



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ergebnisdokumentation Modellprojekt Mobilitätspass

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Stuttgart/Berlin Januar 2024



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Ausgangslage und Zielsetzung	6
1.1 Ausgangssituation in Baden-Württemberg und Deutschland	6
1.2 Ausgangssituation im sonstigen Europa	7
1.3 Hintergrund: Kooperationsprozess mit den Modellregionen	8
1.4 Zielsetzung des Modellprojektes	9
2. Konzept Mobilitätspass	11
2.1 Vier Varianten des Mobilitätspasses	12
2.2 Abgabenhöhe und Mobilitätsguthaben	14
2.3 Grundprinzipien des Ausgabe- und Einlöseprozesses des Mobilitätsguthabens	15
2.4 Wirkungen des Mobilitätspasses	16
3. Berechnungsergebnisse	19
3.1 Gesamthafte Einordnung der Berechnungsergebnisse	19
3.2 Annahmen und Ausgangsbasis der Berechnungen	21
3.3 Individuelle Berechnungsergebnisse	23
3.4 Exkurs: Auswirkungen Deutschlandticket	25
4. Bewertung und Empfehlung	27
4.1 Bewertung der Ergebnisse	27
4.2 Empfehlung zur Variantenauswahl	29
5. Methodik der Modellberechnungen	32
5.1 Prozessuales Vorgehen	32
5.2 Berechnungstool	32
5.3 Grundprinzipien der Modellierung	33

5.4 Datenbasis	33
5.5 Methodik für die Erlös- und Nachfrageberechnung	35
5.6 Methodik für die Kostenberechnung	38
5.7 Besonderheiten der Erlös- und Kostenabschätzung für die Straßennutzungsgebühr	41
6. Ausblick	45
Abkürzungsverzeichnis	46

Anlage: Ergebnisdokumentation der Berechnungen zum Mobilitätspass für die
Modellregionen (Folien)

Zusammenfassung

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat es sich zum Ziel gesetzt, das Land zum Vorreiter in Sachen klimaschonender und moderner Mobilität zu machen. Zentrale Bausteine der Verkehrswendeziele bis 2030 sind die Verdopplung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land. Um hierbei erfolgreich zu sein, bedarf es zusätzlicher Finanzierungsmittel und innovativer Maßnahmen. Die Landesregierung möchte deshalb den Kommunen per Gesetz die Einführung des Mobilitätspasses ermöglichen. Nach Verabschiedung der erforderlichen Gesetzesgrundlage sollen kommunale Gebietskörperschaften künftig in Form von Abgaben zusätzliche Mittel für den Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV generieren können und damit gleichzeitig einen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr leisten können. Im Gegenzug sollen die Kommunen, welche den Mobilitätspass einführen, den Abgabepflichtigen in Höhe der geleisteten Abgabe ein Mobilitätsguthaben für ÖPNV-Zeitkarten (inklusive Abonnements) gewähren.

Das für Baden-Württemberg modellhaft konzipierte Drittnutzer-Finanzierungsinstrument „*Mobilitätspass*“ ist in Deutschland ein Novum. Denn hierzulande wird der ÖPNV noch größtenteils durch die von den Fahrgästen erzielten Fahrgeldeinnahmen und durch Steuergelder finanziert. Im Gegensatz dazu beteiligen sich in anderen europäischen Ländern weitere Akteur:innen wie zum Beispiel Arbeitgeber:innen oder Kfz-Nutzer:innen (sogenannte Drittnutzer:innen) an der Finanzierung des ÖPNV.

In einem Modellprojekt mit 21 kommunalen Modellregionen wurde das Konzept des Mobilitätspasses für Baden-Württemberg zwischen Mitte 2022 und 2023 modellhaft untersucht, berechnet und in einem Gesetzentwurf aufbereitet. Hierbei wurden vier verschiedene Varianten des Mobilitätspasses beleuchtet und weiter konkretisiert: die Straßennutzungsgebühr, der Einwohner:innenbeitrag, der Kfz-Halter:innenbeitrag und der Arbeitgeber:innenbeitrag.

Zudem wurde für jede Modellregion das Gesamt-Netto-Erlöspotenzial des Mobilitätspasses berechnet. Die Berechnungsergebnisse variieren je nach Annahmen, Variante und Modellregion in der Regel zwischen ein- und zweistelligen Millionenbeträgen pro Jahr. Dabei spiegeln die modellhaften Berechnungsergebnisse den Stand der Erkenntnisse während der Projektarbeit wider, unterliegen aber Einflussfaktoren wie dem noch nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahren, kommunalen Abgabensatzungen und der dynamischen Entwicklung der ÖPNV-Tarife in Deutschland.

Hiermit kann der Mobilitätspass das Ziel unterstützen, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln sowie die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten

und so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Wahl der am besten geeigneten Variante hängt von der Region ab. In Großstädten erzielen die Straßennutzungsgebühr oder der Arbeitgeber:innenbeitrag eine hohe Finanzierungswirkung und eine mittlere bis hohe Lenkungswirkung. In weiteren verdichteten und ländlichen Räumen ist der Einwohner:innenbeitrag die finanzstärkste Variante, während auch der Kfz-Halter:innenbeitrag und der Arbeitgeber:innenbeitrag eine signifikante Wirkung haben können.

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Landesregierung Baden-Württemberg verfolgt das Ziel, das Land zum Vorreiter für eine attraktive, verlässliche, klimaschonende, barrierefreie und bezahlbare Mobilität zu machen. Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf einen starken öffentlichen Personennahverkehr spielt hierbei eine zentrale Rolle.

Um für den Angebotsausbau und die Attraktivierung des ÖPNV die Einnahme von zusätzlichen Finanzierungsmitteln zu ermöglichen, ist im Koalitionsvertrag 2021-2026 unter anderem vorgesehen, den Kommunen per Landesgesetz die Einführung eines Mobilitätspasses zu ermöglichen. Zudem ist der Mobilitätspass in der von der Landesregierung beschlossenen ÖPNV-Strategie 2030 eine wichtige Maßnahme für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Nach Verabschiedung der erforderlichen Gesetzesgrundlage sollen kommunale Gebietskörperschaften künftig in Form von Abgaben zusätzliche Mittel für den ÖPNV generieren können und damit gleichzeitig einen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr leisten.

1.1 Ausgangssituation in Baden-Württemberg und Deutschland

In Deutschland und Baden-Württemberg wird der ÖPNV bisher zu wesentlichen Teilen durch die Fahrgäste (anhand von Fahrgeldeinnahmen) und die öffentliche Hand (insbesondere anhand von Steuereinnahmen) finanziert: Nach Angaben des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) finanzierten im Jahr 2019 im bundesweiten Durchschnitt die Fahrgäste den ÖPNV zu knapp circa 55 Prozent, die öffentliche Hand zu gut circa 45 Prozent.¹

Vom ÖPNV profitieren dabei nicht nur die direkten Nutzer:innen (interner Nutzen des ÖPNV), sondern er sorgt darüber hinaus dafür, dass auch ein indirekter, externer Nutzen entsteht, wenn beispielsweise Straßen entlastet werden, das Klima geschützt wird oder durch verkehrslenkende Wirkung andere Dritte profitieren.

Von diesem positiven externen Nutzen des ÖPNV profitieren derzeit in Baden-Württemberg und Deutschland alle, ohne dass eine Gegenleistung erforderlich wird. Ausnahmen für einzelne Gruppen existieren jedoch:

- Für Studierende wurde bisher häufig der positive externe Nutzen internalisiert, indem sie mit ihrem Semesterbeitrag einen Sockelbeitrag bezahlen, für den ihnen die eigentliche ÖPNV-Nutzung günstiger angeboten werden kann.

¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2020: Statistik 2019, Punkt 15: „Finanzierung je Fahrt“ (S. 16)

- Außerdem wird in touristischen Orten teilweise durch eine von Übernachtungsgästen zu zahlende Abgabe (zum Beispiel Kurtaxe oder Fremdenverkehrsbeiträge) der Nutzen des ÖPNV-Angebots für Tourist:innen internalisiert. Die Finanzierungswirkung unterscheidet sich hier jedoch stark in Abhängigkeit von dem gegebenenfalls zur Verfügung gestellten Gegenwert.

1.2 Ausgangssituation im sonstigen Europa

In Europa ist im Gegensatz zu Deutschland eine Finanzierungsbeteiligung von weiteren Akteur:innen, die keine ÖPNV-Kund:innen sind (sogenannte

Drittnutzer:innen) und jedoch überproportional von dem positiven externen Nutzen des ÖPNV profitieren, bereits in etlichen Fällen üblich. Eine Übersicht ausgewählter internationaler Beispiele ist in Abbildung 1 dargestellt.

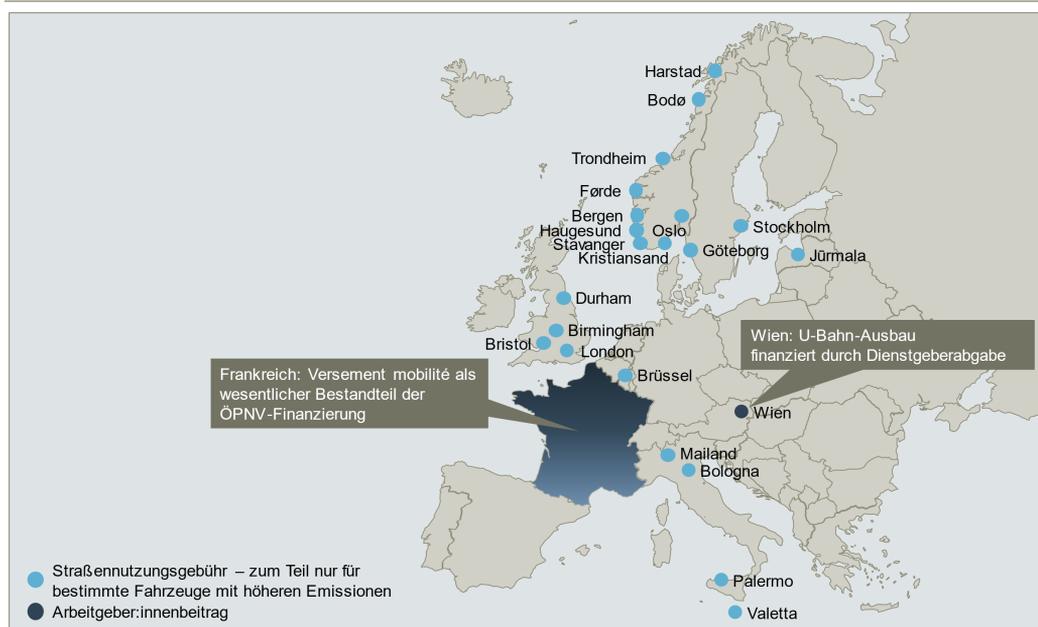


Abbildung 1: Internationale Beispiele für Drittnutzerfinanzierung in Europa

Üblich ist beispielsweise die Erhebung von **Straßennutzungsgebühren** in Innenstädten, sowohl in Metropolen wie beispielsweise London, Stockholm, Oslo oder Mailand als auch in weniger großen Städten wie Bergen oder Stavanger. Auch die saisonale Erhebung von Straßennutzungsgebühren kann in kleineren Städten ein Ansatz sein: Beispielsweise erhebt die lettische Küstenstadt Jürmala während der Sommersaison eine Straßennutzungsgebühr.

Darüber hinaus gibt es in Europa weitere Orte, die eine emissionsarme Zone eingerichtet haben, in der sie eine **Straßennutzungsgebühr für Fahrzeuge mit höheren Emissionen** erheben, wie beispielsweise Birmingham oder Bologna.

Zumeist gibt es bei der Erhebung der Straßennutzungsgebühr personenspezifische und soziale Ausnahmen sowie Ausnahmen für staatliche Fahrzeuge. Weiterhin unterscheidet sich die Ausgestaltung teilweise auch darin, dass nach Tages- und Uhrzeit differenzierte Gebühren erhoben werden.

In einem anderen Fall der Finanzierungsbeteiligung können Kommunen oder Kommunalverbände in Frankreich bereits seit 1971 eine verpflichtende **Abgabe für Arbeitgeber:innen**, den sogenannten „*Versement Mobilité*“ (bis 2020 „*Versement Transport*“) erheben. Diese Abgabe ist wesentlicher Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung vieler französischer Kommunen und kann sowohl zur Finanzierung des täglichen Betriebs als auch für Investitionen genutzt werden, was beispielsweise den Neubau diverser Straßenbahnsysteme in Frankreich begünstigt hat. Der „*Versement Mobilité*“ kann dabei von Kommunen mit mindestens 10.000 Einwohner:innen erhoben werden. Im Falle eines entsprechenden kommunalen Beschlusses erfolgt dann eine Erhebung auf Basis der Lohnsteuer der Angestellten von Arbeitgeber:innen mit mindestens elf Angestellten, auf die je nach Größe der Stadt sowie öffentlichem Verkehrsangebot ein differenzierter Prozentsatz als „*Versement Mobilité*“ erhoben wird. Die so erhobenen Einnahmen werden dann von den Kommunen für die Finanzierung des ÖPNV genutzt.

Ein vergleichbarer Ansatz ist die sogenannte „*Dienstgeberabgabe*“ der Stadt Wien, bei welcher Arbeitgeber:innen seit 1970 mit mindestens einem/r Angestellten einen festen Betrag pro Angestellten und Woche (Stand 2023: 2 Euro / Woche) zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zahlen. Diese Zahlung wurde zunächst zur Finanzierung des U-Bahn-Ausbaus der Stadt und später ergänzend auch zur Finanzierung von Tarifabsenkungen (365-Euro-Ticket) genutzt.

Von **Kraftfahrzeughalter:innen** wird in Europa eine Steuer erhoben, die in der Regel jedoch nicht zweckgebunden ist und somit nicht explizit dem Verkehrshaushalt oder gar der Internalisierung des externen Nutzens des ÖPNV dient. Weltweit gibt es hier jedoch auch Ausnahmen, beispielsweise in Singapur mit dem dort obligatorischen „*Certificate of Entitlement*“, welches jede/r Kfz-Halter:in besitzen muss und aufgrund begrenzter Ausgabemenge der Lenkungswirkung dient.

1.3 Hintergrund: Kooperationsprozess mit den Modellregionen

Das Modellprojekt zum Mobilitätspass (sowie zur Mobilitätsgarantie, siehe hierzu gesonderten Bericht) wurde in einem Kooperationsprozess gemeinsam mit 21 kommunalen Modellregionen aus Baden-Württemberg durchgeführt (vergleiche Abbildung 2). Dazu hat das Ministerium für Verkehr im Sommer 2021 einen Aufruf gestartet. Insgesamt gingen 13 Bewerbungen ein. Einige Landkreise und

Städte haben sich zu einer Bewerbungsgemeinschaft zusammengefunden, wie beispielsweise die VVS-Region mit fünf Landkreisen und der Landeshauptstadt Stuttgart. Insgesamt haben 14 Landkreise und sieben Städte als kommunale Modellregionen am Prozess teilgenommen und ihren Beitrag zum Projekt geleistet.

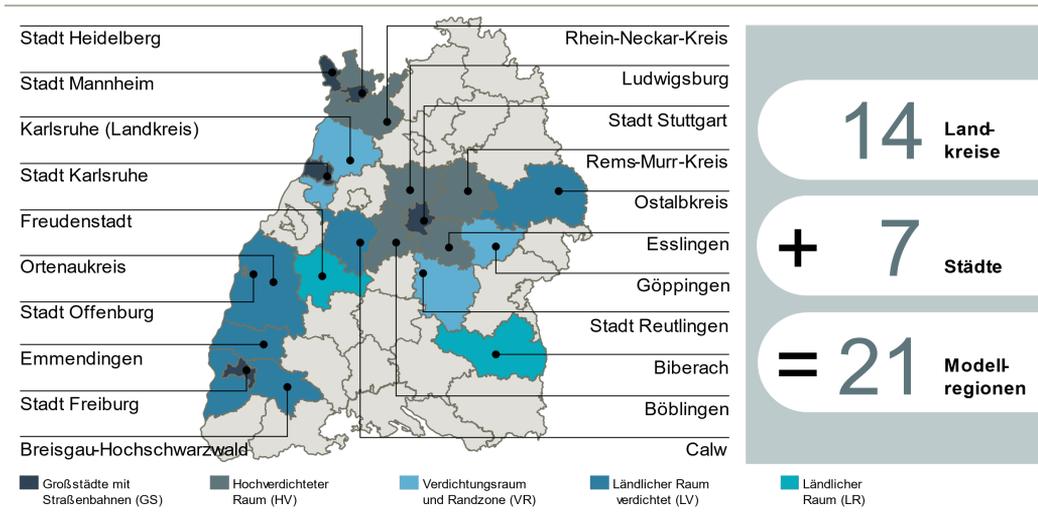


Abbildung 2: Modellregionen im Projekt Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie

Der Arbeitsprozess mit den 21 Modellregionen startete mit der Projekt-Auftaktveranstaltung im Februar 2022. In insgesamt sechs Arbeitskreis-Sitzungen wurden die konzeptionellen und rechtlichen Ausgestaltungsschritte sowie die Herangehensweise und die Zwischenergebnisse zu den Modellberechnungen zur Finanzierungs- und Lenkungswirkung des Mobilitätspasses vorgestellt und diskutiert und anschließend weiterentwickelt. Auch die kommunalen Landesverbände aus Baden-Württemberg nahmen an allen gemeinsamen Terminen teil und stimmten sich zusätzlich mit dem Verkehrsministerium ab.

1.4 Zielsetzung des Modellprojektes

Intention des Projektes mit den 21 Modellregionen war es, im Kontext der regional-spezifischen Gegebenheiten und Zielsetzungen des Landes Baden-Württemberg das Konzept des Mobilitätspasses in verschiedenen Varianten auszugestalten. Der Fokus lag dabei auf der Erarbeitung der rechtlichen Voraussetzungen des Mobilitätspasses für das Landesmobilitätsgesetz (LMG) zur Ermöglichung seiner Einführung auf kommunaler Ebene. Der Entwurf befindet sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch im Gesetzgebungsverfahren.

Des Weiteren lag der Schwerpunkt auf einer kalkulatorischen Bewertung aller für Baden-Württemberg relevanten Varianten in den Modellregionen hinsichtlich ihrer Erlöspotenziale für die Mitfinanzierung des ÖPNV. Eine Teilnahme an dem

Projekt stellte dabei keine Vorfestlegung der Kommunen dar, in Zukunft einen Mobilitätspass einzuführen.

Die konzeptuellen Grundlagen (vergleiche Kapitel 2) sowie die Berechnungen (vergleiche Kapitel 3 – 5) sind modellhaft zu verstehen und spiegeln die Bedingungen und Erkenntnisse wider, wie sie zum Zeitpunkt der Projektarbeit mit den Modellregionen vorlagen. Bei der künftigen Umsetzung des Mobilitätspasses werden die Erlöspotenziale weiteren Einflussfaktoren unterliegen, zum Beispiel etwaigen Änderungen der gesetzlichen Regelungen oder den spezifischen Bestimmungen der künftigen kommunalen Abgabensatzungen. Zudem werden sie der aktuell dynamischen Entwicklung der ÖPNV-Tarife in Deutschland unterliegen.

2. Konzept Mobilitätspass

Als zentrales Instrument der Drittnutzerfinanzierung zielt der Mobilitätspass darauf ab, Kommunen bei der Finanzierung des Ausbaus und der Attraktivierung des ÖPNV zu unterstützen. Betrachtet wurden im Projekt vier Varianten des Mobilitätspasses, die im Folgenden erläutert werden. Dabei ist der angenommene Sachstand zum Sommer 2023 dargestellt. Spätere Anpassungen durch neue Erkenntnisse (zum Beispiel im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses oder externer Faktoren wie beispielsweise der aktuell dynamischen Entwicklung der ÖPNV-Tarife) sind möglich.

Grundlegend sieht das Konzept des Mobilitätspasses vor, dass bestimmte Personengruppen eine Abgabe (in Form eines Beitrags oder einer Gebühr) in einer festzulegenden Höhe an eine kommunale Gebietskörperschaft zahlen, die den Mobilitätspass einführt. Die Entscheidung, ob und in welcher Variante der Mobilitätspass eingeführt werden soll, obliegt der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaft. Dabei können sowohl Stadt- und Landkreise in ihrer Funktion als Aufgabenträger des ÖPNV als auch sonstige Gemeinden ab einer bestimmten Einwohnerzahl den Mobilitätspass einführen, wenn sie Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen oder fördern. Die Details dazu werden landesgesetzlich geregelt.

Im Gegenzug zur gezahlten Abgabe erhalten die Abgabenzahler:innen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe, welches dann in ÖPNV-Zeitkarten (inklusive Abonnements) eingelöst werden kann. Das grundlegende Konzept des Mobilitätspasses ist in Abbildung 3 dargestellt.

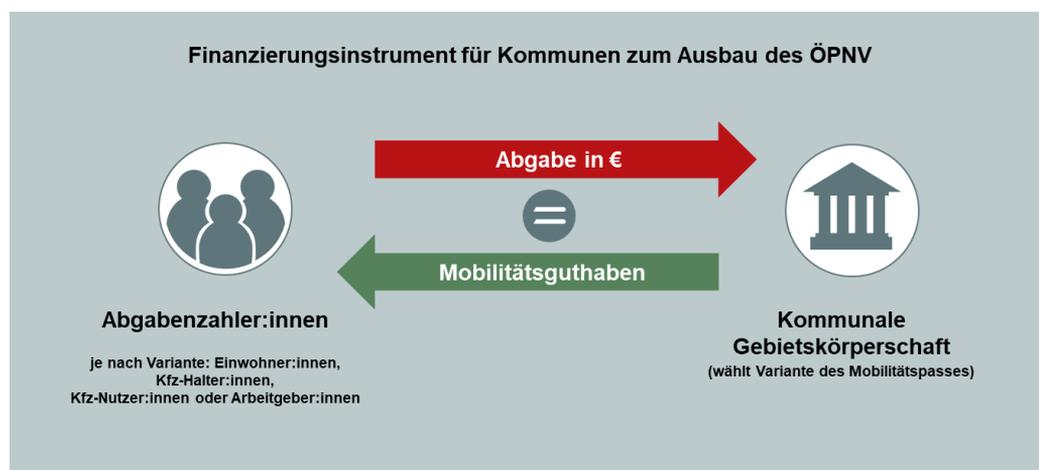


Abbildung 3: Konzept des Mobilitätspasses

Die kommunalen Gebietskörperschaften in Baden-Württemberg sollen per Landesgesetz die Ermächtigungsgrundlage erlangen, die Einführung des Abgabensinstrumentes „Mobilitätspass“ zu beschließen und umzusetzen. Das Landesgesetz soll darüber hinaus sicherstellen, dass die Abgabepflichtigen durch die Einführung des Mobilitätspasses nicht finanziell doppelt belastet werden oder die Abgabe gegebenenfalls sogar mehrfach zahlen müssen.

Grundsätzlich kann jede kommunale Gebietskörperschaft maximal eine Variante des Mobilitätspasses einführen, um finanzielle Doppelbelastungen der Abgabeverpflichteten auszuschließen. Ausnahmen hiervon können gesetzlich geregelt werden, wenn unterschiedliche Beteiligte einer Abgabepflicht unterliegen – beispielsweise, wenn nicht nur Einwohner:innen einer Kommune der Abgabepflicht unterliegen, sondern zusätzlich ebenfalls Arbeitgeber:innen. Auch hierbei muss im Detail sichergestellt werden, dass eine Doppelbelastung der Abgabenzahler:innen ausgeschlossen wird.

2.1 Vier Varianten des Mobilitätspasses

Die vier Varianten des Mobilitätspasses unterscheiden sich grundlegend in der jeweiligen Gruppe der Abgabenzahler:innen. Bei den Beitragsvarianten zahlen entweder Einwohner:innen ab 18 Jahren, Kfz-Halter:innen oder Arbeitgeber:innen (je Arbeitnehmer:in) eine Abgabe an die gebührenerhebende kommunale Gebietskörperschaft. Bei der Straßennutzungsgebühr entrichten Kfz-Nutzer:innen, die in ein Erhebungsgebiet einfahren, die Abgabe an die gebührenerhebende kommunale Gebietskörperschaft. In allen Varianten wird den Abgabenzahler:innen ein Gegenwert in gleicher Höhe bereitgestellt (vergleiche hierfür Kapitel 2.2).

Die Auswahl zwischen den Varianten sowie die Entscheidung zur Einführung liegt dabei auf kommunaler Ebene. Die kommunale Gebietskörperschaft konkretisiert hierzu die Ausgestaltung der gewählten Abgabenvariante in ihrer Abgabensatzung. Aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit oder des öffentlichen Interesses sind darin insbesondere bei den Beitragsvarianten bestimmte Ausnahmegruppen zu befreien oder mit einem ermäßigten Satz zu berücksichtigen. Hierzu zählen beispielsweise volljährige Schüler:innen und Auszubildende, Studierende oder Senior:innen sowie sozial benachteiligte Gruppen (zum Beispiel Empfänger:innen von Sozialhilfe oder Grundsicherung, Arbeitslose, Wohngeldempfänger:innen, Asylsuchende et cetera). Eine Befreiung ist dabei zwingend, wenn den Personen durch die Abgabe kein unmittelbarer Vorteil zukommt (beispielsweise bei mobilitätseingeschränkten Personen, die den ÖPNV nicht nutzen können, sowie Personen, die den ÖPNV im Gebiet aus anderen Gründen kostenfrei oder stark vergünstigt nutzen). Weitere Ausnahmen können eingeführt

werden, wenn sich dies aus sozialpolitischen Erwägungen und unter Berücksichtigung des Sozialstaatsprinzips als sachgerecht erweist.

Die **Straßennutzungsgebühr** als Variante des Mobilitätspasses umfasst die Abgabepflicht in Form einer Gebühr zur Benutzung von Straßen mit einem Kraftfahrzeug in einem bestimmten Erhebungsgebiet. Als abgabepflichtige Person wird in dieser Variante des Mobilitätspasses der/die Kraftfahrzeugführer:in herangezogen. Durch die Erhebung der Straßennutzungsgebühr soll der Anreiz verfolgt werden, die Klimaschutzziele im Straßenverkehr zu erreichen und den Kfz-Verkehr zu reduzieren, bei gleichzeitiger Stärkung des ÖPNV. Ausgeschlossen werden soll die Gebührenpflicht für steuerbefreite Kraftfahrzeuge nach § 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, wie beispielsweise Behördenfahrzeuge, Straßenreinigung, Feuerwehr, Polizei und Ähnliche sowie für Fahrzeuge des Güterverkehrs und im Linien-ÖPNV. Auch einzelne sozial benachteiligte Gruppen können auf Basis von Ausnahmeanträgen von der Abgabepflicht befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden.

Die Straßennutzungsgebühr kann dabei in Abhängigkeit des Erhebungsprozesses sowohl zeitlich als auch nach Fahrzeugtypen differenziert werden. Die genaue Staffelung kann dabei durch die erhebende Kommune festgelegt werden. Beispielsweise sind Zugänge für unterschiedliche Zeiträume (zum Beispiel in Form eines Tagespasses, Wochenpasses, Monatspasses oder Jahrespasses) sowie eine Differenzierung nach Personenkraftwagen und Krafträdern möglich.

Der **Einwohner:innenbeitrag** umfasst grundlegend die Abgabepflicht für Einwohner:innen, die 18 Jahre oder älter und in einer kommunalen Gebietskörperschaft gemeldet sind, die den Mobilitätspass einführt. Sozial benachteiligte Gruppen können von der Abgabepflicht befreit oder mit einem ermäßigten Satz berücksichtigt werden. Auch sind individuelle Ausnahmeanträge aufgrund von Härtefallregelungen vorgesehen.

Der **Kfz-Halter:innenbeitrag** richtet sich an natürliche und juristische Personen, die in einem bestimmten Erhebungsgebiet gemeldet sind und auf die mindestens ein Kraftfahrzeug zugelassen ist. Von der Abgabepflicht ausgenommen werden sollten auch hier steuerbefreite Kraftfahrzeuge nach § 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, wie beispielsweise Behördenfahrzeuge, Straßenreinigung, Feuerwehr, Polizei und Ähnliche. Für weitere Kraftfahrzeugarten können Befreiungen oder Ermäßigungen definiert werden.

Der **Arbeitgeber:innenbeitrag** richtet sich an alle Arbeitgeber:innen mit Arbeitnehmer:innen am Standort des Erhebungsgebietes. Der Begriff Arbeitgeber:innen umfasst dabei alle natürlichen oder juristischen Personen (auch Personen-

gesellschaften und Vereine) und öffentlich-rechtliche Stellen. Die Details zur Mindestanzahl an Arbeitnehmer:innen, ab welcher ein/e Arbeitgeber:in zu der Abgabe verpflichtet wird, können landesgesetzlich oder per kommunaler Abgabensatzung geregelt werden, um dem Ziel des Schutzes kleiner und mittlerer Unternehmen vor unverhältnismäßiger Belastung Rechnung zu tragen.

Arbeitgeber:innen können dabei in verschiedenen Rechtsformen auftreten, beispielsweise als Einzelkaufmann, Gesellschaft des bürgerlichen Rechts, öffentliche Anstalt, nicht rechtsfähiger Verein et cetera. Berücksichtigt wird bei der Bemessung der Abgabe die Anzahl der Arbeitnehmer:innen im Erhebungsgebiet der Kommune. Die kommunale Satzungsgeberin kann bestimmte Arbeitgeber:innen von der Abgabepflicht befreien oder mit ermäßigtem Satz berücksichtigen. Beispielsweise kann dies erfolgen, wenn ein:e Arbeitgeber:in besonderen sozialen Diensten nachkommt oder Arbeitnehmer:innen als marginal Beschäftigte anstellt.

2.2 Abgabenhöhe und Mobilitätsguthaben

Die Abgabenhöhe des Mobilitätspasses kann in allen vier Varianten individuell von der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaft ausgestaltet und festgelegt werden. Die Abgabenzahlung erfolgt bei den Beitragsvarianten in einem wiederkehrenden Rhythmus (beispielsweise monatlich). Bei der Straßennutzungsgebühr sollte es den Kfz-Nutzer:innen ermöglicht werden, Zugänge für unterschiedliche Zeiträume (zum Beispiel in Form eines Tagespasses, Wochenpasses, Monatspasses oder Jahrespasses) zum Einfahren in das Erhebungsgebiet zu erwerben. Die genaue Staffelung wird dabei durch die erhebende Kommune festgelegt.

Im Gegenzug zur gezahlten Abgabe wird den Abgabenzahler:innen ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe bereitgestellt. Das Mobilitätsguthaben kann in nicht übertragbare, personalisierte ÖPNV-Zeitkarten mit Gültigkeit von mindestens einer Woche eingelöst werden (zum Beispiel Wochenkarten, Monatskarten oder Jahreskarten) und bietet damit einen Anreiz, auf den nun preisgünstigeren ÖPNV umzusteigen. Die weitere Ausgestaltung der Einlösbarkeit des Mobilitätsguthabens obliegt den kommunalen Gebietskörperschaften. Für die Abgabenzahler:innen besteht darüber hinaus die Möglichkeit, das im gleichen Rhythmus zur Abgabenzahlung zur Verfügung gestellte Mobilitätsguthaben über mindestens zwölf Monate anzusparen und gebündelt einzulösen.

Das Mobilitätsguthaben ist grundsätzlich auf alle im Verbundgebiet erwerbbar Zeitkarten (zum Beispiel auch das Deutschlandticket) personalisiert anwendbar.

Die Übertragbarkeit des Guthabens an dritte Personen ist demnach ausgeschlossen. Eine Ausnahme hiervon bilden Arbeitgeber:innen, die einen Beitrag leisten. Für sie ist eine Weiterleitung des gewährten Guthabens an die Arbeitnehmer:innen im Grundsatz erforderlich.

Für den je Arbeitnehmer:in an die kommunale Gebietskörperschaft gezahlten Beitrag erhalten die Arbeitgeber:innen im Gegenzug ein Mobilitätsguthaben. Dieses ist zur verpflichtenden Weitergabe an die Arbeitnehmer:innen bestimmt, entweder in Form der anteiligen Weiterleitung des Mobilitätsguthabens in gleichen Teilen an die Mitarbeitenden, zur Bereitstellung von Jobtickets oder für den Erwerb von Zeitkarten des ÖPNV für Mitarbeitende, die zwischen diesen möglich flexibel übertragbar sind.

Bei der Straßennutzungsgebühr als Gebühreninstrument kann anstatt des Mobilitätsguthabens auch ein sogenannter Mobilitätsfahrchein ausgegeben werden. Die Ausgestaltung obliegt ebenfalls den kommunalen Gebietskörperschaften, die sich entscheiden, den Mobilitätspass als Straßennutzungsgebühr einzuführen. Ein Mobilitätsfahrchein entspricht einem ÖPNV-Ticket und orientiert sich ebenfalls an der gezahlten Abgabe. Im Gegenzug zum erworbenen Pass, um in das Erhebungsgebiet einfahren zu können, wird ein Mobilitätsfahrchein mit gleicher Gültigkeit ausgegeben. Demnach erhalten Abgabenzahler:innen, die einen Tagespass erworben haben im Gegenzug eine Fahrkarte für einen Tag, gleiches gilt für den Wochenpass, Monatspass und Jahrespass.

Abgabepflichtige Personen, die einen ermäßigten Abgabensatz gezahlt haben, bekommen ein Mobilitätsguthaben in Höhe des ermäßigten Abgabensatzes. Personen, die von der Abgabepflicht befreit sind, erhalten entsprechend kein Mobilitätsguthaben.

2.3 Grundprinzipien des Ausgabe- und Einlöseprozesses des Mobilitätsguthabens

Der im Rahmen der Modellierung angenommene Ausgabe- und Einlöseprozess des Mobilitätsguthabens wird in Abbildung 4 dargestellt. Im **ersten Schritt** zahlt dabei der/die Abgabenzahler:in eine Abgabe an die jeweilige kommunale Gebietskörperschaft, die den Mobilitätspass einführt. Im Gegenzug (**zweiter Schritt**) bekommt die Person ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe bereitgestellt. Dieses Mobilitätsguthaben kann der/die Abgabenzahler:in im **dritten Schritt** bei einer Vertriebsstelle eines Verkehrsunternehmens einlösen und zahlt gegebenenfalls noch einen ergänzenden Betrag, um die gewünschte Zeitkarte zu erwerben. Im **vierten Schritt** erfolgt die Verrechnung zwischen den Vertriebsstellen und der kommunalen Gebietskörperschaft, bei der das eingelöste Mobili-

tätsguthaben durch die erhobene Abgabe ausgeglichen wird. Löst der/die Abgabenzahler:in das Guthaben nicht ein, so steht das nicht genutzte Guthaben durch die kommunale Gebietskörperschaft zweckgebunden zur Finanzierung der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung.

Im Rahmen der Umsetzungskonzeption und weiteren Detaillierung dieses Prozesses sind jedoch noch Anpassungen möglich.

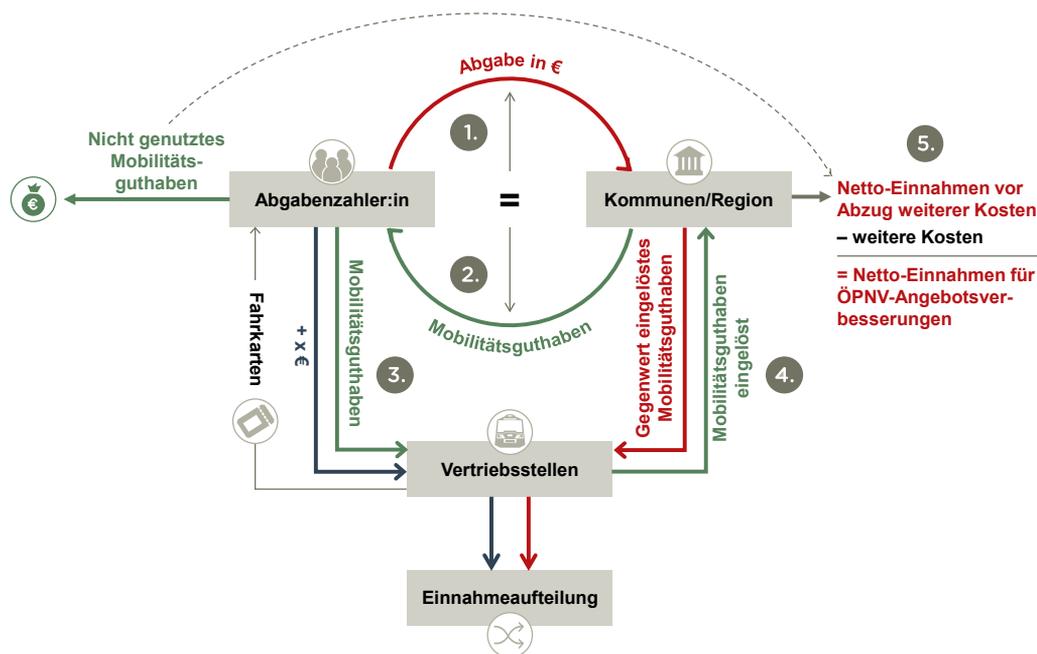


Abbildung 4: Ausgabe- und Einlöseprozess des Mobilitätsguthabens

2.4 Wirkungen des Mobilitätspasses

Der Mobilitätspass hat zwei wesentliche Wirkungen: Wird das Mobilitätsguthaben eingelöst, so trägt der Mobilitätspass dazu bei, die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu steigern und führt zu einer **Lenkungswirkung** vom motorisierten Individualverkehr hin zum umweltfreundlichen ÖPNV. Lösen Kund:innen das Mobilitätsguthaben ein, die bisher keine Zeitkarte besaßen, entsteht außerdem in der Regel eine indirekte Finanzierungswirkung durch direkte Mehreinnahmen im Tarifsysteem.

Wird das Mobilitätsguthaben nicht eingelöst, so entsteht eine wesentliche **Finanzierungswirkung** für die jeweilige kommunale Gebietskörperschaft. Das nicht eingelöste Guthaben steht dann als zusätzliche Einnahmequelle zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung.

Die **Einnahmen sind zweckgebunden** konzeptioniert und können ausschließlich für den ÖPNV eingesetzt werden. Dazu zählt zum Beispiel die Verbesserung

des Fahrplan-, Qualität- und Tarifangebotes sowie die Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur einschließlich infrastruktureller und technischer Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Auch sollen mit den Einnahmen Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung der vermehrten Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen (ÖPNV-Kultur) und der mit der Abgabe verbundene Verwaltungs- und Erhebungsaufwand finanziert werden (vergleiche Abbildung 5). Hierdurch entsteht ein weiterer indirekter Beitrag zur **Lenkungswirkung**, da durch die finanzierte Verbesserung und Kommunikation des ÖPNV-Angebots ebenfalls die Nutzung gesteigert wird.

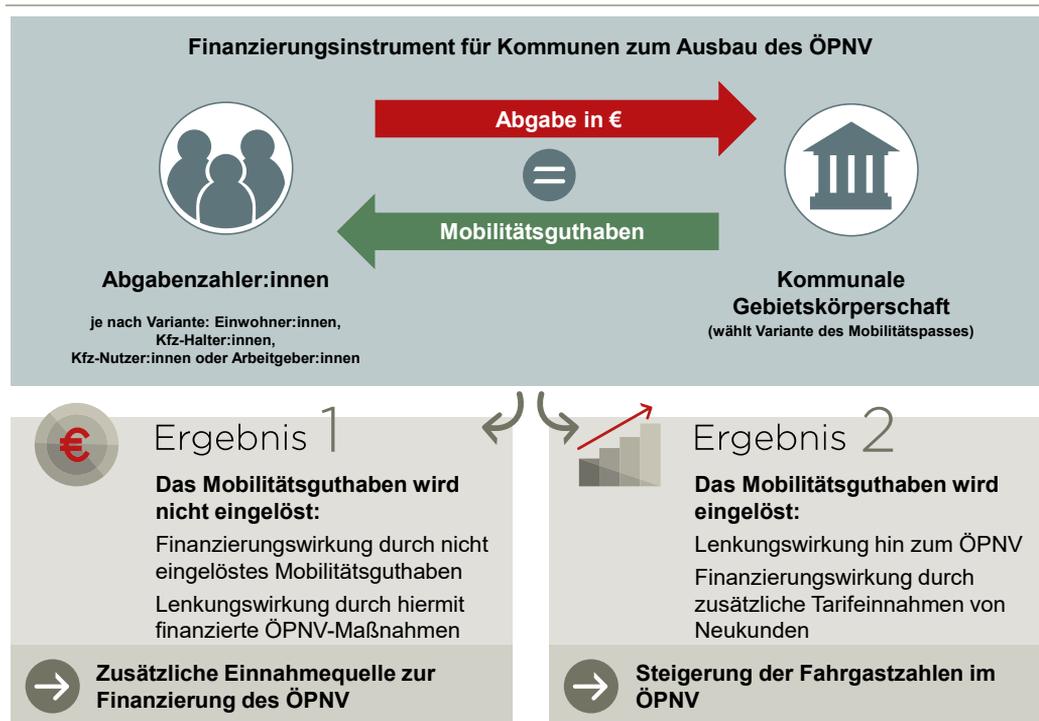


Abbildung 5: Wirkungen des Mobilitätspass

Diese Wirkungen tragen direkt und indirekt zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende bei und eröffnen jeweils unterschiedliche Gestaltungsspielräume des Mobilitätspasses (vergleiche Abbildung 6). Die Finanzierungswirkung des Mobilitätspasses ermöglicht langfristig die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes, welches – mit Unterstützung von kommunikativen Maßnahmen – die Veränderung von Verhaltensroutinen in der Mobilität bewirkt. Gleichzeitig schafft die Lenkungswirkung durch die Einlösung des Mobilitätsguthabens einen direkten Beitrag zur Zielerreichung der Verkehrswende, indem einerseits die Fahrgastzahlen im ÖPNV gesteigert werden und andererseits durch die Zuzahlung zum Mobilitätsguthaben zusätzliche Fahrgelderlöse zur Verfügung stehen.



Abbildung 6: Gestaltungsspielraum des Mobilitätspasses

3. Berechnungsergebnisse

Wesentliche Zielstellung des Kooperationsprozesses mit den Modellregionen war - neben der Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen - die Darstellung der finanziellen Effekte der Varianten des Mobilitätspasses in Form von Erlösen und Kosten, die Ermittlung der Nachfrage sowie die Untersuchung von Indikatoren der Lenkungswirkung. Hierfür wurden für alle 21 Modellregionen lokale Ergebnisse ermittelt und in individuellen Ergebnisberichten aufbereitet, die in der Anlage eingesehen werden können. Die hinter den Erlös- und Kostenberechnungen liegenden Annahmen werden im Kapitel Methodik vorgestellt.

3.1 Gesamthafte Einordnung der Berechnungsergebnisse

Berechnet wurden sowohl finanzielle als auch weitere Kenngrößen (unter anderem zur Darstellung der Lenkungswirkung). Diese Erkenntnisse beziehen sich auf eine dauerhafte, jährliche Wirkung nach der Etablierung des Mobilitätspasses in der jeweiligen Region nach einer abgeschlossenen Einschwingphase.

Veränderungen externer Einflussfaktoren, die das Ergebnis mittelfristig beeinflussen könnten (ausgelöst zum Beispiel durch die demografische oder wirtschaftliche Entwicklung, Trends zum Beispiel bezüglich des Nutzerverhaltens oder externe Schocks), sind bewusst nicht einbezogen wurden, um die Transparenz und Aussagekraft der Ergebnisse zu wahren und eine Fortschreibung der Ergebnisse mit eigenen Szenarien zu ermöglichen.

Das **Gesamt-Netto-Erlöspotenzial (in Euro)** ist das zentrale finanzielle Ergebnis der im Modellprojekt vorgenommenen Berechnungen. Es beschreibt, welche zusätzlichen Erlöse für den kommunalen ÖPNV durch die Einführung des jeweiligen Mobilitätspasses nach Abzug aller mit dem Mobilitätspass direkt verbundenen Kosten² entstehen, unabhängig davon, ob die Erlöse bei der Kommune oder den Verkehrsunternehmen (VU) unmittelbar anfallen (vergleiche Abbildung 7).

² Kosten, die direkt mit der Einführung, Kontrolle oder Bereitstellung des Mobilitätspasses verbunden sind. Nicht berücksichtigt sind insbesondere Leistungsausweitungen im ÖPNV.

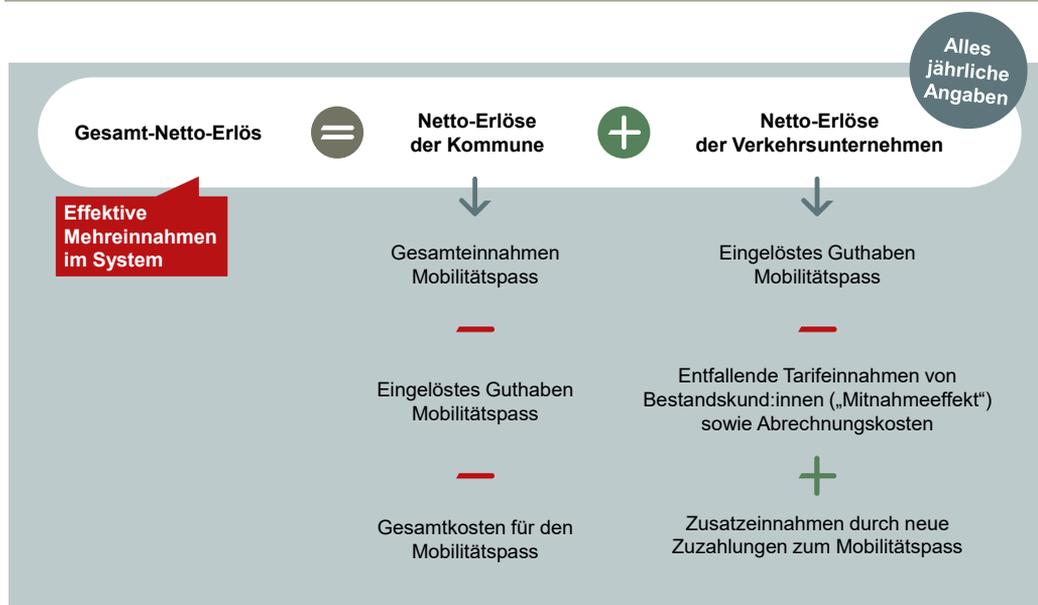


Abbildung 7: Definition Gesamt-Netto-Erlös

Das Gesamt-Netto-Erlöspotenzial unterteilt sich daher in die **Netto-Erlöse für die Kommune (in Euro)** und in die **Netto-Erlöse für die Verkehrsunternehmen (in Euro)**.

Für die Berechnung der **Netto-Erlöse der Kommune (in Euro)** werden von den Gesamteinnahmen des Mobilitätspasses (das heißt von dem Brutto-Abgabenaufkommen beziehungsweise Gesamt-Brutto-Erlös) die folgenden mit dem Mobilitätspass verbundenen Posten abgezogen:

- eingelöstes Mobilitätsguthaben (durchlaufender Posten, der bei der Kommune weder Einnahmen noch Ausgaben erzeugt)
- die **Gesamtkosten** für die Umsetzung des Mobilitätspasses, unterteilt nach
 - **Verwaltungs- und Vertriebskosten (in Euro)**, die (mittelbar) bei den Kommunen anfallen, um den Mobilitätspass zu verwalten und zu vertreiben.
 - **Setup-Kosten (in Euro)** für die Einführung des Mobilitätspasses (insbesondere technische Kosten für Hard- und Software). Diese einmaligen Kosten wurden in den Modellberechnungen anhand der (AfA³-)Abschreibung als jährliche Kosten dargestellt, um den Erneuerungsbedarf zu berücksichtigen.

Die **Netto-Erlöse der Verkehrsunternehmen (in Euro)** entsprechen den tatsächlichen Mehreinnahmen durch eingelöstes Mobilitätsguthaben. Das bedeutet, dass von dem eingelösten Mobilitätsguthaben einerseits zwei Posten –

³ Absetzung für Abnutzung

gleichbleibende Tarifeinnahmen von Bestandskund:innen („Mitnahmeeffekt“) sowie Abrechnungskosten – abgezogen werden sowie andererseits die Zusatzeinnahmen aus Zuzahlungen zum Mobilitätsguthaben addiert werden:

- Der **Mitnahmeeffekt (in Euro)** ist ein Teil des eingelösten Mobilitätsguthabens, der netto nicht neu bei den Verkehrsunternehmen entsteht, da bisherige Tarifeinnahmen von Bestandskund:innen in gleicher Höhe entfallen.
- Weiterhin entstehen den Verkehrsunternehmen **Abrechnungskosten (in Euro)** bei der Verrechnung des Mobilitätsguthabens.
- Bei der Einlösung von Mobilitätsguthaben durch Neukund:innen entstehen **Zusatzeinnahmen durch Zuzahlungen zum Mobilitätspass (in Euro)**, wenn die Neukund:innen gegenüber dem Mobilitätsguthaben höherpreisige Zeitkarten kaufen.

Weiterhin sind für die Bewertung der Lenkungswirkung des Mobilitätspasses die folgenden nicht finanziellen Ergebnisgrößen berechnet worden:

- Die **Einlösequote** des Mobilitätsguthabens beschreibt, welcher Anteil aller Abgabepflichtigen das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlöst.
- Die **Aktivierungsquote** beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkund:innen das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlöst. Durch die Berücksichtigung des bisherigen Nutzungsverhaltens wird so anders als bei der Einlösequote beschrieben, welcher Anteil bisheriger Nicht-Stammkund:innen zu Zeitkartenkund:innen „aktiviert“ wurde. Die Aktivierungsquote wurde daher als Aspekt der Lenkungswirkung berücksichtigt.

3.2 Annahmen und Ausgangsbasis der Berechnungen

Die konzeptionelle Ausgestaltung des Mobilitätspasses in Baden-Württemberg sieht innerhalb der verschiedenen Varianten diverse Freiheitsgrade für die einführenden Kommunen vor (vergleiche Kapitel 5). Für die Modellberechnungen wurden möglichst realistische, **kalkulatorische Annahmen** getroffen, **welche keine Vorfestlegung** für die spätere Einführung des Mobilitätspasses in der spezifischen kommunalen Praxis darstellen.

Für die Betrachtung des Erlöspotenzials **aller Varianten** des Mobilitätspasses wurden dabei Qualitäten eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes unterstellt, so dass der Mobilitätspass flächendeckend im jeweiligen Gebiet eingeführt werden kann.

Für die **Straßennutzungsgebühr** ist die Bestimmung von Annahmen besonders entscheidend, da hier die entstehenden Systemkosten stark von der verwendeten Erfassungs- und Kontrollmethodik abhängen. Im Rahmen der Kalkulation wurde als Prämisse angenommen, dass eine Flächenmaut (area pricing) eingeführt wird, für die Tages-, Wochen- und Monatspässe in Form einer „digitalen Vignette“ angeboten werden. Weiterhin wurde eine Kontrolle mittels Kordonprinzip (Überwachung aller in das Gebiet ein- und ausfahrenden Straßen) durch automatisierte Kameras angenommen (vergleiche Kapitel 5 für methodische Details und Hintergründe). Dieser Ansatz unterscheidet sich von einem ebenfalls möglichen fahrzeuggestützten Erfassungsansatz (zum Beispiel GPS-gestützte Erfassung aller im Gebiet fahrenden Fahrzeuge beispielsweise mittels Onboard-Unit oder Smartphone). Dieser wurde nicht als Grundlage für die Kalkulationen herangezogen, da eine verpflichtende Ausstattung aller Fahrzeuge mittels einer entsprechenden Kontrolltechnik in einem mittelfristigen Umsetzungshorizont als unwahrscheinlich angenommen wurde.

Weitere für die Kalkulation der Straßennutzungsgebühr getroffene Annahmen umfassen eine Gebührenpflicht für Fahrten von Personenkraftwagen und Kraft-rädern, welche mittels automatisierter Kamerasysteme kontrolliert werden. Menschen mit einem Behinderungsgrad von 80 oder höher sind von der Gebührenpflicht befreit. Weitere wesentliche Annahmen sind im Kapitel Methodik beschrieben.

Für den **Einwohner:innenbeitrag** wurde angenommen, dass von der grundsätzlichen Abgabepflicht der Einwohner:innen ab 18 Jahren alle Schüler:innen, Studierende, Menschen mit einem Behinderungsgrad von 80 und höher sowie Empfänger:innen von Mindestsicherung (insbesondere Empfänger:innen von Bürgergeld⁴ und Pflegegeld) befreit sind. Angenommen wurde dabei eine Abgabepflicht für alle Einwohner:innen, auch für solche mit Zweit- oder sonstigem Nebenwohnsitz.

Für den **Kfz-Halter:innenbeitrag** wurde angenommen, dass im Erhebungsgebiet für alle Halter:innen von Personenkraftwagen und Krafträdern, sowohl für natürliche als auch juristische Personen, die Abgabepflicht besteht. Steuerbefreite Kraftfahrzeuge wurden dabei grundsätzlich von der Abgabepflicht ausgenommen. Weiterhin wurden Schüler:innen, Studierende, Menschen mit Schwerbehinderungen mit einem Grad der Behinderung von 80 und höher sowie Empfänger:innen von Mindestsicherung (insbesondere Empfänger:innen von Bürgergeld⁴ und Pflegegeld) ausgenommen .

⁴ Zum Zeitpunkt der Abstimmung und Kalkulation (2022) noch getrennt als Arbeitslosengeld II bzw. Sozialgeld betrachtet.

Beim **Arbeitgeber:innenbeitrag** wurde für alle Arbeitgeber:innen mit mindestens einer/ einem Arbeitnehmer:in eine Abgabepflicht pro Arbeitnehmer:in angenommen. Die spätere Praxis kann von dieser modellhaften Betrachtung abweichen, da die tatsächliche Mindestschwelle an Arbeitnehmer:innen noch landesgesetzlich oder durch die kommunale Abgabensatzung geregelt wird.

Ausgenommen wurden in der Berechnung eine Abgabepflicht für Arbeitnehmer:innen unter 18 Jahren. Für marginal Beschäftigte wurde ein ermäßigter Satz, der 40 Prozent des vollen Satzes entspricht, unterstellt. Weiterhin wurden für einen entsprechenden Anteil der Arbeitgeber:innen Ausnahmeregelungen unterstellt (zum Beispiel für Arbeitgeber:innen im Bereich der sozialen Dienste wie beispielsweise der Tafel). Auch die genaue Definition dieser Ausnahmeregelung ist noch offen, das heißt sie wird im Rahmen der jeweiligen kommunalen Abgabensatzung konkretisiert, wodurch die Ergebnisse der modellhaften Berechnungen von der späteren Praxis abweichen können.

3.3 Individuelle Berechnungsergebnisse

Für jede Modellregion wurden individuelle Erlöspotenziale ermittelt. Hierbei wurden entsprechend einer Interessensabfrage ein bis vier Varianten des Mobilitätspasses je Modellregion berechnet. Grundsätzlich wurde der gesamte Stadt- beziehungsweise Landkreis als Erhebungsgebiet angenommen. Eine Ausnahme hiervon stellt die Straßennutzungsgebühr in Landkreisen dar. Als Erhebungsgebiet wurde hier eine Gemeinde als konkreter Teilraum betrachtet.

Die ausführlichen Berechnungsergebnisse aller Modellregionen sind in der Anlage dargestellt. Eine zusammenfassende, gesamthafte Bewertung der Ergebnisse aller Modellregionen erfolgt in Kapitel 4.

Zur Vermittlung eines **exemplarischen Eindrucks** der in der Anlage dargestellten individuellen Berechnungsergebnisse werden nachfolgend die Gesamt-Netto-Erlöse von sechs Modellregionen aufgezeigt, die sich hinsichtlich der Raumkategorie (insbesondere der Bevölkerungsdichte), der absoluten Einwohnerzahl sowie der regionalen Verortung stark unterscheiden. Zur Darstellung wurden die Stadt Mannheim, die Stadt Offenburg sowie die Landkreise Ludwigsburg, Göppingen, Ortenaukreis und Freudenstadt herangezogen.

Die Straßennutzungsgebühr wurde dabei in der Großstadt Mannheim für die gesamte Modellregion betrachtet; im Landkreis Ludwigsburg wurde sie für die Stadt Kornwestheim, im Ortenaukreis für die Stadt Offenburg sowie im Landkreis Göppingen für den Gebietszuschnitt Göppingen/Eislingen untersucht. In den übrigen Modellregionen wurde sie nicht betrachtet. Es zeigt sich, dass bei den angenommenen Erfassungssystemen die Straßennutzungsgebühr außerhalb von

Großstädten die Gesamt-Netto-Erlöse eine höhere Gebührenhöhe erfordert, während in Großstädten auch niedrigere Sätze genutzt werden könnten.

Insgesamt ergeben sich dabei die nachfolgend dargestellten Gesamt-Netto-Erlöse in Abhängigkeit einer exemplarisch gewählten monatlich zu zahlenden Gebühr zwischen 10 und 15 Euro.

Straßennutzungs- gebühr pro Monat	10 Euro	15 Euro
Stadt Mannheim	10 Millionen Euro	20 Millionen Euro
Ortenaukreis (Stadt Offenburg)	-5 Millionen Euro	- 2 Millionen Euro
LK Ludwigsburg (Stadt Kornwestheim)	0 Millionen Euro	1 Million Euro
LK Göppingen (Göppingen/Eislingen)	-4 Millionen Euro	-1 Million Euro

Tabelle 1: Gesamt-Netto-Erlöse der Straßennutzungsgebühr (exemplarisch dargestellt)

Der **Einwohner:innenbeitrag** wurde in allen sechs beispielhaft betrachteten Modellregionen hinsichtlich einer exemplarisch gewählten monatlichen Beitragshöhe zwischen 10 und 15 Euro analysiert. Dabei ergeben sich die folgenden Gesamt-Netto-Erlöse pro Monat.

Einwohner:innen- beitrag pro Monat	10 Euro	15 Euro
Stadt Mannheim	18 Millionen Euro	24 Millionen Euro
Stadt Offenburg	4 Millionen Euro	6 Millionen Euro
LK Ludwigsburg	44 Millionen Euro	64 Millionen Euro
LK Göppingen	21 Millionen Euro	31 Millionen Euro
LK Ortenaukreis	36 Millionen Euro	53 Millionen Euro
LK Freudenstadt	10 Millionen Euro	14 Millionen Euro

Tabelle 2: Gesamt-Netto-Erlöse des Einwohner:innenbeitrags (exemplarisch dargestellt)

Der Gesamt-Netto-Erlöseffekt des **Kfz-Halter:innenbeitrags** für eine monatliche (exemplarische) Beitragshöhe zwischen 10 und 15 Euro verhält sich für die sechs Modellregionen wie folgt.

Kfz-Halter:innen- beitrag pro Monat	10 Euro	15 Euro
Stadt Mannheim	11 Millionen Euro	15 Millionen Euro
Stadt Offenburg	2 Millionen Euro	4 Millionen Euro
LK Ludwigsburg	24 Millionen Euro	35 Millionen Euro
LK Göppingen	11 Millionen Euro	17 Millionen Euro
LK Ortenaukreis	19 Millionen Euro	27 Millionen Euro
LK Freudenstadt	5 Millionen Euro	8 Millionen Euro

Tabelle 3: Gesamt-Netto-Erlöse des Kfz-Halter:innenbeitrags (exemplarisch dargestellt)

Die finanziellen Auswirkungen des **Arbeitgeber:innenbeitrags** wurden in fünf der exemplarisch ausgewählten Modellregionen untersucht. Der monatliche Beitrag, den der/die Arbeitgeber:in entrichtet, bezieht sich jeweils auf eine/n Arbeitnehmer:in.

Arbeitgeber:innen- beitrag pro Monat	10 Euro	15 Euro
Stadt Mannheim	23 Millionen Euro	32 Millionen Euro
Stadt Offenburg	6 Millionen Euro	9 Millionen Euro
LK Ludwigsburg	30 Millionen Euro	43 Millionen Euro
LK Göppingen	14 Millionen Euro	20 Millionen Euro
LK Freudenstadt	7 Millionen Euro	11 Millionen Euro

Tabelle 4: Gesamt-Netto-Erlöse des Arbeitgeber:innenbeitrags (exemplarisch dargestellt)

3.4 Exkurs: Auswirkungen Deutschlandticket

Während des Projekts haben sich durch die Einführung des Deutschlandtickets signifikante Grundlagen im ÖPNV-Tarifsystem verändert. Vertriebsdaten zum Deutschlandticket lagen im Projektverlauf noch nicht vor, weshalb diese auch nicht berücksichtigt werden konnten. Im Projektverlauf konnten jedoch erste Marktforschungsdaten zum grundsätzlichen Verkehrsverhalten zum „9-Euro-Ticket“ aus dem Sommer 2022 genutzt werden. Anhand dessen konnte abgeleitet werden, dass das Grundkonzept des Mobilitätspasses unabhängig von der Einführung des Deutschlandtickets funktioniert und dass das Gesamt-Netto-Erlöspotenzial im Wesentlichen unverändert bleibt. Denn der Gesamt-Brutto-Erlös ist

nicht von der Einführung des Deutschlandtickets betroffen, und der Neukundenanteil beim Deutschlandticket ist - basierend auf ersten Marktforschungsdaten - so klein, dass sich der Gesamt-Netto-Erlös nicht signifikant verändert.

Es ist jedoch zu erwarten, dass sich die Verteilung des Gesamt-Netto-Erlös-Potenzials durch die Einführung des Deutschlandtickets verändert:

- Die Netto-Erlöse der Kommunen werden sinken, da voraussichtlich ein höherer Anteil des Mobilitätsguthabens eingelöst wird.
- Im Gegenzug steigt jedoch der Anteil des eingelösten Mobilitätsguthabens. Damit nehmen sowohl der Mitnahmeeffekt (vergleiche Kapitel 3.1) als auch die tatsächlichen Mehreinnahmen der Verkehrsunternehmen anteilig zu.
- Weiterhin kann durch die Einführung des Deutschlandtickets auch bei Verkehrsunternehmen ein Anteil der Zusatzeinnahmen anfallen, welche in Kommunen tätig sind, die den Mobilitätspass gar nicht einführen. Die diesbezüglichen Entwicklungen sind im Detail abhängig vom zukünftigen, langfristigen Einnahmeaufteilungsverfahren des Deutschlandtickets.

4. Bewertung und Empfehlung

Insgesamt zeigt sich, dass mit dem Mobilitätspass schon bei einer beispielhaft betrachteten monatlichen Abgabenhöhe von 10 Euro eine hohe Finanzierungswirkung und eine signifikante Lenkungswirkung erzielt werden können. Der Mobilitätspass kann daher helfen, das strategische Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 sowohl direkt als auch indirekt über die Finanzierungswirkung mittelbar zu unterstützen.

4.1 Bewertung der Ergebnisse

Im Vergleich zeigen die Berechnungen aller 21 Modellregionen, dass sich je nach Typ der Kommune unterschiedliche Varianten des Mobilitätspasses besonders eignen. Eine Übersicht des Gesamt-Netto-Erlöspotenzials des Mobilitätspasses nach den vier Varianten sowie den fünf Raumkategorien in Baden-Württemberg ist in Abbildung 8 exemplarisch für eine Abgabenhöhe von 10 Euro je Abgabepflichtigen und Monat beim Einwohner:innen-, Kfz-Halter:innen sowie Arbeitgeber:innenbeitrag dargestellt. Bei der Straßennutzungsgebühr sind als Gebühr 25 Euro für einen Monatspass, 12,50 Euro für einen Wochenpass und 5 Euro für einen Tagespass unterstellt.

Gesamt-Netto-Erlöspotenzial des Mobilitätspasses p. a. (Kommunen und Verkehrsunternehmer)					
5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾	24–87 Mio. € p. a.	3–31 Mio. € p. a.	5–11 Mio. € p. a.	-	
Straßennutzungsgebühr: andere / höhere Abgabenhöhen als bei Beitragsvarianten.					
 Einwohner:innenbeitrag	9–38 Mio. € p. a.	33–44 Mio. € p. a.	8–39 Mio. € p. a.	4–36 Mio. € p. a.	10–16 Mio. € p. a.
 Kfz-Halter:innenbeitrag	5–22 Mio. € p. a.	17–24 Mio. € p. a.	4–20 Mio. € p. a.	2,5–19 Mio. € p. a.	5–8 Mio. € p. a.
 Arbeitgeber:innenbeitrag	13–52 Mio. € p. a.	23–31 Mio. € p. a.	8–24 Mio. € p. a.	6–13 Mio. € p. a.	-

Abbildung 8: Gesamt-Netto-Erlöspotenzial des Mobilitätspasses gemäß den mit den Modellregionen getroffenen Annahmen

Im Ergebnis zeigt sich ein Gesamt-Netto-Erlöspotenzial in Höhe von einstelligen bis hohen zweistelligen Millionenbeträgen pro Jahr, je nach Variante und Modellregion. Die größte Ursache für diese Differenzen sind dabei die Einwohnerzahlen: Modellregionen mit geringeren Einwohnerzahlen haben tendenziell niedrige

Erlöspotenziale, Modellregionen mit höheren Einwohnerzahlen tendenziell größere.

Zur Veranschaulichung der Unterschiede zwischen den Räumen und Varianten unabhängig von der Einwohnerzahl sind daher in der Abbildung 9 die Gesamt-Netto-Erlöspotenziale nominiert auf 100.000 Einwohner:innen dargestellt. Es zeigt sich, dass die Varianz der Ergebnisse je nach konkretem Raum bei der Straßennutzungsgebühr und beim Arbeitgeber:innenbeitrag generell höher ist als bei den anderen beiden Instrumenten. Dabei ist bei diesen die Varianz in weniger urbanen Gebieten größer. Demgegenüber sind beim Einwohner:innenbeitrag und beim Kfz-Halter:innenbeitrag die Beträge konstanter, nehmen in den Großstädten aufgrund der größeren Anzahl an Ausnahmerechtigten jedoch etwas ab.

**Gesamt-Netto-Erlöspotenzial des Mobilitätspasses pro 100.000 Einwohner p. a.
(Kommunen und Verkehrsunternehmen)**

5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾ 25 € / Mo. 12,50 € / W. 5 € / Tag	12–15 Mio. € p. a.	9–15 Mio. € ¹⁾ p. a.	7–14 Mio. € p. a.	-	
Straßennutzungsgebühr: andere / höhere Abgabenhöhen als bei Beitragsvarianten					
 Einwohner:innenbeitrag 10 € pro Monat	~ 6 Mio. € p. a.	~ 8 Mio. € p. a.	7–9 Mio. € p. a.	7–8 Mio. € p. a.	~ 8 Mio. € p. a.
 Kfz-Halter:innenbeitrag 10 € pro Monat	3–4 Mio. € p. a.	~ 4 Mio. € p. a.	~ 4 Mio. € p. a.	~ 4 Mio. € p. a.	~ 4 Mio. € p. a.
 Arbeitgeber:innenbeitrag 10 € pro Monat	~ 8 Mio. € p. a.	5–7 Mio. € p. a.	5–7 Mio. € p. a.	5–10 Mio. € p. a.	-

1) Im Gebietszuschnitt Sindelfingen/Böblingen ca. 27 Mio. € p. a. © civity 2023

Abbildung 9: Gesamt-Netto-Erlöspotenzial pro 100.000 Einwohner:innen des Mobilitätspasses gemäß den mit den Modellregionen getroffenen Annahmen

Analog zum Gesamt-Netto-Erlöspotenzial bestehen auch Unterschiede bei den Berechnungsergebnissen zur Aktivierungsquote. Diese beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkund:innen das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlöst, das heißt wieviel Prozent der bisherigen ÖPNV-Nichtnutzer:innen sowie bisherigen Bartarifnutzer:innen (beispielweise Einzelkarten, Tageskarten und Ähnliche) das Guthaben einlösen und zu Stammkund:innen werden (vergleiche Abbildung 10).

Durchschnittliche Aktivierungsquoten ²⁾ durch den Mobilitätspass					
5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾ 25 € / Mo. 12,50 € / W. 5 € / Tag	41 %	35 %	46 %	34 % ←	Guthaben der Straßennutzungsgebühr ist auch tageweise einlösbar, daher ist die Aktivierungsquote nicht vergleichbar zu den Beitragsvarianten.
 Einwohner:innenbeitrag 10 € pro Monat	8 %	5 %	4 %	5 %	
 Kfz-Halter:innenbeitrag 10 € pro Monat	7 %	5 %	4 %	5 %	
 Arbeitgeber:innenbeitrag 10 € pro Monat	7 %	5 %	4 %	6 %	

© civility 2023

Abbildung 10: Durchschnittliche Aktivierungsquoten beim Mobilitätspass

Die Aktivierungsquote fällt bei der Straßennutzungsgebühr in der Regel deutlich höher aus als bei den Beitragsvarianten. Die wesentlichste Ursache dafür ist, dass bei der Straßennutzungsgebühr auch eine tageweise Nutzbarkeit des Guthabens unterstellt wird. Dies kann beispielsweise eintreten, wenn die Straßennutzungsgebühr für einen Tag erhoben wird und ein Mobilitätsfahrtschein mit gleicher Nutzungsdauer (daher auch einen Tag) ausgeben wird. Weiterhin liegt die höhere Aktivierungsquote der Straßennutzungsgebühr auch darin begründet, dass sie auch von Tourist:innen (insbesondere auch Tagestourist:innen) erhoben wird. Somit besteht für sie eine andere (größere) Ausgangsbasis an Abgabepflichtigen mit anderen Nutzungsmustern als bei den stärker ortsbezogenen Beitragsvarianten.

4.2 Empfehlung zur Variantenauswahl

Welche Variante des Mobilitätspasses besonders zu empfehlen ist, unterscheidet sich je nach Raumtyp (vergleiche Abbildung 11).

Finanzierungs- und Lenkungswirkung der Varianten des Mobilitätspasses					
5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßen-nutzungs-gebühr²)					nur zutreffend ab bestimmter Abgabenhöhe, nur durchgeführt für Städte
 Einwohner:innen-beitrag					
 Kfz-Halter:innen-beitrag					
 Arbeitgeber:innen-beitrag					

Abbildung 11: Finanzierungs- und Lenkungswirkung des Mobilitätspasses

Im Quervergleich der Mobilitätspass-Varianten über die Raumtypen verteilt zeigt sich, dass die **Straßennutzungsgebühr** in den Großstädten bei hohen Abgabenhöhen die höchste Finanzierungswirkung erzielt, welche zudem stark von der Größe und Siedlungsdichte des Erhebungsgebietes abhängt. Die Ursache für diese Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur des Gebietes sind die im Vergleich zu den anderen Varianten höheren Kosten der Straßennutzungsgebühr für Setup und Verwaltung, die mit den angenommenen Prämissen unter dem Konzept „digitale Vignette“ (vergleiche Abschnitt Konzept) auch stark mit der Länge des Straßennetzes zusammenhängen (höherer Kontrollaufwand). Weiterhin sind die Kosten nur gering von der Gebührenhöhe abhängig, da kaum Kosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Kfz-Nutzer:innen entstehen. Für eine relevante Finanzierungswirkung ist daher in Flächenlandkreisen und ländlicheren Regionen auch eine höhere Mindestgebührenhöhe notwendig als in Großstädten oder hochverdichteten Räumen. Demgegenüber ist die Lenkungswirkung der Straßennutzungsgebühr in allen betrachteten Modellregionen hoch, insbesondere da die Straßennutzungsgebühr als einzige Variante im Quervergleich nicht nur von ortsbezogenen Abgabenzahler:innen erhoben werden würde.

Der **Einwohner:innenbeitrag** hat im Quervergleich in den Großstädten eine mittlere und in den übrigen Raumkategorien die höchste Finanzierungswirkung. Die Ursache dafür ist, dass in den Großstädten aufgrund demografischer und sozialer Ursachen im Durchschnitt mehr Menschen Anspruch auf ermäßigte Beiträge oder Befreiungen haben als in anderen Regionen. Gleichzeitig ist in der Regel in Großstädten durch zwei weitere Varianten (Straßennutzungsgebühr und Arbeitgeber:innenbeitrag) ein noch stärkerer Finanzierungsbeitrag zu erzielen. Die Lenkungswirkung ist dabei in allen Regionen moderat (mit leichter Tendenz zu einer etwas stärkeren Nutzung des Mobilitätsguthabens in den Großstädten gegenüber den anderen Räumen).

Die Finanzierungswirkung des **Kfz-Halter:innenbeitrags** ist im Quervergleich in allen Raumtypen bei gleicher Beitragshöhe im Durchschnitt die geringste. Dabei ist der Unterschied zu den anderen Beitragsinstrumenten in Großstädten am stärksten ausgeprägt, während sich die Ergebnisse in den Flächenlandkreisen stärker an die anderen Beitragsinstrumente annähern. Die Lenkungswirkung ist dabei in allen Räumen aufgrund der deutlich geringeren Anzahl an Abgabenzahler:innen auch geringer als bei der Straßennutzungsgebühr.

Der **Arbeitgeber:innenbeitrag** erzielt insbesondere in Großstädten eine hohe Finanzierungswirkung (auch im Vergleich zur Straßennutzungsgebühr), und dies auch bei verhältnismäßig niedrigeren Abgabenhöhen. Ursache dafür ist insbesondere, dass die modellhaft betrachteten Großstädte eine hohe Arbeitsplatzdichte besitzen. Da sich diese auch innerhalb eines Raumtyps stark unterscheiden kann, ist beim Arbeitgeber:innenbeitrag auch eine hohe Varianz der Finanzierungswirkung pro Einwohner:in zwischen den Modellregionen festzustellen. Im Durchschnitt besitzt er dabei eine mittlere Finanzierungswirkung außerhalb der Großstädte. Die Lenkungswirkung des Arbeitgeber:innenbeitrags besitzt aufgrund der differenzierten Anzahl an Abgabenzahler:innen ebenso eine regionale Varianz, ist im Durchschnitt aber auf mittlerem Niveau.

Im Ergebnis sind somit für Großstädte hinsichtlich der hohen Finanzierungswirkung bei gleichzeitig relevanter Lenkungswirkung insbesondere die Straßennutzungsgebühr und der Arbeitgeber:innenbeitrag zu empfehlen. In den anderen Raumkategorien ist dagegen insbesondere der Einwohner:innenbeitrag zu empfehlen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich diese Empfehlungen aus Durchschnittsbetrachtungen der 21 Modellregionen ableiten; das heißt in konkreten Regionen können Abweichungen davon auftreten (zum Beispiel durch räumliche Konzentrationen von Arbeitgeber:innen in bestimmten Landkreisen).

Abschließend zeigt sich, dass mit allen Varianten signifikante Finanzierungs- und Lenkungsbeiträge erzielt werden können. In künftigen Erwägungen und Diskussionen von Kommunen, die sich für die Einführung einer der Varianten des Mobilitätspasses entscheiden wollen, können neben der Finanzierungs- und Lenkungswirkung natürlich auch weitere Argumente relevant sein.

5. Methodik der Modellberechnungen

Die Berechnungsergebnisse des Mobilitätspasses wurden auf Basis einer im Kooperationsprozess mit den 21 Modellregionen abgestimmten Methodik ermittelt. Diese wird nachfolgend dargestellt.

5.1 Prozessuales Vorgehen

Für die Modellberechnungen zum Mobilitätspasse wurde ein mehrschrittiger Prozess aufgesetzt. Dazu wurde zunächst je Variante des Mobilitätspasses eine Prototyp-Region ausgewählt, mit deren Unterstützung, beispielsweise zu Datenbedarfen, eine **prototypische Modellberechnung** für die jeweilige Variante durchgeführt wurde. In gemeinsamen **Werkstatfterminen** mit den weiteren Modellregionen wurden Datenbedarfe für die Berechnungen spezifiziert und die Prozessschritte zur Kosten- und Erlösberechnung vorgestellt und diskutiert.

Anschließend wurden die vier **prototypischen Berechnungsmodelle** an sieben weitere Modellregionen angepasst und optimiert. Am Ende dieser **Kalibrierungsphase** lagen je Raumkategorie und Variante des Mobilitätspasses erste Berechnungsergebnisse vor. Anschließend erfolgte das finale Ausrollen der Berechnungen auf alle 21 Modellregionen. Hierbei wurden entsprechend einer Interessensabfrage bei den Modellregionen ein bis vier Varianten je Modellregion berechnet. Die individuellen Berechnungsergebnisse wurden den Modellregionen jeweils in einer eigenen Ergebnisdokumentation zur Verfügung gestellt, die als Anlage des vorliegenden Berichts eingesehen werden kann.

5.2 Berechnungstool

Für die Modellberechnungen wurde ein umfangreiches Berechnungstool erstellt. Dieses Tool basiert auf Mengengerüsten, die je Variante des Mobilitätspasses die wesentliche Datenbasis beinhalten (vergleiche Kapitel 5.4). Zudem wurden je Variante unterschiedliche Konfigurationsmöglichkeiten aufgenommen, sodass die der Kalkulation zugrundeliegenden Annahmen im Berechnungstool flexibel angepasst werden konnten. Unter Verwendung der Mengengerüste und der Konfigurationen wurden die Berechnungen je Variante des Mobilitätspasses durchgeführt. Dabei wurde unterschieden in Erlös- und Nachfrageseite der ÖPNV-Nutzung (vergleiche Kapitel 5.5) sowie Kostenseite der Umsetzung (vergleiche Kapitel 5.6). In der Ergebnisausgabe wurden anschließend die Erlös- und Nachfrageberechnungen (inklusive Lenkungswirkung) mit den Kosten verrechnet und so das Gesamt-Netto-Erlöspotenzial der vier Varianten des Mobilitätspasses ermittelt. Die Gesamtergebnisse werden in Kapitel 3 erläutert.

5.3 Grundprinzipien der Modellierung

Die Erlös- und Nachfragekalkulation sowie die Kostenabschätzung der vier Varianten des Mobilitätspasses wurden auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen und Expert:innengesprächen durchgeführt.

Für die **Erlösabschätzung** wurde das ÖPNV-Nachfrageverhalten der Abgabenzahler:innen modelliert. Die Modellierung basierte dabei auf der in Kapitel 5.4 beschriebenen Datenbasis sowie bei der Wahl der Tarife innerhalb des ÖPNV auf den wirtschaftlichen Grundprinzipien, dass die Abgabenzahler:innen in Abhängigkeit ihres jeweiligen ÖPNV-Nutzungsverhaltens die für sie finanziell attraktivste Lösung wählen. Die durch das für die Abgabe gewährte Mobilitätsguthaben entstehende implizite Preissenkung von ÖPNV-Zeitkarten und daraus resultierende Mehrnachfrage des ÖPNV wurde über die Modellierung von Nachfrageelastizitäten abgebildet. Das methodische Vorgehen zur Erlösabschätzung wird in Kapitel 5.5 erläutert.

Die **Kostenabschätzung** basierte auf der Modellierung eines Umsetzungsprozesses zur Einführung des Mobilitätspasses, aufbauend auf der in Kapitel 5.4 beschriebenen Datenbasis. Je Variante des Mobilitätspasses wurden die einzelnen Prozessschritte modelliert und mit Kostensätzen hinterlegt. Das detaillierte Vorgehen zur Kostenabschätzung wird in Kapitel 5.6 erläutert.

Weiterhin wurden für alle 21 Modellregionen **Qualitäten eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes unterstellt**, sodass der Mobilitätspass flächendeckend im jeweiligen Gebiet eingeführt werden kann.

5.4 Datenbasis

Die Modellierung der **Erlös- und Nachfrageeffekte** des Mobilitätspasses für die Verkehrsunternehmen und die Kommunen in den verschiedenen Varianten basierte im Wesentlichen auf der folgenden Datengrundlage:

- Anhand offizieller statistischer Daten wurde die jeweilige Grundgesamtheit der jeweils betrachteten Variante des Mobilitätspasses abgebildet.
- Die Annahmen zum Verkehrsverhalten und zu Wanderungsbewegungen im Tarifsystem basierten sowohl auf etablierten Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 als auch auf aktuellen Marktforschungsdaten im Rahmen der 9-Euro-Ticket-Evaluation des VDV.⁵

⁵ Vergleiche VDV-Marktforschung zu den Wirkungen des 9-Euro-Tickets aus 12/2022.

- Die Unterschiede der betrachteten Modellregionen wurden dabei über eine regionale Auswertung des Nutzungsverhaltens auf Ebene der regionalstatistischen Raumtypologie „RegioStaR 7“⁶ berücksichtigt, welche zwischen sieben städtischen bis ländlichen Raumtypen differenziert. Insbesondere erfolgte die Auswertung der MiD 2017 und 9-Euro-Ticket-Marktforschung auf Ebene von RegioStaR 7.
- Die durch das Mobilitätsguthaben entstehende Mehrnachfrage durch implizite Preisveränderungen für ÖPNV-Zeitkarten (geringerer Zuzahlungsbetrag im Vergleich zur Situation eines Kaufes ohne Mobilitätsguthaben) wurde mithilfe einer Preiselastizität der Nachfrage von 0,3 modelliert.
- Historische Vertriebsdaten der Verkehrsverbünde der Modellregionen wurden herangezogen, um die mengengewichtete Nutzenschwelle zwischen Zeitkarten und Bartarifniveau zu ermitteln. *Hinweis: Durch die Einführung des Deutschlandtickets hat sich das Bestandspreisniveau verändert. Die Auswirkungen auf die Ergebnisse sind in Kapitel 3.4 Exkurs: Auswirkungen Deutschlandticket beschrieben.*
- Die entstehenden Mehr- und Mindererlöse im Tarifsysteem wurden basierend auf dem Bestandspreisniveau (vor Einführung des Deutschlandtickets) und den durchschnittlichen Ausgaben der bisherigen Nutzer:innen im Status Quo berechnet.
- Für die Straßennutzungsgebühr sind darüber hinaus noch weitere wesentliche Daten für die Ableitung der Nachfrageentwicklung genutzt worden:
 - Einerseits wurde auf die Verkehrsmodelle der untersuchten Städte zurückgegriffen (relationale Quellverkehre, Zielverkehre, Durchgangsverkehre, Binnenverkehre).
 - Weiterhin wurde auf verkehrliche Untersuchungen zu Auswirkungen von City-Maut-Systemen zurückgegriffen⁷, insbesondere Croci et al. (2016).

Für die **Kostenabschätzung** wurde je Variante des Mobilitätspasses ein Ansatz für einen Umsetzungsprozess modelliert. Die Prozessschritte wurden dabei auf folgenden Grundprämissen und Daten aufgesetzt:

- Grundprämisse der Einfachheit und der Annahme, dass digitalisierbare Tätigkeiten digital durchgeführt werden (insbesondere Einsatz einer mandantenfähigen technischen Plattform zur Verwaltung des Mobilitätsguthabens für Kommunen und Nutzer:innen).

⁶ Vergleiche Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung.

⁷ Insbesondere Croci, E. (2016): Urban Road Pricing: A Comparative Study on the Experiences of London, Stockholm and Milan.

- Einschätzungen zu technischen Rahmenbedingungen und Kostenerwartungen mithilfe von Gesprächen mit Expert:innen aus der Praxis (Berücksichtigung juristischer Anforderungen, insbesondere zivilrechtlicher als auch regulatorischer Art wie dem OZG⁸ und ZAG⁹).
- Kalkulation aller Personalaufwände anhand der Einordnung von Tätigkeiten in die Standards des Erfüllungsaufwandes gemäß nationalem Normenkontrollrat¹⁰ (insbesondere Zeitbedarfe und Kostensätze). *Hinweis: Als Erfüllungsaufwand wird der gesamte messbare Zeitaufwand bezeichnet, der durch die Befolgung einer Vorschrift bei Bürger:innen, Wirtschaft und Verwaltung entstehen.*

5.5 Methodik für die Erlös- und Nachfrageberechnung

Die gesamthafte Erlösabschätzung der Varianten des Mobilitätspasses für Kommunen und Verkehrsunternehmen erfolgte anhand von fünf Berechnungsschritten (vergleiche Abbildung 12). Die für die Modellierung der Beitragsvarianten (Einwohner:innenbeitrag, Kfz-Halter:innenbeitrag, Arbeitgeber:innenbeitrag) verwendete Methodik wird in diesem Kapitel erläutert. Die Methodik der Gebührenvariante der Straßennutzungsgebühr unterscheidet sich in einzelnen Prozessschritten von den Beitragsvarianten und wird in ihren Unterschieden in Kapitel 5.7 beschrieben.

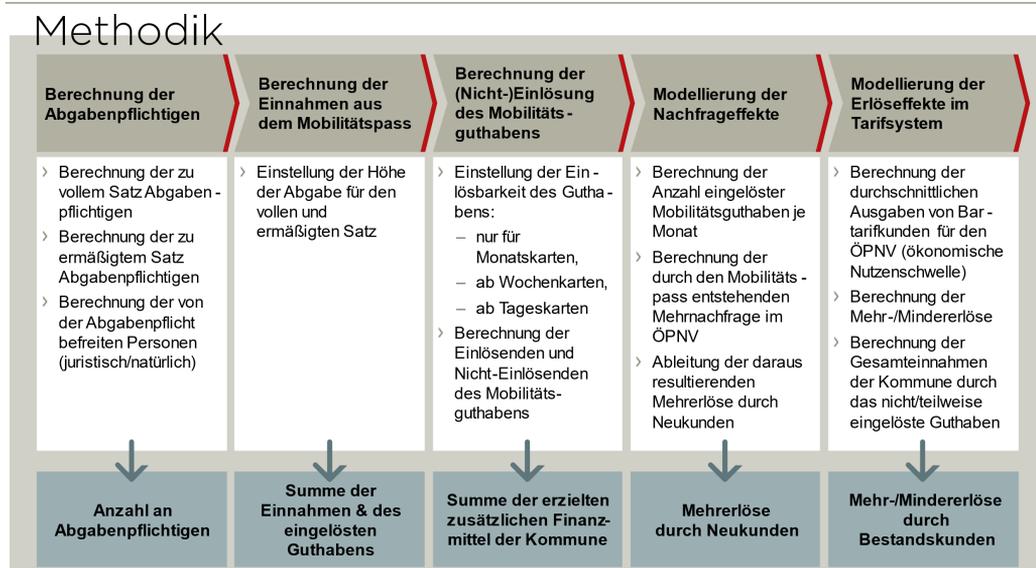


Abbildung 12: Methodik Erlösabschätzung Mobilitätspass

⁸ Onlinezugangsgesetz

⁹ Gesetz über die Beaufsichtigung von Zahlungsdiensten

¹⁰ Vergleiche Statistisches Bundesamt, 2022: Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

Schritt 1: Abgabepflichtige Personen

Über die Datenbasis des statistischen Bundesamtes wurde je Beitragsvariante des Mobilitätspasses die Anzahl der grundsätzlich beitragspflichtigen Personen ermittelt. Anschließend wurden die Ausnahmegruppen der jeweiligen Variante des Mobilitätspasses spezifiziert; darauf aufbauend wurde ermittelt, wie viele Personen der grundsätzlich Abgabepflichtigen von dem Beitrag befreit, zu ermäßigtem Satz berücksichtigt oder zu vollem Satz berücksichtigt werden.

Schritt 2: Einnahmen des Mobilitätspasses

Basierend auf der Anzahl abgabepflichtiger Personen wurde über die Multiplikation mit der Abgabenhöhe das grundsätzliche Einnahmepotenzial des Mobilitätspasses berechnet. Die Abgabenhöhe zu vollem und ermäßigtem Satz der Varianten des Mobilitätspasses kann jeweils durch die einführende kommunale Gebietskörperschaft individuell festgelegt werden. Die in der Modellberechnung berücksichtigten Abgabenhöhen sind jeweils kalkulatorische Annahmen und nicht als Vorfestlegung der betrachteten Kommunen zu verstehen (vergleiche Kapitel 2.2).

Schritt 3: Eingelöstes und nicht-eingelöstes Mobilitätsguthaben

Für die Ermittlung der Potenziale zur Einlösung des Mobilitätsguthabens wurde zunächst das ÖPNV-Nutzungsverhalten im Status Quo ermittelt und anschließend über die Statistiken und Marktforschungsdaten der Nutzungsanteil des Mobilitätsguthabens abgeschätzt (vergleiche Datenbasis Kapitel 5.4). Das Nutzungsverhalten im Status Quo wurde dabei differenziert nach Zeitkartenkund:innen, Bartarifkund:innen (Nutzer:innen von Einzelfahrscheinen, Tageskarten und ähnlichen Produkten, die in der Regel tagesaktuell bezahlt werden) und ÖPNV-Nicht-Nutzer:innen sowie regional differenziert betrachtet (anhand RegioStaR 7). Die Annahmen zum Nutzungsanteil des Mobilitätsguthabens unterscheiden sich weiterhin je nach Einlösbarkeit des Guthabens. Differenziert wurde dabei zwischen drei verschiedenen Konfigurationsmöglichkeiten:

Das Guthaben ist einlösbar für

- Monatskarten und Abonnements,
- Wochenkarten und Zeitkarten mit längerer Gültigkeit,
- Tageskarten und Zeitkarten mit längerer Gültigkeit.

Als Ergebnis wurde die Anzahl der Personen ermittelt, die das Mobilitätsguthaben teilweise oder vollständig einlösen. Außerdem wurde umgekehrt auch die

Anzahl der Personen berechnet, die das Mobilitätsguthaben nicht einlösen und einhergehend die entstehenden Einnahmen, die der Kommune somit als finanzielle Mittel zur Weiterentwicklung des ÖPNV bereitstehen (vergleiche Finanzierungswirkung Kapitel 2.4). Somit stehen im Ergebnis dieses Schrittes auch die Kennzahlen zur Einlösequote sowie Aktivierungsquote (vergleiche Definition in Kapitel 3.1) als Aspekt der Lenkungswirkung.

Schritt 4: Nachfrageeffekte

Das Konzept des Mobilitätspasses ermöglicht es, das Mobilitätsguthaben nicht nur vollständig, sondern auch teilweise einzulösen. Mit dem Ziel, eine Abschätzung des eingelösten und nicht eingelösten Mobilitätsguthabens vorzunehmen, wurde der Nachfrageeffekt über die tatsächlich eingelösten Guthabeneinheiten modelliert. Dazu wurde eine logarithmische Normalverteilung angesetzt, die die Verteilung der eingelösten Guthabeneinheiten über einen Zeitraum von einem Jahr abbildet. So konnte anschließend die Wanderungsbewegung von ÖPNV-Nicht-Nutzer:innen und Bartarifkund:innen im Status Quo ermittelt werden, die zukünftig das Mobilitätsguthaben einlösen und dadurch zu Zeitkartenkund:innen werden.

Schritt 5: Erlöseffekte im Tarifsystem

Durch die Einführung des Mobilitätspasses entstehen Mehr- bzw. Mindererlöse im Tarifsystem, welche im fünften Schritt berechnet werden. Zeitkartenkund:innen im Status Quo können nach Einführung des Mobilitätspasses das Mobilitätsguthaben nutzen und geben aktiv weniger Geld für den Kauf Ihrer Zeitkarten aus. Damit entstehen kalkulatorische Mindererlöse im Tarifsystem des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die jedoch durch das zugewiesene Mobilitätsguthaben vollständig ausgeglichen werden. Das Modell unterstellt, dass Zeitkartenkund:innen im Status Quo zu 100 Prozent das Mobilitätsguthaben einlösen.

Gleichzeitig wechseln Bartarif:kund:innen und ÖPNV-Nicht-Nutzer:innen durch das Mobilitätsguthaben in das Zeitkartensegment und geben gegebenenfalls mehr Geld für die Nutzung des ÖPNV aus als zuvor und es entstehen Mehrerlöse im Tarifsystem.

Die Berechnung der Mehr- beziehungsweise Mindererlöse durch Bartarifkund:innen wurden basierend auf der in Schritt 4 berechneten Mehrnachfrage ermittelt. Dazu wurden zusätzlich aus den historischen Vertriebsdaten der Verkehrsverbände der Modellregionen die durchschnittlichen Ausgaben für Ticketkäufe von Bartarifkund:innen berechnet, die zukünftig in das Zeitkartensegment wechseln, da sie das Mobilitätsguthaben einlösen.

5.6 Methodik für die Kostenberechnung

Die Kostenabschätzung für die Beitragsvarianten des Mobilitätspasses wurde ebenfalls wie die Erlösabschätzung in einem fünfstufigen Prozess vorgenommen (vergleiche Abbildung 13). Für die Straßennutzungsgebühr ergaben sich neben den hier dargestellten methodischen Prozessschritten weitere Besonderheiten, die in Kapitel 5.7 erläutert werden.



Abbildung 13: Methodik Kostenberechnung

Schritt 1: Aufstellung von vereinfachten Umsetzungsprozessen

Die Kostenabschätzung basierte auf der Annahme von vereinfachten Umsetzungsprozessen, die zur Einführung der Varianten des Mobilitätspasses und zur Einlösung des Mobilitätsguthabens notwendig sind. Betrachtet wurden dabei nur Prozessschritte, bei denen signifikante Kosten zu erwarten sind; es handelt sich hierbei nicht um eine Umsetzungskonzeption.

Für den Umsetzungsprozess der Beitragsvarianten (Einwohner:innenbeitrag, Arbeitgeber:innenbeitrag, Kfz-Halter:innenbeitrag) (vergleiche Abbildung 14) wurden wesentliche Unterprozesse identifiziert. Hinsichtlich dieser Unterprozesse wurde bewertet, inwiefern der Aufwand fallzahlenabhängig oder -unabhängig ist. Zudem wurde bei den fallzahlenabhängigen Aufwänden die Fallzahl auf Basis der im vorherigen Kapitel ermittelten Nachfragezahlen geschätzt und diese anschließend zeitlich und finanziell bewertet. Dabei sind auch Aufwände für unvorhergesehene Sonderfälle sowie fehlende Kooperationen berücksichtigt worden (zum Beispiel Forderungsmanagement bei Nicht-Zahlung von Beiträgen). Nachfolgend werden relevante Inhalte dieser Prozessschritte genauer beschrieben.

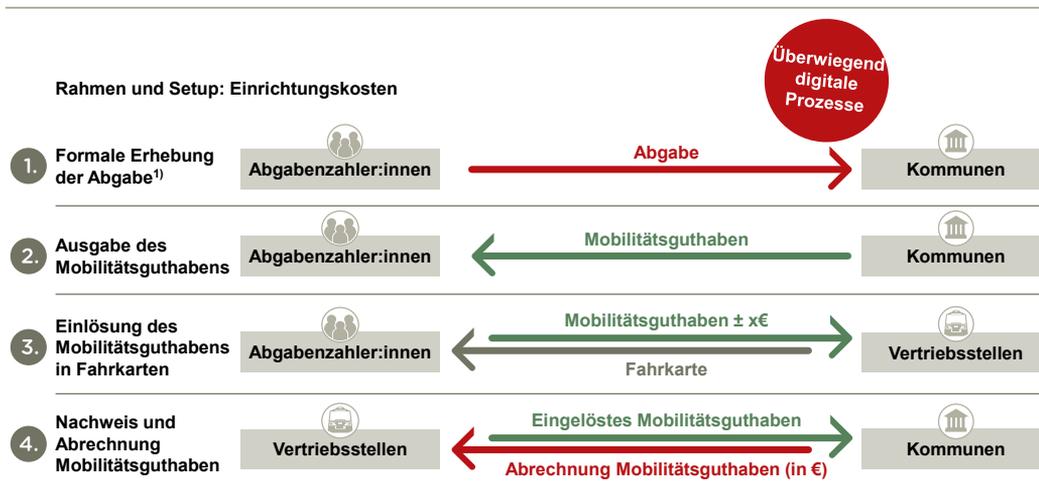


Abbildung 14: Wesentliche Kostentreiber im Umsetzungsprozess der Beitragsvarianten

Als übergreifender wesentlicher Kostentreiber im Umsetzungsprozess wurde die Schaffung eines **Rahmens für Setup und Betrieb** einer Plattform zur Ausgabe des Mobilitätsguthabens identifiziert. Darunter fällt beispielsweise der Aufbau einer digitalen Plattform zur Administration des Mobilitätsguthabens und gleichzeitig die Schaffung von standardisierten Schnittstellen zu Bestandssystemen wie zum Beispiel Vertriebsplattformen. Hierbei handelt es sich sowohl um einmalig anfallende Kosten als auch um laufende Kosten für den Betrieb der Plattform.

Die Abgabe soll nach initial anfallendem Aufwand weitestgehend digital gestützt und fortlaufend kontinuierlich erhoben werden können. Dementsprechend wurde der Prozessschritt der **formalen Erhebung der Abgabe** ausgestaltet. Kostentechnisch berücksichtigt wurden hier die laufende Prüfung von Befreiungs- und/oder Ermäßigungsgründen der abgabepflichtigen Personen, die Aufwände für den Zahlungsprozess (Zahlungsaufforderung, Prüfung Zahlungseingang) sowie ein Forderungsmanagement bei Nichtzahlung.

Zudem wurde die Einrichtung eines Kontos für die Abgabenzahler:innen zur Nutzung der Mobilitätsguthabenplattform angenommen. Dazu wird die **Verbuchung des Mobilitätsguthabens** entsprechend der gezahlten Abgabe auf der Plattform vorgenommen und sichergestellt, dass das Mobilitätsguthaben nach Ablauf der Verfallsfrist von einem Jahr vom Guthabekonto wieder abgezogen wird.

Für die **Einlösung des Mobilitätsguthabens** sind Kosten für die Einrichtung von Schnitt- zu den Vertriebsstellen berücksichtigt worden (Annahme: Umsetzung über Software Development Kits).

Nachdem das Mobilitätsguthaben bei den Vertriebsstellen eingelöst wird, muss diese Information an die jeweilige kommunale Gebietskörperschaft weitergegeben werden, sodass die Mindererlöse durch die kommunale Gebietskörperschaft

entsprechend ausgeglichen werden können (**Nachweis und Abrechnung Mobilitätsguthaben**). In den Modellberechnungen wurde an dieser Stelle die Nutzung einer zentralen IT-Plattform angenommen, sodass den Verbänden gesammelte Informationen mit den ausstehenden Forderungen und automatisierte Rechnungen zugestellt werden können, um manuellen Aufwand zu reduzieren. Mithilfe der IT-Plattform können auch Kommunen anschließend automatisiert beziehungsweise digital unterstützt die Rechnungsprüfung durchführen, sodass die Freigabe und Zahlung der Rechnungen möglichst aufwandsarm erfolgen können.

Schritt 2: Berechnung der Fallzahl je Prozessschritt

Im zweiten Schritt der Kostenabschätzung wurde eine Berechnung der für den jeweiligen Prozessschritt zur Einführung des Mobilitätspasses und zur Einlösung des Mobilitätsguthabens jährlich anfallenden Bearbeitungsvorgänge („Fallzahlen“) vorgenommen. Die Anzahl der Bearbeitungsvorgänge basiert auf der im Kapitel 5.4 dargelegten Datenbasis sowie auf mit den Modellregionen getroffenen Annahmen.

Schritt 3: Abschätzung der Komplexität je Prozessschritt

Die zeitlichen Personalaufwände für die jeweiligen Arbeitsschritte der Einführung des Mobilitätspasses und Einlösung des Guthabens wurden anhand der Standards des Erfüllungsaufwands gemäß nationalem Normenkontrollrat¹¹ abgeschätzt. Hierfür wurden die folgenden Datengrundlagen verwendet:

- **Zeitwerttabelle** für Vorgaben der Verwaltung. Dabei wurden den Prozessen Standardaktivitäten mit drei Komplexitätsstufen (einfach, mittel, hoch) zugeordnet, wobei zwischen fallunabhängiger Komplexität und manueller Komplexität je Fall unterschieden wird.
- Anhand des Komplexitätslevels wurden den Prozessschritten fest definierte **Zeitwerte in Minuten** zugeordnet.

Schritt 4: Abschätzung der Kostensätze

Die Abschätzung der Kostensätze erfolgte pro Fallzahl bzw. pro Arbeitsstunde. Zur Ermittlung der erwarteten Personalkosten wurden **Lohnkostentabellen** der Verwaltung nach Laufbahngruppen und Verwaltungsebene herangezogen (ebenfalls mit Hilfe von Standards des Erfüllungsaufwands gemäß nationalem Normenkontrollrat). Zusätzlich wurde ein Gemeinkostenzuschlagssatz von

¹¹ Vergleiche Statistisches Bundesamt, 2022: Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

28 Prozent angewendet (adaptiert vom Satz für nachgeordnete Bundesbehörden gemäß Bundesministerium für Wirtschaft 2021).

Schritt 5: Berechnung der Kosten

Über die Fallzahl, die Komplexität und die zuzuordnenden Kostensätze konnten anschließend die Kosten für die Umsetzung des Mobilitätspasses berechnet werden. Einmalkosten (zum Beispiel für Kamerasysteme) wurden dabei anhand von jeweils anzuwendenden Abschreibungstabellen für die Absetzung für Abnutzung (AfA) jährlich umgelegt.

5.7 Besonderheiten der Erlös- und Kostenabschätzung für die Straßennutzungsgebühr

Die Straßennutzungsgebühr unterscheidet sich prozessual und praktisch von den Beitragsvarianten des Mobilitätspasses. Während für die Beitragsvarianten im wesentlichen Kosten für Verwaltungsaufwände entstehen, erfordert die für die Modellberechnungen angenommene Umsetzung einer Straßennutzungsgebühr auch bauliche Eingriffe im öffentlichen Raum, beispielsweise zur Installation von Kamerasystemen zur Erfassung und Kontrolle der Gebührenentrichtung. Alternative Ausgestaltungen der Straßennutzungsgebühr beispielsweise über Satellitentechnik sind nicht Teil der vorliegenden Berechnung.

Aufgrund der technischen Besonderheiten der Straßennutzungsgebühr weicht die verwendete Methodik zur Kosten- und Erlösabschätzung in einzelnen Punkten von dem verwendeten methodischen Vorgehen der Beitragsvarianten ab. Grundsätzlich wurde für die Straßennutzungsgebühr angenommen, dass eine Flächenmaut (area pricing) eingeführt wird, die durch automatisierte Kameras an allen in das Gebiet ein- und ausfahrenden Straßen kontrolliert wird (Kordonprinzip). Die Hintergründe und Grundprämissen dieser Annahme werden nachfolgend erläutert.

Zur **Erlösabschätzung** der Straßennutzungsgebühr galt es zunächst, die Gesamtmenge der Personen zu berechnen, die der Gebührenpflicht unterliegen. Eine Besonderheit hierbei lag in der Definition der betrachteten Grundgesamtheit, da die in das Erhebungsgebiet einfahrenden Personen eine nicht fest abgrenzbare Personengruppe darstellt. Zur Herleitung der Grundgesamtheit wurden zunächst anhand verkehrlicher Untersuchungen von Croci et. al (2016) die direkte Verkehrsverlagerung abgeschätzt und diese von der Grundgesamtheit abgezogen. Anschließend wurden drei Gruppen unterschieden:

- Pkw-Halter:innen im Erhebungsgebiet

- Regelmäßig in das Erhebungsgebiet einfahrende Personen
- Gelegentlich oder einmalig in das Erhebungsgebiet einfahrende Personen

Die Erlösabschätzung inklusive der Modellierung des Nachfrageverhaltens und der Wanderungsbewegung wurde hinsichtlich dieser drei Personengruppen mit jeweils unterschiedlichen Grundannahmen vorgenommen. Die weitere Erlösabschätzung erfolgte anschließend nach dem gleichen methodischen Vorgehen wie bei den anderen Varianten (vergleiche Kapitel 5.5).

Die Kostenabschätzung zur Modellierung der Straßennutzungsgebühr wurde basierend auf dem in Kapitel 5.6 aufgezeigten Vorgehen um weitere wesentliche Kostentreiber ergänzt. Wie einleitend erläutert unterscheidet sich die Straßennutzungsgebühr auf der Kostenseite von den Beitragsvarianten insbesondere durch deutlich abweichende Prozessschritte.

Für die Modellberechnung zur Straßennutzungsgebühr wurden zunächst folgende Grundprämissen aufgesetzt:

- **Kein Verkehrsmodell:** Die Berechnung zielt auf eine Erlös- und Kostenabschätzung ab und stellt kein Verkehrsmodell oder Feinkonzept dar. Fragestellungen, die nicht signifikant die Erlöse oder Kosten beeinflussen (zum Beispiel Feinprozesse, Ziele der Verkehrsverlagerung), werden daher nicht betrachtet.
- **Flächenmaut, digitale Vignette:** Für die Kalkulation wird angenommen, dass eine Flächenmaut (area pricing) eingeführt wird, für die Tages-, Wochen- und Monatspässe in Form einer „digitalen Vignette“ angeboten werden. Eine Kontrolle erfolgt mittels Kordonprinzip, bei welchem alle in das Gebiet ein- und ausfahrenden Straßen durch automatisierte Kameras überwacht werden.
- **Keine Einfahrtsbeschränkungen:** Es sollen keine Schranken oder sonstigen physischen Hindernisse eine Ein- und Ausfahrt in das Erhebungsgebiet behindern. Ein Kontrollmechanismus soll eingeführt werden.
- **Keine Fahrzeugumrüstung:** Es sollen keine verpflichtenden Fahrzeugumrüstungen oder verpflichtenden elektronischen Endgeräte in den Fahrzeugen notwendig sein (inklusive Handys). Hintergrund: Eine mittelfristige Umsetzbarkeit unter Beibehaltung einer Zugangsfreiheit für alle soll gewährleistet sein.

Auf Basis der getroffenen Grundprämissen ist eine kilometerabhängige und somit leistungsbezogene Gebühr nicht kontrollierbar. Die Straßennutzungsgebühr in den vorliegenden Modellberechnungen ist daher als Flächenmaut ausgestal-

tet. Ihre Geltungsdauer wurde für die Zeiteinheiten Tag, Woche und Monat angenommen. Die modellierte Gebührenpflicht umfasst dabei das Fahren von Pkw und Krafträdern im gesamten Stadtgebiet als definiertes Erhebungsgebiet.

Für die Kostenberechnung wurden anschließend projektbezogene kalkulatorische Annahmen getroffen:

- Der Vertrieb der Erlaubnis zum Einfahren in das Erhebungsgebiet verläuft gemäß dem Prinzip einer „**digitalen Vignette**“ mit einem Mobilitätsguthaben als Gegenwert. Die digitale Registrierung des Kennzeichens kann für einen gewünschten Zeitraum erfolgen, wobei im Rahmen der Modellierung die möglichen Zeiträume ein Tag, eine Woche oder ein bzw. mehrere Monate unterstellt sind. Dabei erfolgt der Vertrieb durch Dritte mittels Vertriebsprovision (zum Beispiel durch digitale Anwendungen (Apps) oder physische Verkaufsstellen). Im Gegenzug wird ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe zur gezahlten Abgabe oder, je nach Ausgestaltung, ein Mobilitätsfahrtschein ausgegeben (vergleiche Kapitel 2.2).
- Die **Kontrolle** der Gebühreinzahlung erfolgt **automatisiert anhand von Kamerasystemen** (ANPR¹²-Verfahren) über die Erfassung des Kennzeichens und über die Erstellung eines Beweisfotos zur Nachverfolgung bei Nicht-Zahlung. Die Modellberechnungen unterliegen der Annahme der Nutzung stationärer Kameras an allen in das Gebiet ein- und ausfahrenden Straßen sowie mobiler Kameras zur laufenden Kontrolle innerhalb des Erhebungsgebietes (Kordonprinzip).
- Zur Abschätzung der gebührenpflichtigen Personen und zur Modellierung der Anzahl benötigter Kameras wird das Stadtgebiet als **Erhebungsgebiet** herangezogen (gewählter Ansatz zur Modellierung, keine Vorfestlegung für Kommunen, die den Mobilitätspass künftig einführen möchten). Die Modellierung basiert darüber hinaus auf der Grundannahme, dass alle Straßen gebührenpflichtig sind.¹³ Eine Ausnahme hiervon bilden Straßenabschnitte von Bundesfernstraßen, die *außerhalb* von Ortsdurchfahrten liegen und somit herausgerechnet werden. Dazu werden die Verkehrsmodelle der betroffenen Gebiete ausgewertet und anhand der Quell-, Binnen und Zielverkehre Verkehrsanteile abgeschätzt, die aus der Modellberechnung herausgenommen werden.

¹² Automatic number-plate recognition

¹³ Hintergrund dieser Entscheidung war, dass die Straßenbaustraßenträgerschaft für Bundesfernstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten in der Regel beim Bund liegt. Die rechtliche Bewertung zur Zulässigkeit der Erhebung einer Straßennutzungsgebühr war zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht abgeschlossen und erfolgt unabhängig.

Der wesentliche Kostentreiber in der verwendeten Modellierung der Straßennutzungsgebühr ist der Kauf, die Installation und die laufende Betreuung der Kamerasysteme als Kontrollmechanismus. Maßgeblich sind hierbei auch die entstehenden Verwaltungsaufwände im Ordnungswidrigkeitenmanagement bei Nichtzahlung der Gebühr. Diese Kostentreiber unterliegen dabei dem verwendeten Ansatz der „digitalen Vignette“ als Erfassungs- und Kontrollmethodik (vergleiche Kapitel 3.2). Bei anderen – insbesondere fahrzeuggestützten Ansätzen (zum Beispiel GPS-gestützte Erfassung aller im Gebiet fahrender Fahrzeuge beispielsweise mittels Onboard-Units oder Smartphone) kann diese Einschätzung daher auch wesentlich anders ausfallen. Die genau zu verwendende Kontroll- und Erfassungsmethodik ist daher in einem möglichen weiteren Umsetzungsprozess weiter zu konkretisieren.

6. Ausblick

Mit den vorliegenden Projektergebnissen bestehen nun wesentliche Erkenntnisse über die Wirkungen des Mobilitätspasses in den individuellen Modellregionen. Sie zeigen, dass der Mobilitätspass ein effektives Instrument sein kann, um eine zusätzliche Finanzierung für den öffentlichen Personennahverkehr in signifikanten Maßen sicherzustellen. Gleichzeitig wird mit der Ausgabe des Mobilitätsguthabens die Nutzung des ÖPNV attraktiver. Somit trägt der Mobilitätspass insgesamt maßgeblich zum Klimaschutz im Verkehrssektor bei.

Schon bei einer vergleichsweise geringen Abgabenhöhe ist der Mobilitätspass ein wertvolles Instrument, mit dem Kommunen den Ausbau von Bus und Bahn voranbringen und Menschen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern können. Er versetzt Kommunen in die Lage, zum Beispiel das Fahrplanangebot von Bussen und Bahnen zu verbessern und Kapazitäten zu erhöhen - durch dichtere Takte, den Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge und den Ausbau von Infrastruktur und Digitalisierung. So kann die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert und die Anbindung an andere Verkehrsmitteln optimiert werden. Das ist nicht nur gut fürs Klima, sondern kann auch die Straßen entlasten und Staus reduzieren.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass es sich um Modellbetrachtungen und -berechnungen handelt, die in der späteren praktischen Umsetzung je nach konkreter Ausgestaltung vor Ort in abweichenden Ergebnissen resultieren können. Zudem ist zu beachten, dass sich die im Rahmen der Berechnungen erarbeiteten Konzepte und Vorschläge zum Beispiel im Zuge des (zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts) noch laufenden Gesetzgebungsverfahrens weiter verändern können. Auch ist die Tariflandschaft im deutschen ÖPNV im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 einem dynamischen Wandel unterworfen, so dass sich auch hierdurch voraussichtlich noch einige Aspekte verändern werden.

Damit nach künftiger Verabschiedung der Gesetzesgrundlage eine baldige Einführung des Mobilitätspasses in interessierten Kommunen erfolgen kann, sollen aufbauend auf den im Modellprojekt erarbeiteten Erkenntnissen weitere umsetzungsrelevante Detailfragen und Aspekte vertieft und weiter ausgearbeitet werden. Hierzu ist die enge Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium für Verkehr mit ausgewählten Vorreiterkommunen in einer anschließenden Projektphase vorgesehen, ohne dass sich die Kommunen auf eine Einführung des Mobilitätspasses vorfestlegen müssen. Die Erkenntnisse aus dieser Zusammenarbeit sollen in einem Umsetzungsleitfaden gebündelt und künftig allen interessierten Kommunen an die Hand gegeben werden.

Abkürzungsverzeichnis

AfA	Abschreibungstabellen für die Absetzung für Abnutzung
ANPR	„Automatic number-plate recognition“, automatische Kennzeichenerfassung
AT	Aufgabenträger
GPS	„Global Positioning System“, Satellitennavigationssystem
Kfz	Kraftfahrzeuge
LMG	Landesmobilitätsgesetz
MiD	Studie Mobilität in Deutschland
Pkw	Personenkraftwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OZG	Onlinezugangsgesetz
RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VU	Verkehrsunternehmen
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
ZAG	Gesetz über die Beaufsichtigung von Zahlungsdienstleistungen



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

vm.baden-wuerttemberg.de

Stand: Januar 2024

Erstellung und Redaktion:

civity Management Consultants
GmbH & Co. KG
Wallstraße 27
10179 Berlin

www.civity.de

Vielen Dank an alle Modellregionen für die konstruktive Zusammenarbeit. Ein weiteres Dankeschön gilt BBG und Partner für die juristische Begleitung der Arbeiten sowie Zebralog GmbH für die Moderation der Arbeitskreise und Projektveranstaltungen.

Zitierhinweis: Ministerium für Verkehr (Hrsg.) / civity Management Consultants
(civity): Ergebnisdokumentation Modellprojekt Mobilitätspass, Stuttgart und Berlin, 01/2024

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitung, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.