



PRESSEMITTEILUNG

09. Februar 2022

Gemeinsam für den Klimaschutz im Land: Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie gehen in nächste Phase

Land und Modellkommunen starten Pilotuntersuchungen

Die Modellkommunen stehen fest, jetzt starten die Pilotuntersuchungen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg. Mit einer digitalen Auftaktveranstaltung haben das Verkehrsministerium und die Modellkommunen am Mittwoch, 9. Februar, offiziell die gemeinsame Arbeit an den Projekten aufgenommen. Die Kommunalen Landesverbände begleiten das Projekt. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte anlässlich des Kickoff-Termins: „Mit dem Mobilitätspass und der Mobilitätsgarantie leisten wir in Baden-Württemberg Pionierarbeit und einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs. Beide Projekte sind zentral für eine klimafreundliche Verkehrswende.“

Der Minister fügte hinzu: „Die Finanzierung der dringend erforderlichen massiven Angebotsausweitung bei Bus und Bahn kann nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen. Nur in guter Partnerschaft und im Dialog mit den Kommunen können diese Vorhaben erfolgreich umgesetzt werden. Daher freue ich mich über das Engagement und die große Bereitschaft der Modellkommunen, zum Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs auch neue Wege zu gehen.“

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter: www.vm.baden-wuerttemberg.de/datenschutz. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Landrat Joachim Walter (Tübingen), Präsident des Landkreistags Baden-Württemberg, sagte:

„Mit dem heutigen Start der Pilotuntersuchungen gehen wir einen wichtigen Baustein der Verkehrswende im Land an: die Mobilitätsgarantie. Diese aber gibt es nicht zum Nulltarif. Der Finanzbedarf muss auf den Tisch, und dafür sind die Modellrechnungen der richtige Ansatz. Dabei liegt es auf der Hand, dass das Land für eine von ihm vorgegebene Mobilitätsgarantie auch die Finanzierungsverantwortung trägt. Der Mobilitätspass wiederum darf als Nahverkehrsabgabe nur für die Finanzierung darüber hinaus gehender ÖPNV-Zusatzleistungen erhoben werden. Selbstverständlich werden die Landkreise bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Land konstruktive Partner sein – und auch ihren Beitrag leisten.“

Gudrun Heute-Bluhm, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Städtetags Baden-Württemberg bekräftigte:

„Uns sind gewisse Weichenstellungen schon zu Beginn dieses Prozesses wichtig. Soweit das Land eine Mobilitätsgarantie verbindlich vorgibt, sehen wir das Land auch klar in der Finanzierungsverantwortung. Von der Pilotphase erhoffen wir uns Erkenntnisse darüber, wie die Mobilitätsgarantie an die unterschiedlichen Raumschaften angepasst werden kann. Es gilt zu verhindern, dass die Ballungs- und Verdichtungsräume gerade aufgrund ihrer hohen Mobilitätsdichte nicht berücksichtigt werden. Der Mobilitätspass kann aus unserer Sicht nur eine freiwillige verkehrsbezogene Abgabe der Kommunen für deren darüberhinausgehenden zusätzlichen Angebote sein.“

Steffen Jäger, Präsident der Gemeindetags Baden-Württemberg, machte deutlich:

„Der Mobilitätspass soll bei der Verkehrswende die Möglichkeit schaffen, angepasst an die regional spezifischen Bedarfe Angebote des ÖPNV auszubauen. Dieses grundlegend neue Instrument muss jedoch gut und ergebnisoffen erprobt werden. Deshalb ist es richtig, die Einführung vom Erfolg von Modellprojekten abhängig zu machen. Genauso entscheidend ist jedoch, ein solches Element schlüssig in das zu erarbeitende Landesmobilitätskonzept einzupassen. In diesem muss auch klargestellt werden, dass der Mobilitätspass nicht zur Finanzierung landesweiter Bedienstandards wie bspw. der Mobilitätsgarantie dienen darf. Zudem muss ein solches Konzept Antworten sowohl für die urbanen als auch für die eher ländlichen Räume geben, in welchen auch künftig nicht alle Mobilitätsbedarfe durch Bus und Bahn gedeckt werden können.“

Im Hinblick auf die Wirksamkeit der Vorhaben sind noch verschiedene Fragen zu beantworten, die nun im Rahmen des Projektes gemeinsam mit den Modellkommunen und den Kommunalen Landesverbänden geklärt werden sollen. Das betrifft beim Mobilitätspass insbesondere die Ausgestaltung der Varianten und eine Umsetzungskonzeption sowie die Einschätzung der Einnahmepotenziale zum Ausbau des ÖPNV und die Kosten-Nutzen-Relation für die Bürgerinnen und Bürger. Eine Vorfestlegung zur Einführung des Mobilitätspasses erfolgt damit noch nicht. Ob, wo und in welcher Form der Mobilitätspass eingeführt wird, entscheiden am Ende die zuständigen demokratischen Gremien mit Blick auf die weiteren Ergebnisse. Bei der Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr ist ebenfalls noch die Ausgestaltung zu klären. Dazu braucht es insbesondere Erkenntnisse über die Kosten sowie eine gesicherte Finanzierung.

Die Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung des Instituts forsa im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstreicht die Bedeutung und die Akzeptanz der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspasses in der Bevölkerung: 73% der Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger sind bereit, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebots von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen. Acht von zehn Befragten (79%) wollen, dass Busse und Bahnen landesweit bis Mitternacht mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt sogar alle 15 Minuten fahren. Selbst im ländlichen Raum befürworten inzwischen 70% eine Takterhöhung. Knapp acht von zehn Befragten (77%) stehen dabei einem Ausbau des ÖPNV-Angebots selbst dann positiv gegenüber, wenn dafür eine Abgabe eingeführt werden sollte. Je jünger die Befragten, desto geringer der Anteil derjenigen, die sich eine solche Abgabe gar nicht vorstellen können.

Weitere Informationen:

Klimafreundliche Verkehrswende

Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden. Ein zentraler Baustein dabei ist die klimafreundliche Verkehrswende. Dazu sollen bis 2030 u. a. die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppelt und der Autoverkehr um ein Drittel reduziert werden. Wichtig ist dafür der Aufbau von Mobilitätsalternativen, um einen Anreiz zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu setzen. Der flächendeckende und massive Ausbau des ÖPNV-Angebots durch signifikante Fahr-

plan- und Taktverdichtungen ist ein wesentliches Instrument. Um den Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote zu bewerkstelligen, bedarf es neuer und langfristig tragfähiger Finanzierungsinstrumente. Neben dem Ausbau an sich braucht es auch finanzielle Anreize, damit klimafreundliche Verkehrsmittel für die Fahrgäste noch attraktiver werden. Damit wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zu lebenswerteren Städten und Gemeinden geleistet. Der Mobilitätspass sowie die Mobilitätsgarantie könnten damit zentrale Bausteine zur Erreichung der Klimaziele in Baden-Württemberg werden.

Mobilitätspass

Mit dem Mobilitätspass soll den Kommunen gesetzlich die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für den für die ambitionierten Ausbauziele des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. In einem im Auftrag des Verkehrsministeriums erarbeiteten Gutachten wurden bereits drei Varianten eines Mobilitätspasses untersucht. Dabei müssen jeweils Einwohnerinnen und Einwohner einer Kommune („Bürgerticket“), Kfz-Halter und -Halterinnen in einem festgelegten Gebiet („Nahverkehrsabgabe) oder Kfz-Nutzende auf definierten Straßen („Straßennutzungsgebühr“) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Als Gegenleistung ist ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe vorgesehen, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Doppelzahlungen sollen für Pendlerinnen und Pendler beim Mobilitätspass ausgeschlossen werden. Auch soziale Gesichtspunkte werden berücksichtigt. So sollen etwa Ausnahmen für Azubis, Studierende oder ALG II-Empfängerinnen und -Empfänger möglich sein.

Mobilitätsgarantie

Die Mobilitätsgarantie als Leitbild soll den öffentlichen Personennahverkehr mit einem verlässlichen Angebot von 5 bis 24 Uhr den ÖPNV aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn setzen. Alle Orte sollen zu den gängigen Verkehrszeiten im Ballungsraum mindestens alle 15 Minuten und im ländlichen Raum alle 30 Minuten angebunden sein. Damit wird das Ziel verfolgt, dass die Menschen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen künftig sicher sein können, dass sie mit Bus und Bahn gut angebunden sind. Im Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass diese Mobilitätsgarantie in einer ersten Stufe innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein soll. Der ambitionierte Ausbau lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage

wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten (Kleinbussen, Anruf-Sammel-Taxis etc.) realisieren. In Vorbildregionen vor allem in der Schweiz und in Vorarlberg werden mit einem deutlich dichteren Fahrplan und gutem Taktangebot im städtischen und im ländlichen Raum deutlich mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden als in vergleichbaren Regionen in Baden-Württemberg.

Modellregionen

Nach einem Aufruf des Verkehrsministeriums im Sommer 2021 hatten sich zahlreiche Kommunen als Modellregionen beworben. Mit 13 Bewerbungen aus dem Land werden 21 Kommunen (Städte und Landkreise) abgedeckt - und damit ein Drittel der Fläche Baden-Württembergs und mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner. Als Modellregionen wurden ausgewählt: Landkreis Biberach, der Landkreis Calw, die Stadt Freiburg zusammen mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF), der Landkreis Freudenstadt, der Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, der Ortenaukreis, die Stadt Offenburg, der Ostalbkreis, die Stadt Reutlingen, der Rhein-Neckar-Kreis zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) gemeinsam mit dem Landkreis Böblingen, dem Landkreis Esslingen, dem Landkreis Göppingen, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Landkreis Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis.