennzeichen durch Kameras an definierten Punkten

Das Deutschlandticket wird den Gesamterlös nicht signifikant verändern, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil der Kommunen

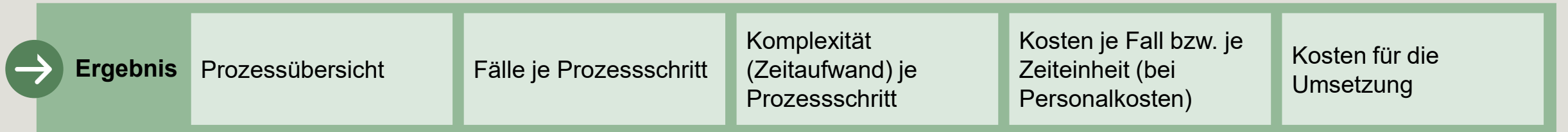
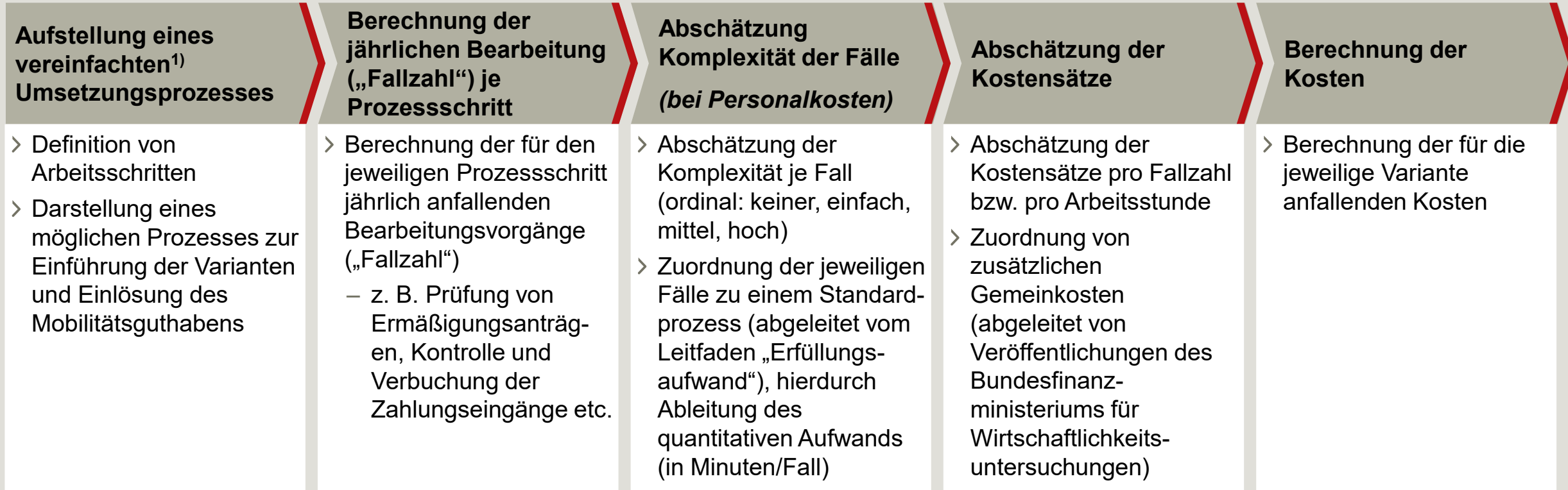
- › Das **Grundkonzept des Mobilitätspasses** funktioniert **unabhängig** von der Einführung und Einlösbarkeit des Mobilitätsguthabens für ein **Deutschlandticket**
- › Eine **Einlösbarkeit des Mobilitätsguthabens für das zukünftige Deutschlandticket** ist aus Gründen der Akzeptanz für den Mobilitätspass **zu empfehlen**
- › Aufgrund der höheren Attraktivität (Preis-Leistungs-Verhältnis) des Deutschlandtickets ist mit einer erhöhten Einlösequote des Mobilitätsguthabens zu rechnen.
 - Die **Gesamterlöse durch den Mobilitätspass bleiben hierdurch im Wesentlichen unverändert**. Es **verändert sich jedoch die Verteilung**:
 - Die Netto-Erlöse der Kommunen werden sinken, da ein höherer Anteil des Mobilitätsguthabens eingelöst wird
 - Im Gegenzug steigt der Anteil des eingelösten Mobilitätsguthabens, und hierbei sowohl der Mitnahmeeffekt als auch die tatsächlichen Mehreinnahmen der Verkehrsunternehmen
 - Weiterhin kann ein **Anteil der Zusatzeinnahmen bei Verkehrsunternehmen** durch die Einführung des Deutschlandtickets auch an Verkehrsunternehmen **außerhalb der Modellregion** fallen. Dies ist im Detail **abhängig vom zukünftigen Einnahmeaufteilungsverfahren**. Der Anteil der entsprechend zu berücksichtigenden Zusatzeinnahmen betrifft voraussichtlich in der Regel jedoch weniger als 5 %.

49 €

Die Erlösermittlung der Varianten des Mobilitätspasses erfolgte im Berechnungsmodell anhand von fünf Schritten



Die Berechnung der Kosten für die Varianten des Mobilitätspasses erfolgte in einem fünfstufigen Verfahren



1) Es handelt sich um eine Kostenberechnung und kein Feinkonzept, daher wurden nur Prozessschritte betrachtet, bei denen signifikante Kosten zu erwarten sind.

Für die Ausgestaltung der Straßennutzungsgebühr als Flächenmaut sind im wesentlichen vier Prämissen ausschlaggebend

Prämissen

Zielstellung der Modellierung



Unsere Modellierung der Berechnung ist **ergebnisorientiert bezogen auf eine Erlös- und Kostenschätzung**, jedoch **kein Verkehrsmodell oder Feinkonzept**. Fragestellungen, die nicht signifikant die Erlöse oder Kosten beeinflussen (z. B. Feinprozesse, Ziele der Verkehrsverlagerung), wurden daher nicht betrachtet.

Kalkulatorische Grundannahmen



Bei den getroffenen Annahmen handelt es sich um **kalkulatorische Annahmen für die Berechnung**. **Alternative Ausgestaltungen** der Straßennutzungsgebühr **bspw. über Satellitentechnik** sind vertieft zu prüfen und **nicht Teil der vorliegenden Berechnung**.

Keine Einfahrtsbeschränkungen



Es sollen **keine Schranken oder sonstigen physischen Hindernisse** eine Ein- und Ausfahrt in das Erhebungsgebiet behindern. Ein Kontrollmechanismus soll eingeführt werden.

Keine Fahrzeugumrüstungen



Es sollen für Nutzer:innen **keine Fahrzeugumrüstungen** (z. B. mit Maut-Transponder in allen Fahrzeugen) nötig werden.

Fazit



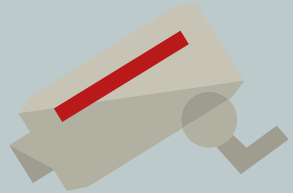
- › Eine kilometerabhängige und somit leistungsbezogene Gebühr ist unter den oben genannten Prämissen nicht kontrollierbar
- › Die Straßennutzungsgebühr wurde daher im Modell als **Flächenmaut (area pricing)** ausgestaltet, Annahme dazu: die Zahlung erfolgt für **Zeiteinheiten** (in der Modellierung: Tag, Woche, Monate) mittels digitaler Vignette und Kamerasystemen (vgl. Folgefolie)
- › Die Gebührenpflicht umfasst das **Fahren** innerhalb des Erhebungsgebietes für **Krafträder und Pkw**

Die Kostenabschätzung der Straßennutzungsgebühr basiert auf drei wesentlichen Grundannahmen



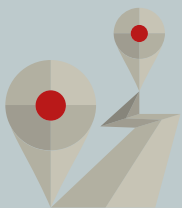
„Digitale“ Vignette mit Mobilitätsguthaben

- › Nachweis durch „Freischaltung“ des Kfz-Kennzeichens für eine(n) Tag, Woche oder Monat
- › Registrierung des Kennzeichens im gewünschten Zeitraum; hierzu Vertrieb durch digitale Anwendungen (Apps) sowie Verkaufsstellen mit Vertriebsprovisionen
- › Ausgabe eines Mobilitätsguthabens in gleicher Höhe wie gezahlte Abgabe oder direkte Ausgabe eines Mobilitätsfahr Scheins (je nach Ausgestaltung)



Automatisierte Kontrolle (ANPR¹⁾ -Verfahren) durch Kameras

- › Automatisierte Kontrolle durch komplexe Kamerasysteme (in der Regel zwei Systeme: Erfassung des Kennzeichens, Erstellung Beweisfoto)
- › Zum Einsatz kommen stationäre Kameras an allen in das Gebiet einfahrenden Straßen und mobile Kameras zur Kontrolle innerhalb des Erhebungsgebietes (Kordonprinzip)
- › Die einmaligen Kosten für die technischen Systeme sind in der Kalkulation jährlich abgeschrieben (AfA)



Erhebungsgebiet für die Modellierung

- › Festlegung eines Erhebungsgebietes für die Modellierung der Anzahl benötigter Kameras
- › Es wurde für die Berechnungen angenommen, dass das Stadtgebiet der zugrundeliegenden Kommune dem Erhebungsgebiet entspricht (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
- › Für die Berechnung wurde eine Gebührenerhebung auf Ortsdurchfahrten (Bundes-/Land- und Kreisstraßen) angenommen. *Hinweis: Die rechtlichen Prüfungen zur Festlegung des Erhebungsgebietes sind zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Berechnungsergebnisse weichen bei veränderten Erhebungsgebieten ab. Insbesondere werden die Auswirkungen der Regelungen zur Straßenbaulastträgerschaft (gemäß § 5 FstrG und § 43 StrG BW) geprüft.*

1) ANPR = Automatic number-plate recognition, daher automatische Erfassung von Kennzeichen durch Kameras an definierten Zugangspunkten

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach**
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Biberach wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Biberach

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen und Kfz-Halter:innen** im Landkreis Biberach sind **Erlös- und Kostenberechnungen** erfolgt.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Esslingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Esslingen .

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

Einwohner:innen (1)
Kfz-Halter:innen (2)






Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der Landkreis Biberach jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Biberach

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Landkreises Biberach **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 10 bis 50 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 15 bis 50 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Kfz-Halter:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Esslingen für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 200 bis 800 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1) Kfz-Halter:innen (2)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 50 Mio. €
 Erlös-Anteil LK Biberach	ca. 75 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 30 %

Im LK Biberach können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



16 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Biberach bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Biberach eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-		
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 16 – 52 Mio. € p. a.	7 – 23 %	→	 + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 8 – 27 Mio. € p. a.	7 – 23 %	→	 + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-		

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden für den Landkreis Biberach nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	16 Mio. €	24 Mio. €	38 Mio. €	52 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	8 Mio. €	12 Mio. €	20 Mio. €	27 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Einwohner:innen- beitrag	24 Mio. €	24 Mio. €	134 T Personen	99 %	10 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	12 Mio. €	12 Mio. €	69 T Personen	99 %	10 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ²⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Biberach

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	201 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	66 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	134 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	134 T

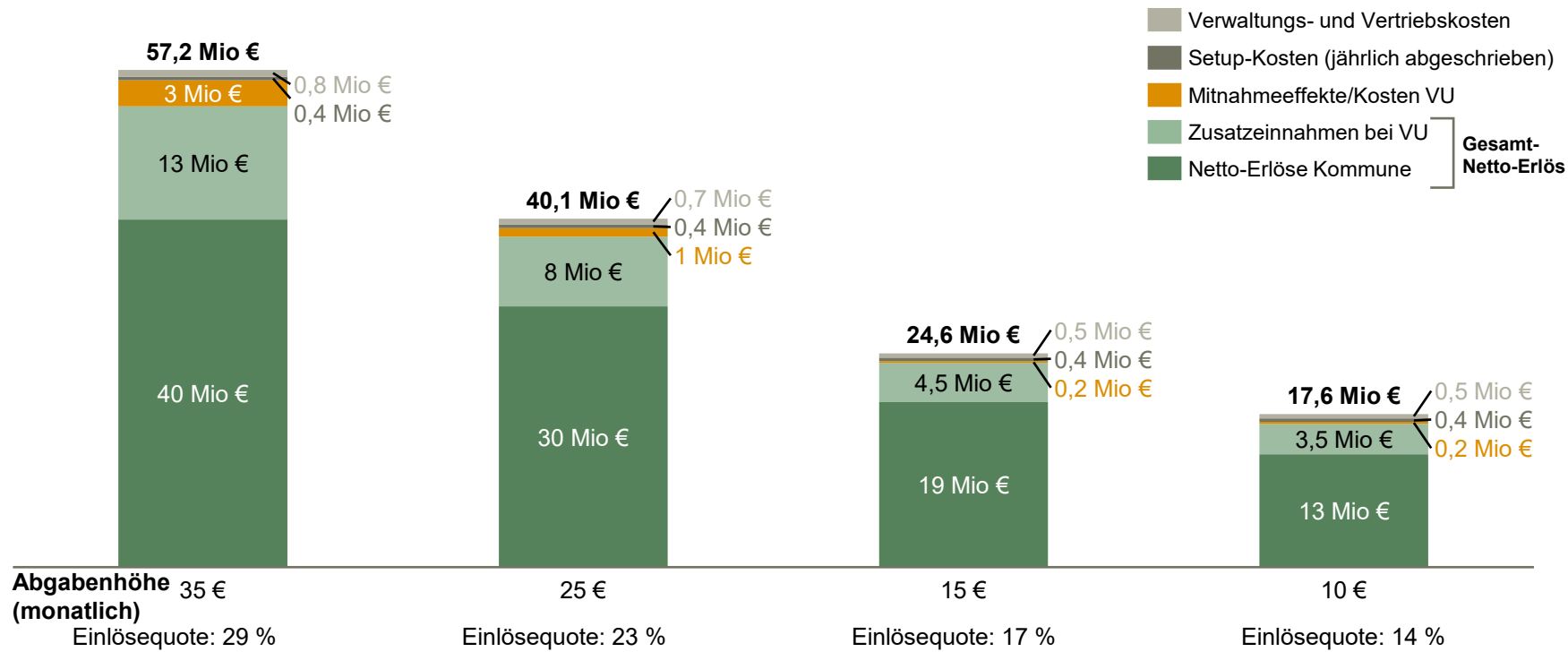
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Biberach für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 50 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Biberach



Erläuterung



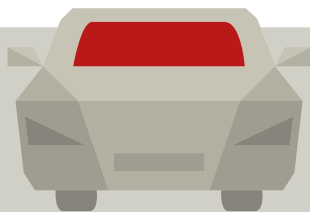
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Biberach

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	75 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	7 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
> Personen unter 18 Jahren		> keine	6 T
> Schüler:innen und Studierende			
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	13 T		
> Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
> keine	0 T	> keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	63 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	7 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		69 T	

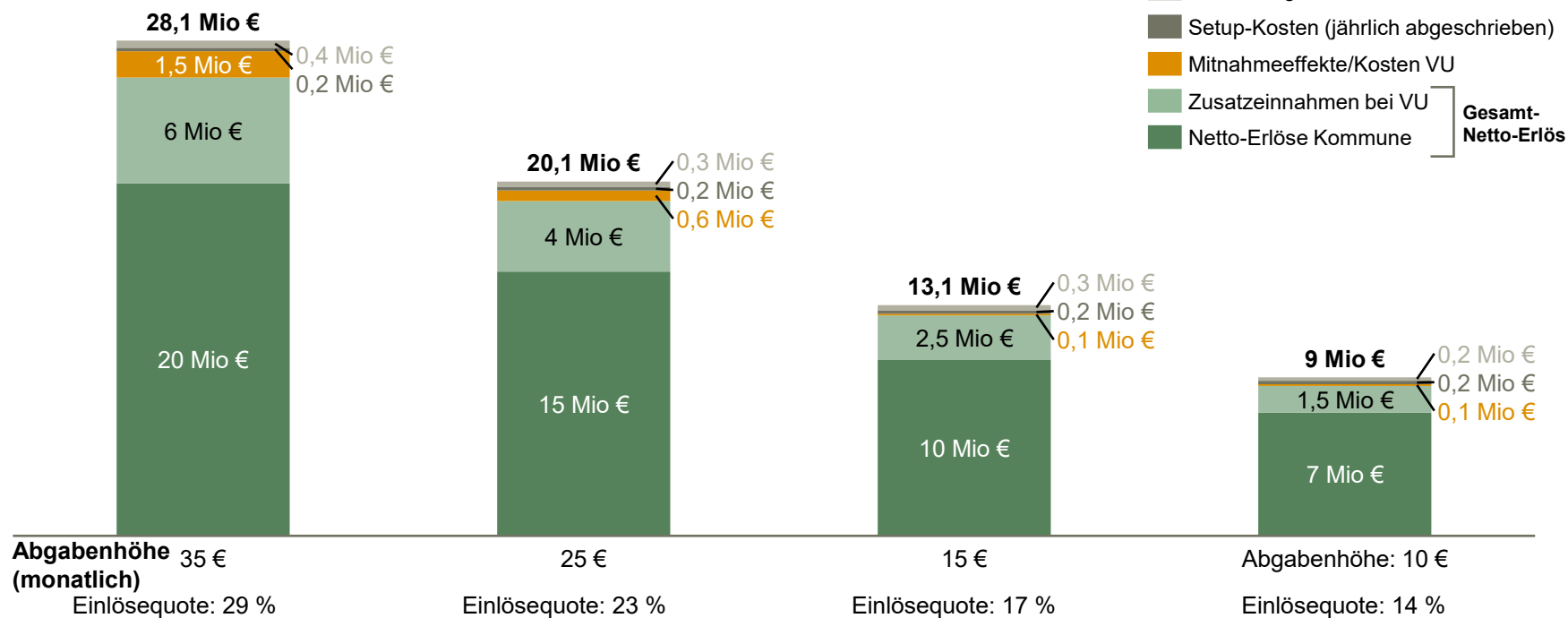
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Biberach für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Biberach



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen**
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Böblingen wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Böblingen

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Landkreis Böblingen sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Böblingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für das Gebiet der Städte Böblingen und Sindelfingen betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Böblingen.

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet Böblingen/Sindelfingen






Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Landkreis Böblingen ein jährliches Erlöspotential von bis zu 110 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Landkreis Böblingen

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Landkreises Böblingen **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von überwiegend zweistelligen Millionenbeträgen p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 35 bis 110 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 85 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Böblingen für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 1,5 Mio. € an.** Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr im Gebiet der Städte Böblingen und Sindelfingen liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) **bei ca. 7 bis 8 Mio. € p. a.** Bei den betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 65 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 49 € pro Abgabenzahler:in).

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 65 Mio. € (Var. 1) ca. 110 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil LK Böblingen	ca. 60 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 10 bis 15 % (Var. 1) ca. 15 bis 30 % (Var. 2-4)

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet Böblingen/Sindelfingen

Im LK Böblingen können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



33 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Böblingen bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Böblingen eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	9 – 64 Mio. € p. a.	ca. 33 % ⁴⁾	→	 + +  + + +
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	33 – 108 Mio. € p. a.	4 – 16 %	→	 + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	17 – 56 Mio. € p. a.	4 – 16 %	→	 + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	27 – 85 Mio. € p. a.	4 – 15 %	→	 + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>für Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen</small>	9 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	16 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	31 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	45 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	64 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innenbeitrag	33 Mio. €	49 Mio. €	78 Mio. €	108 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	17 Mio. €	25 Mio. €	40 Mio. €	56 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	27 Mio. €	39 Mio. €	62 Mio. €	85 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen</small>	24 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	16 Mio. €	1,1 Mio Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	67 %	33 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	50 Mio. €	49 Mio. €	279 T Personen	97 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	26 Mio. €	25 Mio. €	144 T Personen	97 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	40 Mio. €	39 Mio. €	234 T Fälle ²⁾	98 %	6 %

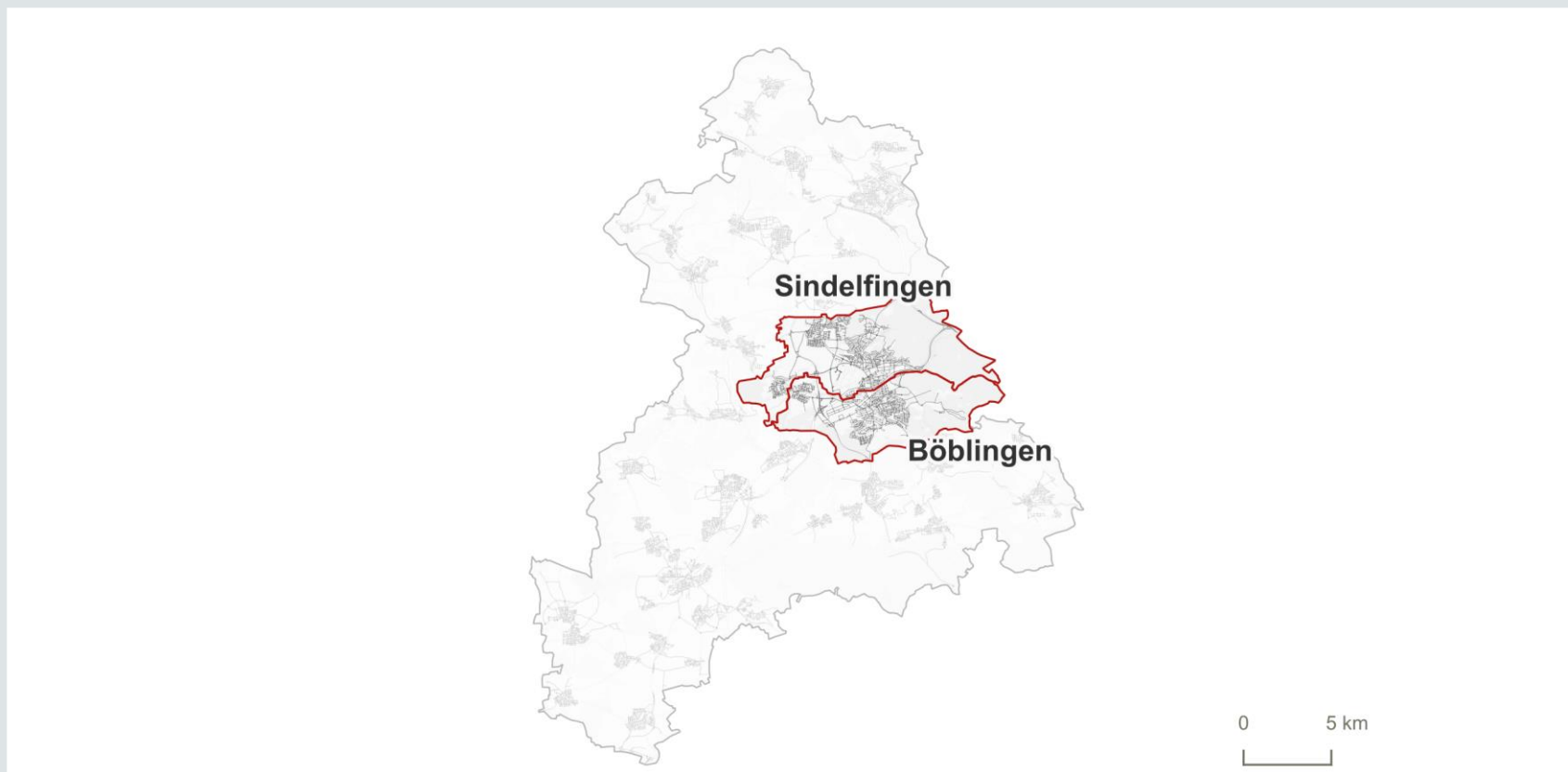
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde das gemeinsame Gebiet der Städte Böblingen und Sindelfingen anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

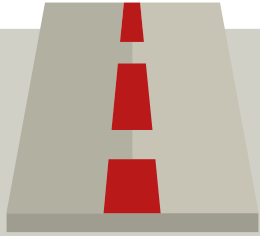
Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung).

Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet Böblingen/Sindelfingen wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die Städte Böblingen/Sindelfingen hierfür nicht Straßenbaulastträgerin sind.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

63 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

58 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

1,1 Mio

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

40 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

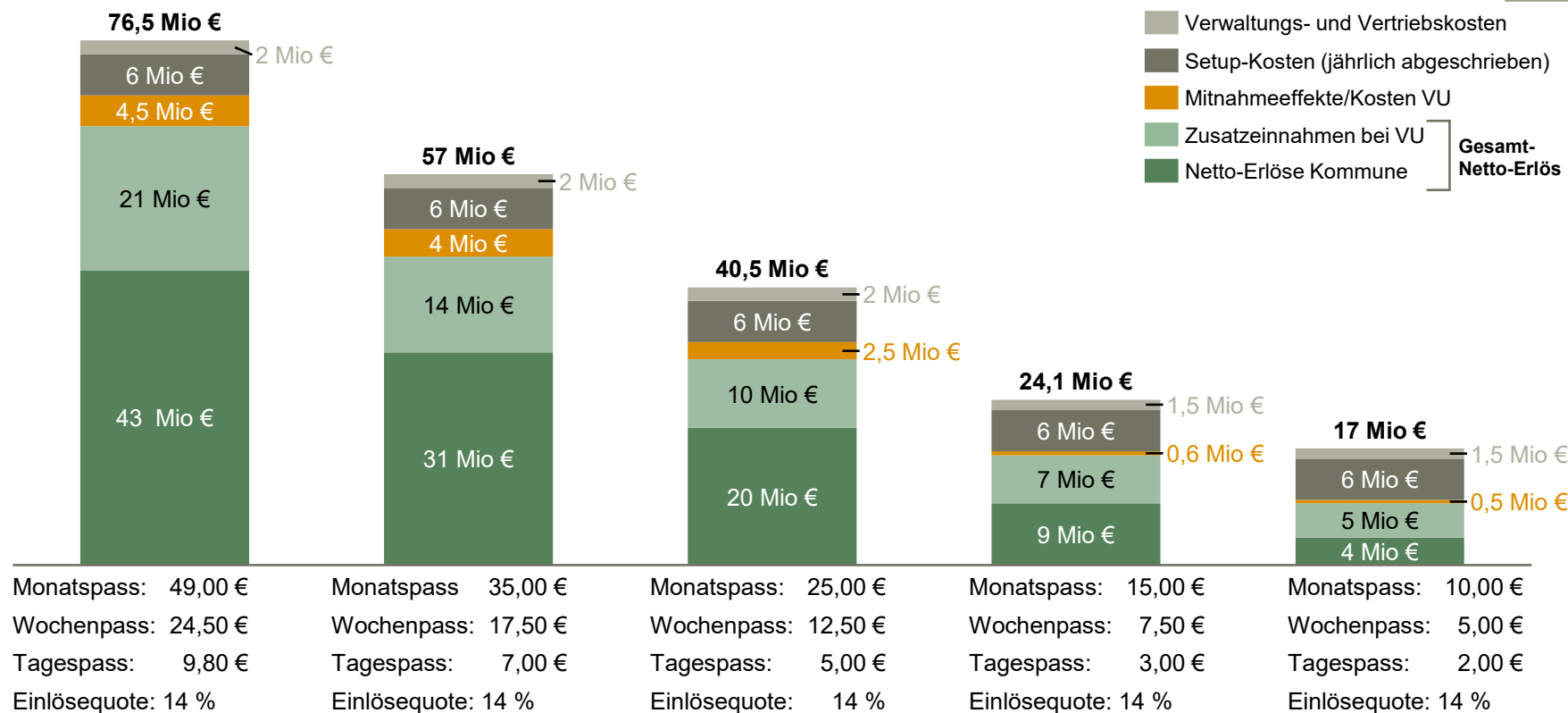
1,1 Mio

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat im Gebiet Böblingen/Sindelfingen für die betrachteten Abgabenhöhe ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 65 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Gebietszuschnitt Böblingen/Sindelfingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Böblingen

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	393 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	114 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	279 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	279 T

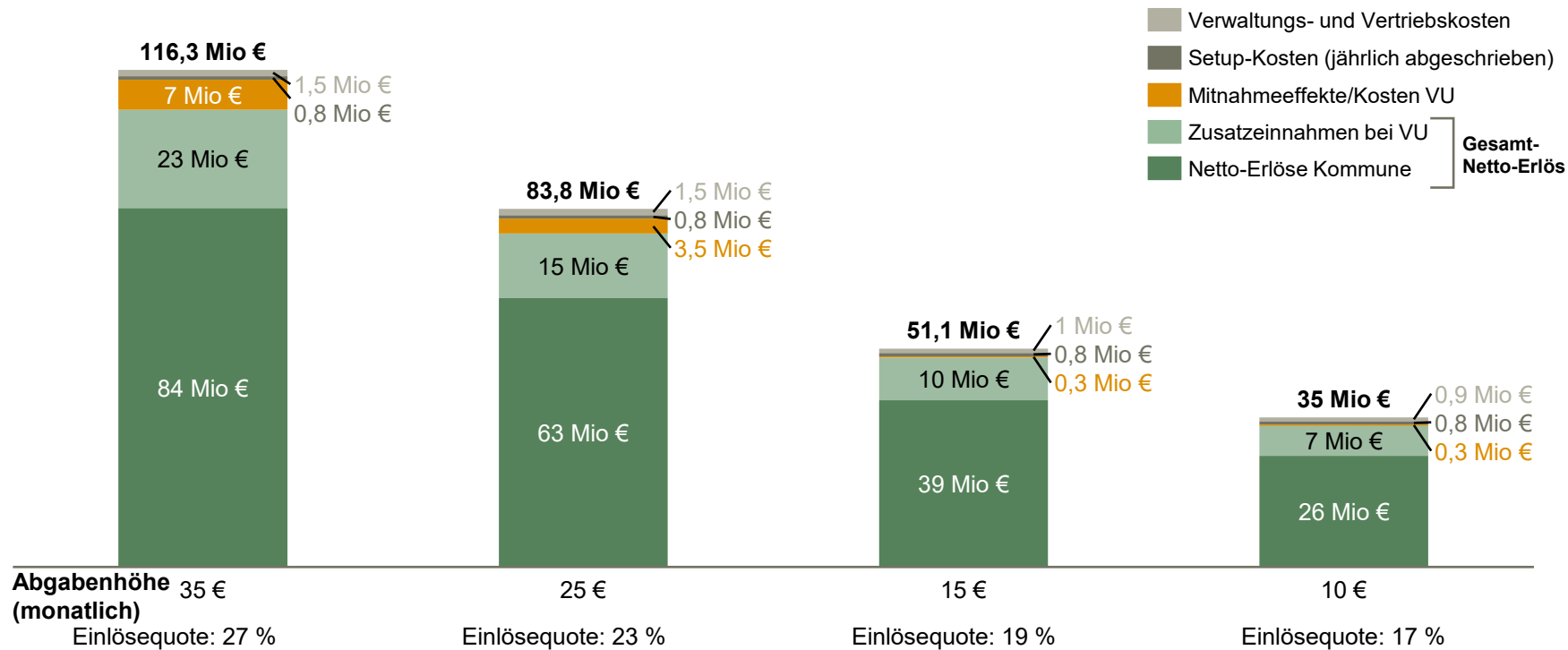
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Böblingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 35 bis 110 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Böblingen



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Böblingen

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	152 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	12 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	11 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	20 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	132 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	12 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		144 T	

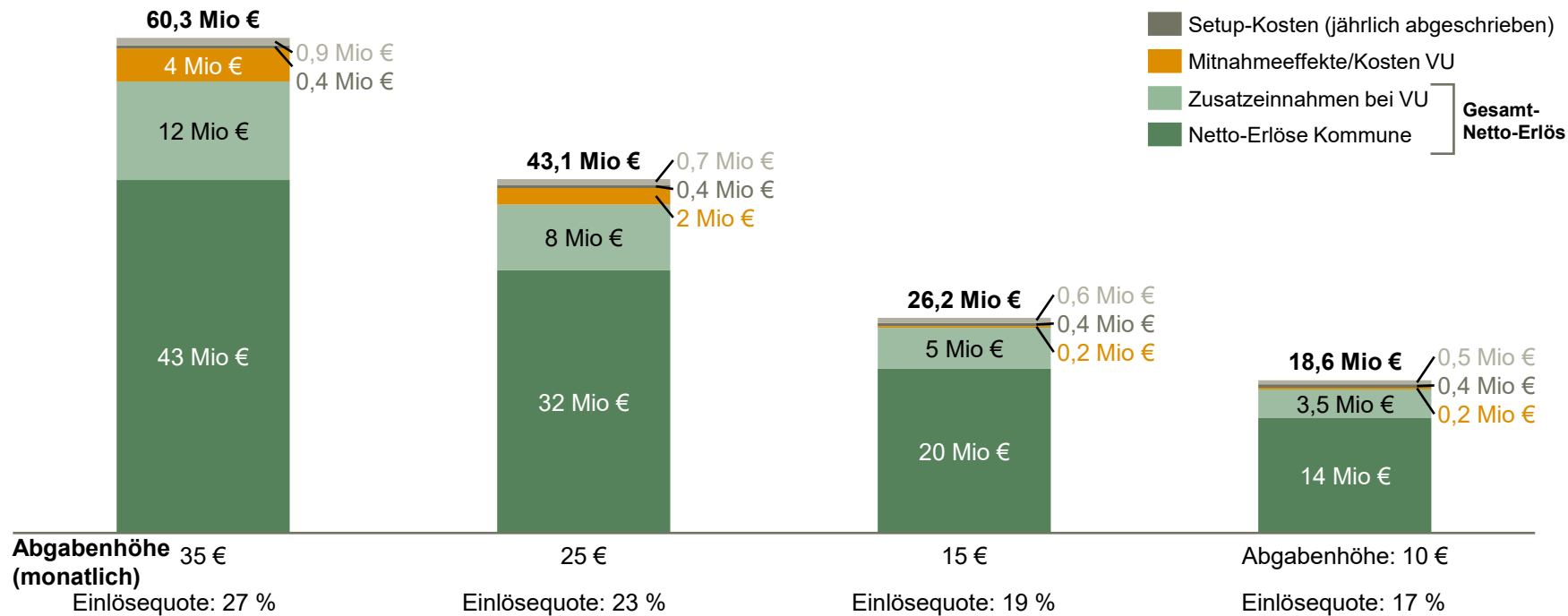
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Böblingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 55 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Böblingen



Erläuterung

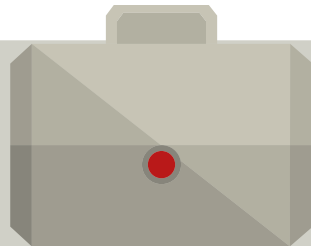


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Böblingen

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	243 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	9 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	23 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	211 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	234 T

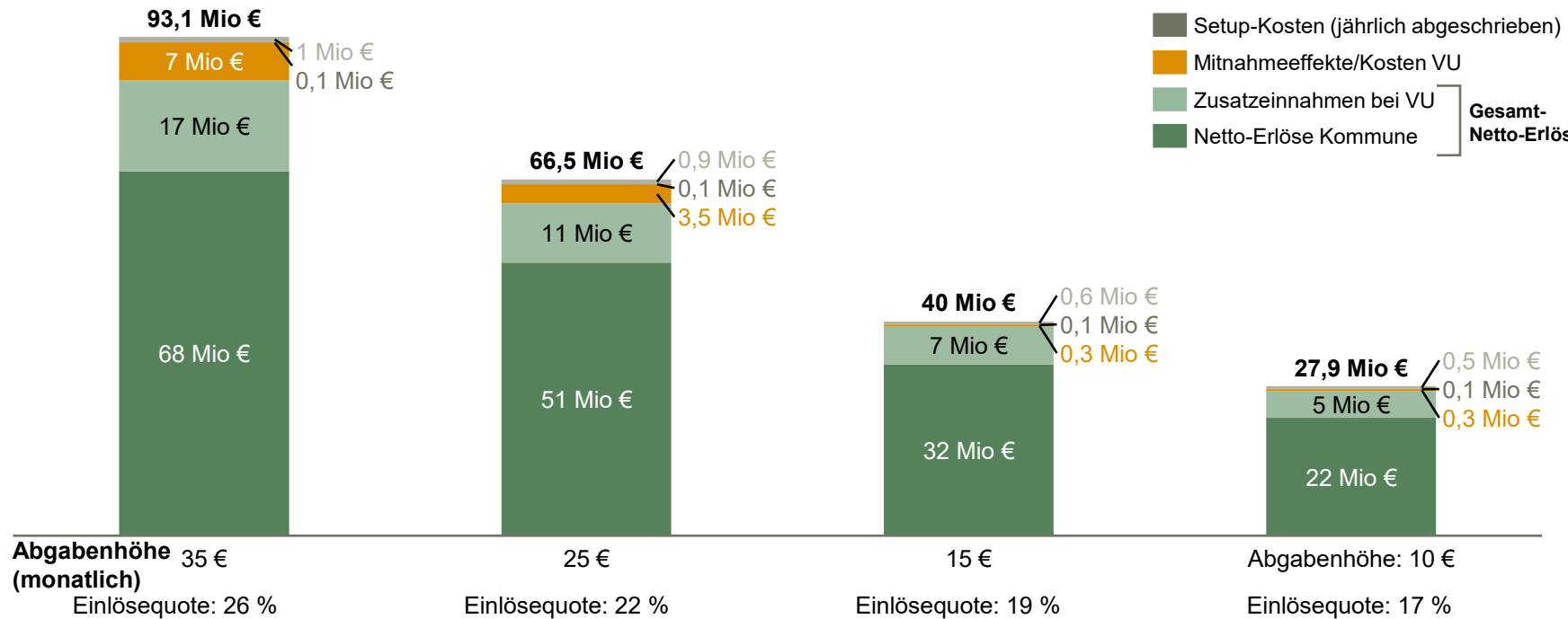
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Böblingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 85 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Böblingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatz-einnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatz-einnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald**
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Breisgau Hochschwarzwald wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Breisgau Hochschwarzwald

Grundprämissen




- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen und Arbeitgeber:innen** im Landkreis Breisgau Hochschwarzwald sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Breisgau Hochschwarzwald frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Breisgau Hochschwarzwald .

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

Einwohner:innen (1)
Arbeitgeber:innen (2)

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der LK Br. H-schwzld. jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1) Arbeitgeber:innen (2)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro (Var. 1-2)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 55 Mio. € (Var. 1-2)
 Erlös-Anteil des Kreises Brsg.	ca. 75 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 20 bis 35 % (Var. 1-2)

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des **Landkreises Breisgau Hochschwarzwald** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 15 bis 70 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 25 bis 70 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Breisgau Hochschwarzwald für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 250 T bis 1 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

Im LK Br. H-schwzld. können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



23 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Breisgau
Hochschwarzwald bei

› Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Br. H-schwzld. eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 23 – 72 Mio. € p. a.	7 – 23 %	  + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 13 – 41 Mio. € p. a.	6 – 22 %	  + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr wurden für den Landkreis Breisgau Hochschwarzwald nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	23 Mio. €	33 Mio. €	52 Mio. €	72 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	13 Mio. €	19 Mio. €	30 Mio. €	41 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. € <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
 Einwohner:innen- beitrag	34 Mio. €	33 Mio. €	191 T Personen	96 %	10 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	- Mio. € <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Personen	- %	- %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	20 Mio. €	19 Mio. €	119 T Fälle ²⁾	97 %	9 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	266 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	74 T
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	191 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	191 T

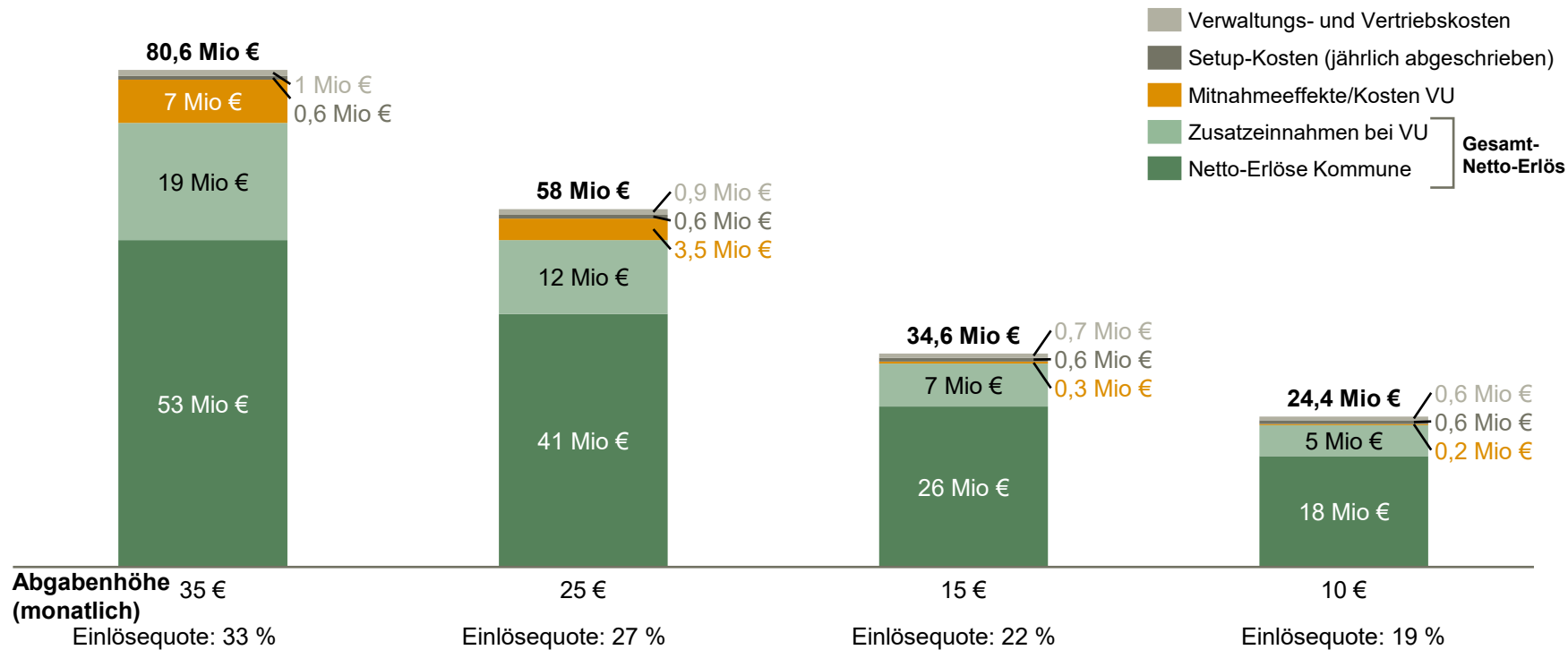
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im LK Breisgau Hochschw. für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 70 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald



Erläuterung



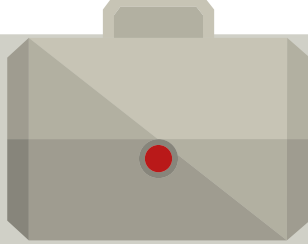
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	123 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	5 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	17 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	102 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	119 T

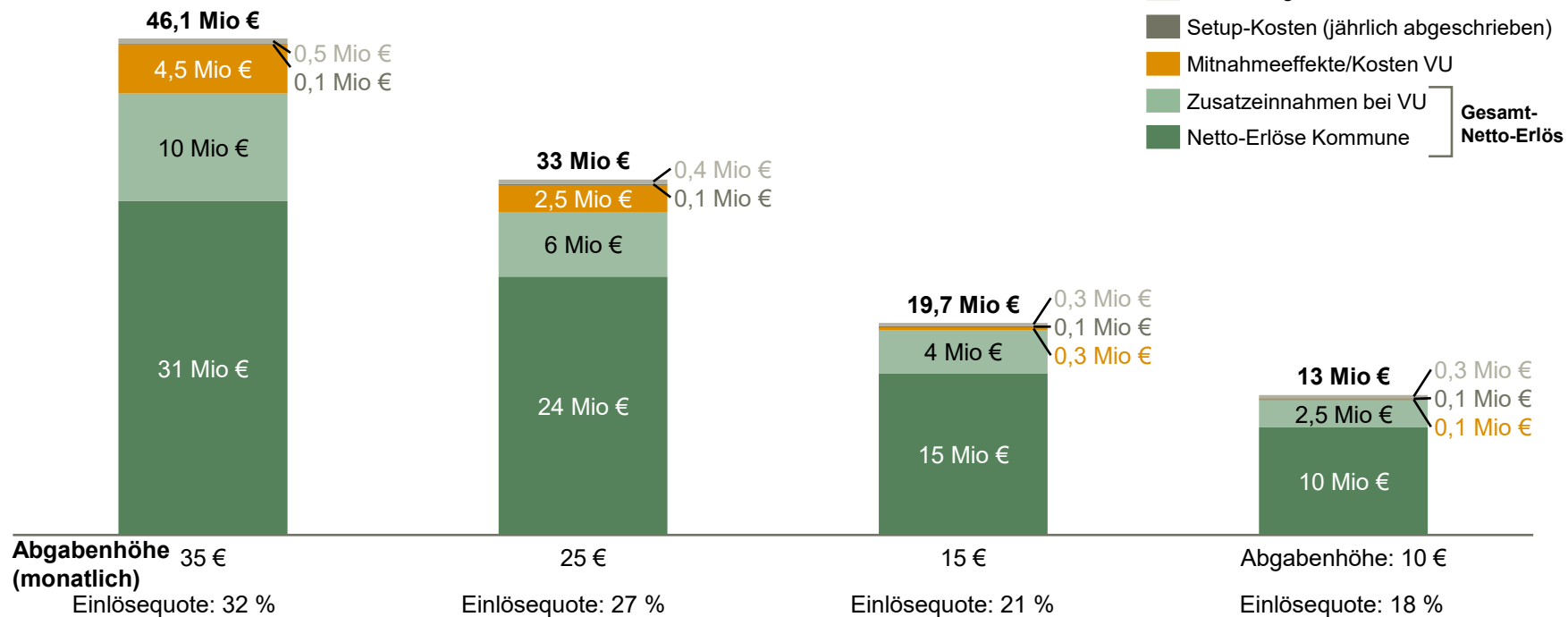
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im LK Breisgau Hochschw. für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw**
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Calw wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Calw

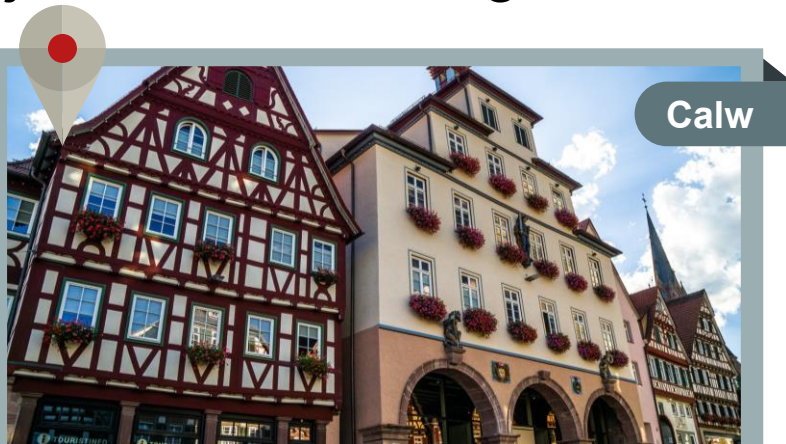
Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen und Kfz-Halter:innen** im Landkreis Calw sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Calw frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Calw.

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**






Einwohner:innen (1)
Kfz-Halter:innen (2)

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der Landkreis Calw jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Landkreises Calw **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in überwiegend zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 15 bis 50 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in), gefolgt vom Kfz-Halter:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Kfz-Halter:in).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Calw für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 200 bis 700 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1) Kfz-Halter:innen (2)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 50 Mio. €
 Erlös-Anteil LK Calw	ca. 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 10 bis 20 %

Im Landkreis Calw können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



14 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Calw bei

- > Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Calw eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 14 – 47 Mio. € p. a.	3 – 10 %	  + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 7 – 24 Mio. € p. a.	3 – 10 %	  + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr wurden für den Landkreis Calw nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	14 Mio. €	21 Mio. €	34 Mio. €	47 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	7 Mio. €	11 Mio. €	18 Mio. €	24 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Einwohner:innen- beitrag	21 Mio. €	21 Mio. €	115 T Personen	102 %	4 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	11 Mio. €	11 Mio. €	59 T Personen	102 %	4 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ²⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Calw

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	161 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	45 T
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	115 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	115 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

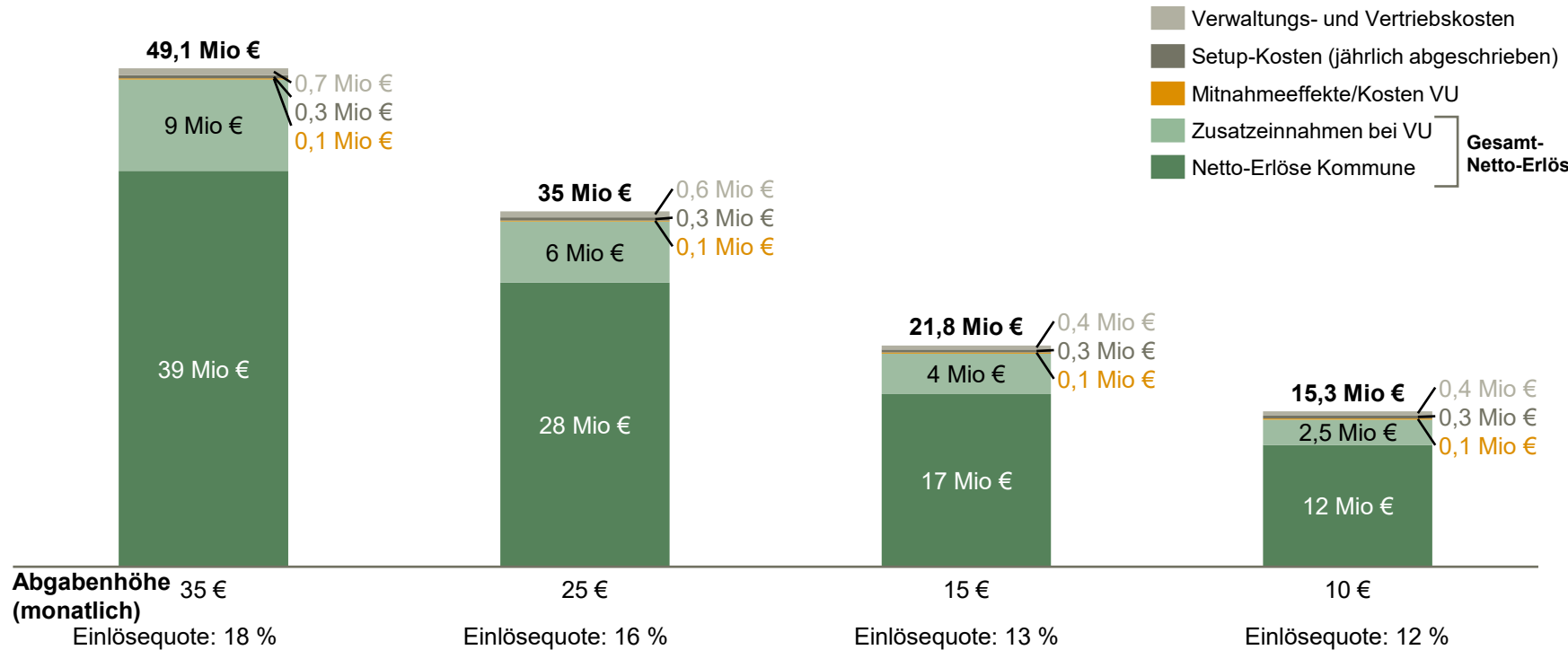
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Calw für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 50 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Calw



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Calw

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	62 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	5 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	5 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	8 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	54 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	5 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		59 T	

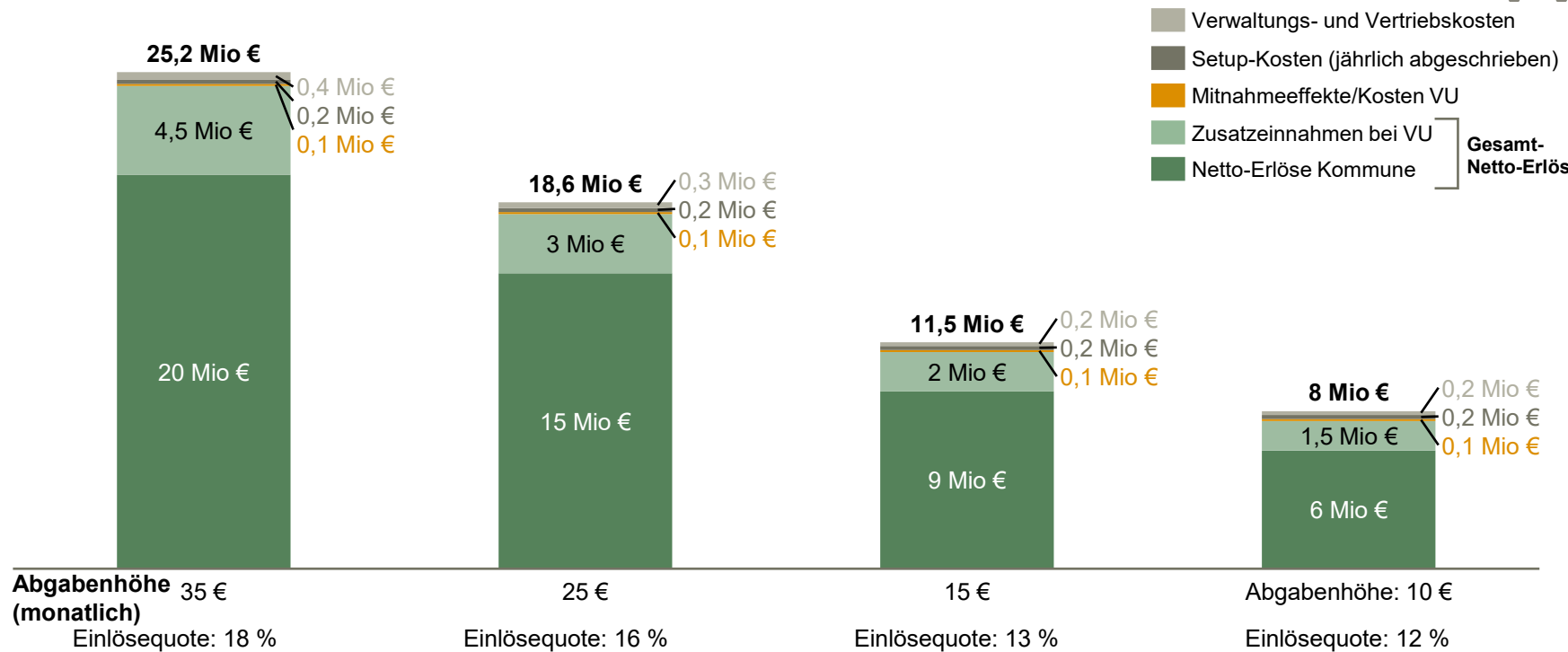
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Calw für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Calw



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen**
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Emmendingen wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Emmendingen

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen und Arbeitgeber:innen** im Landkreis Emmendingen sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Emmendingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Emmendingen.

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

Einwohner:innen (1)
Arbeitgeber:innen (2)

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der LK Emmendingen jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Emmendingen

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Kreises Emmendingen **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in überwiegend zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 15 bis 45 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in), gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Emmendingen für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 200 bis 700 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.



Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

Einwohner:innen (1)
Arbeitgeber:innen (2)



Betrachtete Abgabenhöhen

10 bis 35 Euro



Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.

ca. 45 Mio. €



Erlös-Anteil LK Emmendingen

ca. 70 bis 80 Prozent



Einlösequote Mobilitätsguthaben

ca. 20 bis 35 %

Im LK Emmendingen können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



14 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse
im LK Emmendingen bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.**

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Emmendingen eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ¹⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ²⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr	10 - 49 € pro Monat - Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.	-		
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 14 – 45 Mio. € p. a.	7 – 24 %	→	 + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.	-		
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 8 – 26 Mio. € p. a.	6 – 23 %	→	 + +  + +

© civity 2023

- Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Übersicht finanzielle Gesamtwirkung – Landkreis Emmendingen

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	14 Mio. €	21 Mio. €	33 Mio. €	45 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	8 Mio. €	12 Mio. €	19 Mio. €	26 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. € <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
 Einwohner:innen- beitrag	22 Mio. €	21 Mio. €	121 T Personen	95 %	10 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	- Mio. € <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Personen	- %	- %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	13 Mio. €	12 Mio. €	77 T Fälle ²⁾	96 %	10 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Emmendingen

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	168 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	47 T
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	121 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	121 T

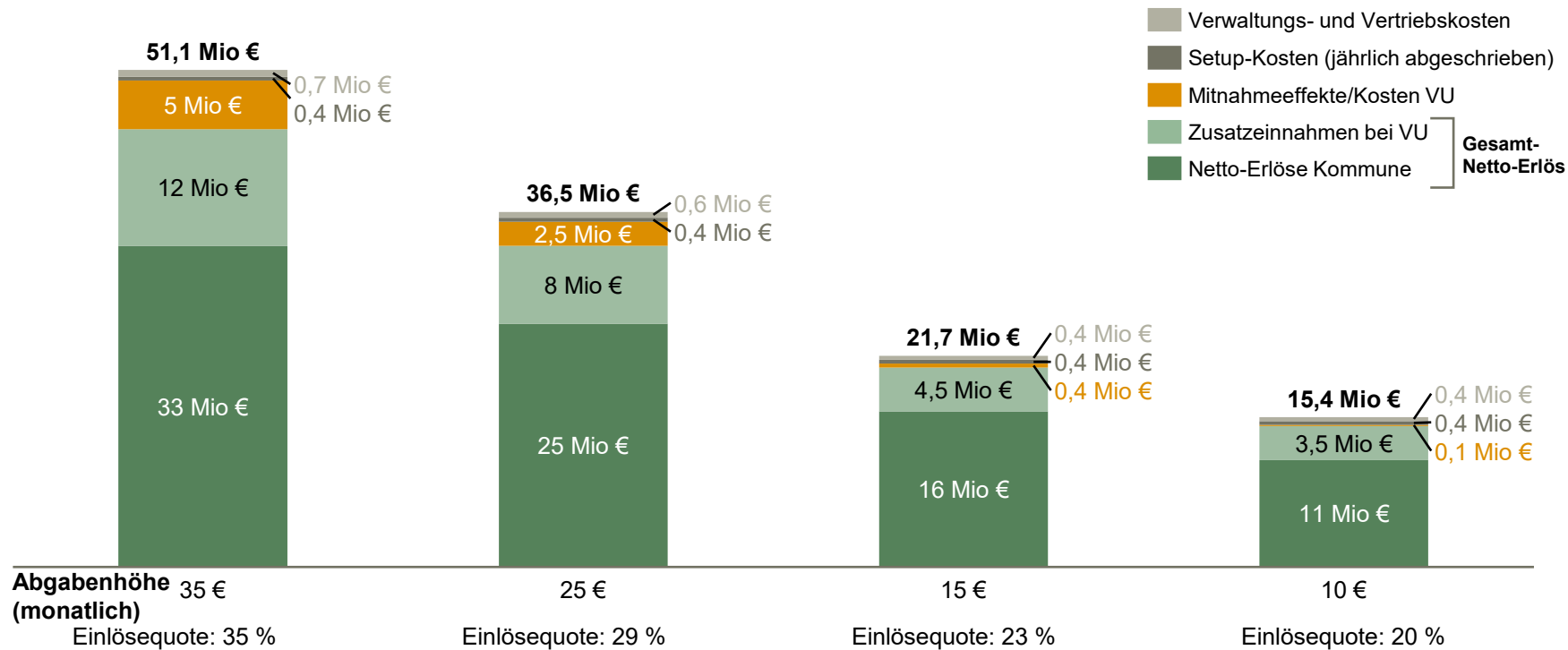
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Emmendingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 45 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Emmendingen



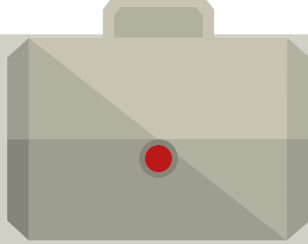
Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:
 › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
 › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
 › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Emmendingen

Personen

Anzahl Arbeitnehmer:innen	80 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	3 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	10 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	67 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	77 T



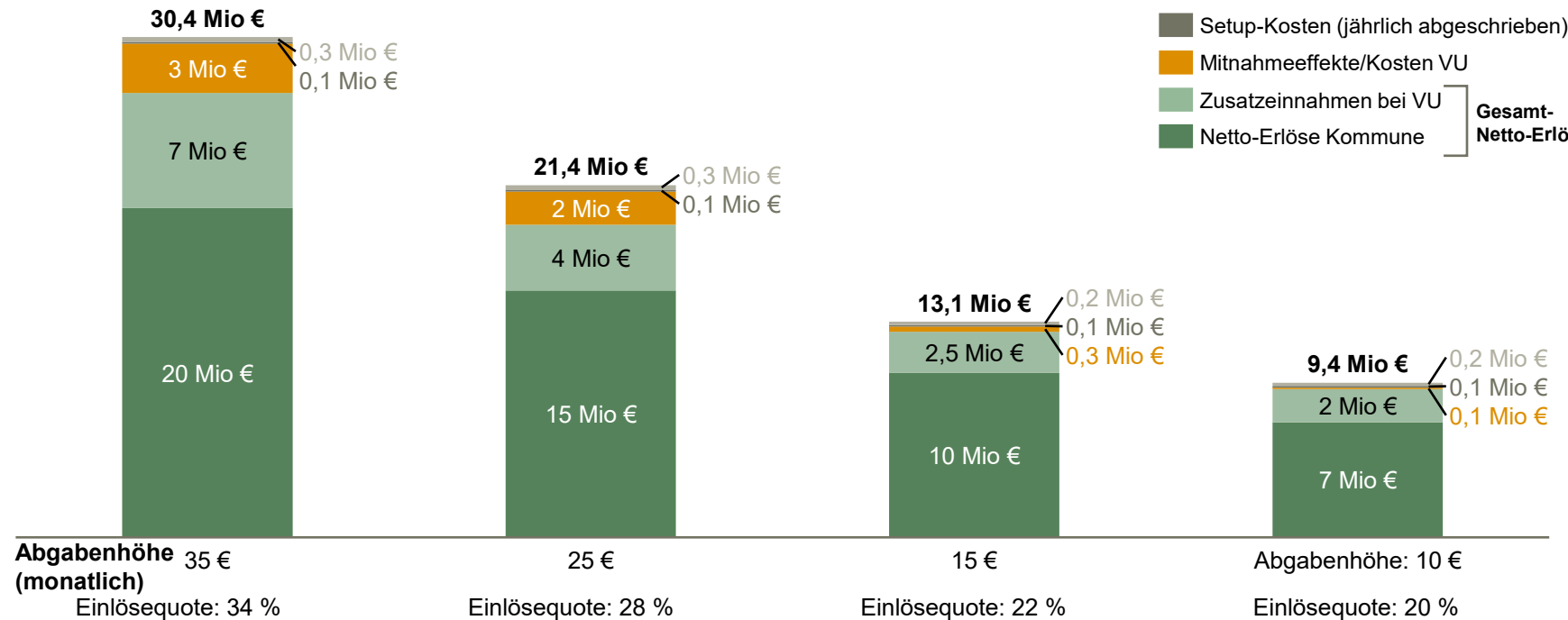
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Emmendingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Emmendingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen**
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Esslingen wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Esslingen

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Landkreis Esslingen sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Esslingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für die Stadt Esslingen am Neckar betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Esslingen .

Hinweis: Betrachtung der Variante 1 nur in der Stadt Esslingen.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Landkreis Esslingen ein jährliches Erlöspotential von bis zu 140 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Landkreis Esslingen

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 30 Mio. € (Var. 1) ca. 140 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil LK Esslingen	ca. 50 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 20 bis 30 % (Var. 2-4)

Hinweis: Betrachtung der Variante 1 nur in der Stadt Esslingen.

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Landkreises Esslingen **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in zwei bis niedriger dreistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 40 bis 140 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 100 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Esslingen für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2 Mio. € an.** Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr in der Stadt Esslingen am Neckar liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 5 Mio. € p. a.** Bei den betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 30 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 49 € pro Abgabenzahler:in).

Im LK Esslingen können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



43 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Esslingen bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Esslingen eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	€ Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr¹⁾ 10 - 49 € pro Monat	4 – 31 Mio. € p. a. <small>für Stadt Esslingen am Neckar</small>	ca. 35 % ⁴⁾	  +  + + +
 Einwohnerinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat	43 – 137 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat	24 – 76 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat	31 – 98 Mio. € p. a.	4 – 15 %	  + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Esslingen am Neckar im Landkreis Esslingen.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>für Stadt Esslingen am Neckar</small>	4 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	7 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	14 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	21 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	31 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innenbeitrag	43 Mio. €	63 Mio. €	100 Mio. €	137 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	24 Mio. €	35 Mio. €	55 Mio. €	76 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	31 Mio. €	45 Mio. €	71 Mio. €	98 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadt Esslingen am Neckar</small>	12 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	7 Mio. €	382 T Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	56 %	35 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	65 Mio. €	63 Mio. €	363 T Personen	96 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	36 Mio. €	35 Mio. €	200 T Personen	96 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	47 Mio. €	45 Mio. €	277 T Fälle ²⁾	97 %	7 %

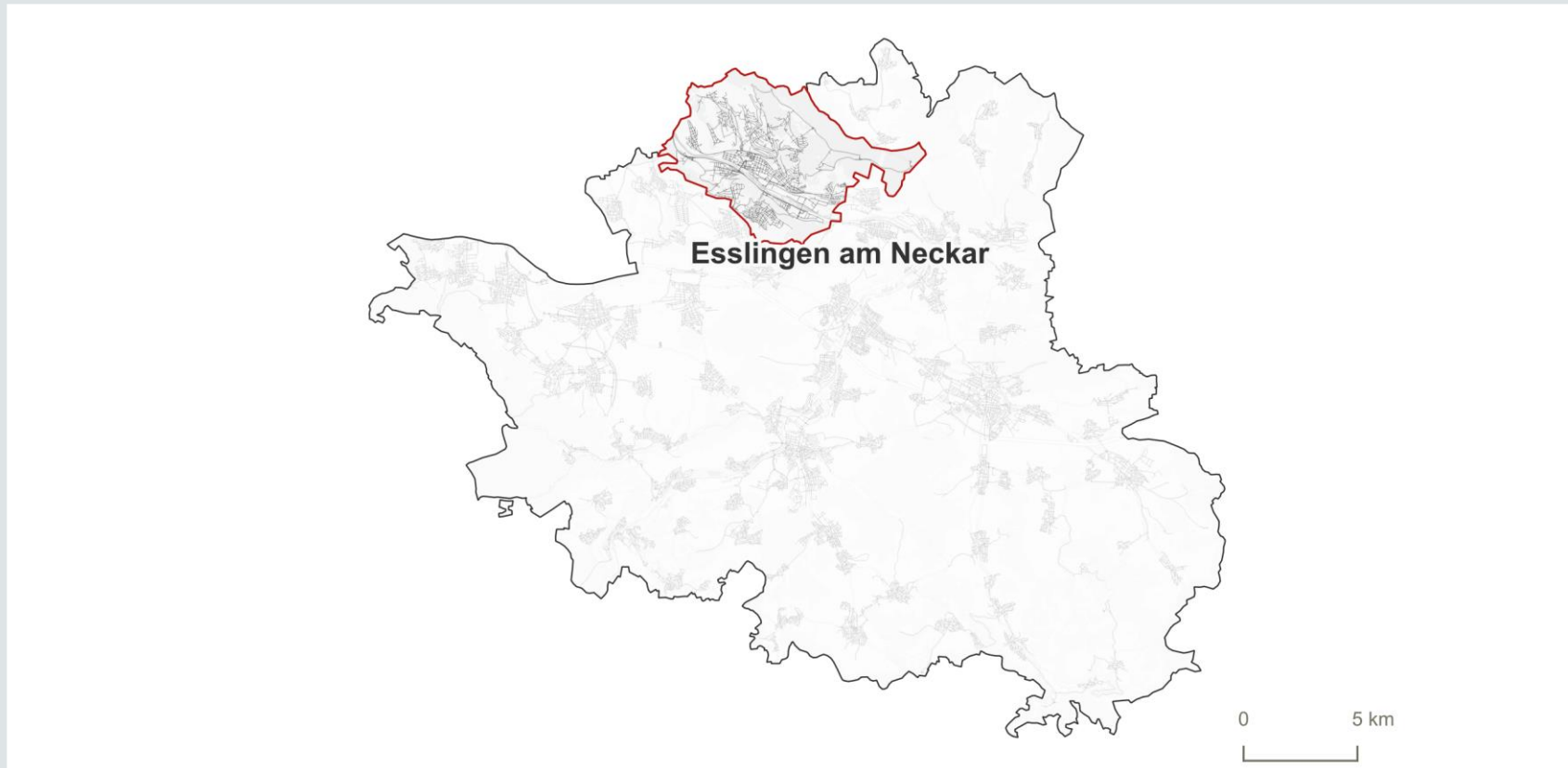
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

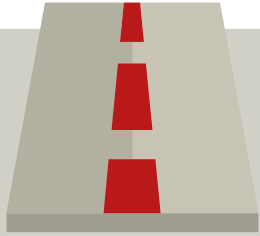
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde die Stadt Esslingen am Neckar anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Esslingen am Neckar



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Esslingen am Neckar

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

43 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

23 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

330 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

13 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

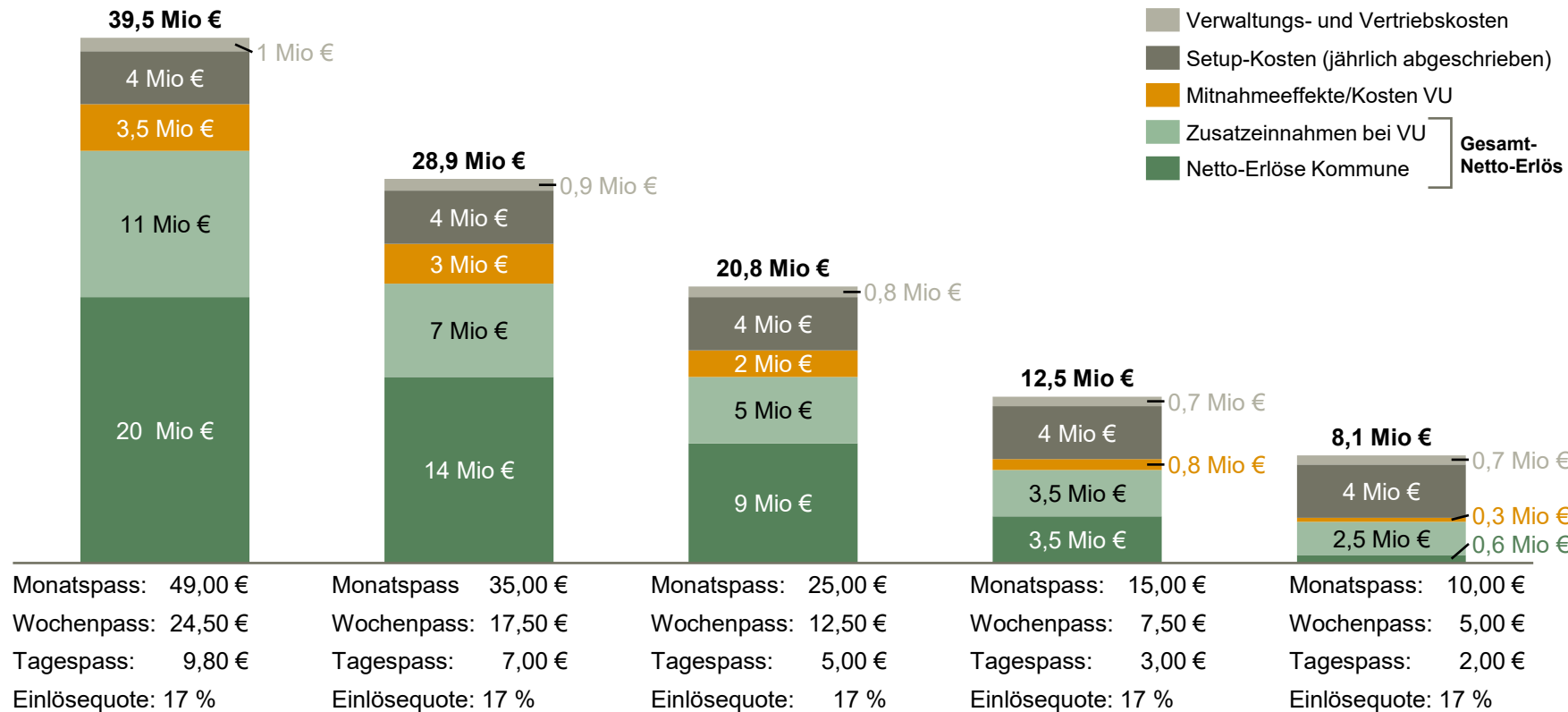
382 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Esslingen am Neckar für die betrachteten Abgabenhöhe ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 30 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Esslingen am Neckar



Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 17 %	Einlösequote: 17 %	Einlösequote: 17 %	Einlösequote: 17 %	Einlösequote: 17 %

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Esslingen

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	520 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	157 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	363 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	363 T

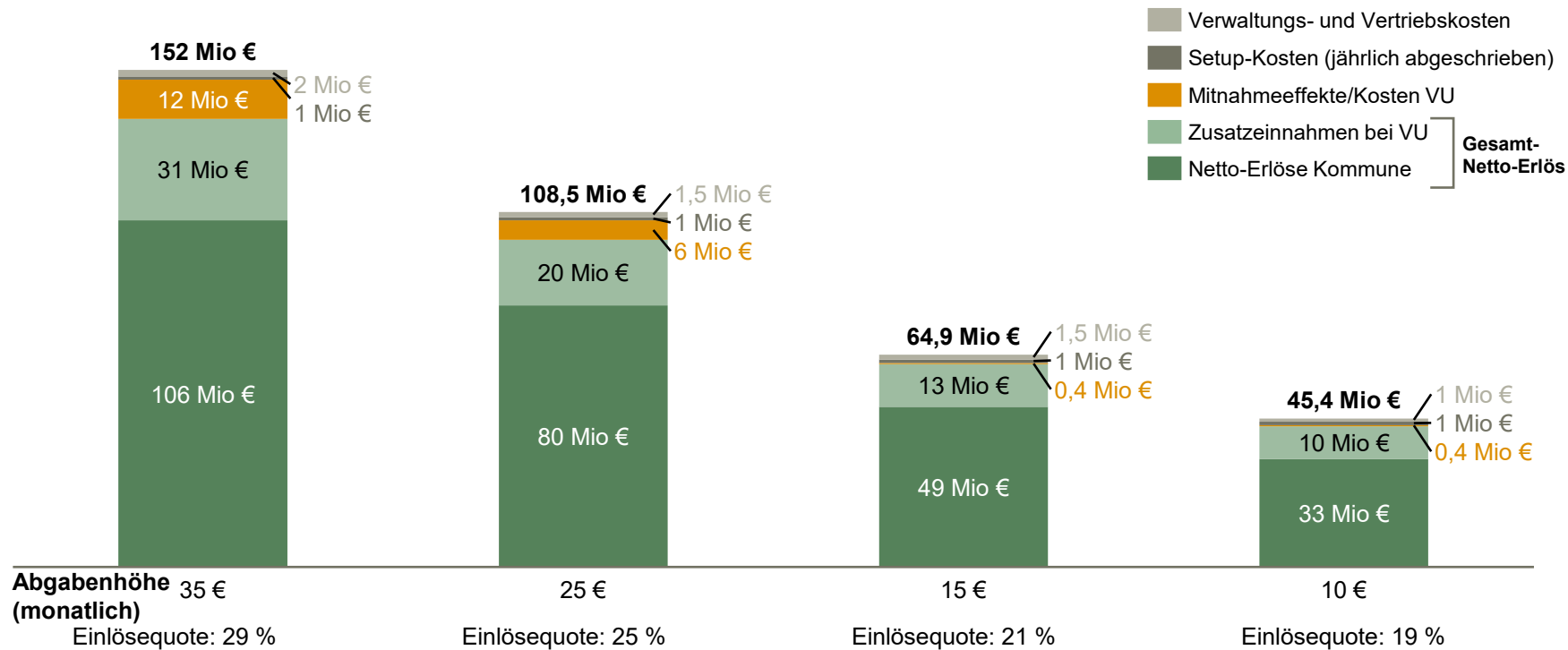
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Esslingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 40 bis 140 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Esslingen



Erläuterung



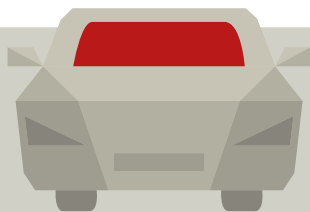
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Esslingen

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	216 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	16 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	32 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	15 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	184 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	16 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		200 T	

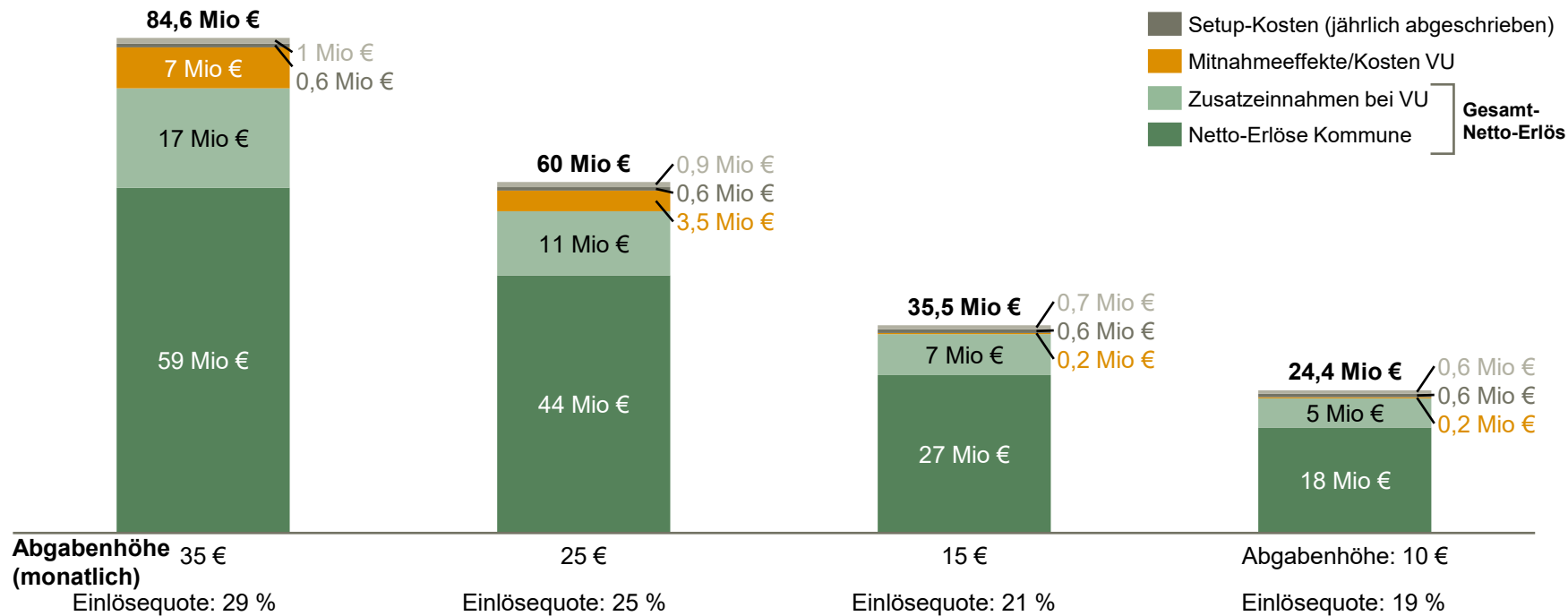
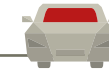
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Esslingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Esslingen



Erläuterung



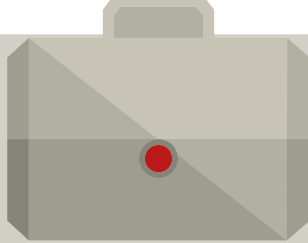
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Esslingen

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	288 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	11 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	29 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	248 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	277 T

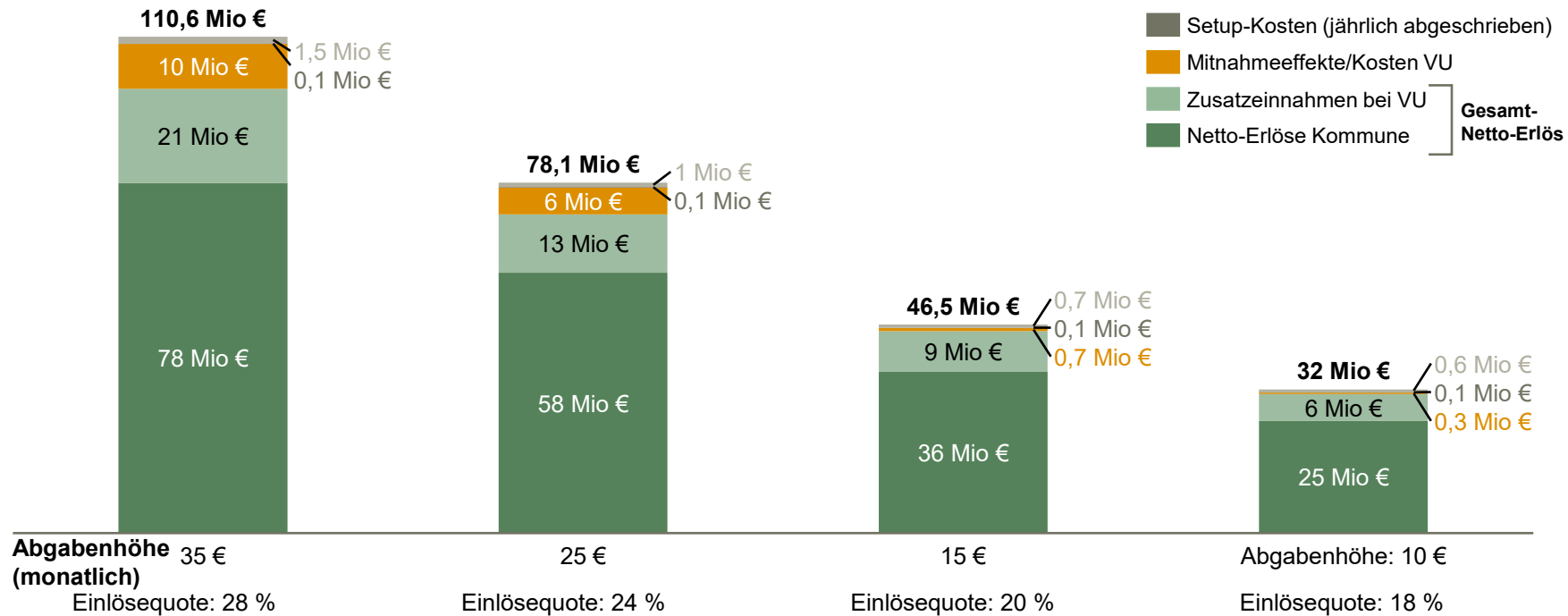
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Esslingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 100 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Esslingen



Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

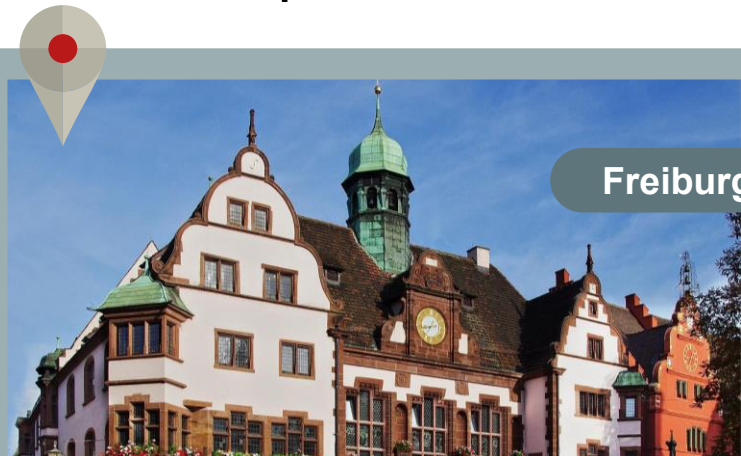
Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau**
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für die Stadt Freiburg wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Freiburg

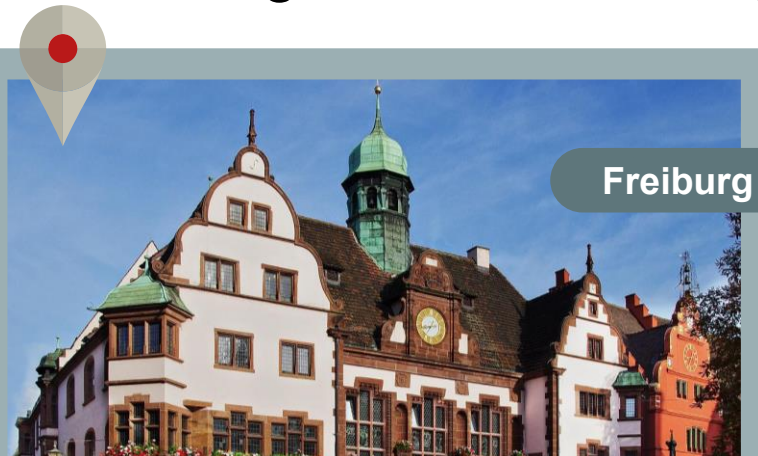
Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** in der Stadt Freiburg sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Freiburg frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil der Stadt Freiburg.






Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann die Stadt Freiburg jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Freiburg

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der **Stadt Freiburg** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential überwiegend in zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 55 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Einwohner:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in).
 - Insgesamt fallen für die Stadt Freiburg für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 250 bis 800 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 15 bis 20 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential für Freiburg von ca. 30 bis 80 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse für die Stadt Freiburg.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 – 49 Euro (Var. 1) 10 – 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 80 Mio. € (Var. 1) ca. 55 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös Anteil der Stadt Freiburg	ca. 60 – 75 % (Var. 1-4)
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 10 – 15 % (Var. 1) ca. 30 – 50 % (Var. 2-4)

Im Stadtkreis Freiburg können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert 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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Freiburg eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	€ Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat 5 – 78 Mio. € p. a.	ca. 38 % ⁴⁾	 € + + +  + + +
 Einwohnerinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 14 – 42 Mio. € p. a.	8 – 29 %	 € + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 8 – 24 Mio. € p. a.	8 – 29 %	 € +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 18 – 54 Mio. € p. a.	8 – 28 %	 € + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadtkreis Freiburg im Breisgau	5 Mio. €	14 Mio. €	32 Mio. €	52 Mio. €	78 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	14 Mio. €	20 Mio. €	30 Mio. €	42 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	8 Mio. €	11 Mio. €	17 Mio. €	24 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	18 Mio. €	26 Mio. €	39 Mio. €	54 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadtkreis Freiburg im Breisgau</small>	33 Mio. €	14 Mio. €	3,5 Mio Fälle ¹⁾	44 %	38 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	24 Mio. €	20 Mio. €	131 T Personen	86 %	12 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	13 Mio. €	11 Mio. €	74 T Personen	86 %	12 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	30 Mio. €	26 Mio. €	176 T Fälle ²⁾	87 %	12 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Für die Ausgestaltung der Straßennutzungsgebühr als Flächenmaut sind im wesentlichen vier Prämissen ausschlaggebend

Prämissen

Zielstellung der Modellierung



Unsere Modellierung der Berechnung ist **ergebnisorientiert bezogen auf eine Erlös- und Kostenschätzung**, jedoch **kein Verkehrsmodell oder Feinkonzept**. Fragestellungen, die nicht signifikant die Erlöse oder Kosten beeinflussen (z. B. Feinprozesse, Ziele der Verkehrsverlagerung), wurden daher nicht betrachtet.

Kalkulatorische Grundannahmen



Bei den getroffenen Annahmen handelt es sich um **kalkulatorische Annahmen für die Berechnung**. **Alternative Ausgestaltungen** der Straßennutzungsgebühr **bspw. über Satellitentechnik** sind vertieft zu prüfen und **nicht Teil der vorliegenden Berechnung**.

Keine Einfahrtsbeschränkungen



Es sollen **keine Schranken oder sonstigen physischen Hindernisse** eine Ein- und Ausfahrt in das Erhebungsgebiet behindern. Ein Kontrollmechanismus soll eingeführt werden.

Keine Fahrzeugumrüstungen



Es sollen für Nutzer:innen **keine Fahrzeugumrüstungen** (z. B. mit Maut-Transponder in allen Fahrzeugen) nötig werden.

Fazit



- › Eine kilometerabhängige und somit leistungsbezogene Gebühr ist unter den oben genannten Prämissen nicht kontrollierbar
- › Die Straßennutzungsgebühr wurde daher im Modell als **Flächenmaut (area pricing)** ausgestaltet, Annahme dazu: die Zahlung erfolgt für **Zeiteinheiten** (in der Modellierung: Tag, Woche, Monate) mittels digitaler Vignette und Kamerasystemen (vgl. Folgefolie)
- › Die Gebührenpflicht umfasst das **Fahren** innerhalb des Erhebungsgebietes für **Krafträder und Pkw**

Die Kostenabschätzung der Straßennutzungsgebühr basiert auf drei wesentlichen Grundannahmen



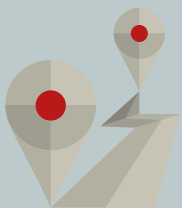
„Digitale“ Vignette mit Mobilitätsguthaben

- › Nachweis durch „Freischaltung“ des Kfz-Kennzeichens für eine(n) Tag, Woche oder Monat
- › Registrierung des Kennzeichens im gewünschten Zeitraum; hierzu Vertrieb durch digitale Anwendungen (Apps) sowie Verkaufsstellen mit Vertriebsprovisionen
- › Ausgabe eines Mobilitätsguthabens in gleicher Höhe wie gezahlte Abgabe oder direkte Ausgabe eines Mobilitätsfahr Scheins (je nach Ausgestaltung)



Automatisierte Kontrolle (ANPR¹⁾ -Verfahren) durch Kameras

- › Automatisierte Kontrolle durch komplexe Kamerasysteme (in der Regel zwei Systeme: Erfassung des Kennzeichens, Erstellung Beweisfoto)
- › Zum Einsatz kommen stationäre Kameras an allen in das Gebiet einfahrenden Straßen und mobile Kameras zur Kontrolle innerhalb des Erhebungsgebietes (Kordonprinzip)
- › Die einmaligen Kosten für die technischen Systeme sind in der Kalkulation jährlich abgeschrieben (AfA)



Erhebungsgebiet für die Modellierung

- › Festlegung eines Erhebungsgebietes für die Modellierung der Anzahl benötigter Kameras
- › Es wurde für die Berechnungen angenommen, dass das Stadtgebiet der zugrundeliegenden Kommune dem Erhebungsgebiet entspricht (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
- › Für die Berechnung wurde eine Gebührenerhebung auf Ortsdurchfahrten (Bundes-/Land- und Kreisstraßen) angenommen. *Hinweis: Die rechtlichen Prüfungen zur Festlegung des Erhebungsgebietes sind zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Berechnungsergebnisse weichen bei veränderten Erhebungsgebieten ab. Insbesondere werden die Auswirkungen der Regelungen zur Straßenbaulastträgerschaft (gemäß § 5 FstrG und § 43 StrG BW) geprüft.*

1) ANPR = Automatic number-plate recognition, daher automatische Erfassung von Kennzeichen durch Kameras an definierten Zugangspunkten

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

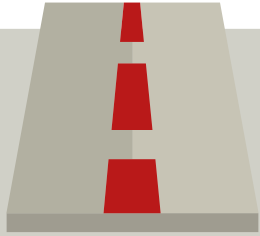
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadtkreis Freiburg im Breisgau



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

78 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

49 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

3,5 Mio

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

142 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

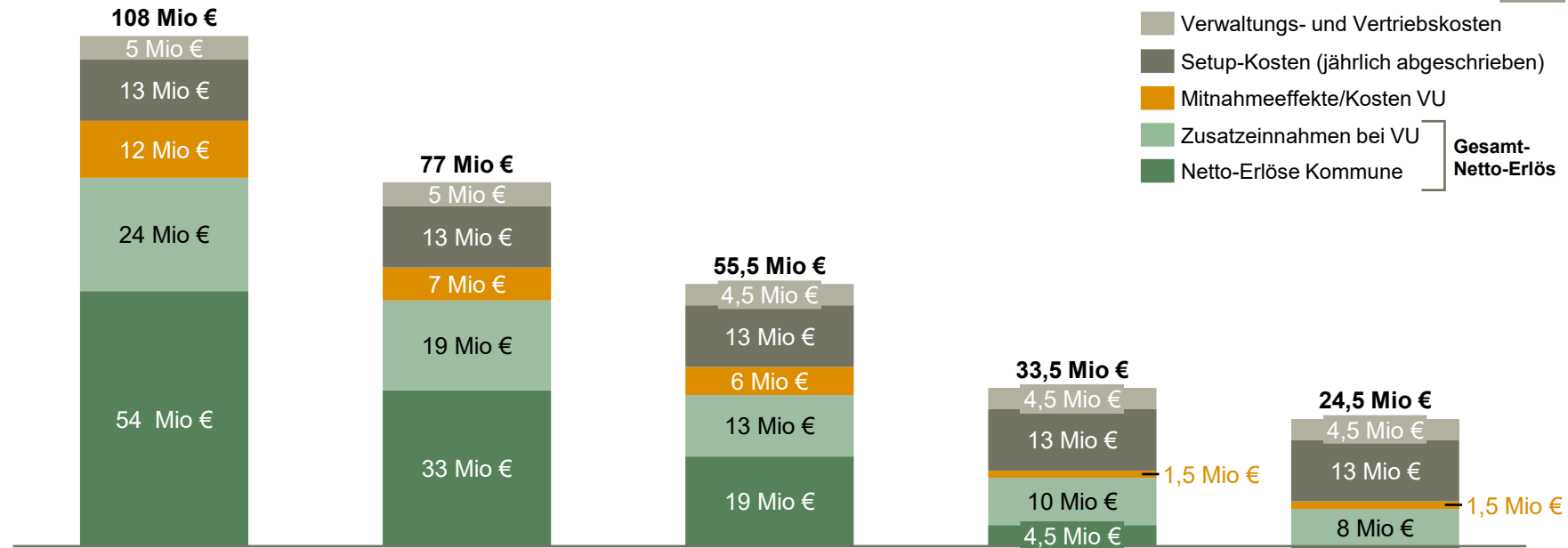
3,5 Mio

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Freiburg i. B. für Gebühren zwischen 25 und 49 € je Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 80 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Monatspass:	49,00 €	Monatspass:	35,00 €	Monatspass:	25,00 €	Monatspass:	15,00 €	Monatspass:	10,00 €
Wochenpass:	24,50 €	Wochenpass:	17,50 €	Wochenpass:	12,50 €	Wochenpass:	7,50 €	Wochenpass:	5,00 €
Tagespass:	9,80 €	Tagespass:	7,00 €	Tagespass:	5,00 €	Tagespass:	3,00 €	Tagespass:	2,00 €
Einlösequote:	13 %	Einlösequote:	13 %	Einlösequote:	13 %	Einlösequote:	13 %	Einlösequote:	13 %

Fußnote:
 › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 › Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
 › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
 › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
 › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	232 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	101 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	131 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	131 T

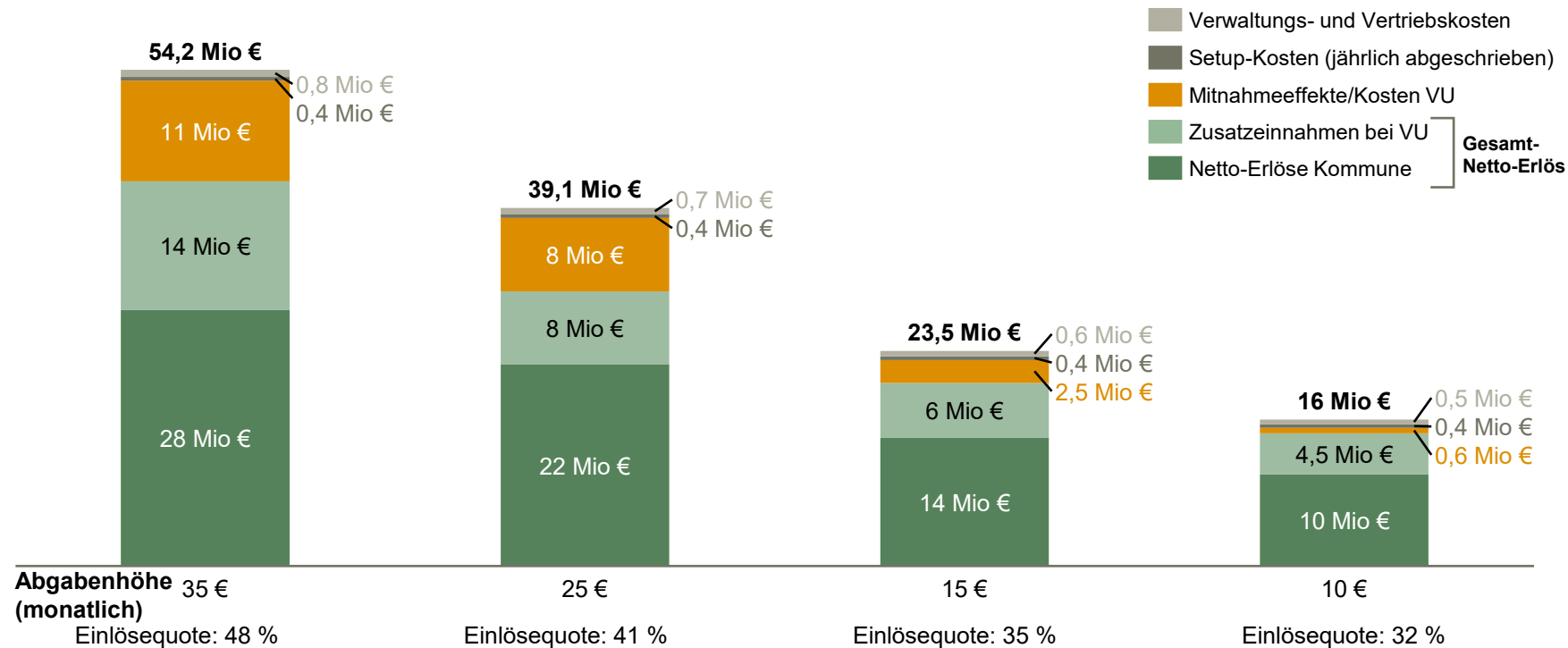
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Freiburg i. B. für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	103 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	5 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	0
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	34 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	69 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	5 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		74 T	

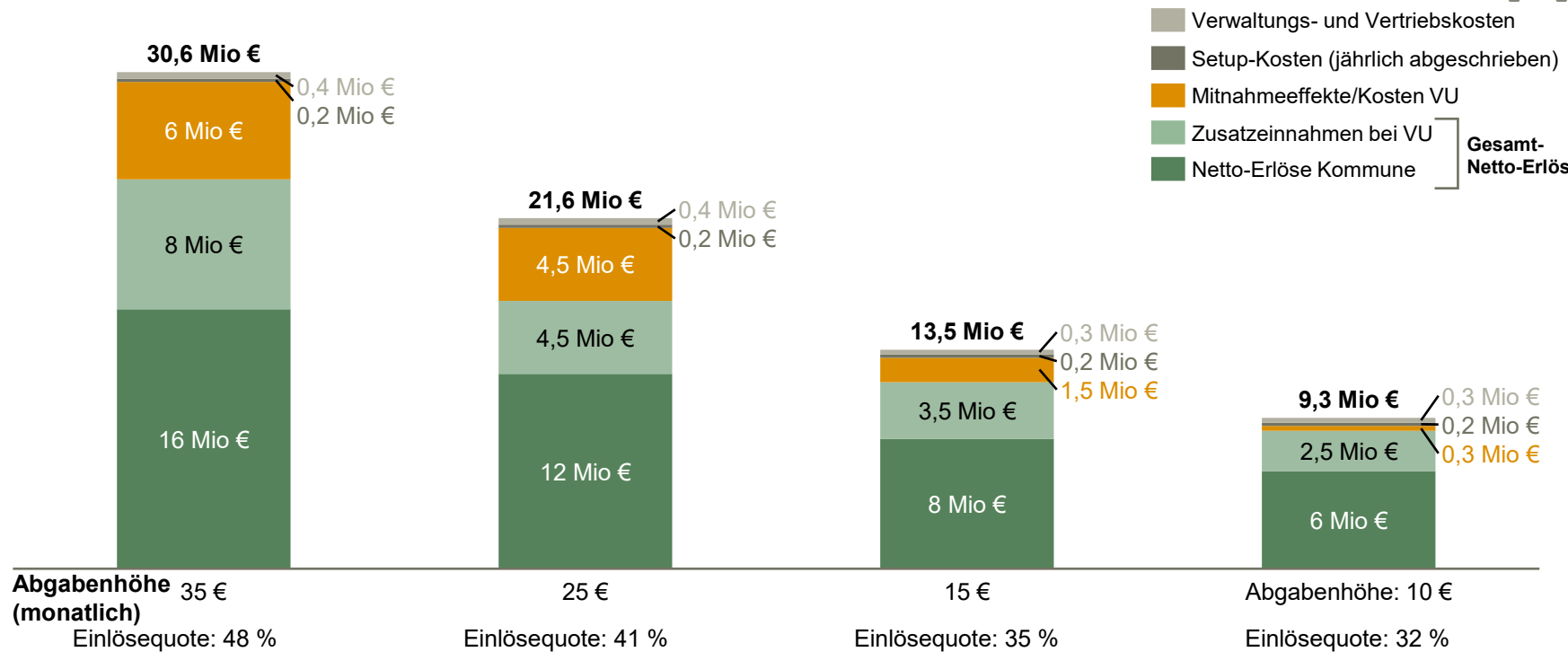
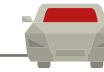
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Freiburg i. B. für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau



Erläuterung

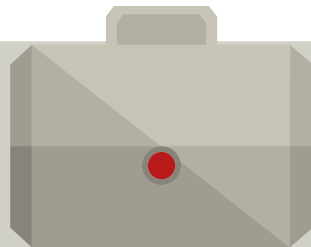


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	185 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	9 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	19 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	157 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	176 T

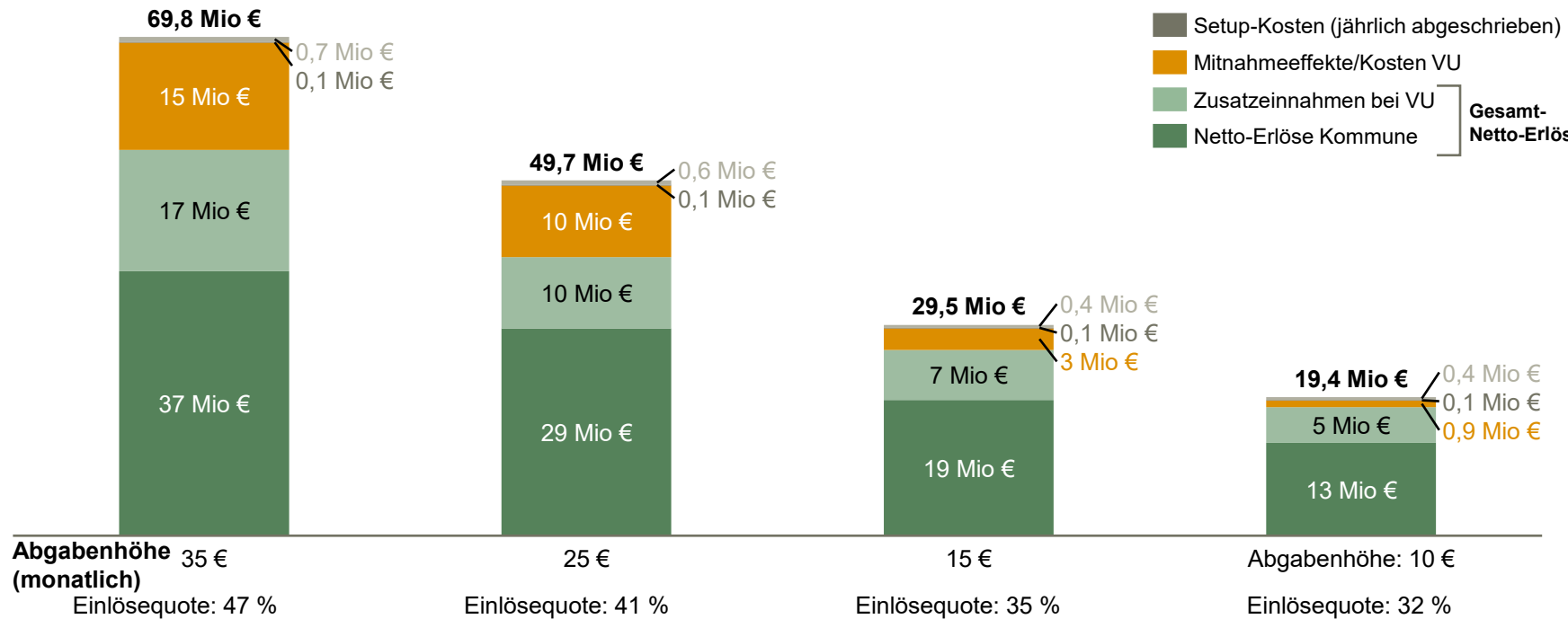
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrags hat in der Stadt Freiburg i. B. für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 – 55 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Freiburg im Breisgau



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt**
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Freudenstadt wurden Erlös- und Kostenberechnungen für drei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Freudenstadt

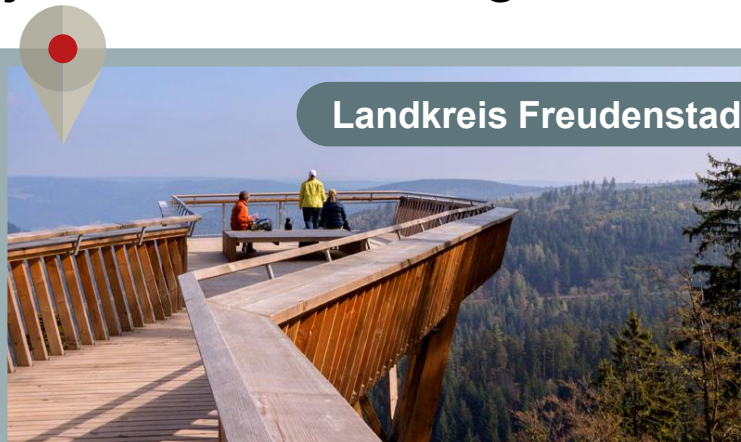
Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen und Arbeitgeber:innen** im Landkreis Freudenstadt **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Freudenstadt frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Freudenstadt.

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

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

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der Kreis Freudenstadt jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Landkreis Freudenstadt

Ergebnisse



Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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



Betrachtete Abgabenhöhen

10 bis 35 Euro



Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.

ca. 30 Mio. €



Erlös-Anteil LK Freudenstadt

ca. 80 bis 85 Prozent



Einlösequote Mobilitätsguthaben

ca. 10 bis 25 %

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Landkreises Freudenstadt **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 5 bis 30 Mio. €** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste **Potenzial von ca. 10 bis 30 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Freudenstadt für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 150 bis 500 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

Im LK Freudenstadt können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



10 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Freudenstadt bei

- > Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Freudenstadt eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ¹⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ²⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr	- <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-		
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 – 32 Mio. € p. a.	5 – 17 %	→	 + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 5 – 17 Mio. € p. a.	5 – 17 %	→	 +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 7 – 24 Mio. € p. a.	5 – 16 %	→	 + +  + +

© civity 2023

- Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	10 Mio. €	14 Mio. €	23 Mio. €	32 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	5 Mio. €	8 Mio. €	13 Mio. €	17 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	7 Mio. €	11 Mio. €	17 Mio. €	24 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. € <small>Dieses Instrument wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
 Einwohner:innen- beitrag	14 Mio. €	14 Mio. €	78 T Personen	ca. 100 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	8 Mio. €	8 Mio. €	43 T Personen	ca. 100 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	11 Mio. €	11 Mio. €	63 T Fälle ²⁾	ca. 100 %	7 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Freudenstadt

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	113 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	35 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	78 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	78 T

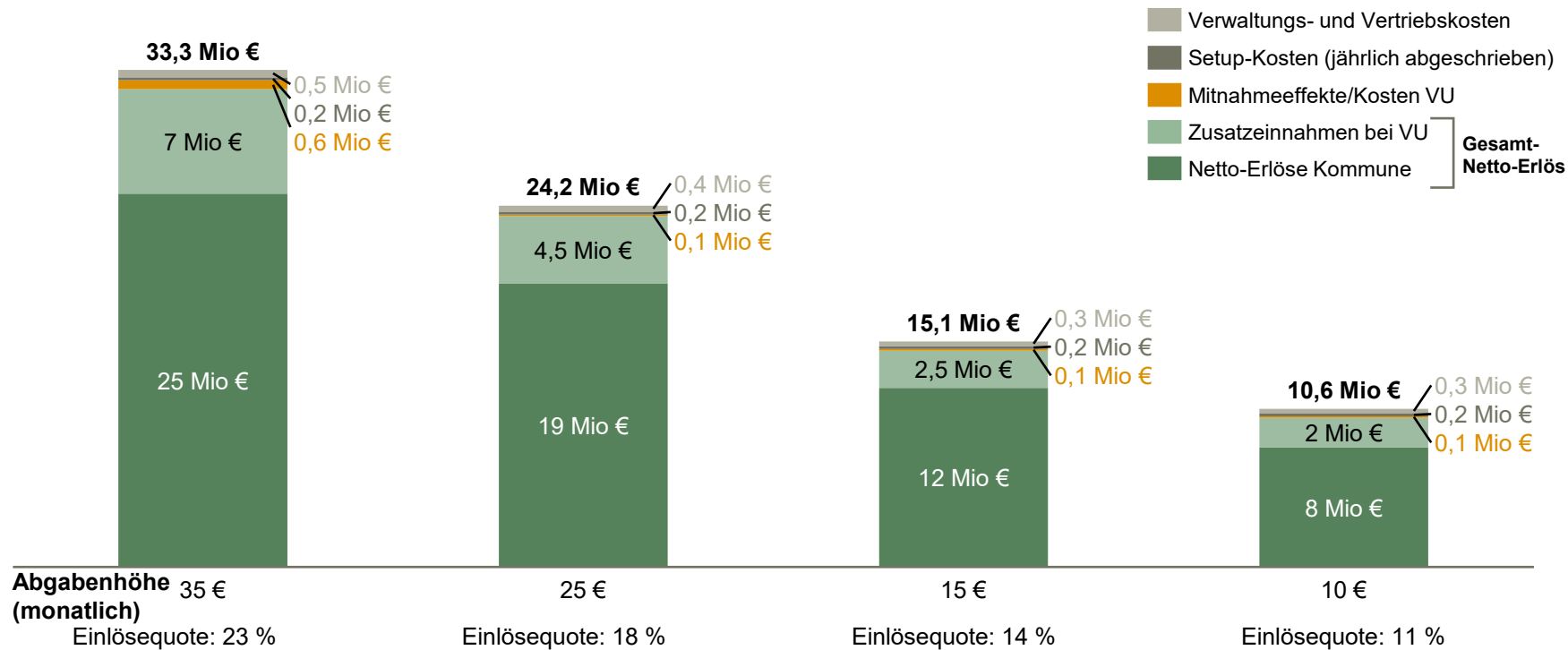
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Freudenstadt für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 30 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Freudenstadt



Erläuterung

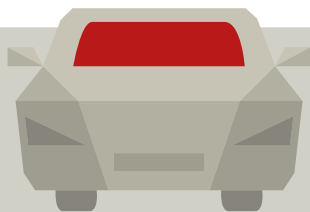


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Freudenstadt

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	46 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	4 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	4 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	7 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	39 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	4 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		43 T	

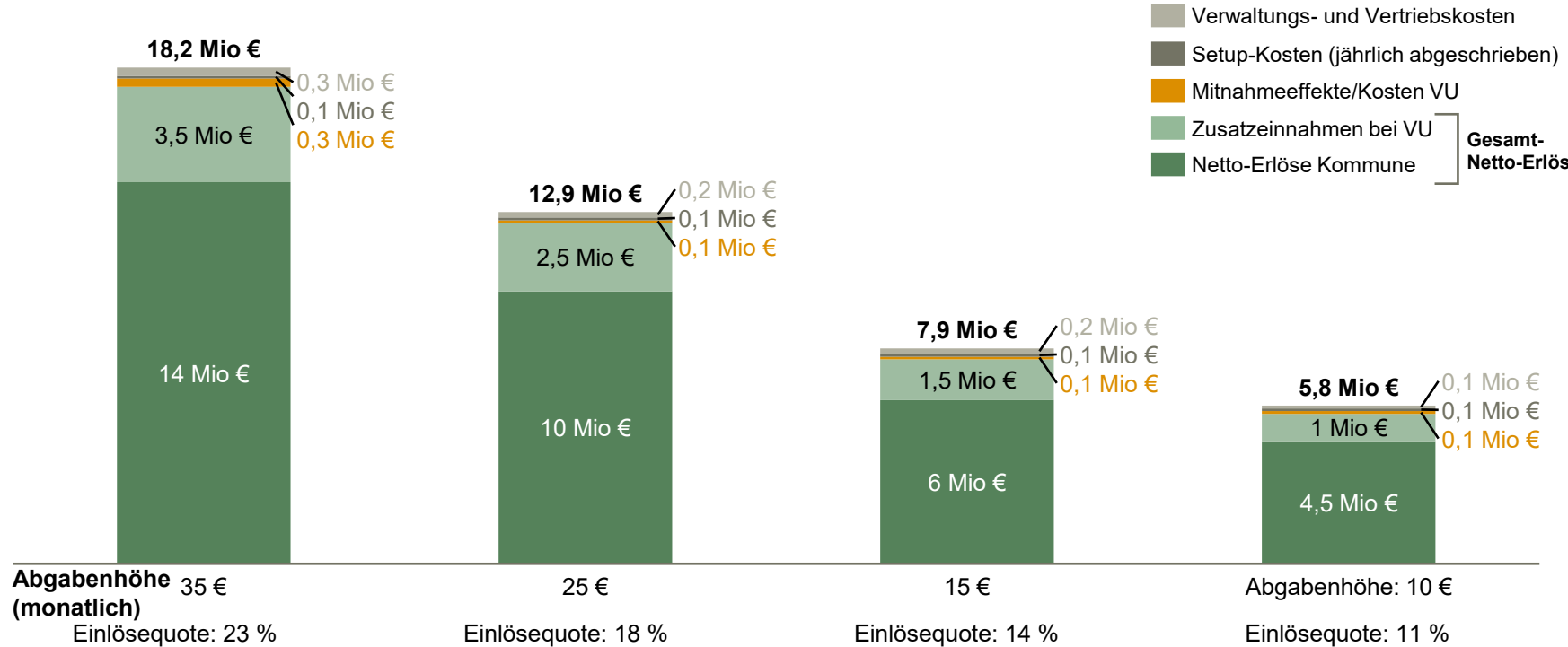
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Freudenstadt für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 20 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Freudenstadt



Erläuterung

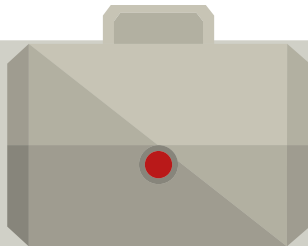


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Freudenstadt

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	66 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	3 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	7 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	56 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	63 T

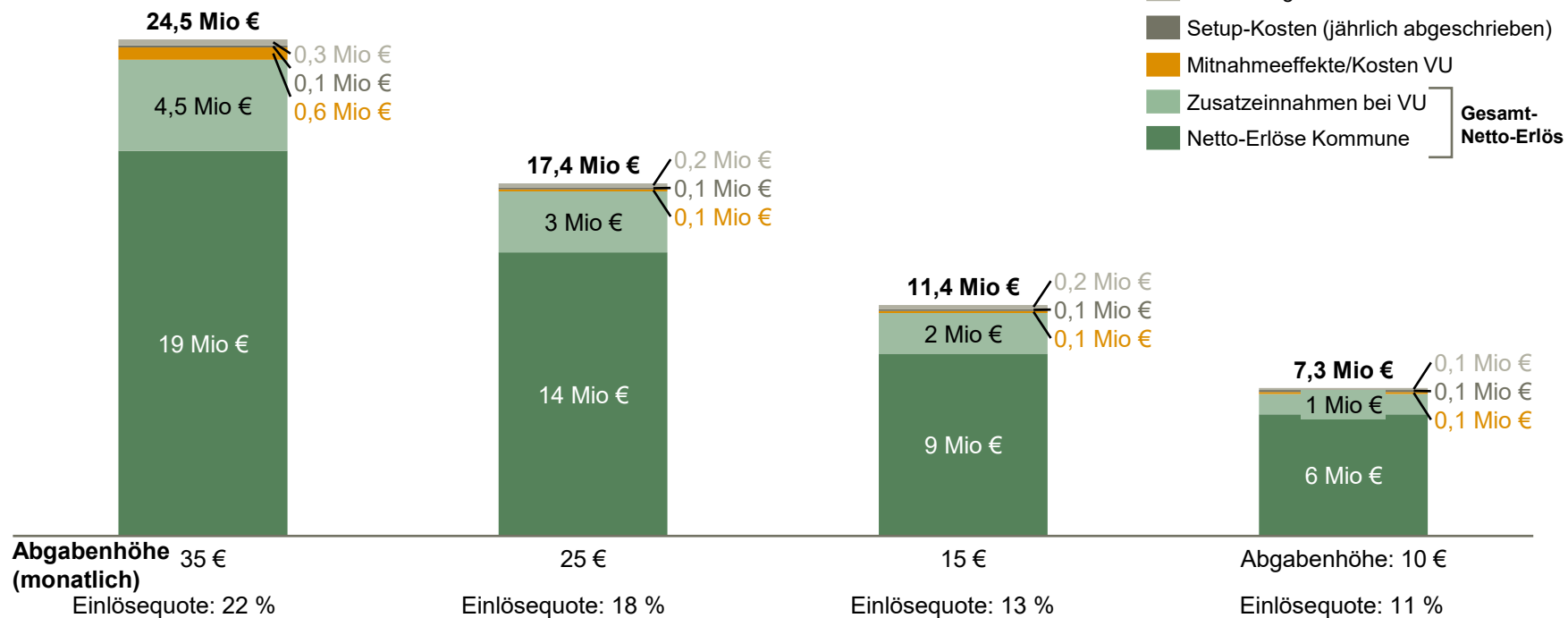
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Freudenstadt für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Freudenstadt



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen**
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Göppingen wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Göppingen

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

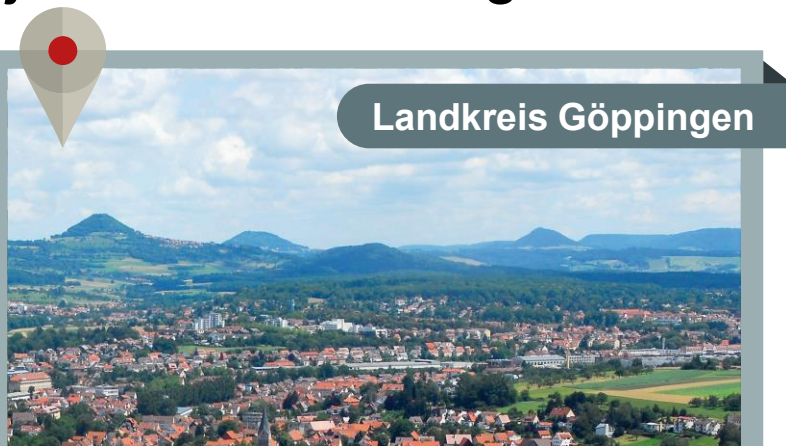
- Kfz-Nutzer:innen (1)
- Einwohner:innen (2)
- Kfz-Halter:innen (3)
- Arbeitgeber:innen (4)

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Landkreis Göppingen sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Göppingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für das Gebiet der Städte Göppingen und Eislingen/Fils betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Göppingen.

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Stadt Göppingen, Eislingen/Fils.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der Landkreis Göppingen jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Landkreis Göppingen

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Kfz-Nutzer:innen (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 20 Mio. € (Var. 1) ca. 70 Mio. € (Var. 2-4)
Erlös-Anteil LK Göppingen	ca. 50 bis 80 Prozent
Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 10 bis 25 % (Var. 2-4)

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Stadt Göppingen, Eisligen/Fils.

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der **Landkreis Göppingen sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten in der Regel ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 20 bis 70 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 45 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Die Insgesamt fallen für den Landkreis Göppingen für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 250 T bis 1 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr im Gebiet der Städte Göppingen und Eisligen/Fils liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 11 bis 12 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 20 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse.

Im LK Göppingen können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



21 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Göppingen bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Göppingen eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	-4 – 22 Mio. € p. a. <small>für Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen</small>	ca. 34 % ⁴⁾	→	 +  + + +
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	21 – 69 Mio. € p. a.	4 – 15 %	→	 + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	11 – 37 Mio. € p. a.	4 – 15 %	→	 + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	14 – 44 Mio. € p. a.	4 – 14 %	→	 + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Gebietszuschnitt Stadt Göppingen/Eislingen/Fils im LK Göppingen.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>für Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen</small>	-4 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	-1 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	6 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	12 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	22 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innenbeitrag	21 Mio. €	31 Mio. €	50 Mio. €	69 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	11 Mio. €	17 Mio. €	27 Mio. €	37 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	14 Mio. €	20 Mio. €	32 Mio. €	44 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen</small>	11 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	-1 Mio. €	252 T Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	<0 %	34 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	31 Mio. €	31 Mio. €	172 T Personen	ca. 100 %	6 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	17 Mio. €	17 Mio. €	92 T Personen	ca. 100 %	6 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	20 Mio. €	20 Mio. €	118 T Fälle ²⁾	ca. 100 %	6 %

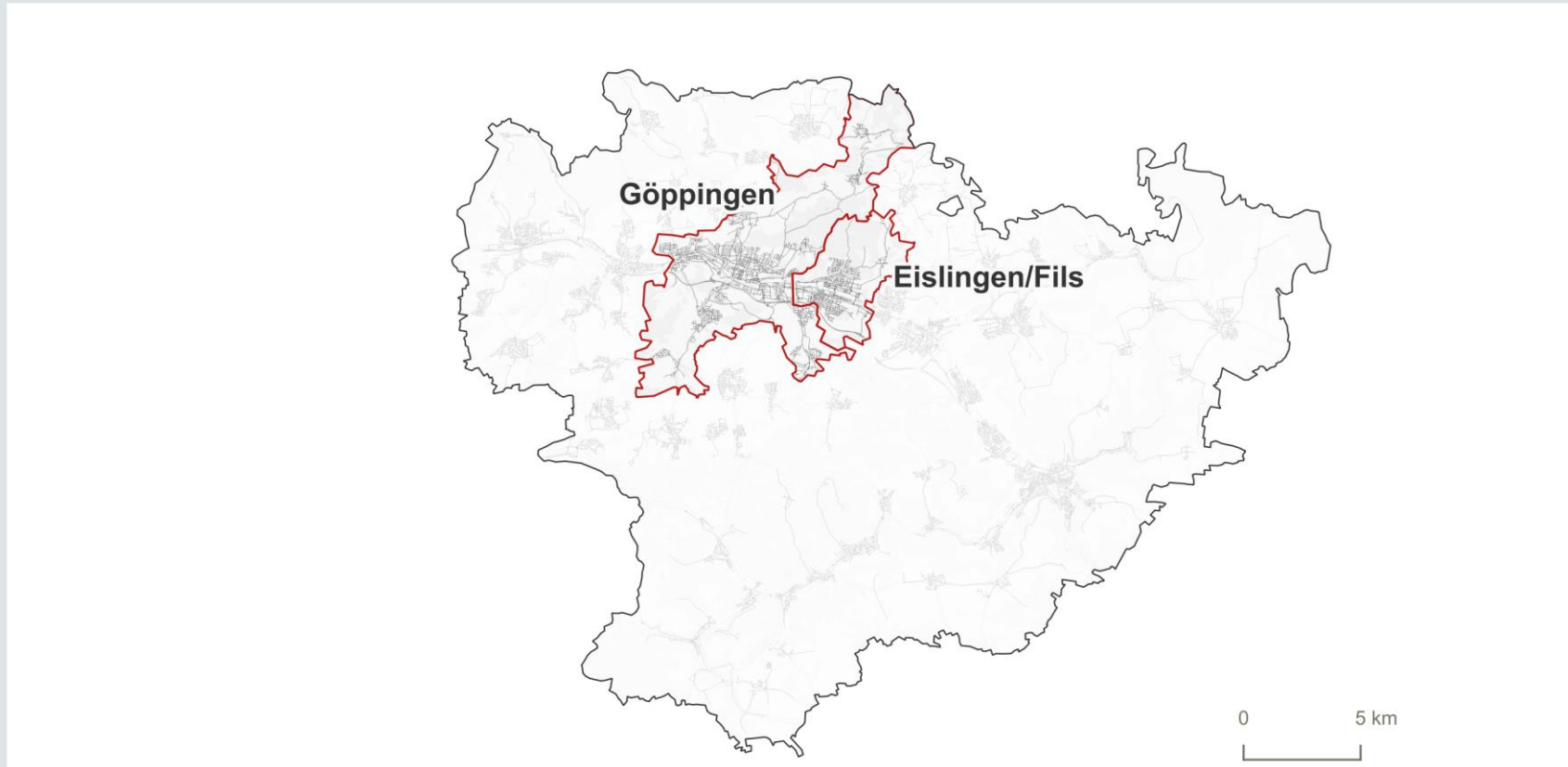
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

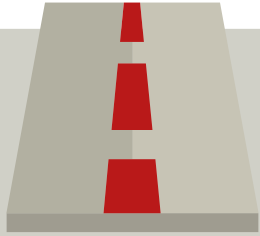
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde das gemeinsame Gebiet der Städte Göppingen und Eislingen/Fils anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung).
Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet Göppingen/Eislingen wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die Städte Göppingen/Eislingen hierfür nicht Straßenbaulastträgerin sind.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

41 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

20 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

200 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

9 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

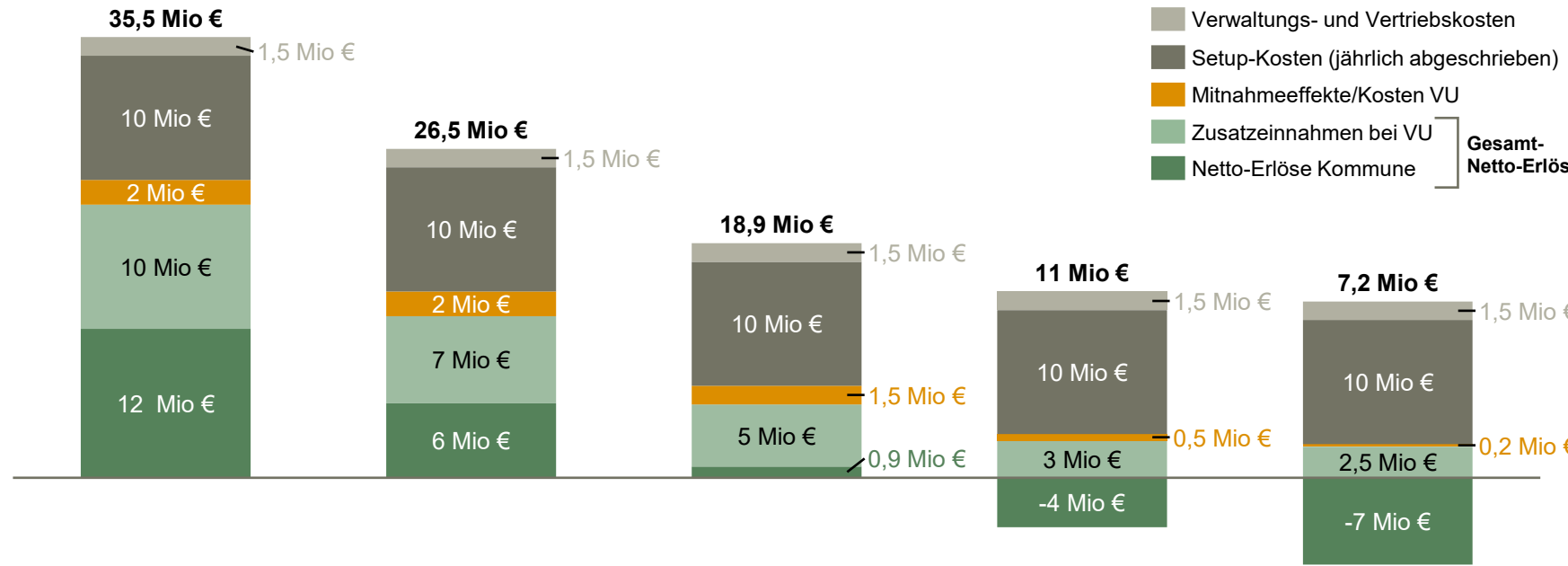
252 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat im Gebiet Göppingen/Eislingen bei Gebühren von 25 bis 49 € pro Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 20 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 18 %	Einlösequote: 18 %	Einlösequote: 18 %	Einlösequote: 18 %	Einlösequote: 18 %

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Göppingen

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	251 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	79 T
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	172 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	172 T

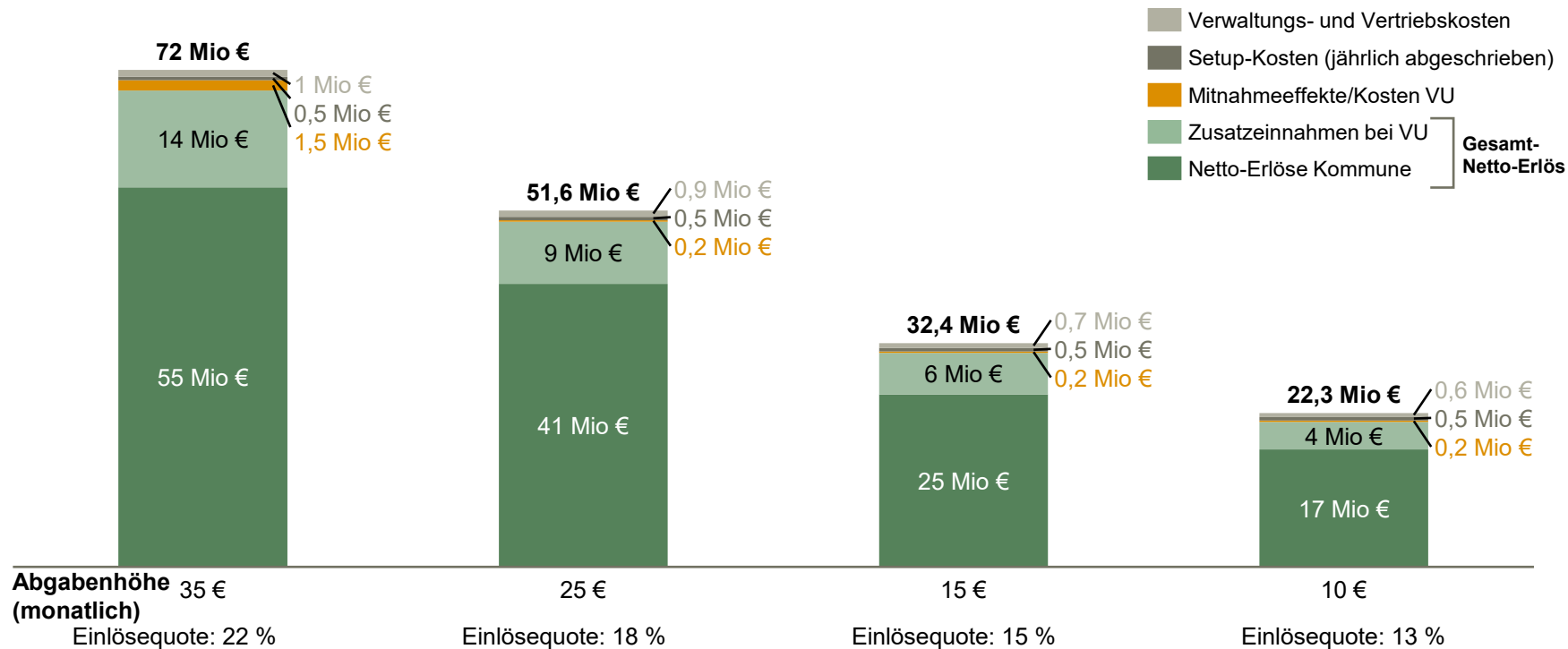
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Göppingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 70 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Göppingen



Erläuterung



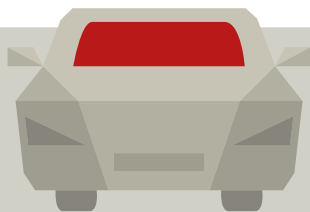
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Göppingen

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	100 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	8 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	8 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	16 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	84 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	8 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		92 T	

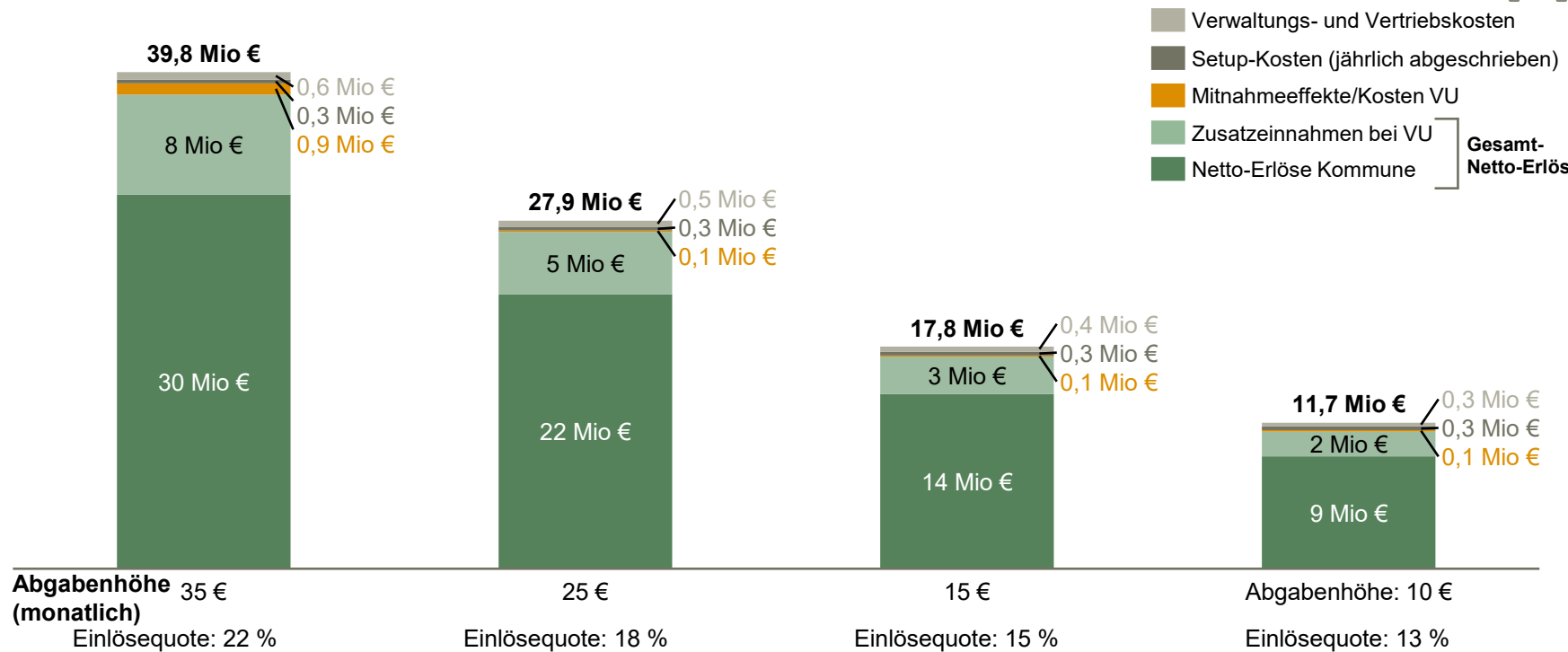
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Göppingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 40 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Göppingen



Erläuterung

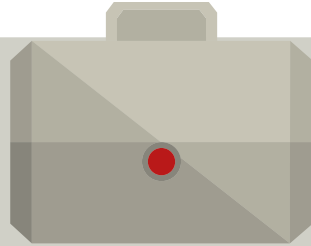


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Göppingen

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	124 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	5 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	14 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	105 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	118 T

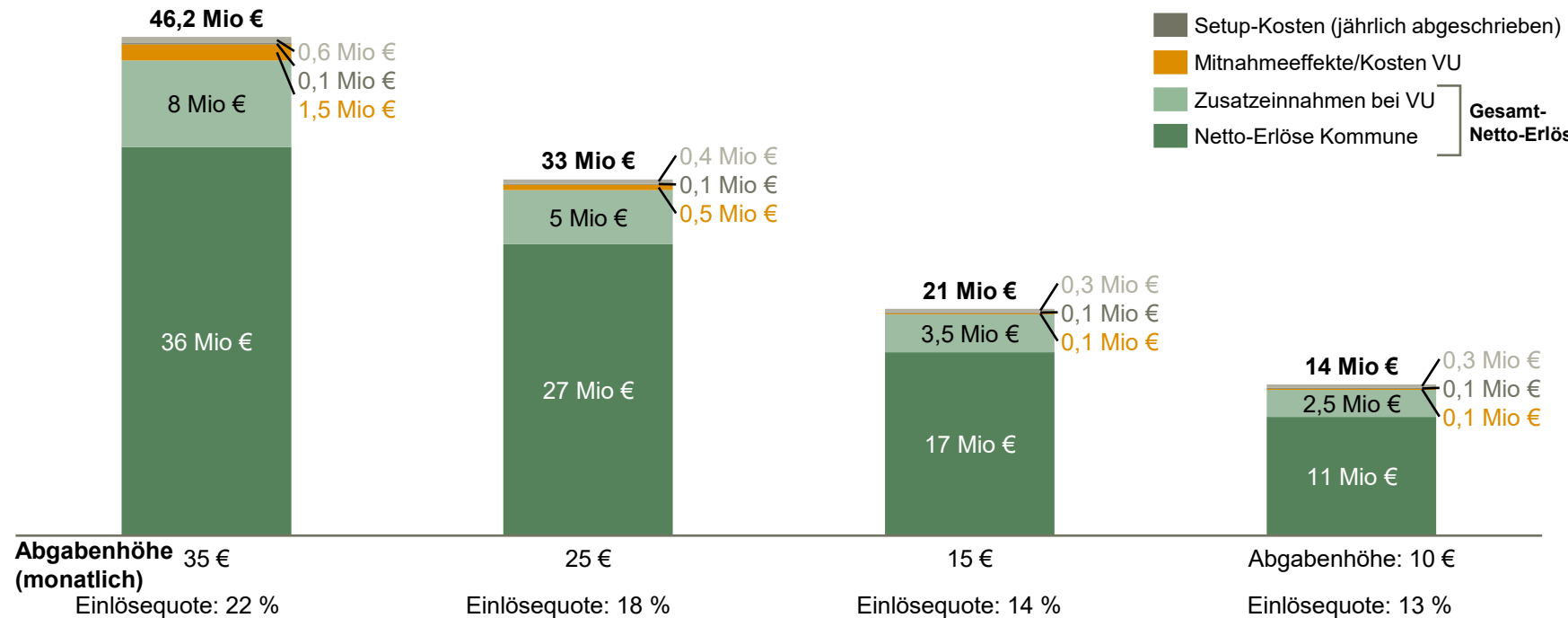
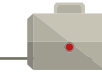
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Göppingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlösepotential von ca. 15 bis 45 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Göppingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg**
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Stadtkreis Heidelberg wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Heidelberg

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** in der Stadt Heidelberg sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Heidelberg frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Esslingen .

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann die Stadt Heidelberg jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Heidelberg

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der Stadt Heidelberg **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von überwiegend zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Einwohner:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in).
 - Insgesamt fallen für die Stadt Heidelberg für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 200 bis 500 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 11 bis 12 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential für die Stadt Heidelberg von ca. 10 bis 60 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 15 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse für die Stadt Heidelberg.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 60 Mio. € (Var. 1) ca. 40 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil Stadt Heidelberg	ca. 40 bis 75 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 10 bis 15 % (Var. 1) ca. 30 bis 45 % (Var. 2-4)

Im Stadtkreis Heidelberg können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



13 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Stadtkreis Heidelberg 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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Heidelberg eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	5 – 58 Mio. € p. a.	ca. 36 % ⁴⁾	→	 + + +  + + +
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	9 – 27 Mio. € p. a.	8 – 27 %	→	 + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	5 – 15 Mio. € p. a.	8 – 27 %	→	 +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	13 – 38 Mio. € p. a.	7 – 26 %	→	 + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Stadtkreis Heidelberg.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe überwiegend das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadtkreis Heidelberg	5 Mio. €	12 Mio. €	24 Mio. €	39 Mio. €	58 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	9 Mio. €	13 Mio. €	19 Mio. €	27 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	5 Mio. €	7 Mio. €	11 Mio. €	15 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	13 Mio. €	18 Mio. €	27 Mio. €	38 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadtkreis Heidelberg</small>	23 Mio. €	12 Mio. €	2,2 Mio Fälle ¹⁾	50 %	36 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	15 Mio. €	13 Mio. €	82 T Personen	85 %	12 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	8 Mio. €	7 Mio. €	46 T Personen	86 %	12 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	21 Mio. €	18 Mio. €	122 T Fälle ²⁾	88 %	11 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Für die Ausgestaltung der Straßennutzungsgebühr als Flächenmaut sind im wesentlichen vier Prämissen ausschlaggebend

Prämissen

Zielstellung der Modellierung



Unsere Modellierung der Berechnung ist **ergebnisorientiert bezogen auf eine Erlös- und Kostenschätzung**, jedoch **kein Verkehrsmodell oder Feinkonzept**. Fragestellungen, die nicht signifikant die Erlöse oder Kosten beeinflussen (z. B. Feinprozesse, Ziele der Verkehrsverlagerung), wurden daher nicht betrachtet.

Kalkulatorische Grundannahmen



Bei den getroffenen Annahmen handelt es sich um **kalkulatorische Annahmen für die Berechnung**. **Alternative Ausgestaltungen** der Straßennutzungsgebühr **bspw. über Satellitentechnik** sind vertieft zu prüfen und **nicht Teil der vorliegenden Berechnung**.

Keine Einfahrtsbeschränkungen



Es sollen **keine Schranken oder sonstigen physischen Hindernisse** eine Ein- und Ausfahrt in das Erhebungsgebiet behindern. Ein Kontrollmechanismus soll eingeführt werden.

Keine Fahrzeugumrüstungen



Es sollen für Nutzer:innen **keine Fahrzeugumrüstungen** (z. B. mit Maut-Transponder in allen Fahrzeugen) nötig werden.

Fazit



- › Eine kilometerabhängige und somit leistungsbezogene Gebühr ist unter den oben genannten Prämissen nicht kontrollierbar
- › Die Straßennutzungsgebühr wurde daher im Modell als **Flächenmaut (area pricing)** ausgestaltet, Annahme dazu: die Zahlung erfolgt für **Zeiteinheiten** (in der Modellierung: Tag, Woche, Monate) mittels digitaler Vignette und Kamerasystemen (vgl. Folgefolie)
- › Die Gebührenpflicht umfasst das **Fahren** innerhalb des Erhebungsgebietes für **Krafträder und Pkw**

Die Kostenabschätzung der Straßennutzungsgebühr basiert auf drei wesentlichen Grundannahmen



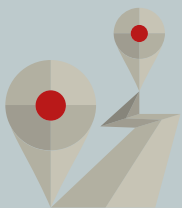
„Digitale“ Vignette mit Mobilitätsguthaben

- › Nachweis durch „Freischaltung“ des Kfz-Kennzeichens für eine(n) Tag, Woche oder Monat
- › Registrierung des Kennzeichens im gewünschten Zeitraum; hierzu Vertrieb durch digitale Anwendungen (Apps) sowie Verkaufsstellen mit Vertriebsprovisionen
- › Ausgabe eines Mobilitätsguthabens in gleicher Höhe wie gezahlte Abgabe oder direkte Ausgabe eines Mobilitätsfahr Scheins (je nach Ausgestaltung)



Automatisierte Kontrolle (ANPR¹⁾ -Verfahren) durch Kameras

- › Automatisierte Kontrolle durch komplexe Kamerasysteme (in der Regel zwei Systeme: Erfassung des Kennzeichens, Erstellung Beweisfoto)
- › Zum Einsatz kommen stationäre Kameras an allen in das Gebiet einfahrenden Straßen und mobile Kameras zur Kontrolle innerhalb des Erhebungsgebietes (Kordonprinzip)
- › Die einmaligen Kosten für die technischen Systeme sind in der Kalkulation jährlich abgeschrieben (AfA)



Erhebungsgebiet für die Modellierung

- › Festlegung eines Erhebungsgebietes für die Modellierung der Anzahl benötigter Kameras
- › Es wurde für die Berechnungen angenommen, dass das Stadtgebiet der zugrundeliegenden Kommune dem Erhebungsgebiet entspricht (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
- › Für die Berechnung wurde eine Gebührenerhebung auf Ortsdurchfahrten (Bundes-/Land- und Kreisstraßen) angenommen. *Hinweis: Die rechtlichen Prüfungen zur Festlegung des Erhebungsgebietes sind zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Berechnungsergebnisse weichen bei veränderten Erhebungsgebieten ab. Insbesondere werden die Auswirkungen der Regelungen zur Straßenbaulastträgerschaft (gemäß § 5 FstrG und § 43 StrG BW) geprüft.*

1) ANPR = Automatic number-plate recognition, daher automatische Erfassung von Kennzeichen durch Kameras an definierten Zugangspunkten

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

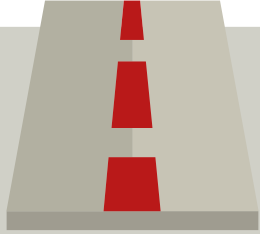
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadtkreis Heidelberg



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Heidelberg

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

50 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

47 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

2,2 Mio

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

100 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

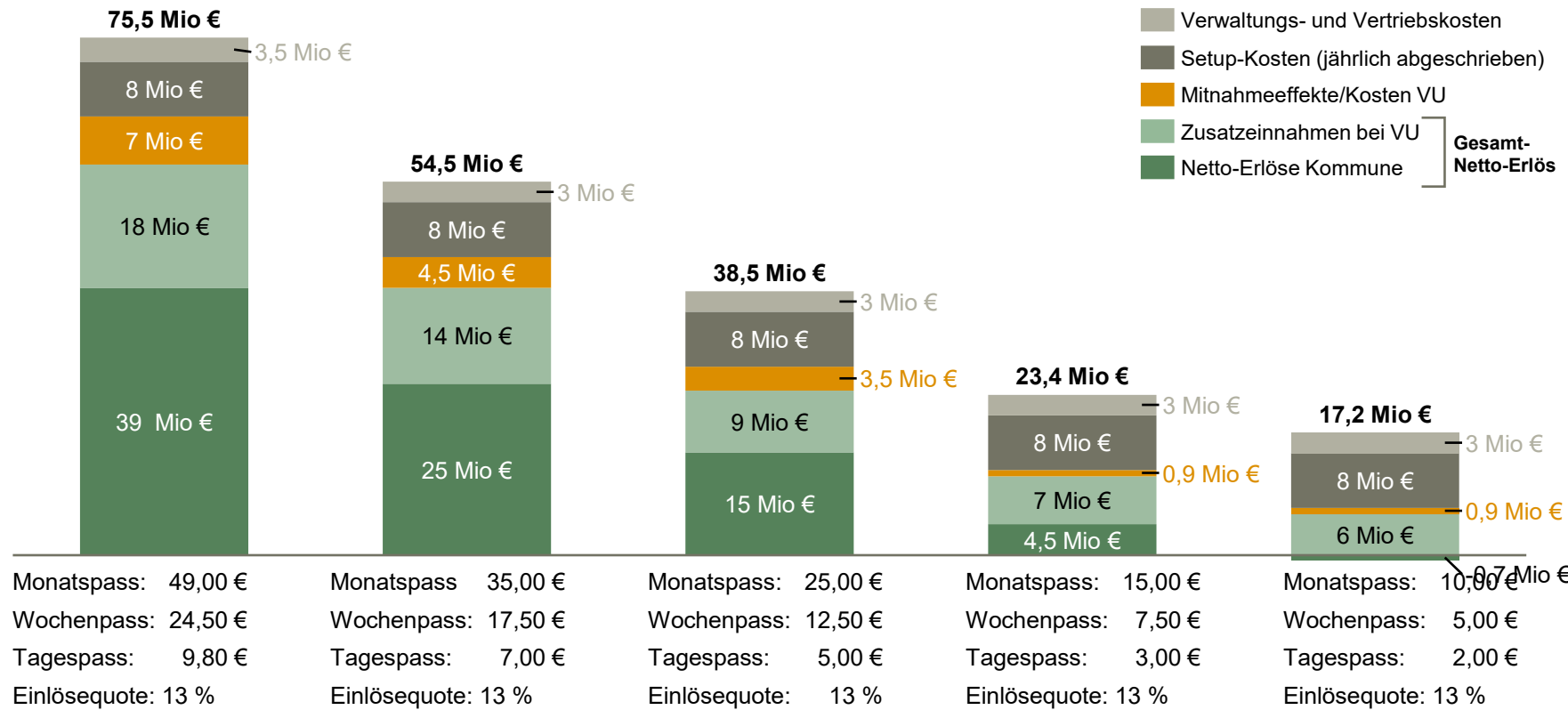
2,2 Mio

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Heidelberg für die betrachteten Abgabenhöhe ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 60 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Heidelberg



Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Heidelberg

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	159 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	77 T
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	82 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	82 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

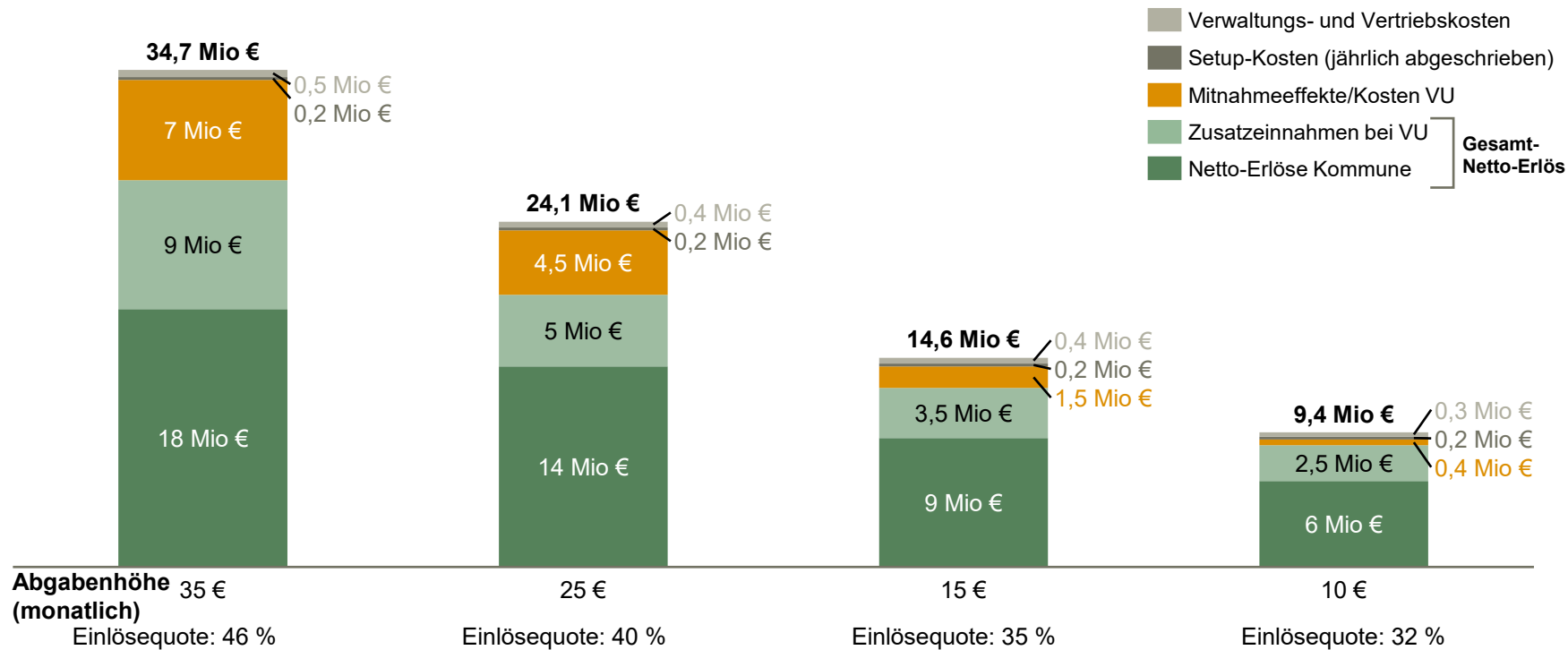
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Heidelberg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Heidelberg



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Heidelberg

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	71 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	3 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	3 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	28 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	43 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	3 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		46 T	

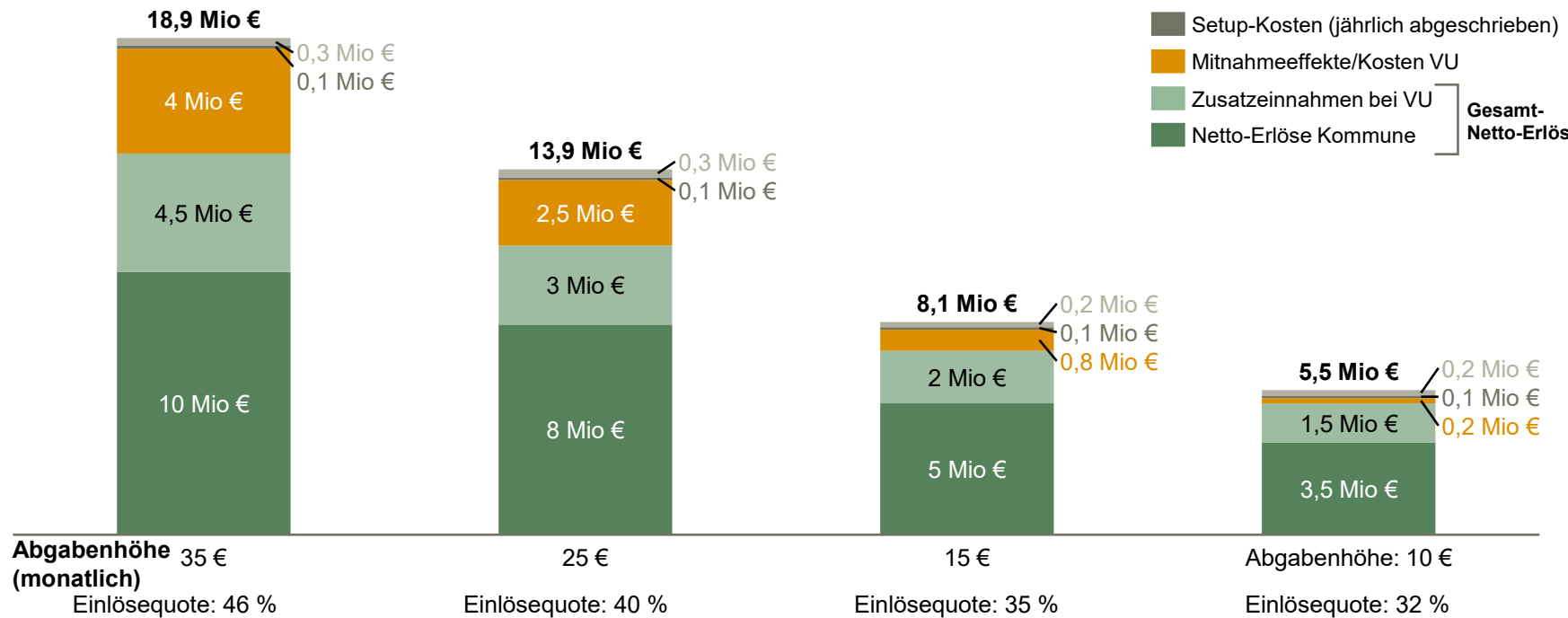
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Heidelberg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Heidelberg



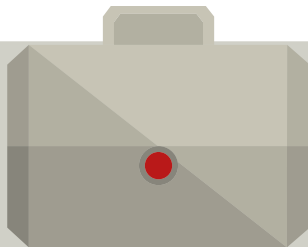
Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:
 > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
 > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
 > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Heidelberg

Personen

Anzahl Arbeitnehmer:innen	127 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	4 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	12 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	110 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	122 T

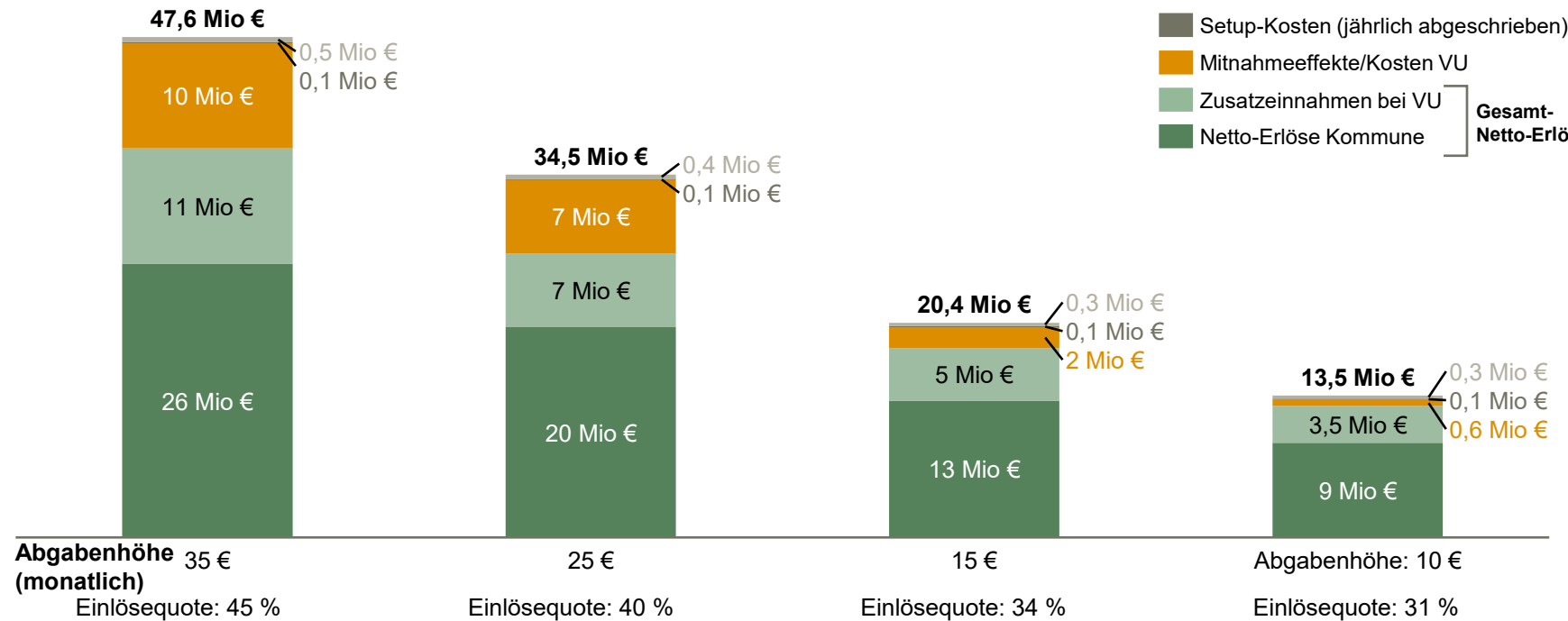
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Heidelberg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 15 bis 40 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Heidelberg



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe**
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Karlsruhe wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Karlsruhe

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Landkreis Karlsruhe sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Karlsruhe frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für die Stadt Ettlingen betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Karlsruhe.

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

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

Hinweis: Betrachtung der Variante 1 nur in der Stadt Ettlingen.






Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Landkreis Karlsruhe ein jährliches Erlöspotential von bis zu 125 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Landkreis Karlsruhe

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den **Netto-Erlösen des Landkreises Karlsruhe** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in zwei bis niedriger dreistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 40 bis 125 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in), gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Karlsruhe für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr in der Stadt Ettlingen liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) **bei ca. 5 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsg. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 15 Mio. € (Var. 1) ca. 125 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös Anteil des LK Karlsruhe	ca. 50 bis 80 %
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 20 bis 30 % (Var. 2-4)

Hinweis: Betrachtung der Variante 1 nur in der Stadt Ettlingen.

Im LK Karlsruhe können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



39 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Karlsruhe bei

- > Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Karlsruhe eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	€ Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat 0 – 14 Mio. € p. a. für Stadt Ettlingen	ca. 34 % ⁴⁾	  +  + + +
 Einwohnerinnenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat 39 – 125 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat 20 – 63 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat 24 – 77 Mio. € p. a.	4 – 15 %	  + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Ettlingen im Landkreis Karlsruhe.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadt Ettlingen <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	0 Mio. €	2 Mio. €	5 Mio. €	9 Mio. €	14 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	39 Mio. €	57 Mio. €	91 Mio. €	125 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	20 Mio. €	29 Mio. €	46 Mio. €	63 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	24 Mio. €	35 Mio. €	56 Mio. €	77 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadt Ettlingen</small>	7 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	2 Mio. €	241 T Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	25 %	34 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	58 Mio. €	57 Mio. €	323 T Personen	98 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	30 Mio. €	29 Mio. €	164 T Personen	98 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	36 Mio. €	35 Mio. €	214 T Fälle ²⁾	98 %	7 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

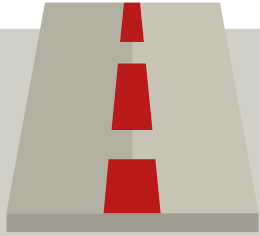
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde die Stadt Ettlingen anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Ettlingen



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet *der Stadt Ettlingen* wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die *Stadt Ettlingen* hierfür nicht Straßenbaulasträgerin ist.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Ettlingen

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

21 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

12 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

218 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

10 T

➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

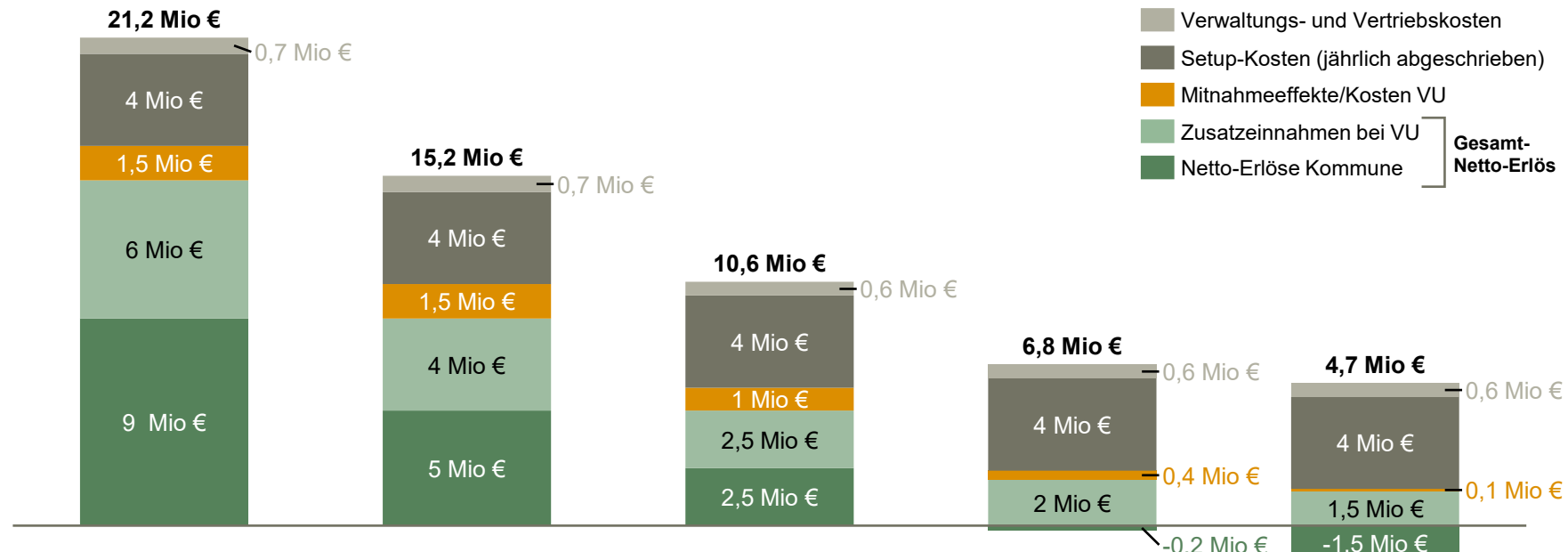
241 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Ettlingen bei Gebühren zwischen 25 und 49 € pro Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Ettlingen



Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Karlsruhe

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	448 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	125 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	323 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	323 T

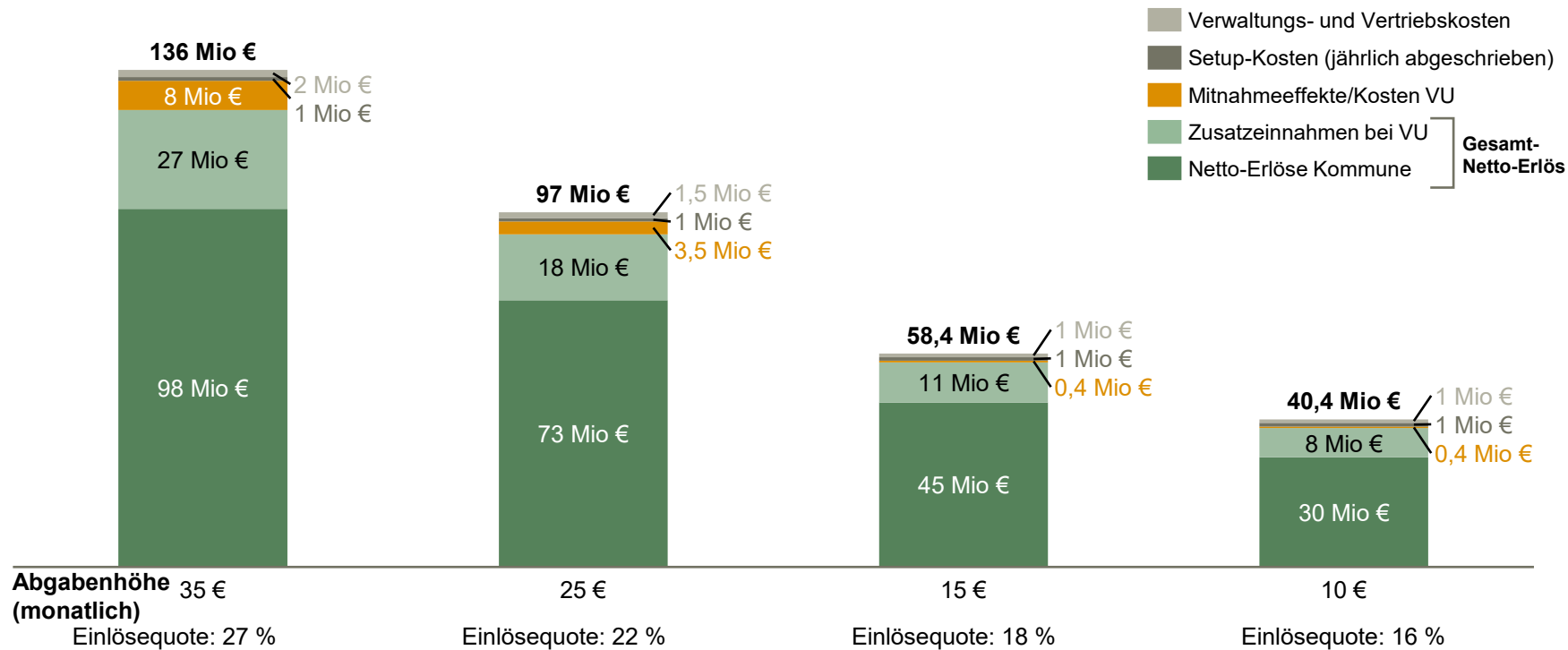
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Karlsruhe für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 40 bis 125 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Karlsruhe



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Karlsruhe

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	174 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	14 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	13 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	23 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	150 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	14 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		164 T	

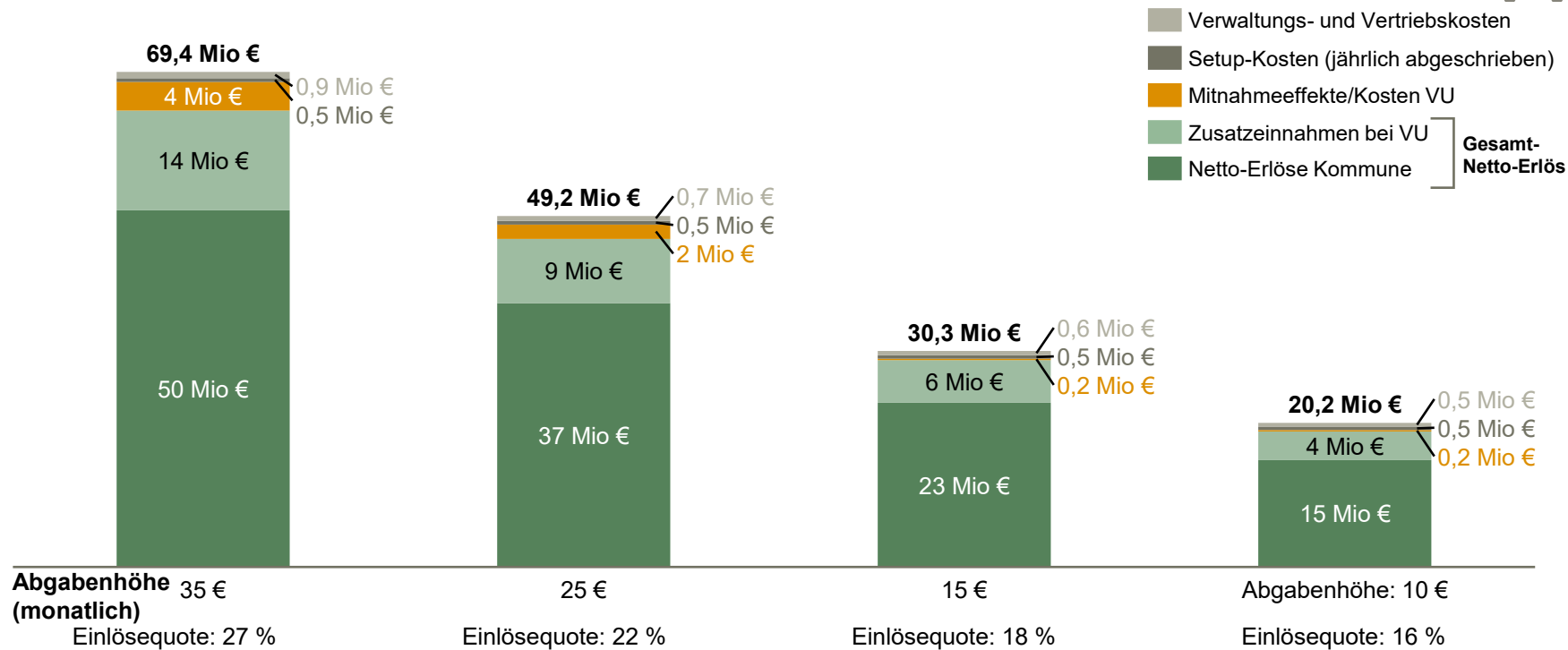
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Karlsruhe für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 65 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Karlsruhe



Erläuterung

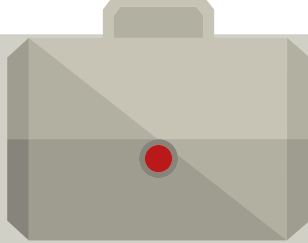


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Karlsruhe

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	222 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	8 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	26 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	188 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	214 T

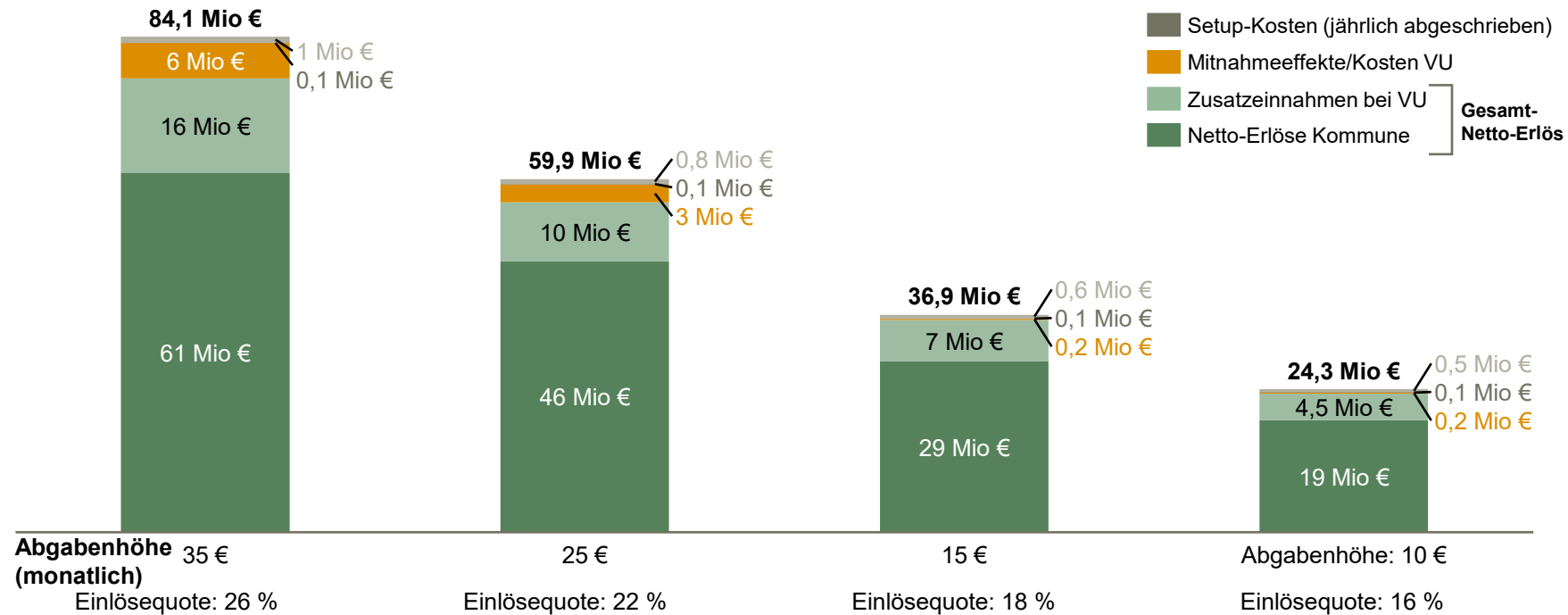
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Karlsruhe für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlösepotential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Karlsruhe



Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

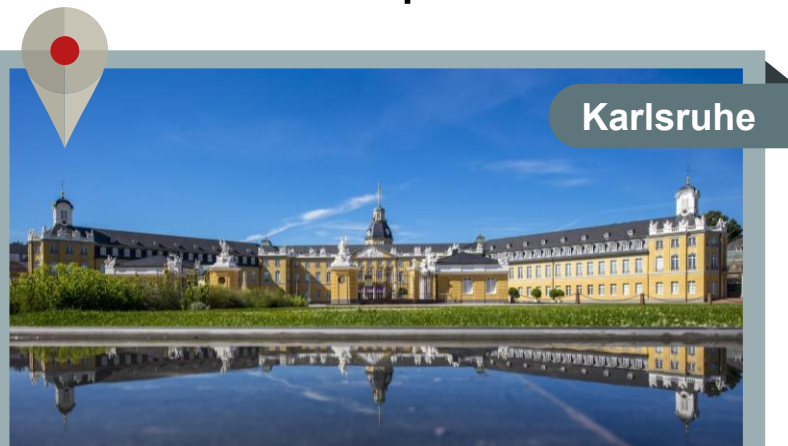
Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe**
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für die Stadt Karlsruhe wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Karlsruhe

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

Kfz-Halter:innen (1)
Arbeitgeber:innen (2)






Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Kfz-Halter:innen und Arbeitgeber:innen** in der Stadt Karlsruhe sind **Erlös- und Kostenberechnungen** erfolgt.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Karlsruhe frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Stadtkreises Karlsruhe.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann die Stadt Karlsruhe jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Karlsruhe

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Kfz-Halter:innen (1) Arbeitgeber:innen (2)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 75 Mio. €
 Erlös-Anteil der Stadt Karlsruhe	ca. 70 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 30 bis 45 %

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der Stadt Karlsruhe **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 10 bis 75 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Kfz-Halter:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 35 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Kfz-Halter:in).
 - Insgesamt fallen für die Stadt Karlsruhe für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 400 bis ca. 1 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

Im Stadtkreis Karlsruhe können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



25 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Stadtkreis Karlsruhe 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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Karlsruhe eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 11 – 34 Mio. € p. a.	7 – 23 %	      
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 25 – 73 Mio. € p. a.	6 – 23 %	       

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden für den Stadtkreis Karlsruhe nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	11 Mio. €	16 Mio. €	24 Mio. €	34 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	25 Mio. €	35 Mio. €	53 Mio. €	73 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

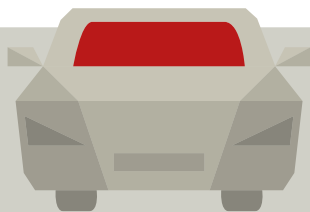
	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. € <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
 Einwohner:innen- beitrag	- Mio. € <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Personen	- %	- %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	19 Mio. €	16 Mio. €	103 T Personen	87 %	10 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	40 Mio. €	35 Mio. €	231 T Fälle ²⁾	88 %	10 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Karlsruhe

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	136 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	7 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	6 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	40 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	96 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	7 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		103 T	

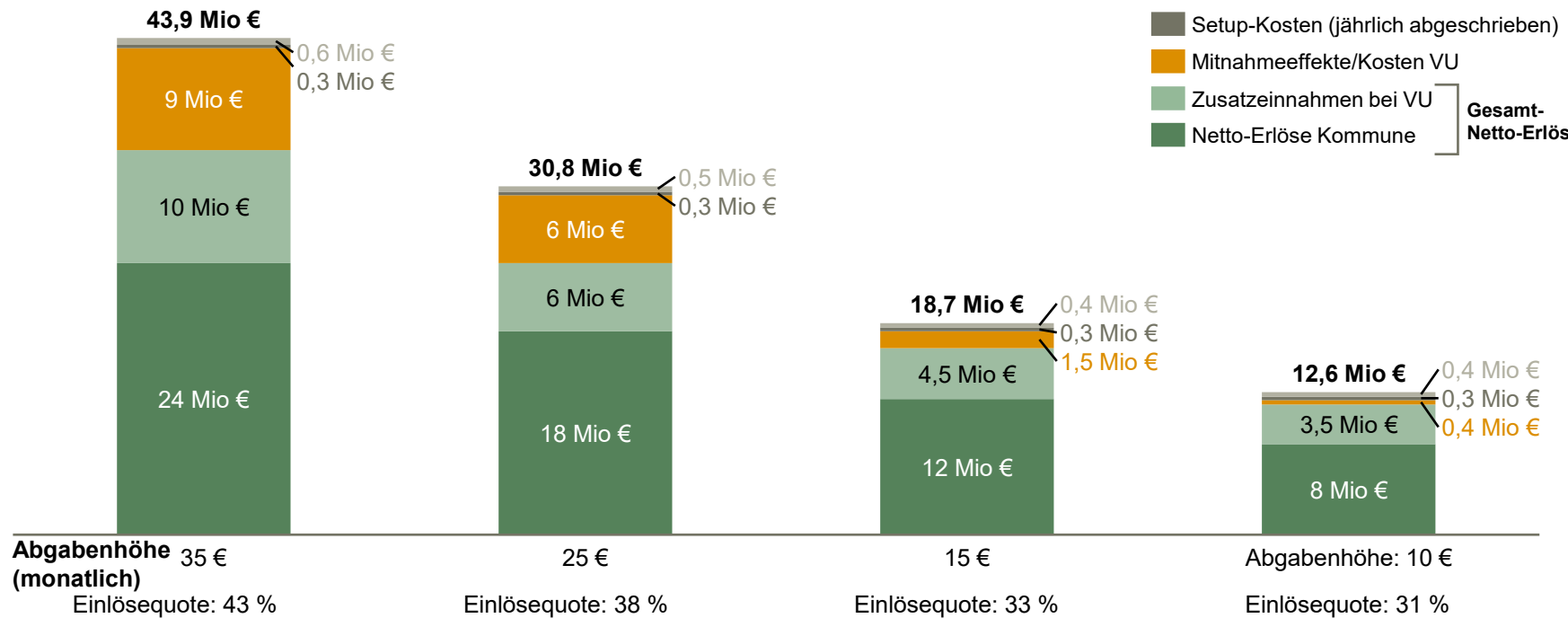
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Karlsruhe für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 35 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Karlsruhe



Erläuterung

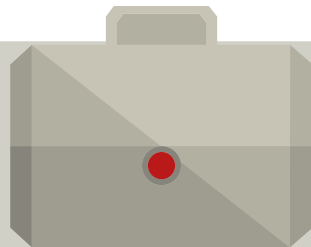


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Karlsruhe

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	240 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	9 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	19 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	212 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	231 T

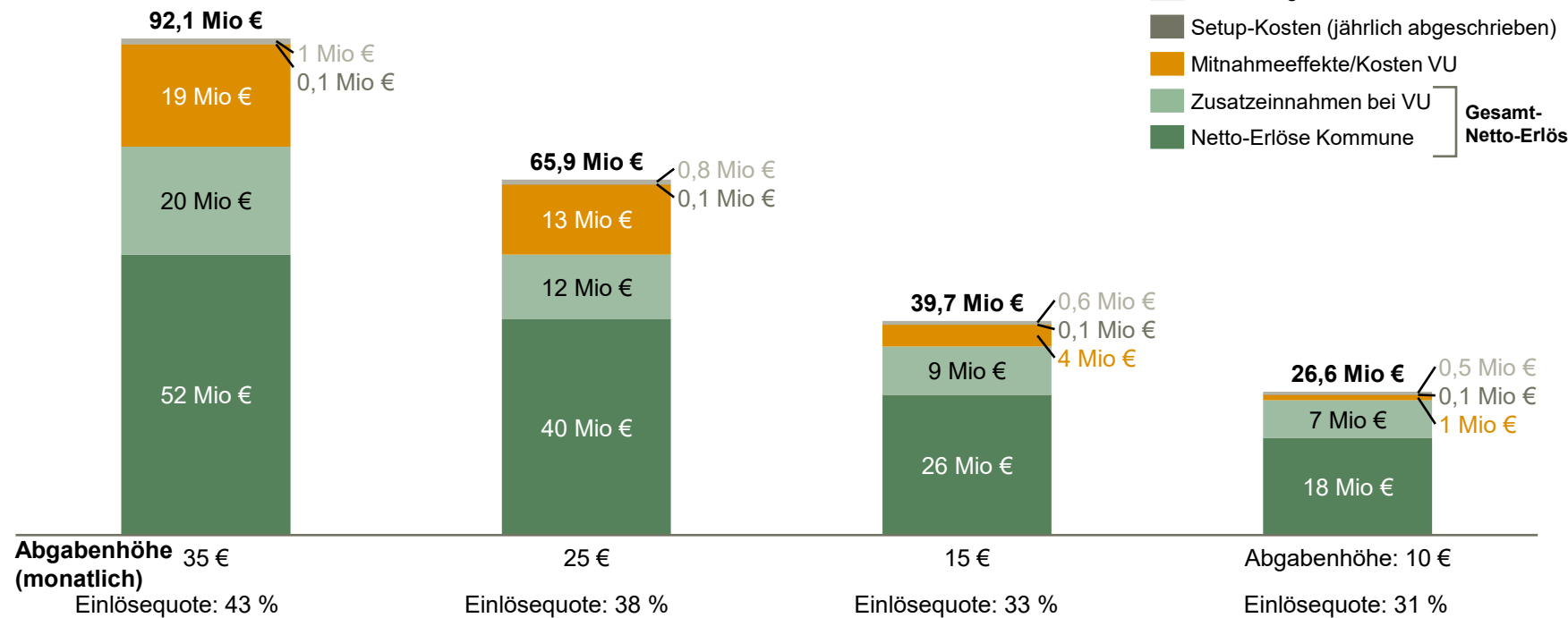
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Karlsruhe für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Karlsruhe



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg**
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Landkreis Ludwigsburg wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Landkreis Ludwigsburg

Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Landkreis Ludwigsburg sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Landkreis Ludwigsburg frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für das Gebiet der Stadt Kornwestheim betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Ludwigsburg.

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet der Stadt Kornwestheim

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der LK Ludwigsburg ein jährliches Erlöspotential von bis zu 140 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Landkreis Ludwigsburg

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 10 Mio. € (Var. 1) ca. 140 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil LK Ludwigsburg	ca. 50 bis 60 % (Var. 1) ca. 75 bis 80 % (Var. 2-4)
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 15 bis 30 % (Var. 2-4)

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet der Stadt Kornwestheim

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den **Netto-Erlösen des LK Ludwigsburgs sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von bis zu 140 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 45 bis 140 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 95 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen).
 - Insgesamt fallen für den Landkreis Ludwigsburg für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2,5 Mio. € an.** Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr in der Stadt Kornwestheim liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 2,5 Mio. bis 3 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 8 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse.

Im LK Ludwigsburg können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



44 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Landkreis Ludwigsburg bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Ludwigsburg eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	€ Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾	 0 – 9 Mio. € p. a.	ca. 35 % ⁴⁾	  +  + + +
 Einwohnerinnenbeitrag	 44 – 140 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag	 24 – 77 Mio. € p. a.	5 – 16 %	  + +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag	 30 – 94 Mio. € p. a.	4 – 15 %	  + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Kornwestheim.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadt Kornwestheim <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	0 Mio. €	1 Mio. €	3 Mio. €	5 Mio. €	9 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	44 Mio. €	64 Mio. €	102 Mio. €	140 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	24 Mio. €	35 Mio. €	56 Mio. €	77 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	30 Mio. €	43 Mio. €	68 Mio. €	94 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr für Stadt Kornwestheim <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	4 Mio. €	1 Mio. €	98 T Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	27 %	35 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	66 Mio. €	64 Mio. €	368 T Personen	97 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	36 Mio. €	35 Mio. €	202 T Personen	97 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	44 Mio. €	43 Mio. €	263 T Fälle ²⁾	97 %	7 %

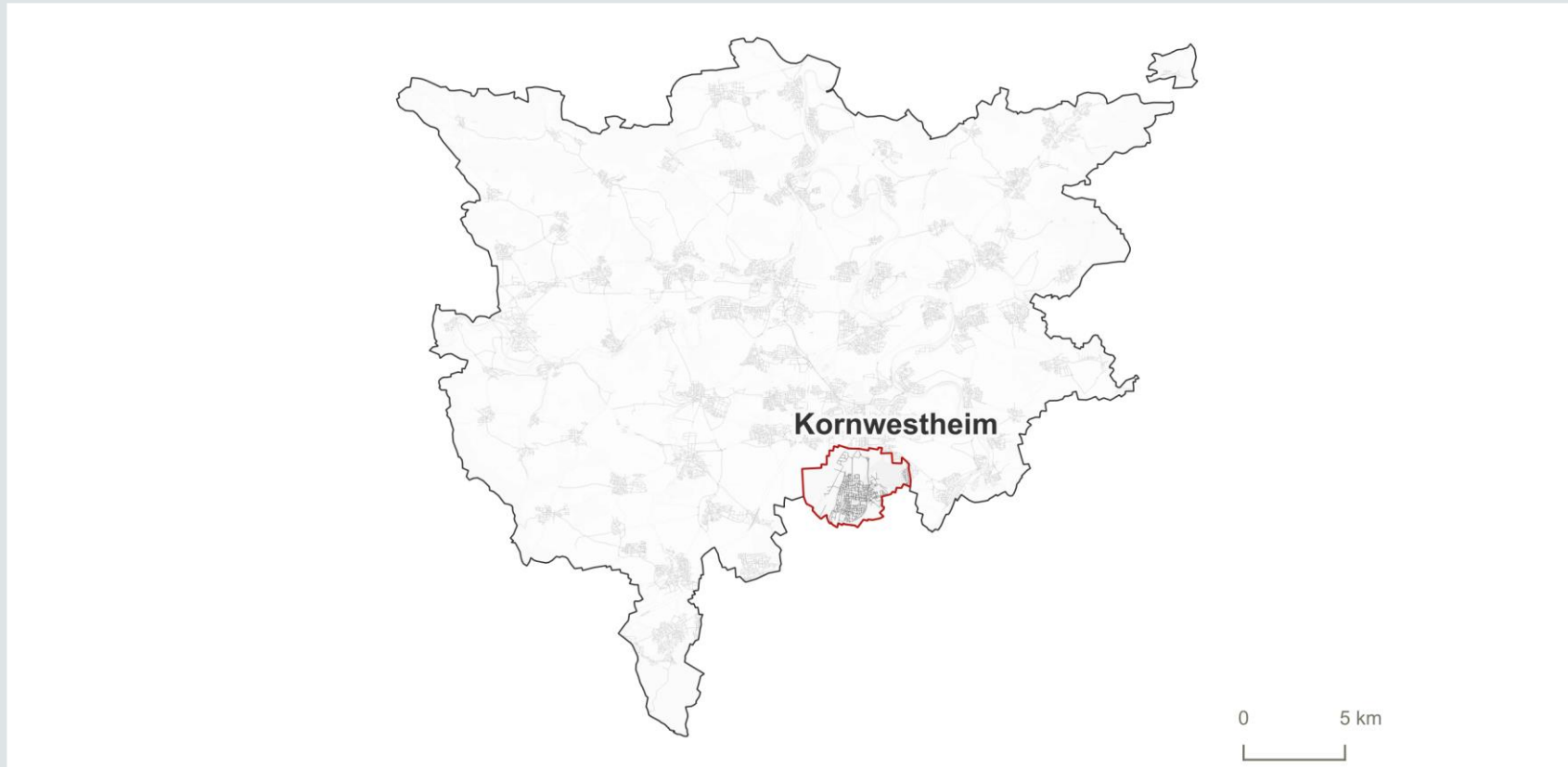
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

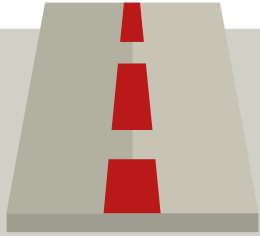
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde die Stadt Kornwestheim anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Kornwestheim



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet der Stadt Kornwestheim wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die Stadt Kornwestheim hierfür nicht Straßenbaulastträgerin ist.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Kornwestheim

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

15 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

6 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

81 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

4 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

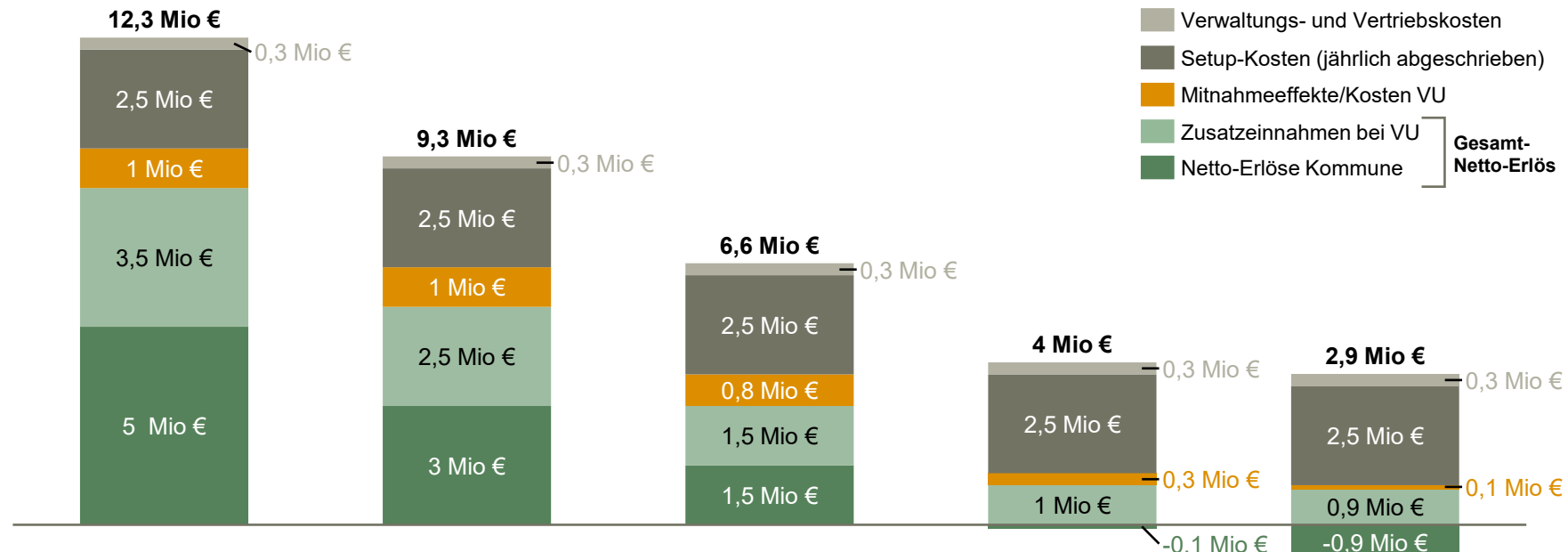
98 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Kornwestheim bei Gebühren von 25 bis 49 Euro pro Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 8 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Kornwestheim



Monatspass:	49,00 €	Monatspass:	35,00 €	Monatspass:	25,00 €	Monatspass:	15,00 €	Monatspass:	10,00 €
Wochenpass:	24,50 €	Wochenpass:	17,50 €	Wochenpass:	12,50 €	Wochenpass:	7,50 €	Wochenpass:	5,00 €
Tagespass:	9,80 €	Tagespass:	7,00 €	Tagespass:	5,00 €	Tagespass:	3,00 €	Tagespass:	2,00 €
Einlösequote:	18 %	Einlösequote:	18 %	Einlösequote:	18 %	Einlösequote:	18 %	Einlösequote:	18 %

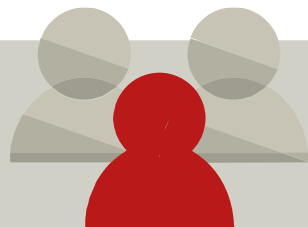
- Fußnote:
- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 - > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
 - > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
 - > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
 - > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 - > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ludwigsburg

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	534 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	167 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	368 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	368 T

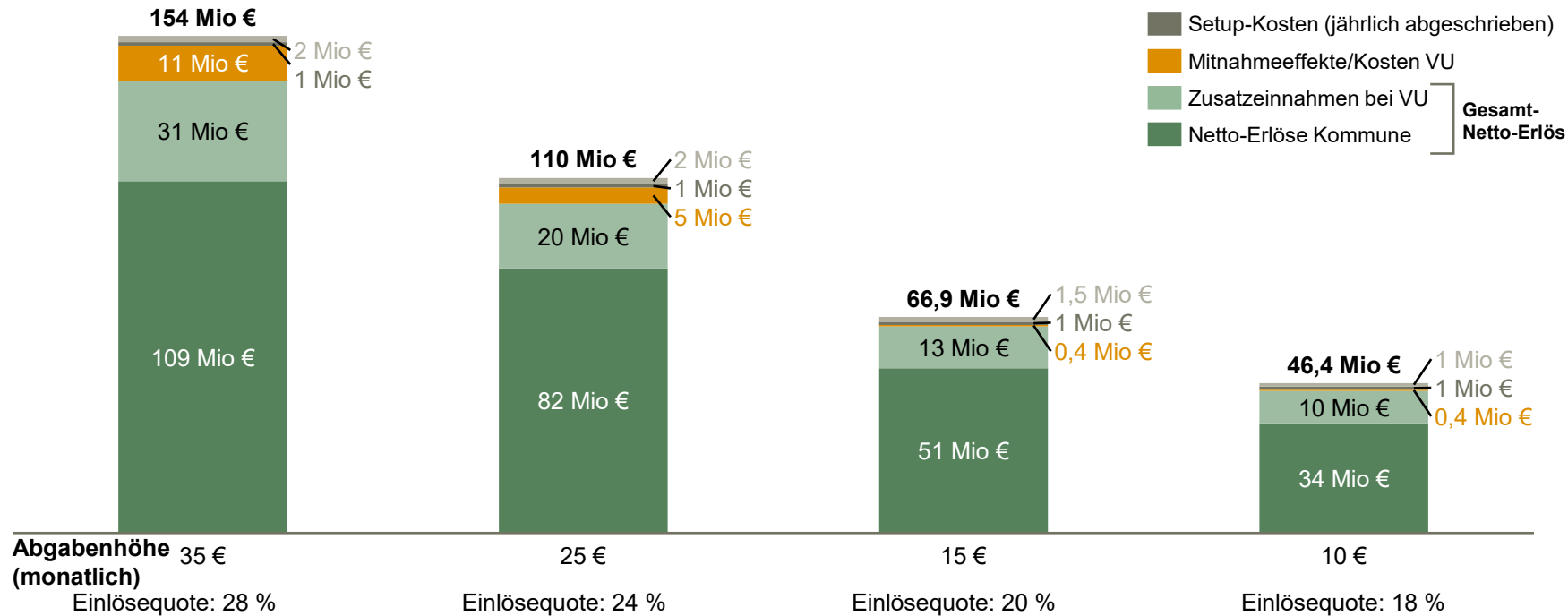
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Landkreis Ludwigsburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 45 bis 140 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ludwigsburg



Erläuterung



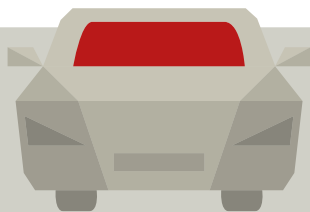
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ludwigsburg

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	220 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	16 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	34 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	15 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	186 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	16 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		202 T	

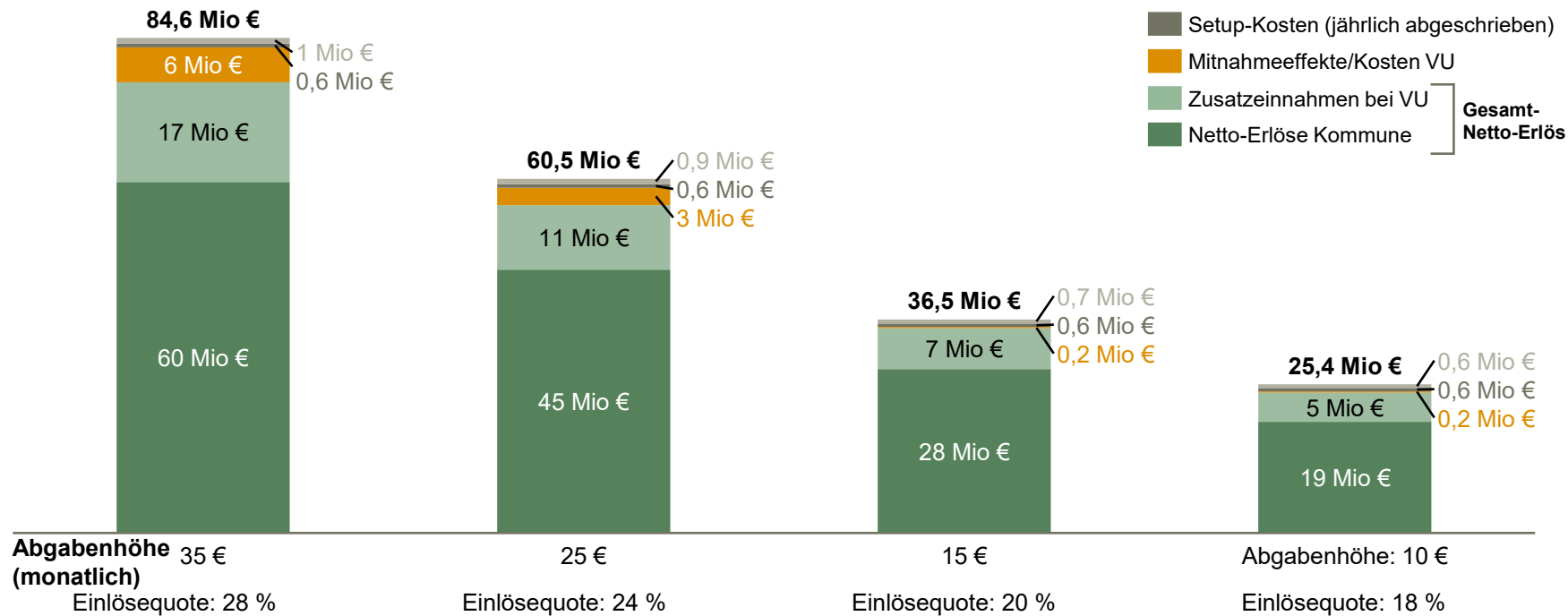
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Landkreis Ludwigsburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ludwigsburg



Erläuterung

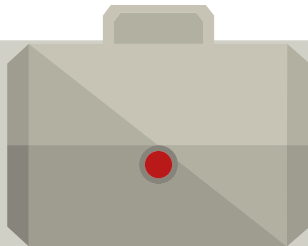


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ludwigsburg

Personen

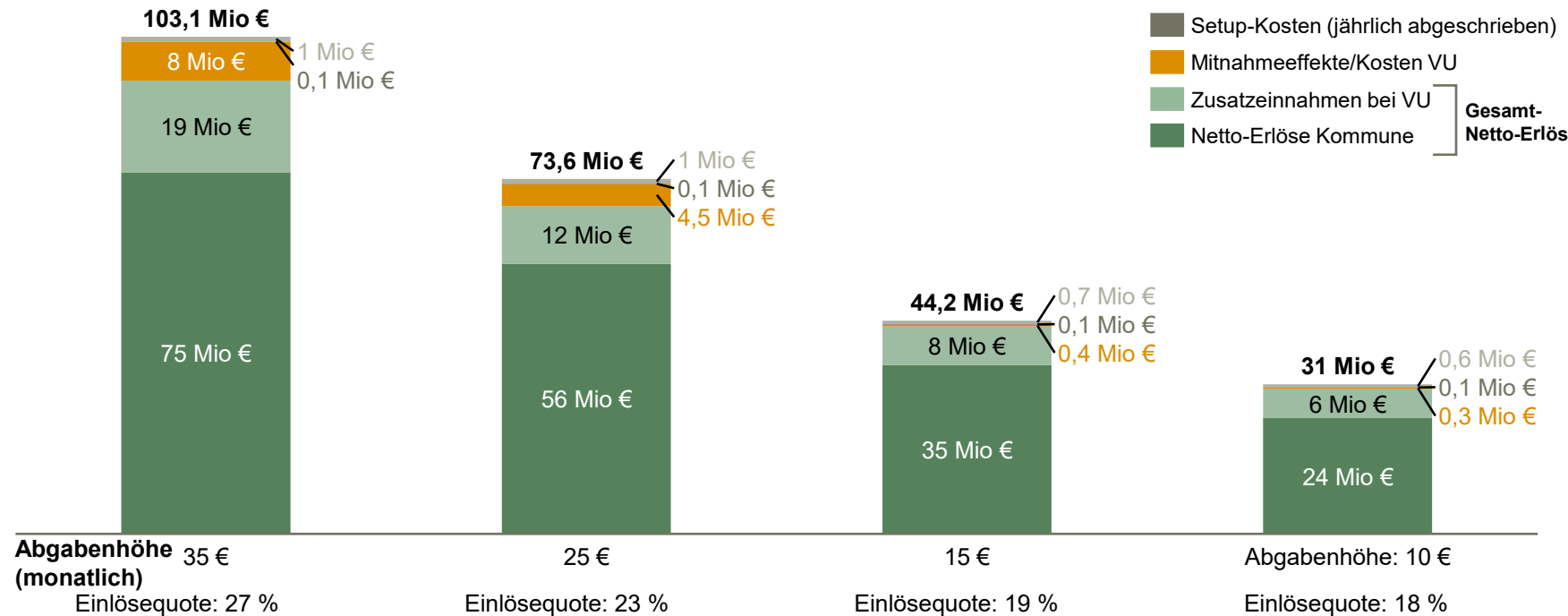
Anzahl Arbeitnehmer:innen	273 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	10 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	27 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	236 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	263 T



Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Landkreis Ludwigsburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 95 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ludwigsburg



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim**
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Stadtkreis Mannheim wurden Erlös- und Kostenberechnungen für alle vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet

Mannheim



➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

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

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen** sowie der Variante **Straßennutzungsgebühr** in der Stadt Mannheim sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
- Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Mannheim frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil der Stadt Mannheim.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses besteht in der Stadt Mannheim ein jährliches Erlöspotential von bis zu ca. 90 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV

Mannheim



Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen Erlösanteil der Stadt Mannheim sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von bis zu 90 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Einwohner:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 50 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in).
 - Insgesamt fallen für die Stadt Mannheim für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 0,4 bis 1 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) in Mannheim **bei ca. 17 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential für Mannheim von ca. 20 bis 90 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse für die Stadt Mannheim.



Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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



Betrachtete Abgabenhöhen

10 bis 49 € (Var. 1)
10 bis 35 € (Var. 2-4)



Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.

ca. 90 Mio. € (Var. 1)
ca. 60 Mio. € (Var. 2-4)



Erlös-Anteil Stadt Mannheim

ca. 50 bis 70 %



Einlösequote Mobilitätsguthaben

ca. 15 bis 20 % (Var. 1)
ca. 40 bis 55 % (Var. 2-4)

Im Stadtkreis Mannheim können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



23 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Stadtkreis Mannheim 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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Mannheim eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	10 – 91 Mio. € p. a.	ca. 45 % ⁴⁾	→	 + + +  + + +
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	18 – 48 Mio. € p. a.	7 – 26 %	→	 + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	11 – 29 Mio. € p. a.	7 – 26 %	→	 +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	23 – 62 Mio. € p. a.	7 – 26 %	→	 + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Stadtkreis Mannheim.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadtkreis Mannheim	10 Mio. €	20 Mio. €	38 Mio. €	59 Mio. €	91 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	18 Mio. €	24 Mio. €	35 Mio. €	48 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	11 Mio. €	15 Mio. €	21 Mio. €	29 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	23 Mio. €	32 Mio. €	45 Mio. €	62 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadtkreis Mannheim</small>	42 Mio. €	20 Mio. €	2,3 Mio Fälle ¹⁾	48 %	45 %
 Einwohner:innen- beitrag	31 Mio. €	24 Mio. €	175 T Personen	77 %	11 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	19 Mio. €	15 Mio. €	107 T Personen	77 %	11 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	40 Mio. €	32 Mio. €	236 T Fälle ²⁾	79 %	11 %

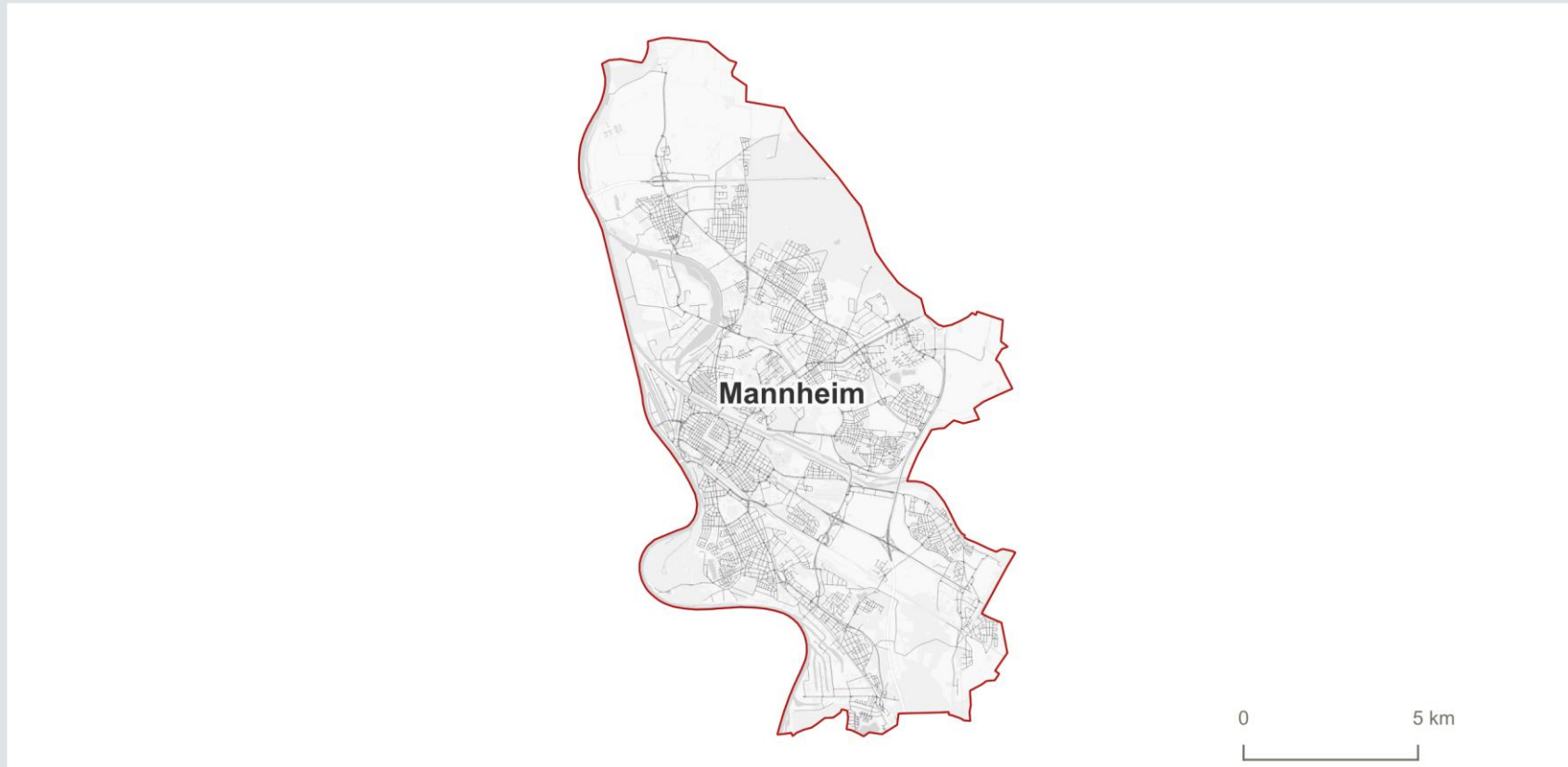
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

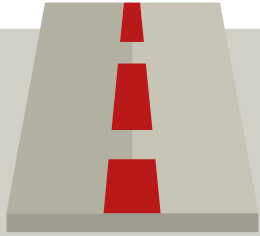
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadtkreis Mannheim



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Mannheim

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

125 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

77 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

2,3 Mio

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

143 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

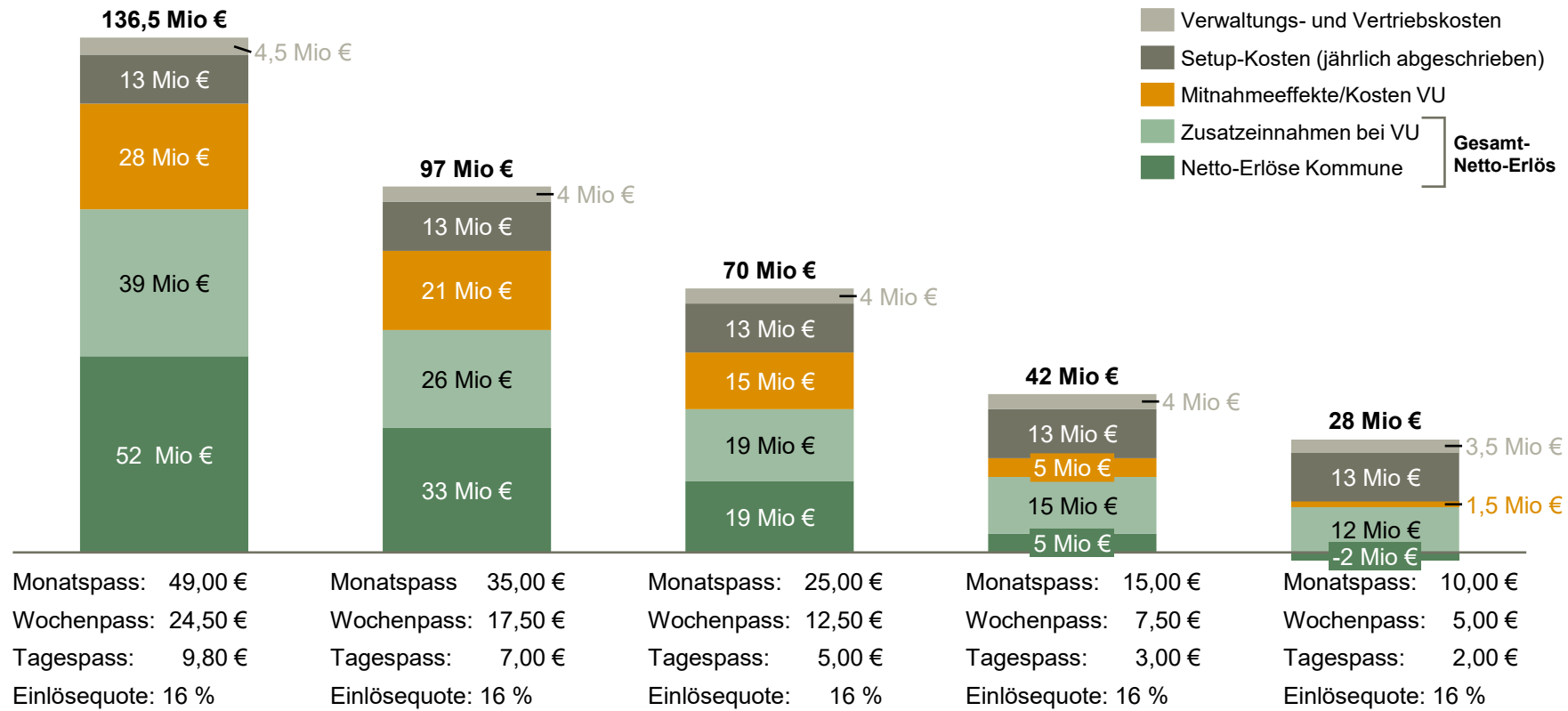
2,3 Mio

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Mannheim für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 90 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Mannheim



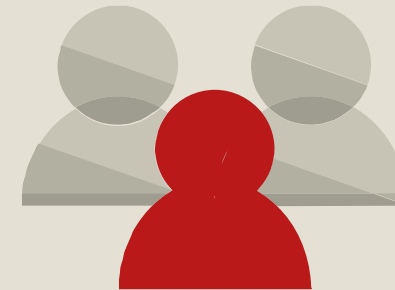
Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

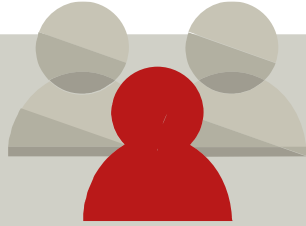
Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Einwohner:innen- beitrag



Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Mannheim

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	308 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	133 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	175 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	175 T

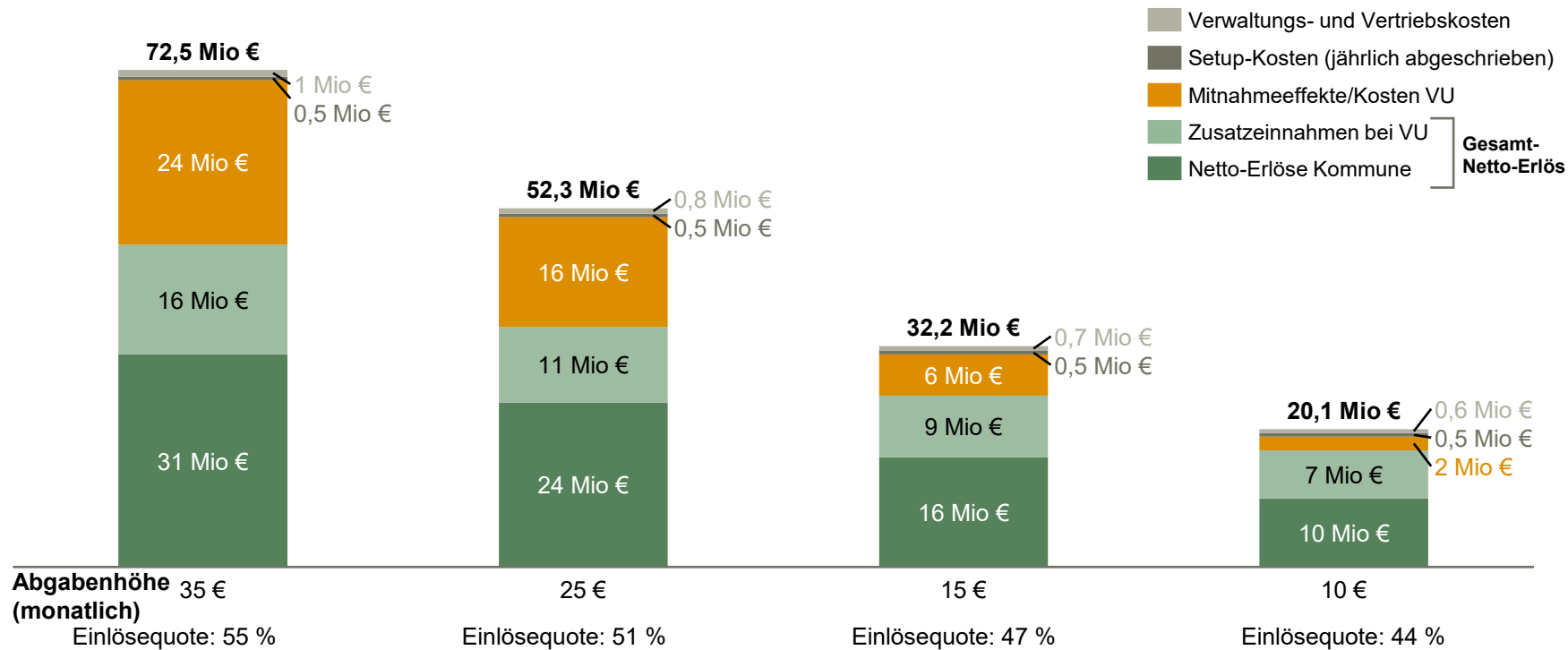
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Mannheim für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 50 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Mannheim



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Kfz-Halter:innen- beitrag



Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Mannheim

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	146 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	7 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	47 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	7 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	99 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	7 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		107 T	

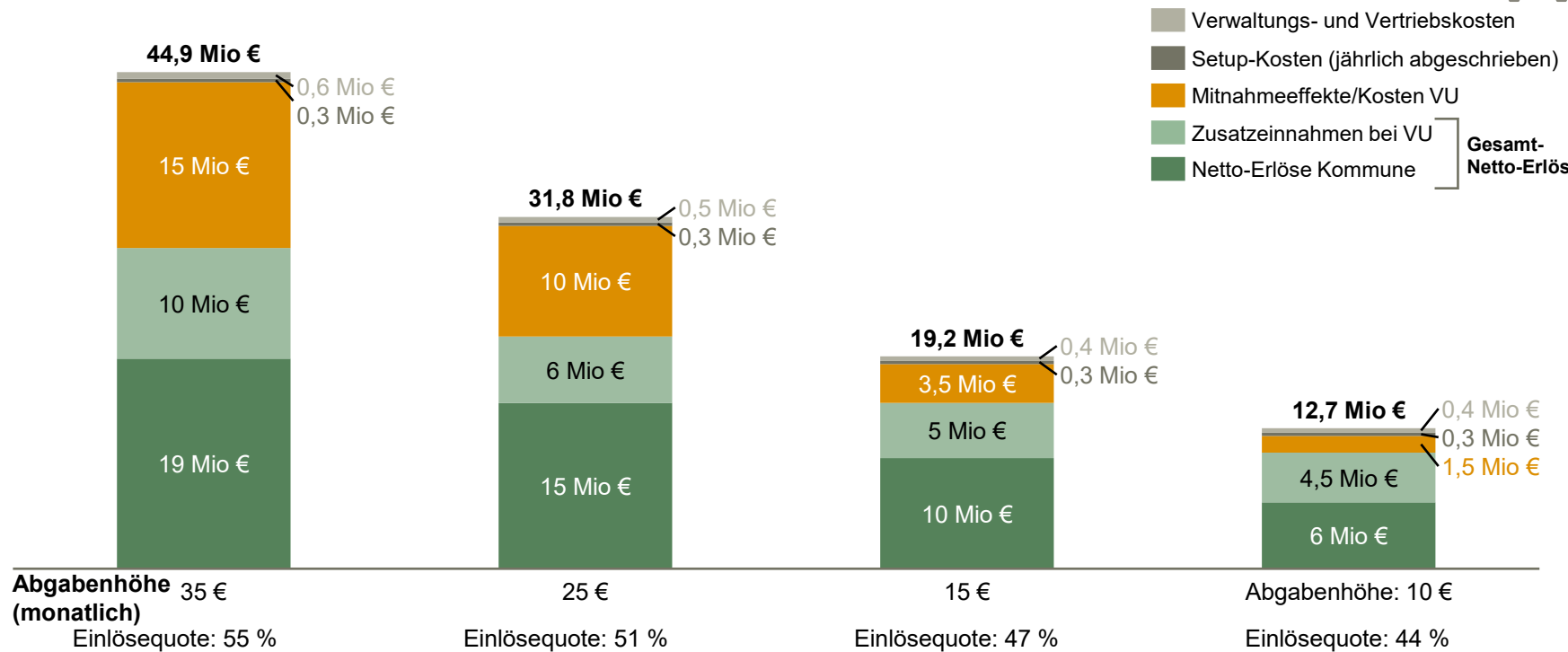
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Mannheim für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 30 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Mannheim



Erläuterung

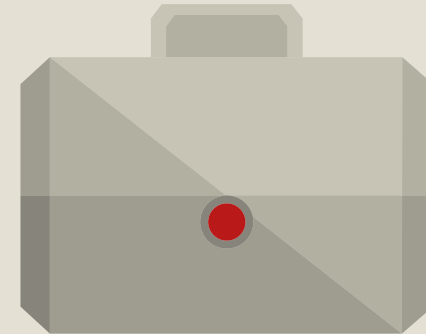


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

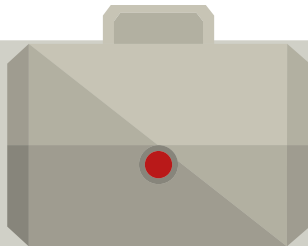
Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Arbeitgeber:innen- beitrag



Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Mannheim

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	244 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	8 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	20 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	216 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	236 T

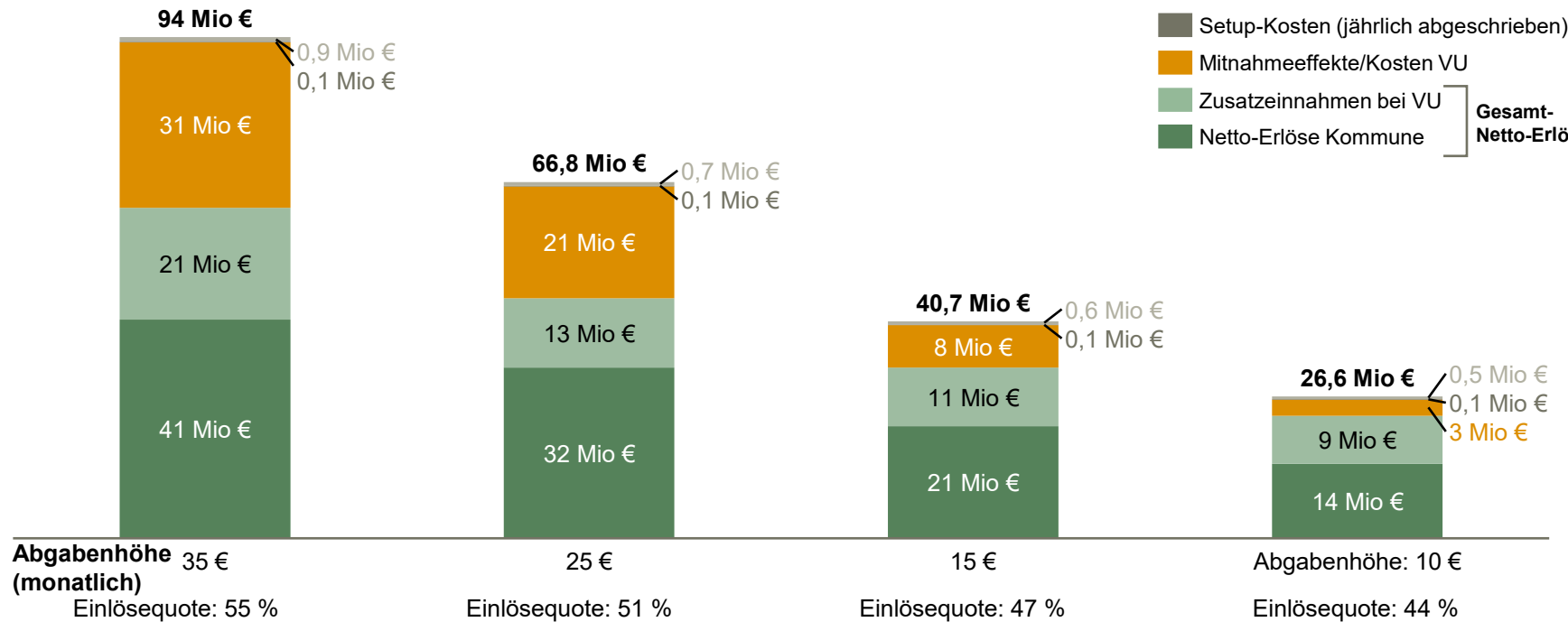
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Mannheim für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Mannheim



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

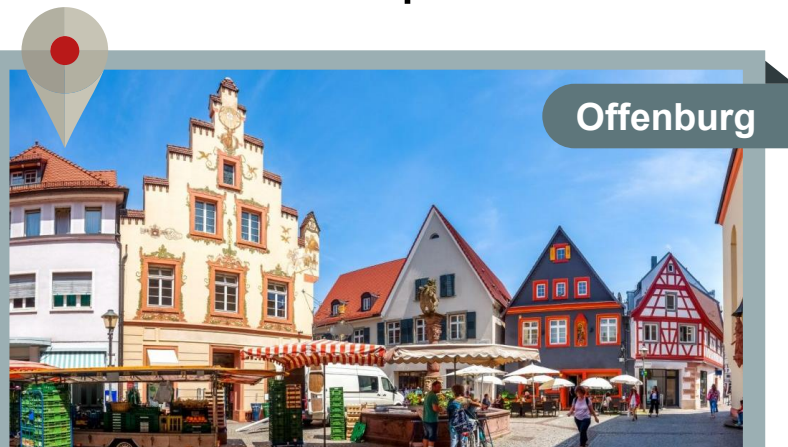
Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg**
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für die Stadt Offenburg wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Offenburg

➔ **Betrachtete
Varianten des
Mobilitätspasses**

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

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr der Stadt Offenburg** sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Offenburg frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil der Stadt Offenburg.


Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann die Stadt Offenburg jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Offenburg

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der **Stadt Offenburg** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von bis zu 20 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 5 bis 20 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Einwohner:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in).
 - Insgesamt fallen für die Stadt Offenburg für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 100 bis 250 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kamertechnik) **bei ca. 10 bis 11 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential für die Stadt Offenburg von ca. 10 bis 15 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 35 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen und mittleren Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse für die Stadt Offenburg.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 15 Mio. € (Var. 1) ca. 20 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil der Stadt Offenburg	ca. 25 bis 50 % (Var. 1) ca. 70 bis 80 % (Var. 2-4)
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 20 bis 35 % (Var. 2-4)

In der Stadt Offenburg können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



6 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse in der
Stadt Offenburg 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 (Anschlusssicherheit, 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.**

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Offenburg eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	-5 – 16 Mio. € p. a.	ca. 34 % ⁴⁾	→	 +  + + +
 Einwohner:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	4 – 13 Mio. € p. a.	7 – 25 %	→	 + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	2 – 8 Mio. € p. a.	7 – 25 %	→	 + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	6 – 19 Mio. € p. a.	7 – 23 %	→	 + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Offenburg.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadt Offenburg	-5 Mio. €	-2 Mio. €	3 Mio. €	9 Mio. €	16 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	4 Mio. €	6 Mio. €	10 Mio. €	13 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	2 Mio. €	4 Mio. €	6 Mio. €	8 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	6 Mio. €	9 Mio. €	14 Mio. €	19 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadt Offenburg</small>	9 Mio. €	-2 Mio. €	303 T Fälle ¹⁾	< 0 %	34 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	7 Mio. €	6 Mio. €	36 T Personen	94 %	11 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	4 Mio. €	4 Mio. €	21 T Personen	94 %	11 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	9 Mio. €	9 Mio. €	56 T Fälle ²⁾	95 %	10 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

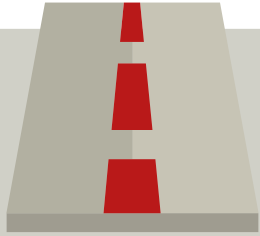
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Offenburg



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung).
Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet der Stadt Offenburg wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die Stadt Offenburg hierfür nicht Straßenbaulasträgerin ist.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Offenburg

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

29 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

19 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

267 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

12 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

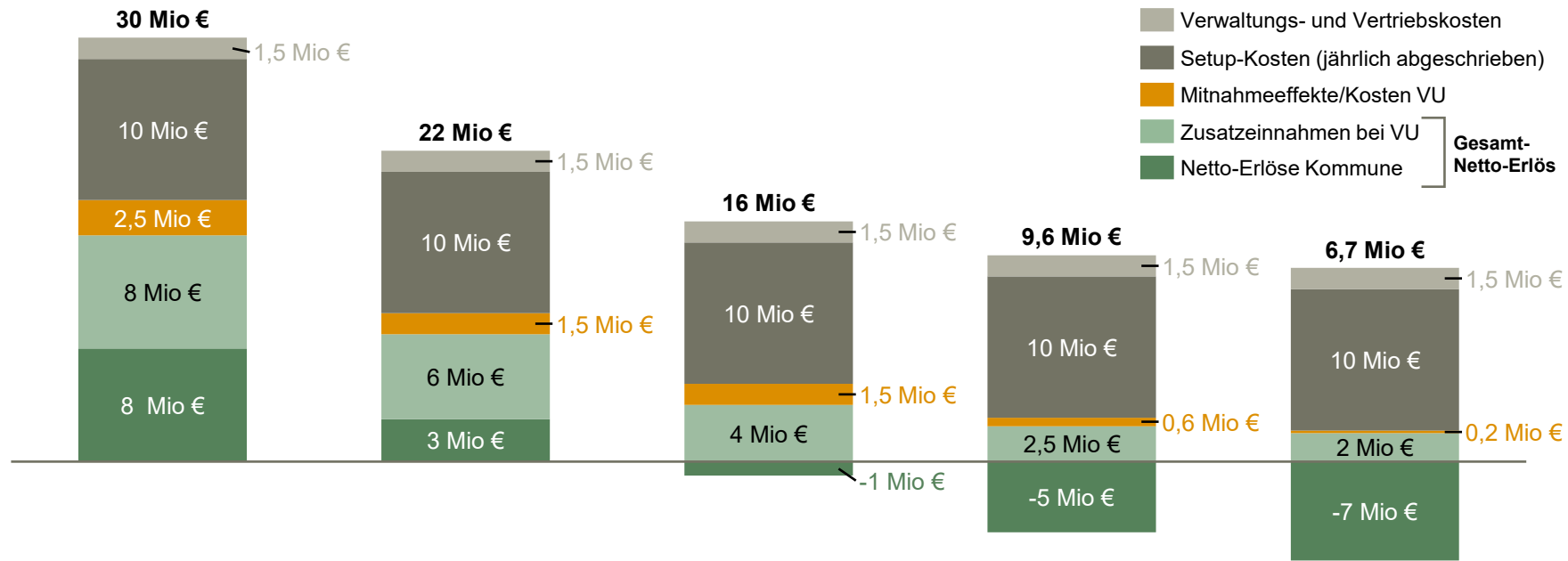
303 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Offenburg bei Gebühren von 35 bis 49 Euro pro Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 15 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Offenburg



Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %	Einlösequote: 16 %

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Offenburg

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	58 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	22 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	36 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	36 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

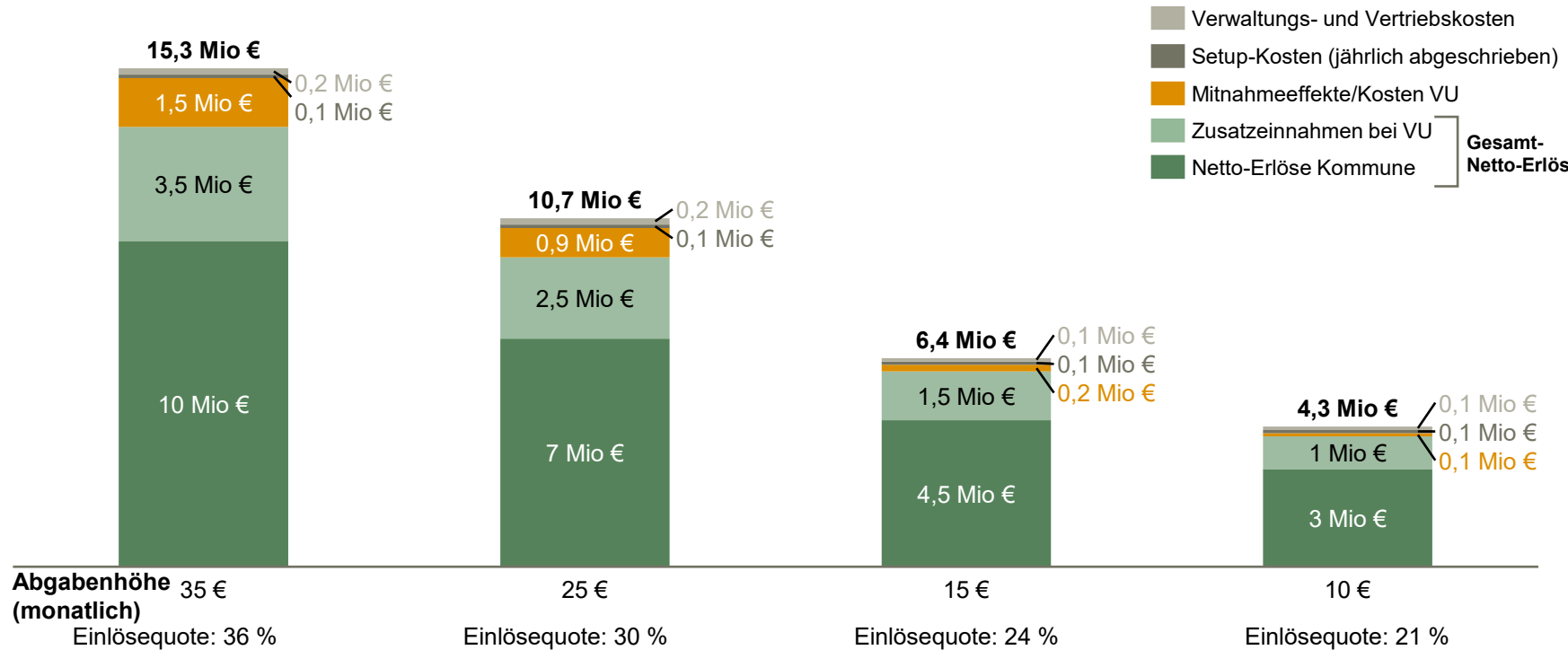
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Offenburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Offenburg



Erläuterung



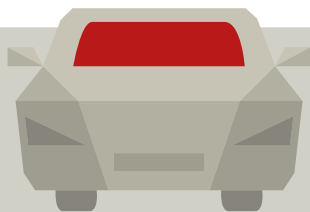
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Offenburg

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	26 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	2 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	6 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	2 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	20 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	2 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		21 T	

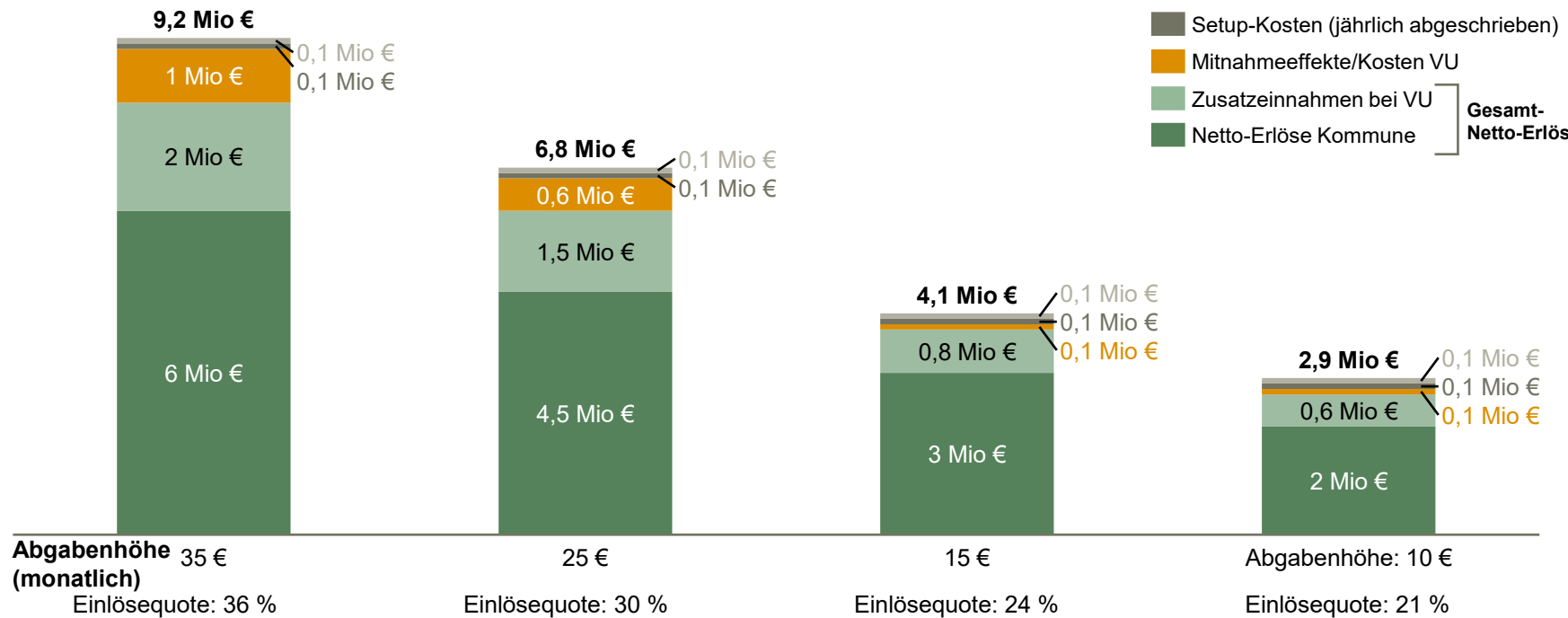
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Offenburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 2,5 bis 10 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Offenburg



Erläuterung

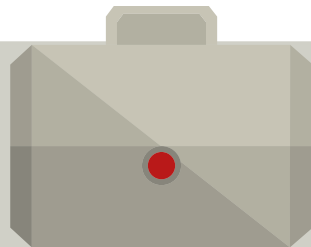


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Offenburg

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	59 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	2 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	7 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	50 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	56 T

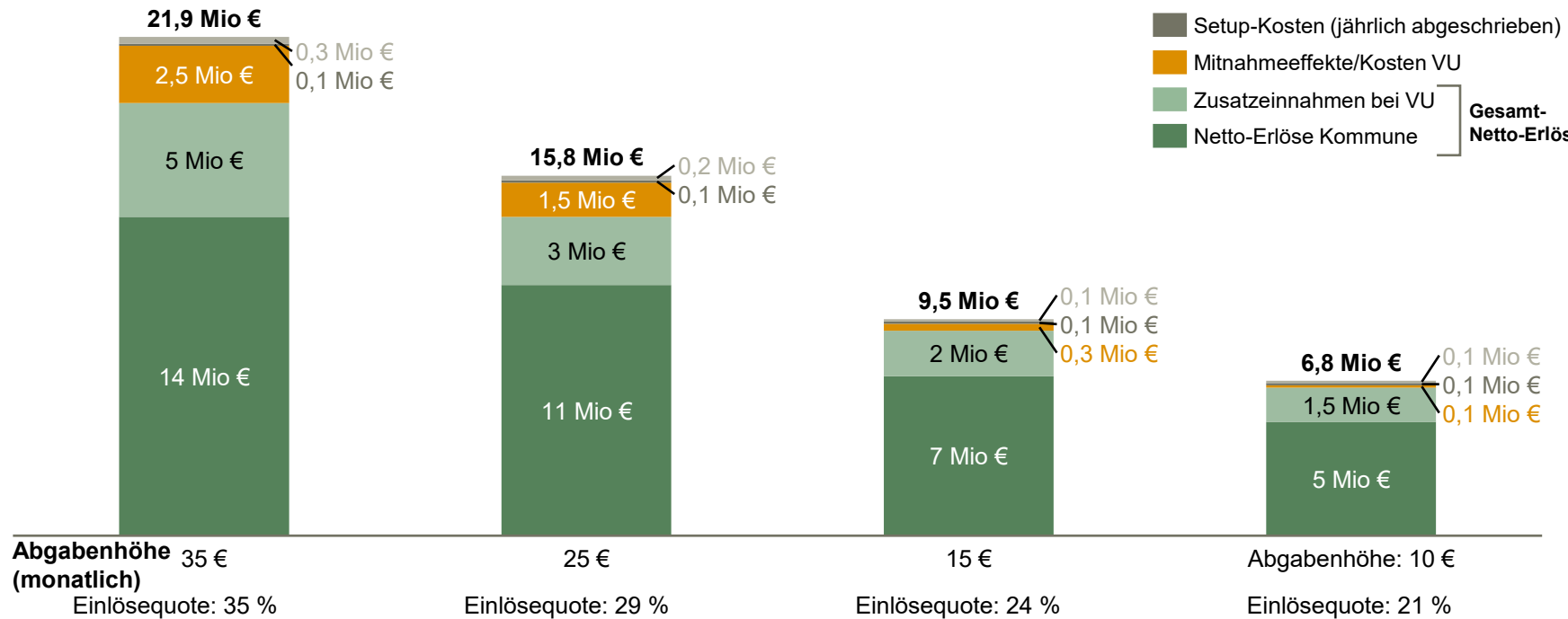
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Offenburg für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlösepotential von ca. 5 bis 20 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Offenburg



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis**
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Ortenaukreis wurden Erlös- und Kostenberechnungen für zwei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



**Betrachtete
Varianten des
Mobilitätspasses**

Einwohner:innen (1)
Kfz-Halter:innen (2)

Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen und Kfz-Halter:innen** im Ortenaukreis sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Ortenaukreis frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Landkreises Ortenau.






Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Ortenaukreis ein jährliches Erlöspotential von bis zu 115 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV

Ortenaukreis



Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des Ortenaukreises **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 20 bis 115 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 35 bis 115 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in), gefolgt vom Kfz-Halter:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Kfz-Halter:in).
 - Insgesamt fallen für den Ortenaukreis für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1) Kfz-Halter:innen (2)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 115 Mio. €
 Erlös-Anteil des LK Ortenaukreis	ca. 75 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 30 %

Im Ortenaukreis können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



36 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Ortenaukreis bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im Ortenaukreis eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Einwohner:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 36 – 115 Mio. € p. a.	7 – 23 %	  + + +  + +
 Kfz-Halter:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 19 – 59 Mio. € p. a.	7 – 23 %	  + +  + +
 Arbeitgeber:- innenbeitrag	10 - 35 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr wurden für den Ortenaukreis nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	36 Mio. €	53 Mio. €	84 Mio. €	115 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	19 Mio. €	27 Mio. €	43 Mio. €	59 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Einwohner:innen- beitrag	55 Mio. €	53 Mio. €	304 T Personen	96 %	10 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	28 Mio. €	27 Mio. €	156 T Personen	97 %	10 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ²⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ortenaukreis

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	435 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	131 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	304 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	304 T

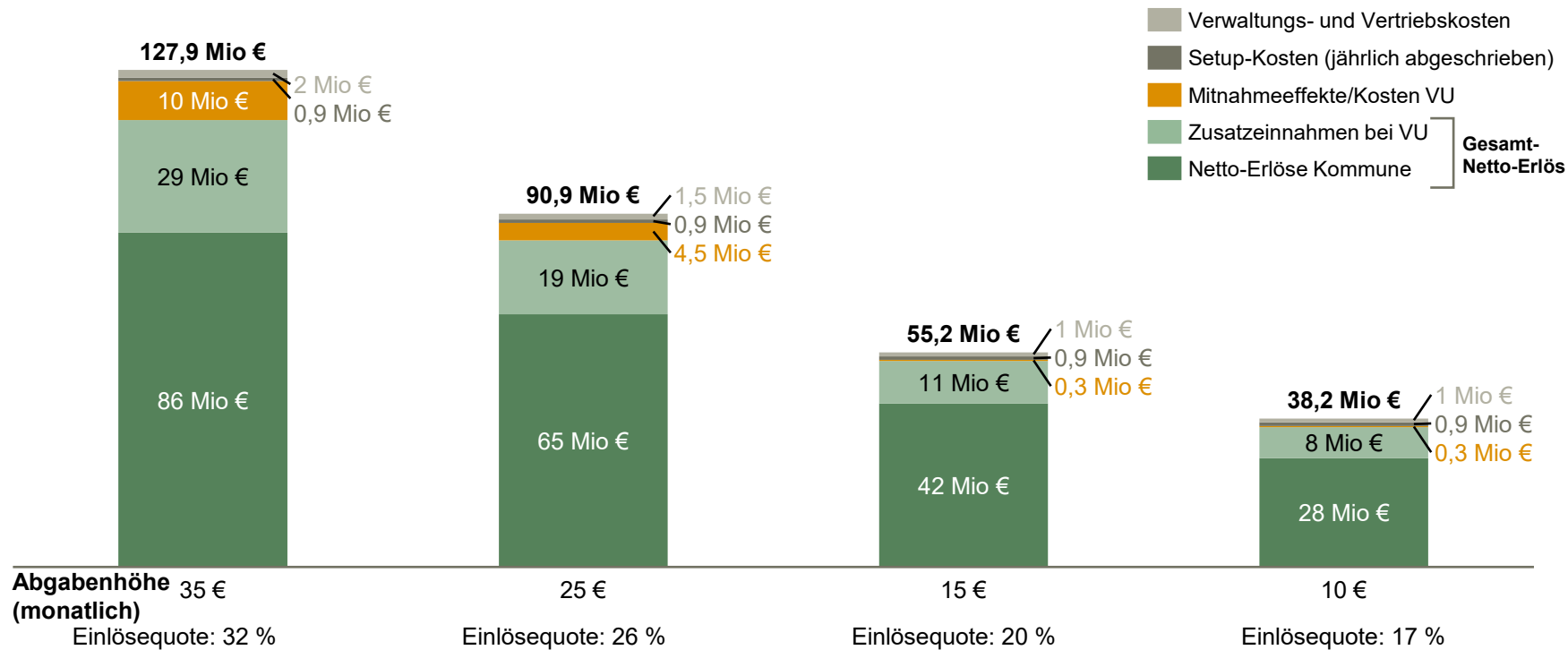
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Ortenaukreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 35 bis 115 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ortenaukreis



Erläuterung

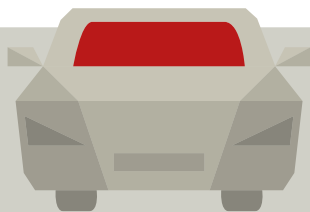


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:
 › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
 › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
 › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ortenaukreis

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	168 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	13 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	26 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	12 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	142 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	13 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		156 T	

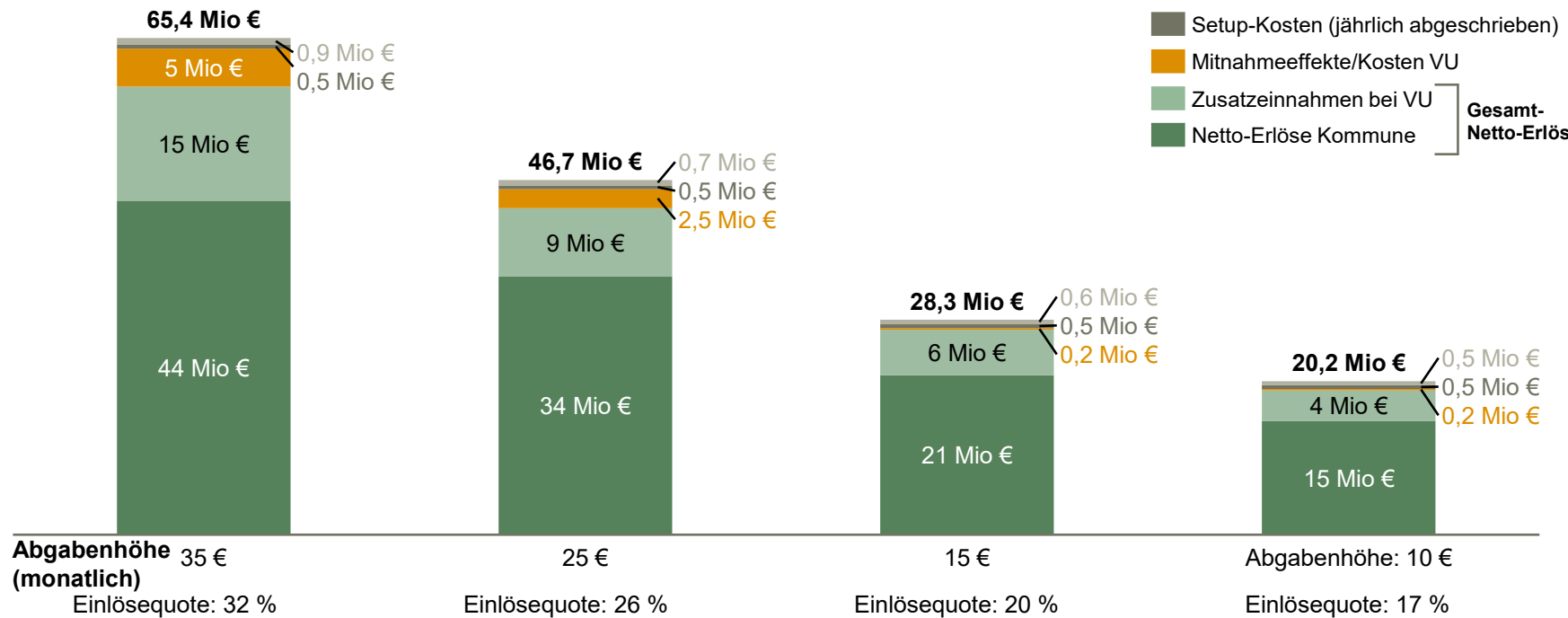
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Ortenaukreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ortenaukreis



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis**
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Ostalbkreis wurden Erlös- und Kostenberechnungen für eine Variante des Mobilitätspasses berechnet



Ostalbkreis

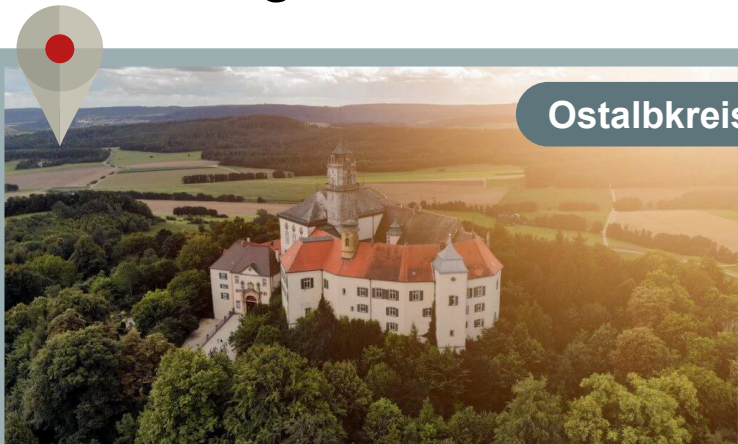
➔ **Betrachtete
Variante des
Mobilitätspasses**

Einwohner:innen (1)

Grundprämissen






- Für die **Variante des Mobilitätspasses für Einwohner:innen im Ostalbkreis** ist eine **Erlös- und Kostenberechnungen** erfolgt.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Ostalbkreis frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Ostalbkreis.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann der Ostalbkreis jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Ostalbkreis

Ergebnisse

 Betrachtete Variante des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 80 Mio. €
 Erlös-Anteil Ostalbkreis	ca. 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 10 bis 20 %

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Netto-Erlösen des **Ostalbkreises** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei der berechneten Variante ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat als Gesamt-Netto-Erlöspotential ein **Potential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in).
 - Insgesamt fallen für den Ostalbkreis für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 700 T bis 1,5 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

Im Ostalbkreis können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



25 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Ostalbkreis bei

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

Hinweis: Für den Ostalbkreis wurde nur eine Variante des Mobilitätspasses berechnet.

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 (Anschlusssicherheit, 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.**

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im Ostalbkreis eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr¹⁾ 10 - 49 € pro Monat <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	-	
 Einwohnerinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat 25 – 82 Mio. € p. a.		4 – 13 %	  + + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	-	
 Arbeitgeberinnenbeitrag 10 - 35 € pro Monat <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	-	

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr wurden für den Landkreis Ostalbkreis.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	25 Mio. €	37 Mio. €	60 Mio. €	82 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

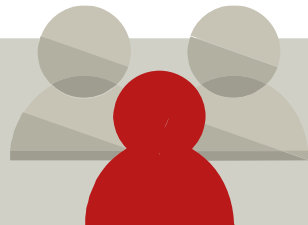
Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Einwohner:innen- beitrag	37 Mio. €	37 Mio. €	204 T Personen	100 %	6 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	- Mio. €	- Mio. €	- Personen	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Arbeitgeber:innen- beitrag	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ²⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Ostalbkreis

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	302 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	98 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	204 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	204 T

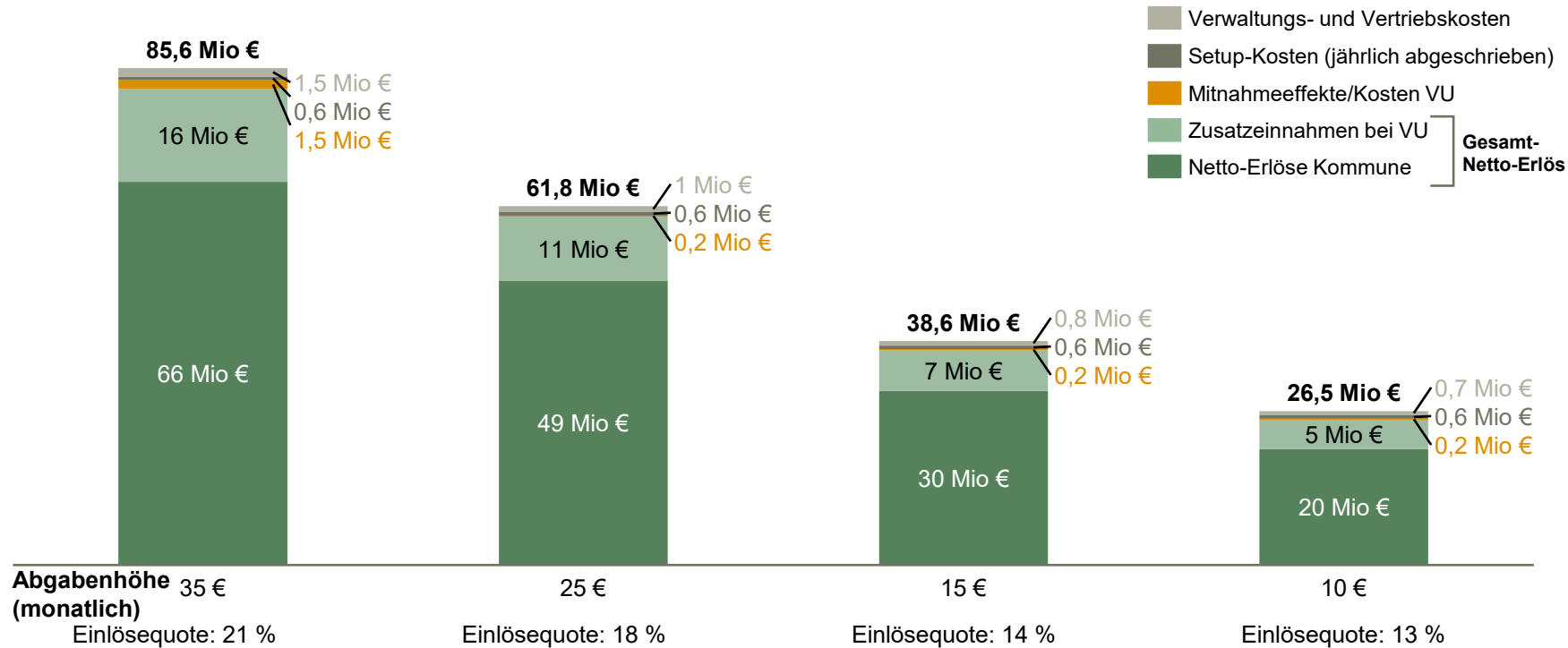
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Ostalbkreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Ostalbkreis



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr**
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Rems-Murr-Kreis wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Rems-Murr Kreis

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

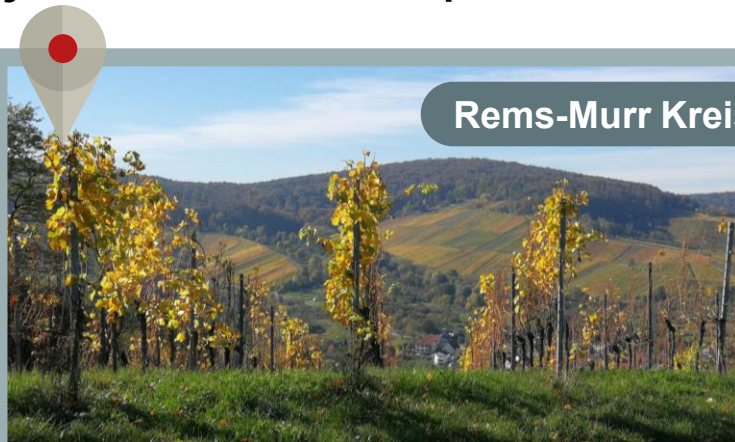
- Straßennutzungsgeb. (1)
- Einwohner:innen (2)
- Kfz-Halter:innen (3)
- Arbeitgeber:innen (4)

Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** im Rems-Murr-Kreis sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Rems-Murr-Kreis frei ausgestaltet werden.
 - Die Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sind für den gesamten Landkreis betrachtet wurden. Die Variante der Straßennutzungsgebühr wurde für das Gebiet der Stadt Schorndorf betrachtet.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Rems-Murr-Kreises.

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet der Stadt Schorndorf

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Rems-Murr-Kreis ein jährliches Erlöspotential von bis zu 120 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Rems-Murr Kreis

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 10 Mio. € (Var. 1) ca. 120 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil Rems-Murr-Kreis	ca. 40 bis 50 % (Var. 1) ca. 75 bis 80 % (Var. 2-4)
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 20 bis 25 % (Var. 1) ca. 15 bis 30 % (Var. 2-4)

Hinweis: Bezug Var. 1 nur auf: Gebiet der Stadt Schorndorf

Ergebnisse

- Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des **Rems-Murr-Kreises** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von bis zu 120 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 35 bis 120 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 70 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für den Rems-Murr-Kreis für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr im Gebiet der Stadt Schorndorf liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) **bei ca. 3 bis 3,5 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 10 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse.

Im Rems-Murr-Kreis können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



36 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Rems-Murr-Kreis bei

- › Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im Rems-Murr-Kreis eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	€ Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat 0 – 11 Mio. € p. a.	ca. 36 % ⁴⁾	→ € + → 📊 + + +
 Einwohnerinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 36 – 116 Mio. € p. a.	5 – 16 %	→ € + + + → 📊 + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 19 – 62 Mio. € p. a.	5 – 16 %	→ € + + → 📊 + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 23 – 72 Mio. € p. a.	4 – 15 %	→ € + + → 📊 + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Schorndorf.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Übersicht finanzielle Gesamtwirkung – Landkreis Rems-Murr-Kreis

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>für Stadt Schorndorf</small>	0 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	1 Mio. €	4 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	6 Mio. €	11 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innenbeitrag	36 Mio. €	53 Mio. €	84 Mio. €	116 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	19 Mio. €	28 Mio. €	45 Mio. €	62 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	23 Mio. €	33 Mio. €	52 Mio. €	72 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadt Schorndorf</small>	5 Mio. € <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	1 Mio. €	75 T Fälle ¹⁾ <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>	22 %	36 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	55 Mio. €	53 Mio. €	303 T Personen	97 %	7 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	29 Mio. €	28 Mio. €	161 T Personen	97 %	7 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	34 Mio. €	33 Mio. €	202 T Fälle ²⁾	98 %	6 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

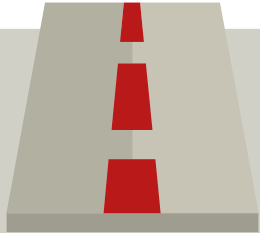
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde die Stadt Schorndorf anhand offizieller Gemeindegrenzen gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Schorndorf



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)
Für die Nutzung der Bundesfernstraßen inkl. der Bundesstraßen im Gebiet der Stadt Schorndorf wurde keine Straßennutzungsgebühr unterstellt, da die Stadt Schorndorf hierfür nicht Straßenbaulastträgerin ist.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Schorndorf

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

21 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

6 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

51 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

3 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

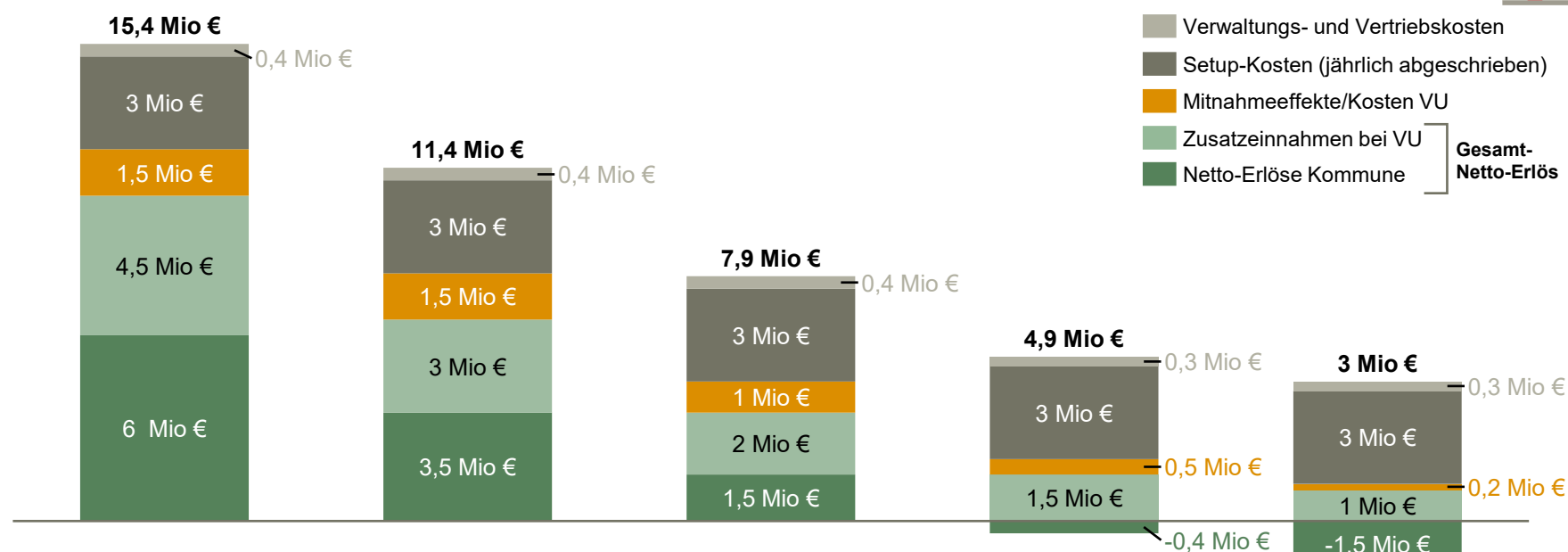
75 T

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Schorndorf bei Gebühren von 25 bis 49 Euro pro Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 3 bis 10 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Schorndorf



Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 23 %	Einlösequote: 23 %	Einlösequote: 23 %	Einlösequote: 23 %	Einlösequote: 23 %

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rems-Murr-Kreis

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	427 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	124 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	303 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	303 T

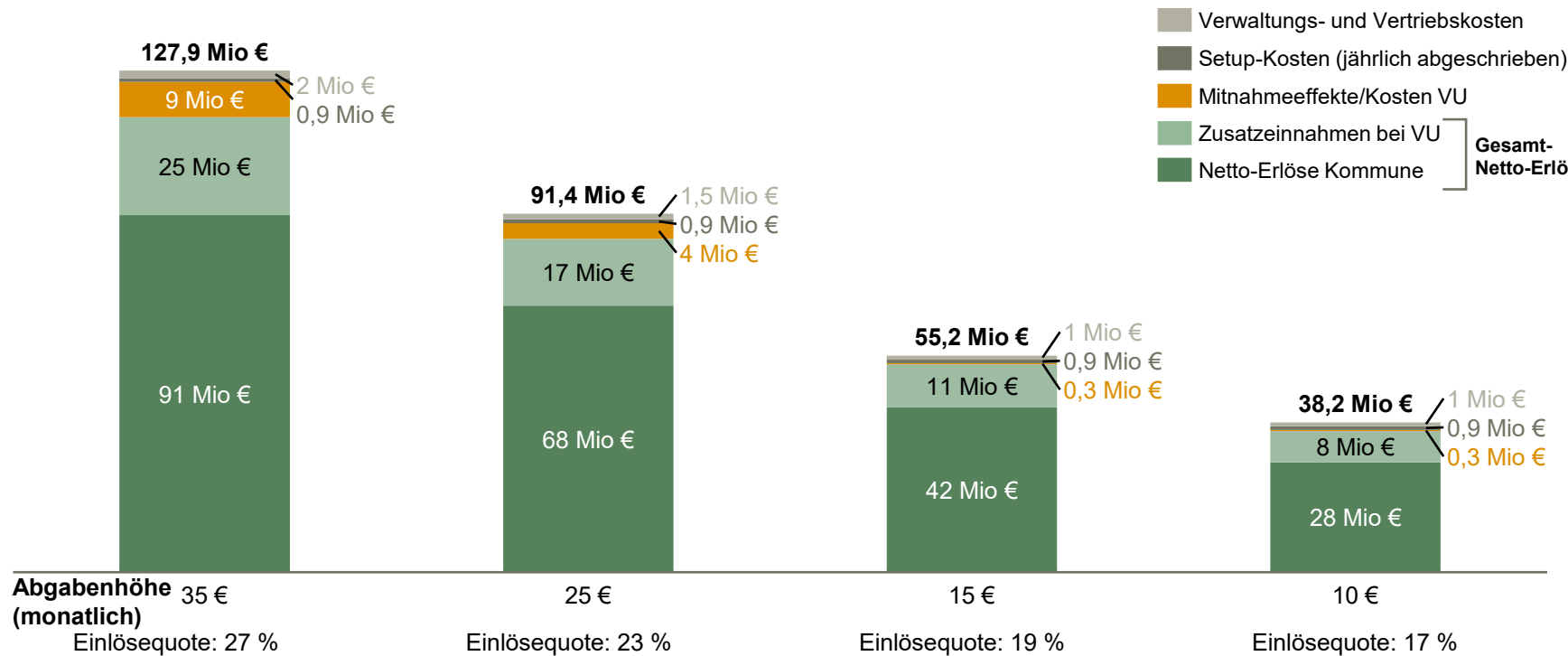
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erst- und Zweitwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Rems-Murr-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 35 bis 120 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rems-Murr-Kreis



Erläuterung

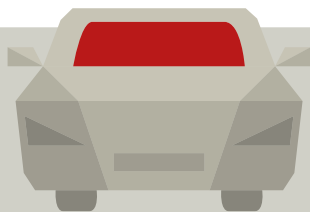


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rems-Murr-Kreis

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	173 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	13 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > Personen unter 18 Jahren > Schüler:innen und Studierende > Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher > Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.) 	24 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	12 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0 T	<ul style="list-style-type: none"> > keine 	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	148 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	13 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		161 T	

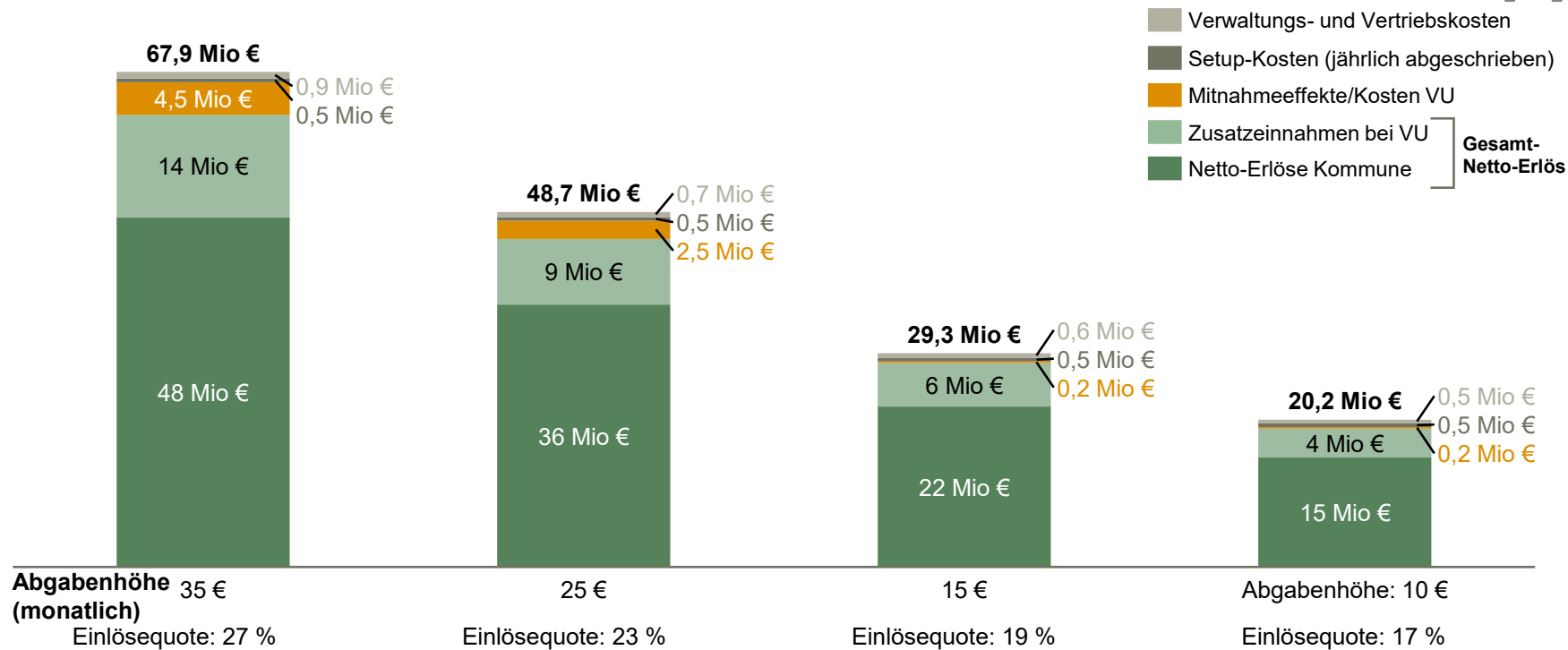
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Rems-Murr-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rems-Murr-Kreis



Erläuterung

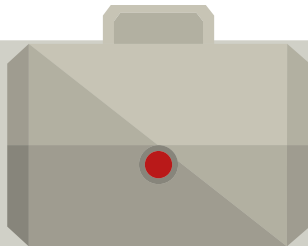


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rems-Murr-Kreis

Personen

Anzahl Arbeitnehmer:innen	211 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	9 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	24 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	178 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	202 T

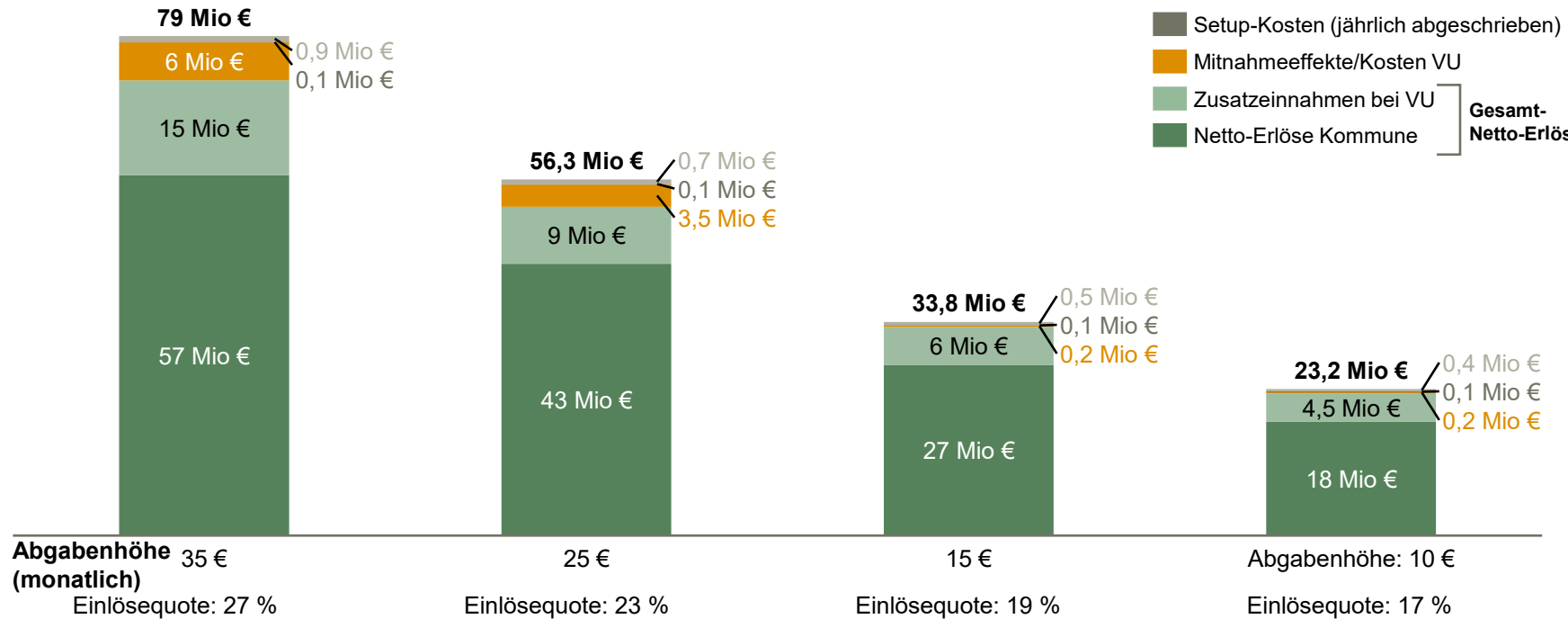
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Rems-Murr-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 70 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rems-Murr-Kreis



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen**
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für die Stadt Reutlingen wurden Erlös- und Kostenberechnungen für vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Reutlingen

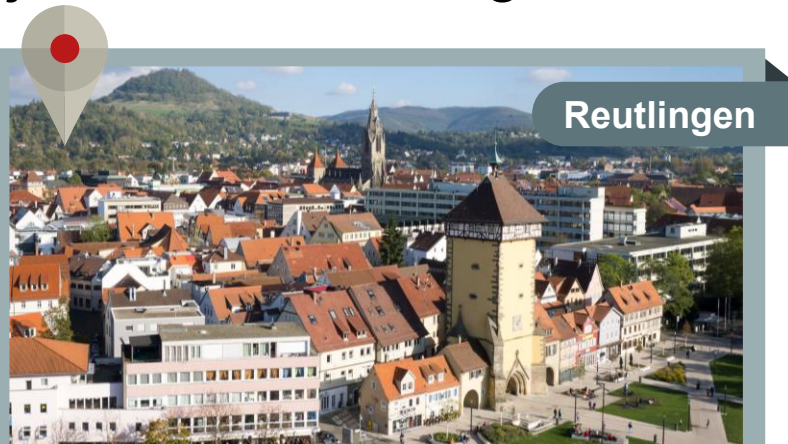
Grundprämissen

- › Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen sowie der Variante Straßennutzungsgebühr** in der Stadt Reutlingen sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch die Stadt Reutlingen frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil der Stadt Reutlingen.

➔ **Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses**

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

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses kann die Stadt Reutlingen jährlich zweistellige Millionenbeträge zur Finanzierung des ÖPNV einnehmen



Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen der Stadt Reutlingen **sowie Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential in ein- bis zweistelliger Millionenhöhe p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in), dicht gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ebenfalls ca. 10 bis 25 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für die Stadt Reutlingen für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 150 T bis 400 T €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die abbeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der **Straßennutzungsgebühr liegen** mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) **bei ca. 7 bis 7,5 Mio. € p. a.** Bei den mittleren und höheren betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (**Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 30 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 25 bis 49 € pro Abgabenzahler:in). Bei niedrigen Abgabenhöhen (beispielhaft 10 € monatliche Abgabenhöhe pro Abgabenzahler:in) entstehen negative Netto-Erlöse für die Stadt Reutlingen.

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Straßennutzungsgeb. (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 Euro (Var. 1) 10 bis 35 Euro (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 30 Mio. € (Var. 1) ca. 25 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil der Stadt Reutlingen	ca. 50 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 20 bis 25 % (Var. 1) ca. 30 bis 45 % (Var. 2-4)

In der Stadt Reutlingen können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



8 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse in der Stadt Reutlingen bei

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

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Reutlingen eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾		2 – 30 Mio. € p. a.	ca. 41% ⁴⁾	→	 + + +  + + +
 Einwohnerinnenbeitrag		8 – 25 Mio. € p. a.	7 – 23 %	→	 + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag		4 – 13 Mio. € p. a.	7 – 23 %	→	 +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag		8 – 23 Mio. € p. a.	6 – 22 %	→	 + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für die Stadt Reutlingen.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadt Reutlingen	2 Mio. €	5 Mio. €	11 Mio. €	19 Mio. €	30 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	8 Mio. €	12 Mio. €	18 Mio. €	25 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	4 Mio. €	6 Mio. €	10 Mio. €	13 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	8 Mio. €	11 Mio. €	17 Mio. €	23 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadt Reutlingen</small>	14 Mio. €	5 Mio. €	301 T Fälle ¹⁾	35 %	41 % <small>Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis</small>
 Einwohner:innen- beitrag	13 Mio. €	12 Mio. €	75 T Personen	87 %	10 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	7 Mio. €	6 Mio. €	40 T Personen	87 %	10 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	13 Mio. €	11 Mio. €	75 T Fälle ²⁾	88 %	9 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

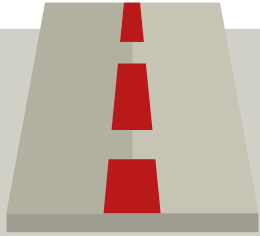
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadt Reutlingen



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung).

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Reutlingen

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

55 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

22 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

239 T

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

14 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

301 T

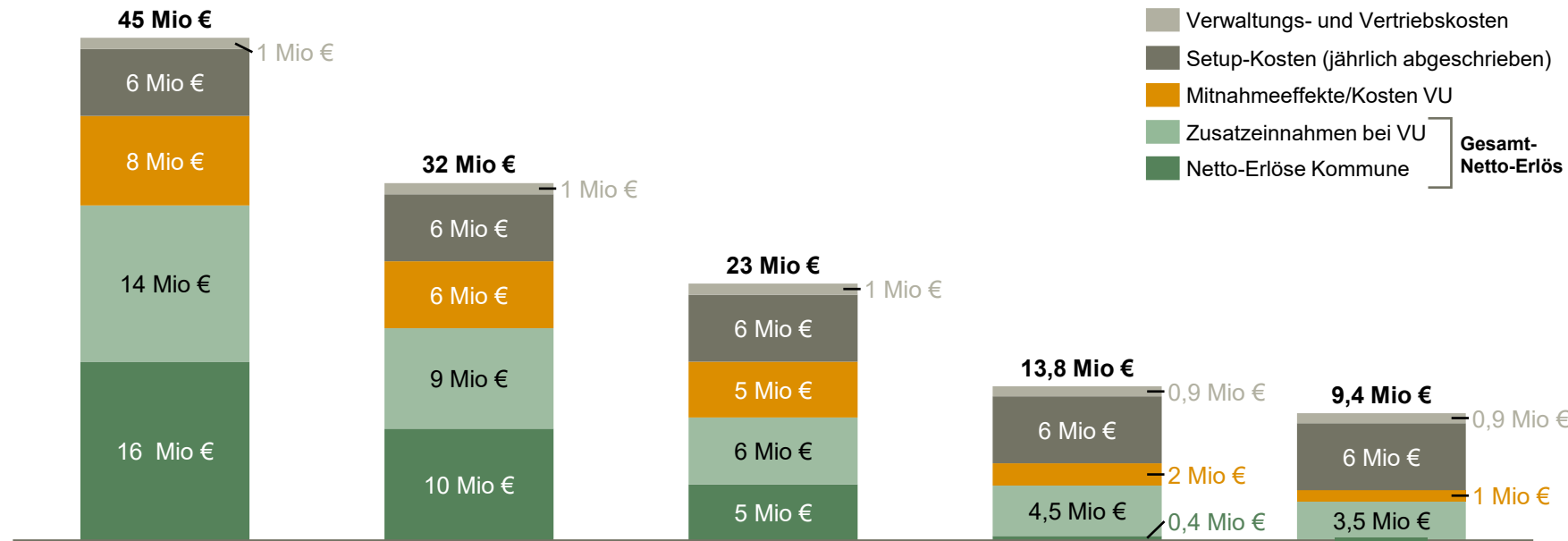
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11 Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot.

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen.

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Reutlingen bei Gebühren zwischen 25 und 49 Euro je Monat ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 30 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Reutlingen



Monatspass: 49,00 €	Monatspass: 35,00 €	Monatspass: 25,00 €	Monatspass: 15,00 €	Monatspass: 10,00 €
Wochenpass: 24,50 €	Wochenpass: 17,50 €	Wochenpass: 12,50 €	Wochenpass: 7,50 €	Wochenpass: 5,00 €
Tagespass: 9,80 €	Tagespass: 7,00 €	Tagespass: 5,00 €	Tagespass: 3,00 €	Tagespass: 2,00 €
Einlösequote: 21 %	Einlösequote: 21 %	Einlösequote: 21 %	Einlösequote: 21 %	Einlösequote: 21 %

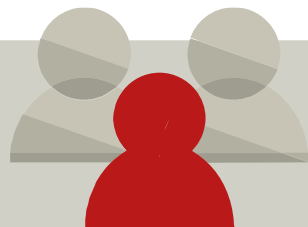
Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Erläuterung

- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- > Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- > Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- > **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- > Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- > Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Reutlingen

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	115 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
> Personen unter 18 Jahren	
> Schüler:innen und Studierende	40 T
> Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
> Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
> keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	75 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	75 T

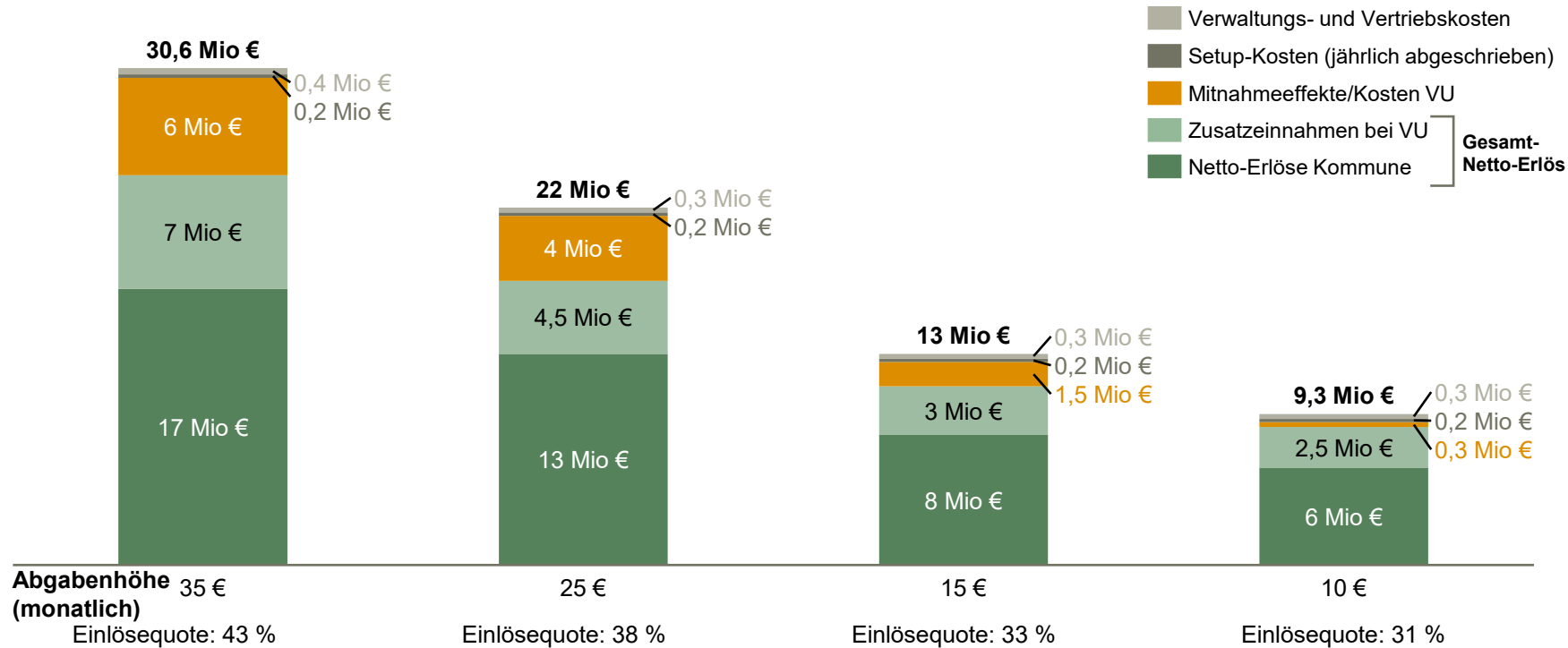
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Reutlingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Reutlingen



Erläuterung

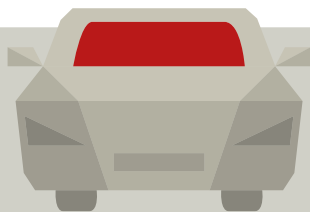


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Reutlingen

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	47 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	3 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	3 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	10 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	37 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	3 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		40 T	

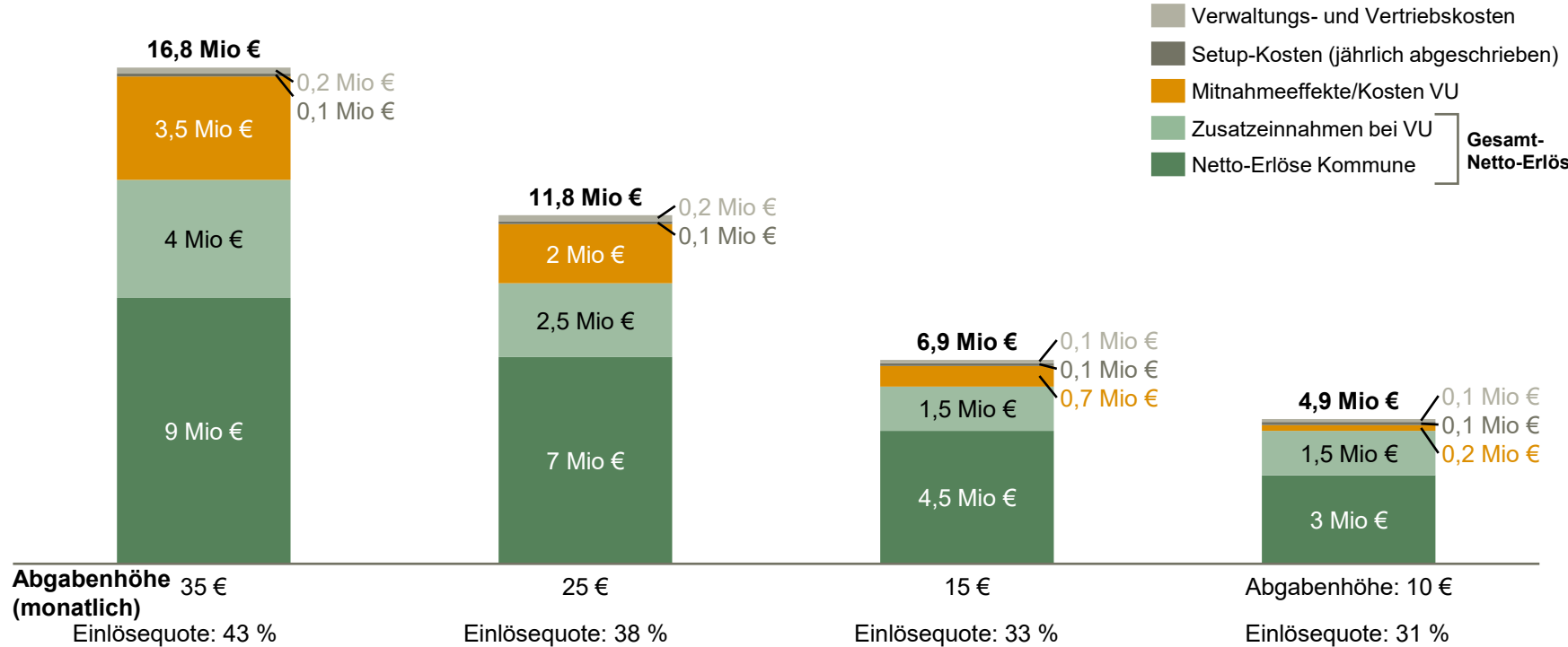
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Reutlingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 5 bis 15 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Reutlingen



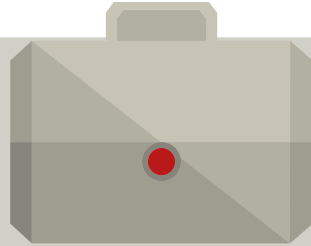
Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:
 › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
 › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
 › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
 › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
 › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für die Stadt Reutlingen

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	79 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	3 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	8 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	67 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	75 T

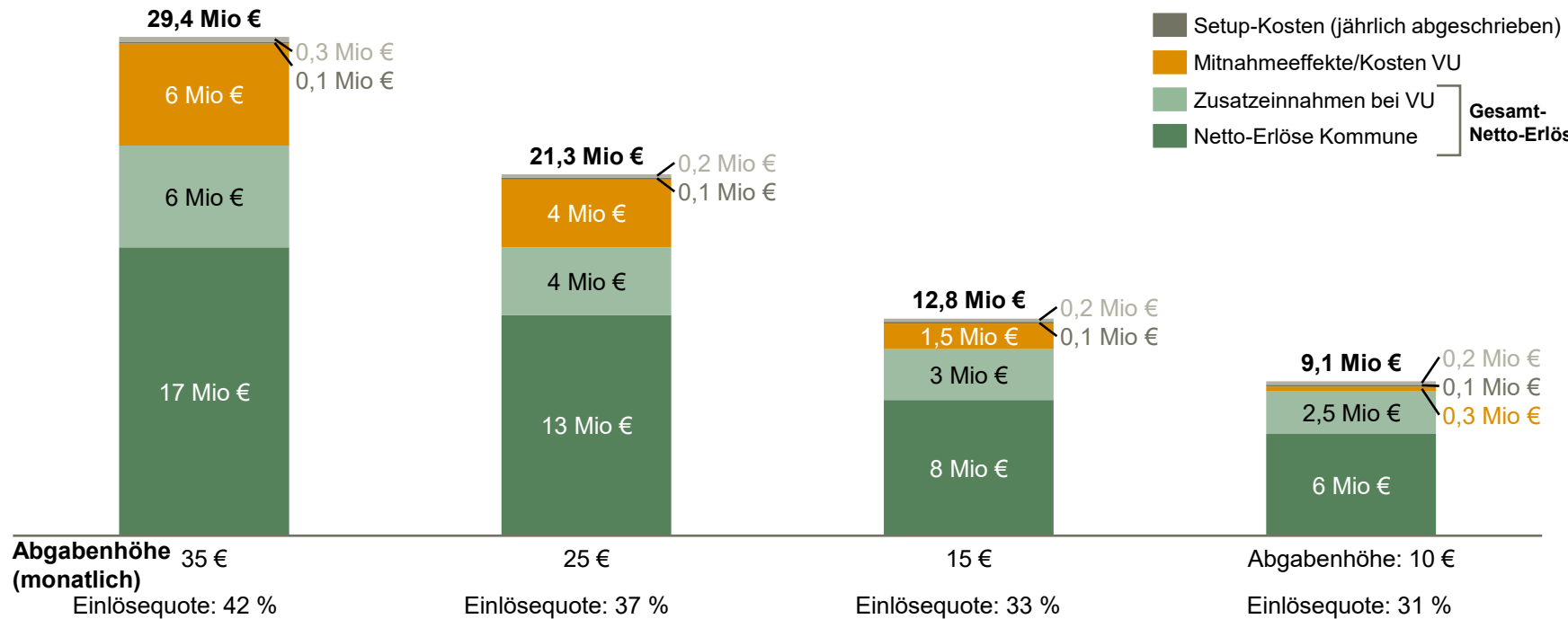
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Reutlingen für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 10 bis 25 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für die Stadt Reutlingen



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar**
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart

Für den Rhein Neckar-Kreis wurden Erlös- und Kostenberechnungen für drei Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Rhein Neckar-Kreis

➔ **Betrachtete
Varianten des
Mobilitätspasses**

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






Grundprämissen

- Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen und Arbeitgeber:innen** im Rhein Neckar-Kreis sind **Erlös- und Kostenberechnungen** erfolgt.
 - Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 35 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Rhein-Neckar-Kreis frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Rhein-Neckar-Kreises.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat der Rhein-Neckar-Kreis ein jährliches Erlöspotential von bis zu 140 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Rhein Neckar-Kreis

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Einwohner:innen (1) Kfz-Halter:innen (2) Arbeitgeber:innen (3)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 35 Euro
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 140 Mio. €
 Erlös-Anteil Rhein Neckar-Kreis	ca. 75 bis 80 Prozent
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 30 %

Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen des **Rhein Neckar-Kreises** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von ca. 25 bis 140 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Einwohner:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potenzial von ca. 45 bis 140 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) gefolgt vom Arbeitgeber:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen),
 - Insgesamt fallen für den Rhein Neckar-Kreis für die Varianten **jährliche Verwaltungskosten von ca. 500 T bis 2 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.

Im Rhein-Neckar-Kreis können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



44 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Rhein-Neckar-Kreis bei

- > Abgabenhöhe von **10 € pro Monat** bei Einführung der Variante mit dem höchsten Gesamt-Netto-Erlös-Potential, hier: **Einwohner: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 (Anschlusssicherheit, 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.

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass im LK Rhein-Neckar eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

	Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾	Bewertung
 Straßennutzungsgebühr ¹⁾	10 - 49 € pro Monat - <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	-	
 Einwohnerinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 44 – 140 Mio. € p. a.	6 – 20 %	  + + +  + +
 Kfz-Halterinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 24 – 76 Mio. € p. a.	6 – 20 %	  +  + +
 Arbeitgeberinnenbeitrag	10 - 35 € pro Monat 26 – 83 Mio. € p. a.	5 – 19 %	  + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr wurden für den Rhein-Neckar-Kreis nicht durchgeführt.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

Die Variante des Einwohner:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr <small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €	- Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	44 Mio. €	64 Mio. €	102 Mio. €	140 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	24 Mio. €	35 Mio. €	55 Mio. €	76 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	26 Mio. €	38 Mio. €	60 Mio. €	83 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

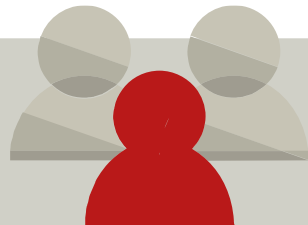
Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr	- Mio. €	- Mio. €	- Fälle ¹⁾	- %	- %
<small>Diese Variante wurde für die Gebietskörperschaft nicht berechnet.</small>					
 Einwohner:innen- beitrag	67 Mio. €	64 Mio. €	371 T Personen	96 %	8 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	36 Mio. €	35 Mio. €	202 T Personen	96 %	8 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	40 Mio. €	38 Mio. €	239 T Fälle ²⁾	97 %	8 %

- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	540 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
	169 T
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
	0 T
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	371 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	371 T

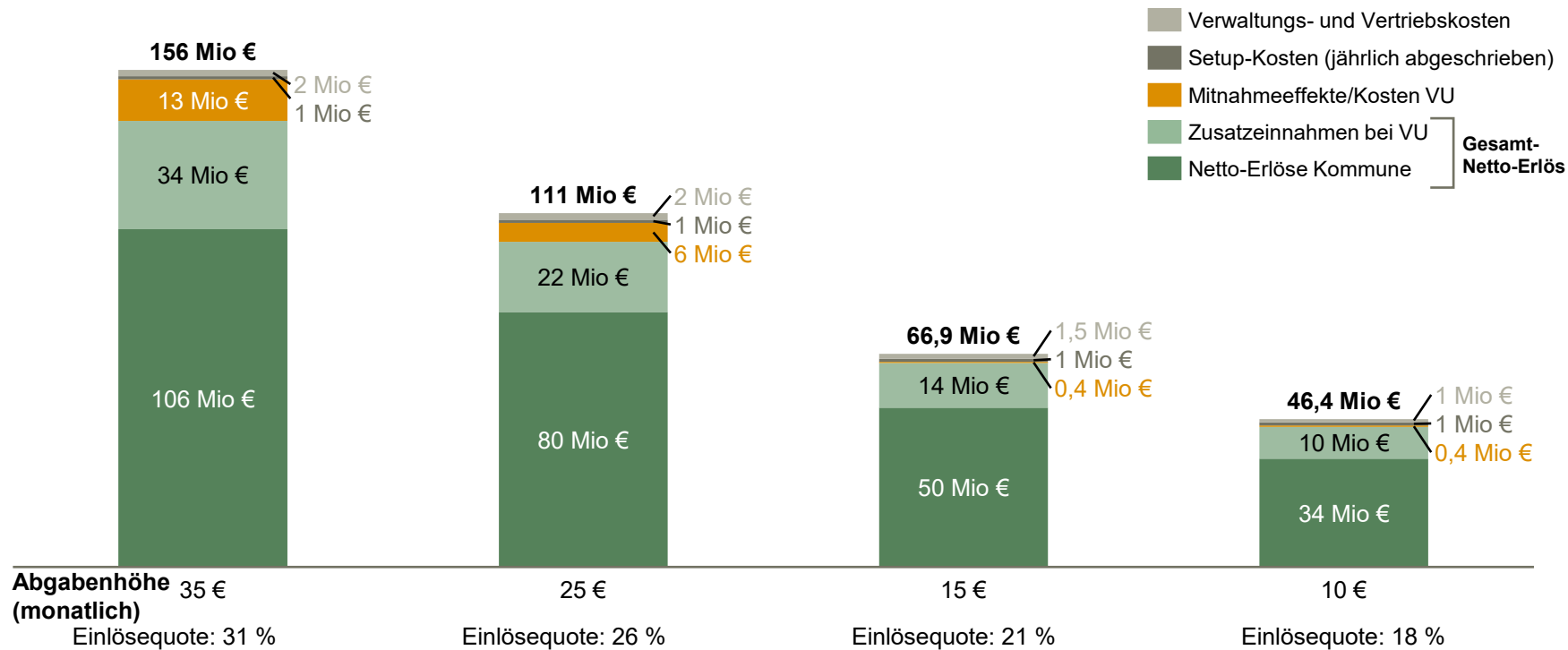
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat im Rhein-Neckar-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 45 bis 140 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis



Erläuterung



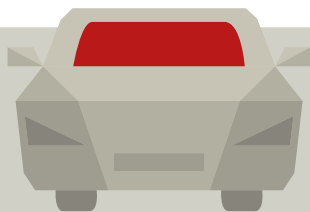
- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	222 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	17 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	16 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	37 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	185 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	17 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		202 T	

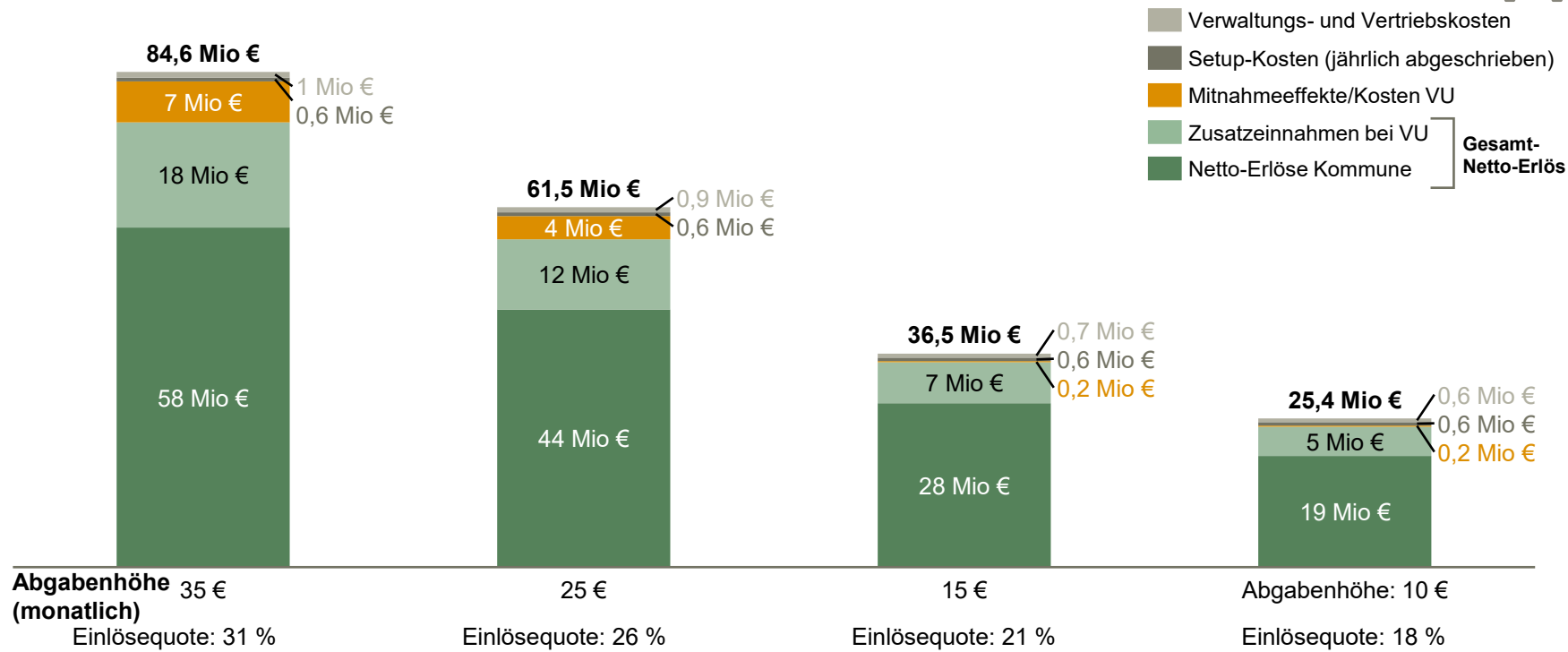
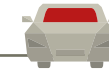
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat im Rhein-Neckar-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 75 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis



Erläuterung

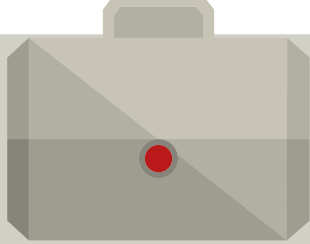


- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis

Personen

Anzahl Arbeitnehmer:innen	247 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	9 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	31 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	208 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	239 T



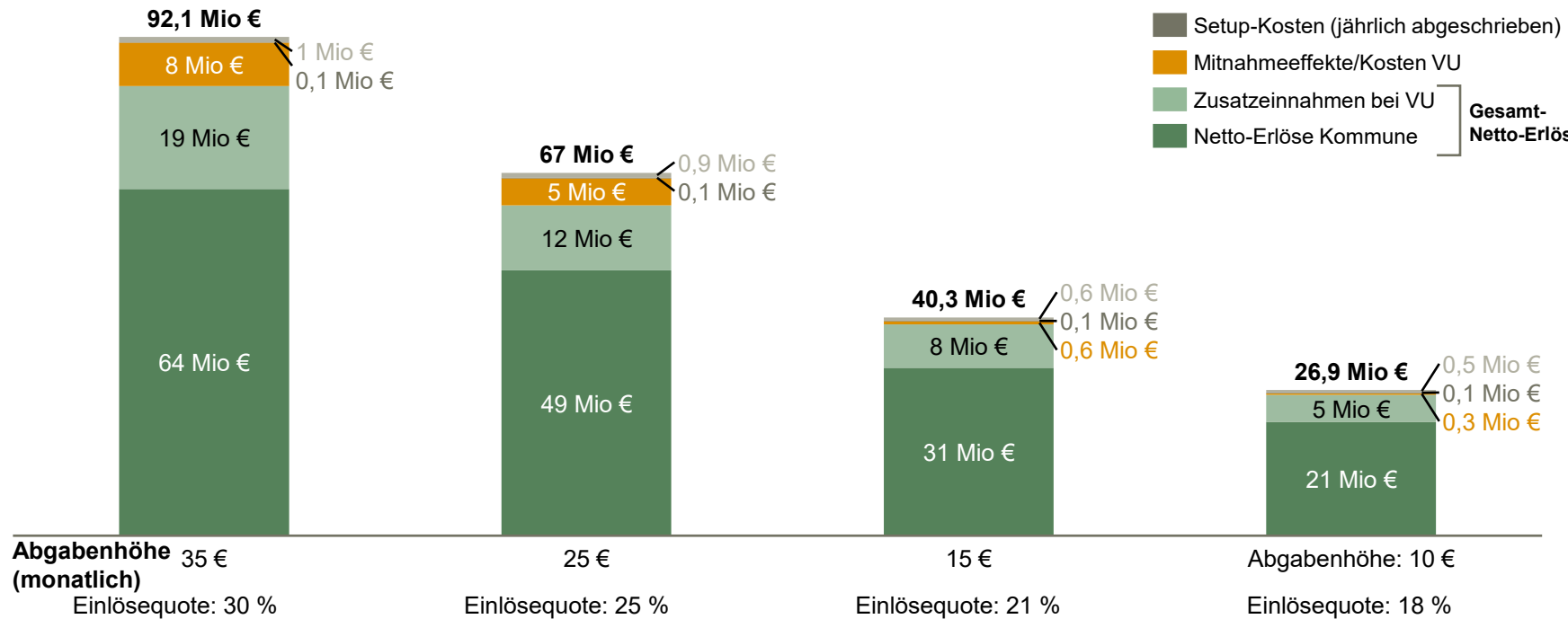
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat im Rhein-Neckar-Kreis für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 80 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Landkreis Rhein-Neckar-Kreis



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Agenda

- 1 Grundprinzipien und Methodik des Mobilitätspasses
- 2 Ergebnisse Landkreis Biberach
- 3 Ergebnisse Landkreis Böblingen
- 4 Ergebnisse Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
- 5 Ergebnisse Landkreis Calw
- 6 Ergebnisse Landkreis Emmendingen
- 7 Ergebnisse Landkreis Esslingen
- 8 Ergebnisse Stadtkreis Freiburg im Breisgau
- 9 Ergebnisse Landkreis Freudenstadt
- 10 Ergebnisse Landkreis Göppingen
- 11 Ergebnisse Stadtkreis Heidelberg
- 12 Ergebnisse Landkreis Karlsruhe
- 13 Ergebnisse Stadtkreis Karlsruhe
- 14 Ergebnisse Landkreis Ludwigsburg
- 15 Ergebnisse Stadtkreis Mannheim
- 16 Ergebnisse Stadt Offenburg
- 17 Ergebnisse Landkreis Ortenaukreis
- 18 Ergebnisse Landkreis Ostalbkreis
- 19 Ergebnisse Landkreis Rems-Murr
- 20 Ergebnisse Stadt Reutlingen
- 21 Ergebnisse Landkreis Rhein-Neckar
- 22 Ergebnisse Stadtkreis Stuttgart**

Für den Stadtkreis Stuttgart wurden Erlös- und Kostenberechnungen für alle vier Varianten des Mobilitätspasses berechnet



Stuttgart

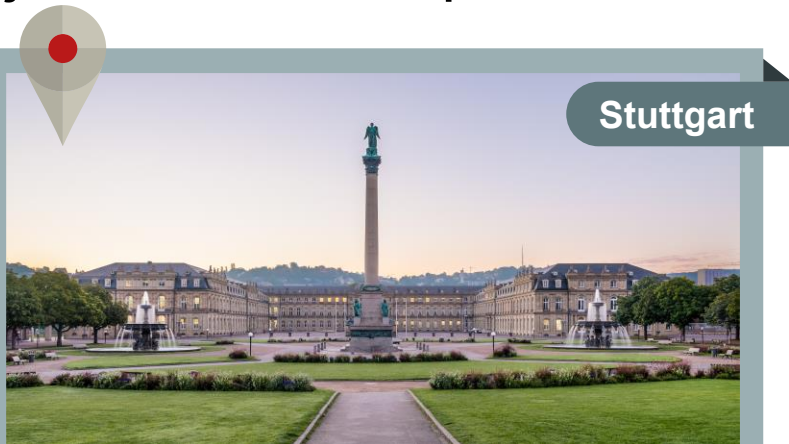
Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses

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

Grundprämissen






- > Für die **Varianten des Mobilitätspasses für Einwohner:innen, Kfz-Halter:innen, Arbeitgeber:innen** sowie der Variante **Straßennutzungsgebühr** in der Stadt Stuttgart sind **Erlös- und Kostenberechnungen erfolgt**.
- > Diese wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen sowie auf Basis bisheriger Vertriebsdaten umgesetzt.
 - **Beispielhaft betrachtet** wurden **monatliche Abgabenhöhen** zwischen 10 und 49 Euro je Abgabenzahler:in. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann durch den Stadtkreis Stuttgart frei ausgestaltet werden.
 - Die Einführung des **Deutschlandtickets** ist **rechnerisch nicht berücksichtigt**. Unseren **ersten Abschätzungen zufolge** wird das Deutschlandticket zu **keinen signifikanten Änderungen der Gesamterlöse** führen, eine erhöhte Einlösequote bedeutet jedoch einen geringeren Erlösanteil des Stadtkreises Stuttgart.

Mit den berechneten Varianten des Mobilitätspasses hat die Stadt Stuttgart ein jährliches Erlöspotential von bis zu ca. 185 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV



Ergebnisse

- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** jeder Variante setzt sich aus den Netto-Erlösen **des Stadtkreises Stuttgart** sowie **Zusatzeinnahmen der Verkehrsunternehmen** (jeweils abzgl. Kosten/Mitnahmeeffekt) zusammen.
 - Insgesamt besteht bei den berechneten Varianten ein **Gesamt-Netto-Erlös-Potential von bis zu ca. 185 Mio. € p. a.** (mit Schwankungen je nach Abgabenhöhe und Variante).
 - Die Variante des **Arbeitgeber:innenbeitrags** hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential (**Potential von ca. 50 bis 140 Mio. € p. a.** bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Arbeitnehmer:in der Arbeitgeber:innen), gefolgt vom Einwohner:innenbeitrag (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 40 bis 100 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 35 € pro Einwohner:in) und der Straßennutzungsgebühr (Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 185 Mio. € p. a. bei beispielhaften Abgabenhöhen von 10 bis 49 € pro Kfz-Nutzer:in).
 - Insgesamt fallen für den Stadtkreis Stuttgart für die Varianten mit Ausnahme der Straßennutzungsgebühr **jährliche Verwaltungskosten von ca. 750 T bis 2 Mio. €** an. Diese sind bei allen betrachteten Abgabenhöhen durch die Einnahmen gedeckt.
 - Die **abgeschriebenen jährlichen Kosten zur Einführung und Betrieb der Straßennutzungsgebühr** liegen mit den verwendeten Annahmen (insb. digitale Vignette, Kameratechnik) in der Stadt Stuttgart bei **ca. 20 Mio. € p. a.** Auch bei den niedrigen betrachteten Abgabenhöhen sind die jährlichen Kosten durch die Einnahmen gedeckt (Netto-Erlöspotential für Stuttgart von ca. 10 bis 110 Mio. € p. a. bei beispielhaften monatlichen Abgabenhöhen von 10 bis 49 € pro Abgabenzahler:in).

 Betrachtete Varianten des Mobilitätspasses	Kfz-Nutzer:innen (1) Einwohner:innen (2) Kfz-Halter:innen (3) Arbeitgeber:innen (4)
 Betrachtete Abgabenhöhen	10 bis 49 € (Var. 1) 10 bis 35 € (Var. 2-4)
 Max. Gesamt-Netto-Erlös-Potential p. a.	ca. 185 Mio. € (Var. 1) ca. 140 Mio. € (Var. 2-4)
 Erlös-Anteil der Stadt Stuttgart	ca. 50 bis 70 %
 Einlösequote Mobilitätsguthaben	ca. 15 bis 20 % (Var. 1) ca. 45 bis 55 % (Var. 2-4)

Im Stadtkreis Stuttgart können bereits bei einer Abgabenhöhe von 10 € pro Monat multiple Verkehrsmaßnahmen z. B. aus der ÖPNV-Strategie 2030 finanziert werden



52 Mio. €
p. a.

Gesamt-Netto-Erlöse im
Stadtkreis Stuttgart 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 (Anschlusssicherheit, 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.**

Schon bei relativ geringen monatlichen Abgabenhöhen resultiert durch den Mobilitätspass in Stuttgart eine hohe Finanzierungs- und Lenkungswirkung

		 Finanzierungswirkung Gesamt-Netto-Erlöspotential ²⁾	 Lenkungswirkung Aktivierungsquote ³⁾		Bewertung
 Straßen- nutzungs- gebühr ¹⁾	 10 - 49 € pro Monat	30 – 183 Mio. € p. a.	ca. 44 % ⁴⁾	→	 + + +  + + +
 Einwohner- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	38 – 104 Mio. € p. a.	7 – 25 %	→	 + +  + +
 Kfz-Halter- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	22 – 60 Mio. € p. a.	7 – 25 %	→	 +  + +
 Arbeitgeber- innenbeitrag	 10 - 35 € pro Monat	52 – 137 Mio. € p. a.	7 – 24 %	→	 + + +  + +

© civity 2023

- 1) Die Berechnungen wurden durchgeführt für den Stadtkreis Stuttgart.
- 2) Das Gesamt-Netto-Erlöspotential wird abgebildet in Spannen bei Einführung von niedrigen bis hohen Abgabenhöhen (10 bis 35 €, bei der Straßennutzungsgebühr 10 bis 49 € pro Monat). Bei der Straßennutzungsgebühr können Abgaben auch pro Tag oder pro Woche erhoben werden.
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.
- 4) Die Aktivierungsquote ist bei der Straßennutzungsgebühr nur schwach abhängig von der monatlichen Abgabenhöhe, da die mit Abstand größte Nutzergruppe der einmaligen Einpendler das Guthaben (in der Regel Tagespass) relativ unabhängig von der Höhe einlöst.

Die Variante des Arbeitgeber:innenbeitrags hat im Quervergleich der Varianten bei gleicher Abgabenhöhe das höchste Gesamt-Netto-Erlöspotential

Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlös Kommune + VU] p. a.





Berechnete Abgabenhöhen	10 €	15 €	25 €	35 €	49 €
 Straßennutzungsgebühr für Stadtkreis Stuttgart	30 Mio. €	51 Mio. €	88 Mio. €	127 Mio. €	183 Mio. €
 Einwohner:innenbeitrag	38 Mio. €	53 Mio. €	76 Mio. €	104 Mio. €	- Mio. €
 Kfz-Halter:innenbeitrag	22 Mio. €	30 Mio. €	43 Mio. €	60 Mio. €	- Mio. €
 Arbeitgeber:innenbeitrag	52 Mio. €	70 Mio. €	100 Mio. €	137 Mio. €	- Mio. €

Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich zusammen aus den im Tarif verbleibenden tatsächlichen Mehreinnahmen der VUs (eingelöstes Mobilitätsguthaben abzüglich der Mitnahmeeffekte) und den Netto-Erlösen der Kommune.

Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

Alle Angaben pro Jahr

	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabepflichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
 Straßennutzungs- gebühr <small>für Stadtkreis Stuttgart</small>	85 Mio. €	51 Mio. €	4,5 Mio. Fälle ¹⁾	60 %	44 %
 Einwohner:innen- beitrag	68 Mio. €	53 Mio. €	380 T Personen	77 %	11 %
 Kfz-Halter:innen- beitrag	39 Mio. €	30 Mio. €	218 T Personen	77 %	11 %
 Arbeitgeber:innen- beitrag	89 Mio. €	70 Mio. €	522 T Fälle ²⁾	79 %	10 %

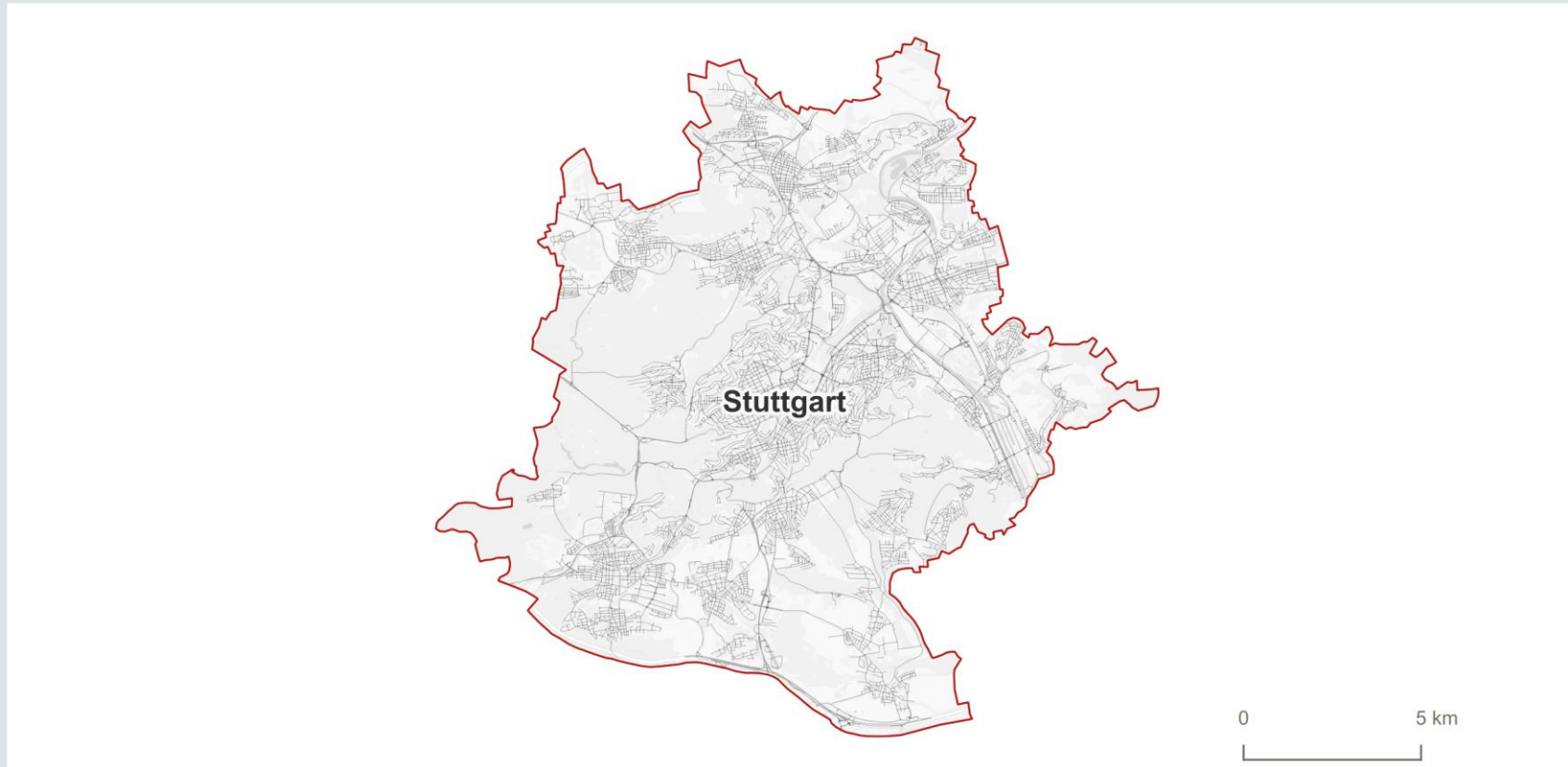
- 1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
- 2) Bei abgabepflichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
- 3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung:
Abgaben-
höhe 15 €**

Zuschnitt des Erhebungsgebietes für die Berechnungen der Straßennutzungsgebühr

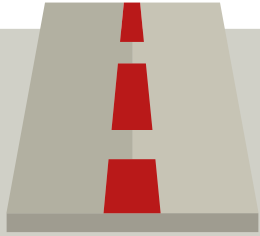
Für die Berechnung der Straßennutzungsgebühr wurde anhand offizieller Gemeindegrenzen der Zuschnitt des Erhebungsgebietes gewählt

Erhebungsgebiet zur Berechnung der Straßennutzungsgebühr: Stadtkreis Stuttgart



Als Zuschnitt des Erhebungsgebietes wurden die Gemeindegrenzen als kalkulatorische Grundannahme herangezogen (Ansatz zur Modellierung der Kosten, keine Vorfestlegung)

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für die Straßennutzungsgebühr zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte der Straßennutzungsgebühr

- › Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit Kfz in einem Erhebungsgebiet
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Nutzer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Stuttgart

Personen

Gruppe 1: Kfz-Dauernutzer:innen im Erhebungsgebiet

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand gemeldeter Pkw und Krafträder, abzüglich steuerbefreiter Fahrzeuge nach §3 KraftStG und dem Anteil reduzierter Pkw-Nutzung¹

247 T

Gruppe 2: Regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand der regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrenden Pkw und Krafträder (Wegezzweck Arbeit und weitere regelmäßige Einfahrende) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

161 T

Gruppe 3: Gelegentlich/Einmalig einfahrende Kfz-Nutzer:innen

- › Anzahl Abgabepflichtiger anhand einfahrender Pkw und Krafträder mit dem Wegezzweck Tourismus (inkl. Tagestouristen und sonstige Freizeitverkehre) abzüglich des Anteils reduzierter Pkw-Nutzung¹

4,3 Mio

Von der Abgabepflicht befreite Personen

- › Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher

157 T

→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)

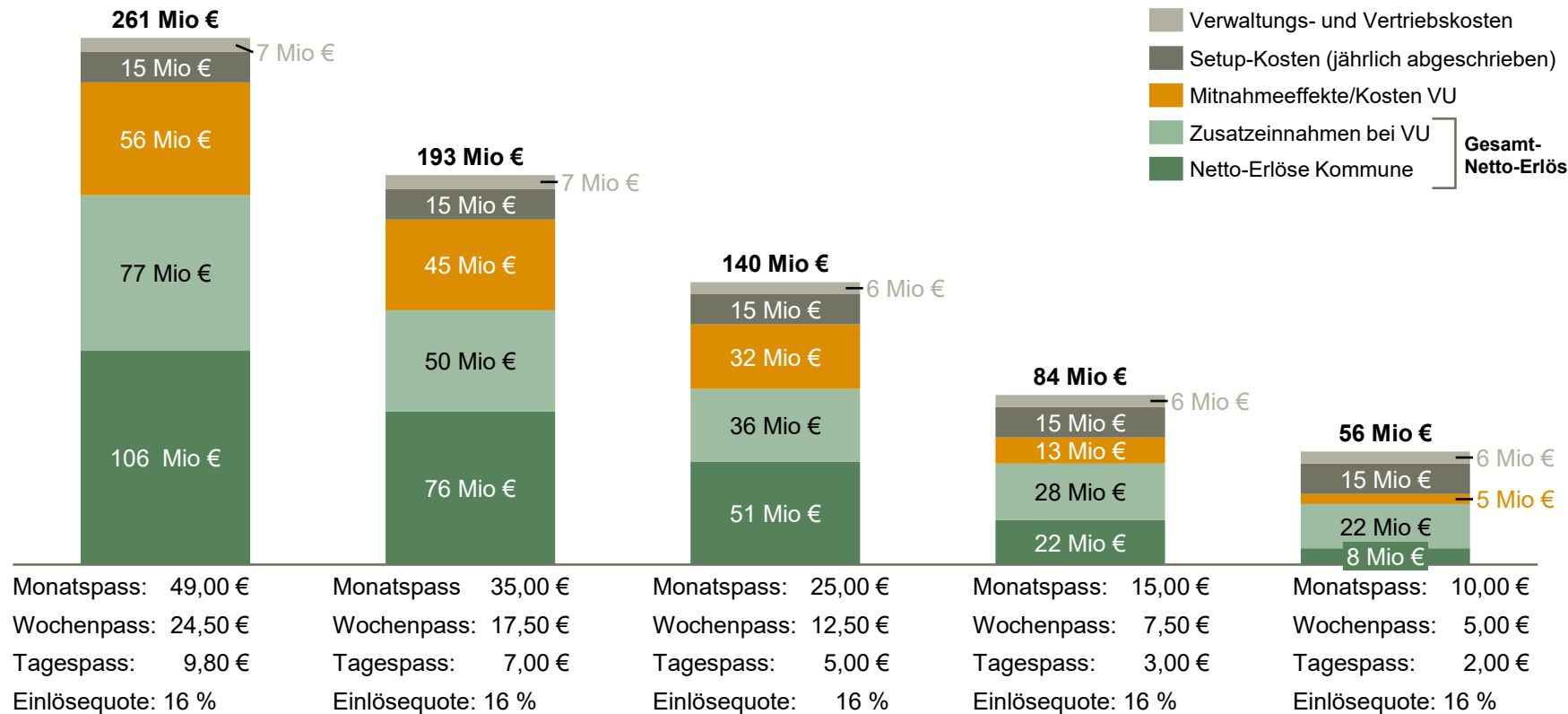
4,5 Mio

Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

1) Anteil reduzierter Pkw-Nutzung aufgrund von Abgabepflicht im Erhebungsgebiet von 22 %, Quelle: Croci et al. (2016), S.11
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Die Straßennutzungsgebühr hat in der Stadt Stuttgart für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 30 bis 185 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Stuttgart



Erläuterung



- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe, Einmalkosten sind AfA-abgeschrieben)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen bei VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Prozess mit digitaler Mobilitätsguthaben-Plattform und digitaler Vignette
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Tageskarte
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen.
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Einwohner:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Einwohner:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Einwohner:innen eines Erhebungsgebietes ab 18 Jahren
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden
- › **Rechts dargestellte Zusammensetzung der Ausnahmegruppen beispielhaft, keine Vorfestlegung**
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Stuttgart

Personen

Anzahl Einwohner:innen¹⁾	620 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	240 T
› Personen unter 18 Jahren	
› Schüler:innen und Studierende	
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	
› Empfänger:innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	0 T
› keine (beispielhaft, keine Vorfestlegung)	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	380 T
➔ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	380 T

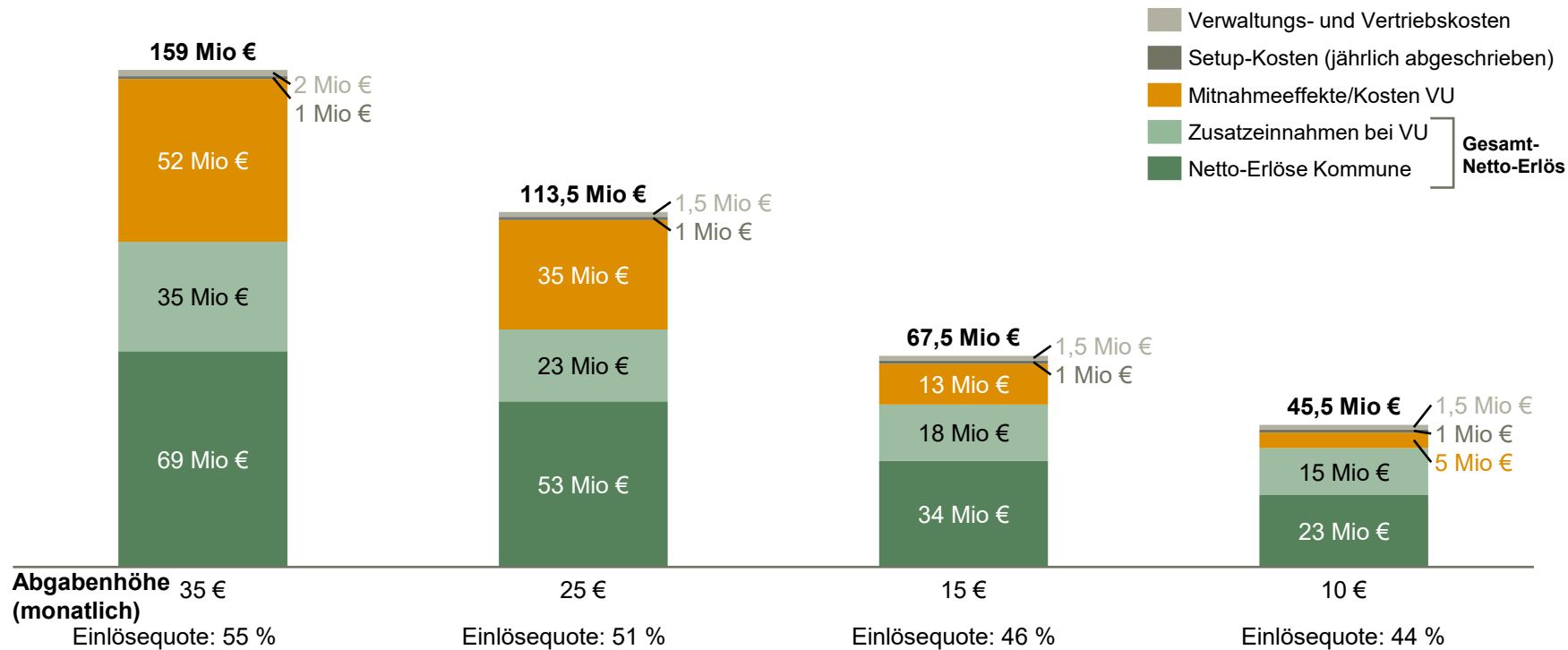
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

¹⁾Die Anzahl berücksichtigt Einwohner:innen mit Erstwohnsitz in der Gebietskörperschaft
Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Einwohner:innenbeitrag hat in der Stadt Stuttgart für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 40 bis 100 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Stuttgart



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Kfz-Halter:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Kfz-Halter:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Kfz-Halter:innen (natürliche und juristische Personen) eines Erhebungsgebietes
- › Ausnahmegruppen werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. mobilitätseingeschränkte Personen)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Stuttgart

Personen		Kfz	
Anzahl der natürlichen Personen mit mind. einem, nicht-steuerbefreiten Kfz	279 T	Anzahl der von juristischen Personen gehaltenen, nicht-steuerbefreiten Kfz	14 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen		Von der Abgabepflicht befreite Kfz	
› Personen unter 18 Jahren		› keine	13 T
› Schüler:innen und Studierende			
› Menschen mit Schwerbehinderung GdB 80 und höher	75 T		
› Empfänger*innen von Mindestsicherung (ALG II, Pflegegeld, etc.)			
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige		Zu ermäßigtem Satz abgabepflichtige Kfz	
› keine	0 T	› keine	0
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	204 T	Zu vollem Satz Abgabepflichtige	14 T
Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter. Satz)		218 T	

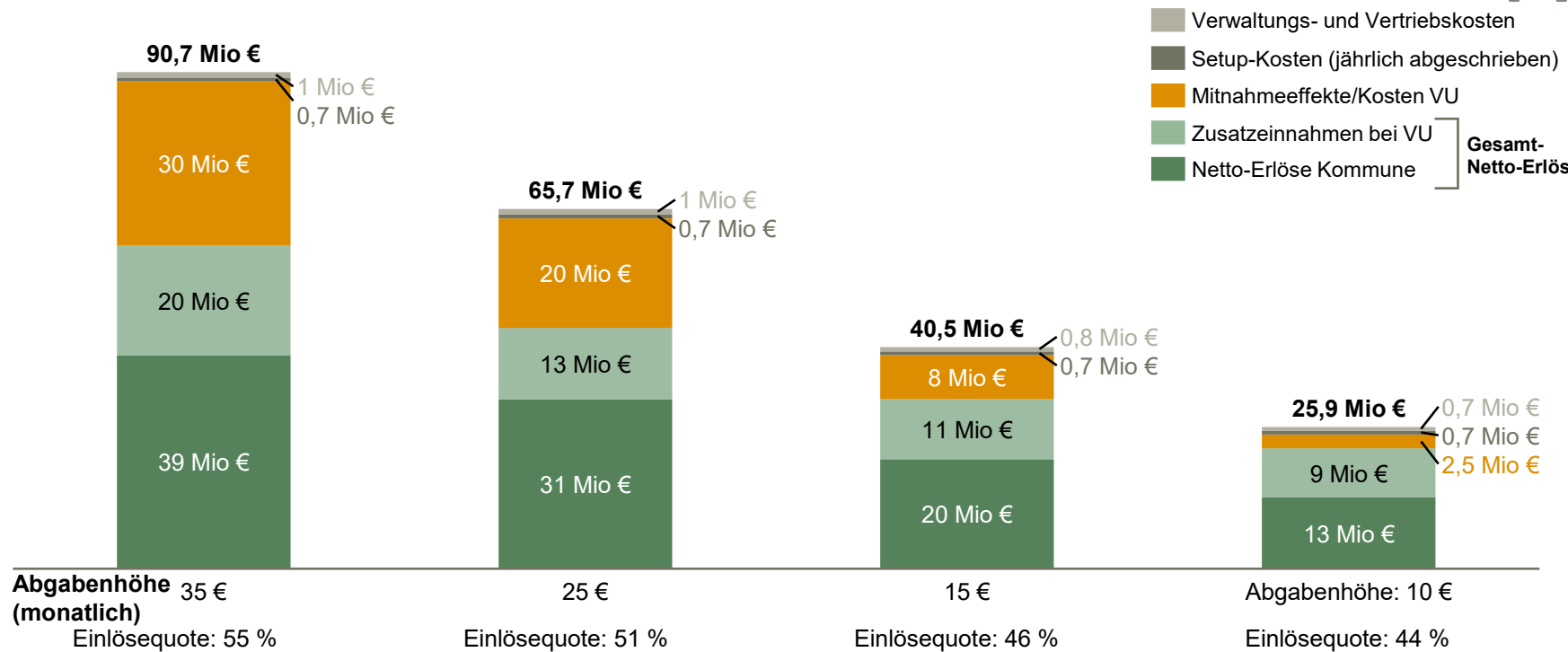
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Kfz-Halter:innenbeitrag hat in der Stadt Stuttgart für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 20 bis 60 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Stuttgart



Erläuterung

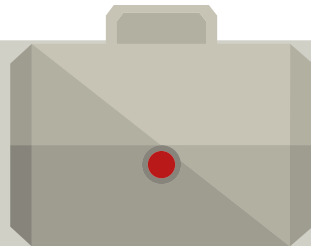


- > **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- > **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- > **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- > **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- > **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- > Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- > Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- > Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- > Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- > Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- > Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Die Ausgangsbasis der Berechnungen für den Arbeitgeber:innenbeitrag zeigt, wie sich die Anzahl der Abgabepflichtigen zusammensetzt



Kernaspekte des Arbeitgeber:innenbeitrags

- › Abgabepflicht für Arbeitgeber:innen mit Sitz im Erhebungsgebiet
- › Arbeitgeber:innen sind alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden
- › Ausnahmegruppen (Arbeitnehmer:innen oder Arbeitgeber:innen) werden bei Ausgestaltung der Abgabe definiert und können (punktuell: müssen) von der Abgabe grundsätzlich befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden (rechts dargestellter Rechenansatz nur beispielhaft, keine Vorfestlegung)
- › Befreiung von der Abgabepflicht aufgrund konkreter Umstände im Einzelfall möglich (z. B. Standort der Arbeitgeber:in)
- › Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ zur verpflichtenden Weitergabe an Arbeitnehmer:innen als Gegenwert

Ausgangsbasis der Berechnungen für den Stadtkreis Stuttgart

	Personen
Anzahl Arbeitnehmer:innen	541 T
Von der Abgabepflicht befreite Personen	
› Personen unter 18 Jahren	19 T
› Personen mit Tätigkeit im Bereich der „sozialen Dienste“ (z. B. Tafel)	
Zu ermäßigtem Satz Abgabepflichtige	
Ermäßigter Satz entspricht 40 % des vollen Satzes	43 T
› Marginal Beschäftigte	
Zu vollem Satz Abgabepflichtige	479 T
→ Abgabepflichtige insgesamt (voller und ermäßigter Satz)	522 T

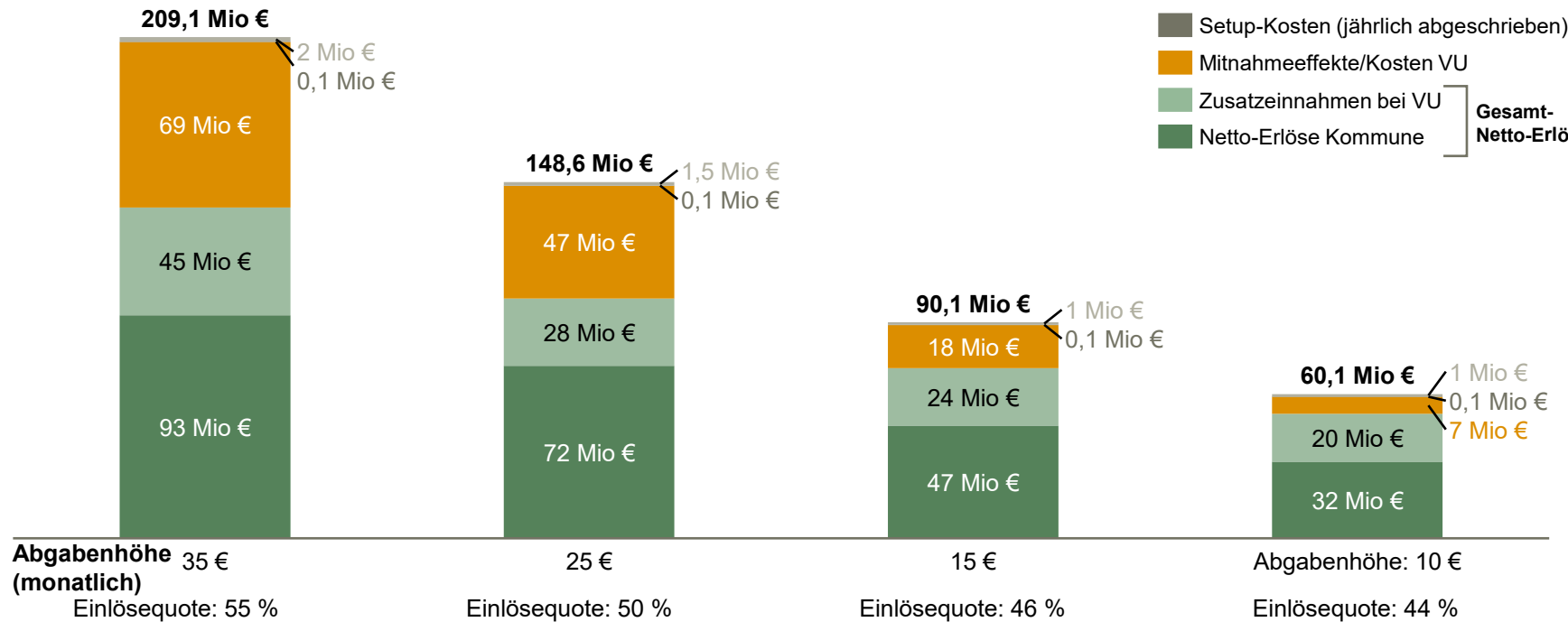
Zum ermäßigten Satz Abgabepflichtige bekommen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe wie der ermäßigte Abgabensatz; befreite Gruppen erhalten daher kein Mobilitätsguthaben.

Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot

Aufgrund von Rundungen kann die Gesamtsumme in geringem Umfang abweichen

Der Arbeitgeber:innenbeitrag hat in der Stadt Stuttgart für die berechneten Abgabenhöhen ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 50 bis 140 Mio. € p. a.

Aufteilung der Gesamteinnahmen pro Jahr für den Stadtkreis Stuttgart



Erläuterung



- › **Verwaltungs- und Vertriebskosten:** Kosten für nicht-technische Aufgaben, die (mittelbar) bei den Kommunen liegen
- › **Setup-Kosten:** Technische Kosten für Hard- und Software (jährliche Angabe)
- › **Mitnahmeeffekte/Kosten VU:** Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, welches netto nicht bei den VU verbleibt, weil Tarifeinnahmen in gleicher Höhe entfallen
- › **Zusatzeinnahmen VU:** Im Tarif tatsächlich verbleibende Mehreinnahmen der VU durch eingelöstes Mobilitätsguthaben sowie sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer (zusätzliche Aktivierung)
- › **Netto-Erlöse der Kommune:** Kommunale Mehreinnahmen
- › Der **Gesamt-Netto-Erlös** setzt sich aus den Zusatzeinnahmen bei VU und den Netto-Erlösen der Kommune zusammen

Fußnote:

- › Ergebnisse für im gesamten Gebiet ausreichendes ÖPNV-Angebot
- › Konfiguration im Modell: Guthaben einlösbar für Zeitkarten ab Wochenkarten
- › Bei den dargestellten Werten handelt es sich um modellierte und gerundete Schätzungen
- › Die Einlösequote entspricht dem Anteil an Personen, die das Guthaben mind. einmal einlösen anteilig an allen Abgabepflichtigen
- › Hinweis: Die Gesamtsumme entspricht den Gesamteinnahmen aus dem Mobilitätspass zzgl. dem Saldo sonstige Zusatzausgaben der ÖPNV-Nutzer.

Beratung aus Begeisterung
