Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Werkstattbericht zum aktuellen Projektstand Mobilitätsgarantie

Michael Öhmann

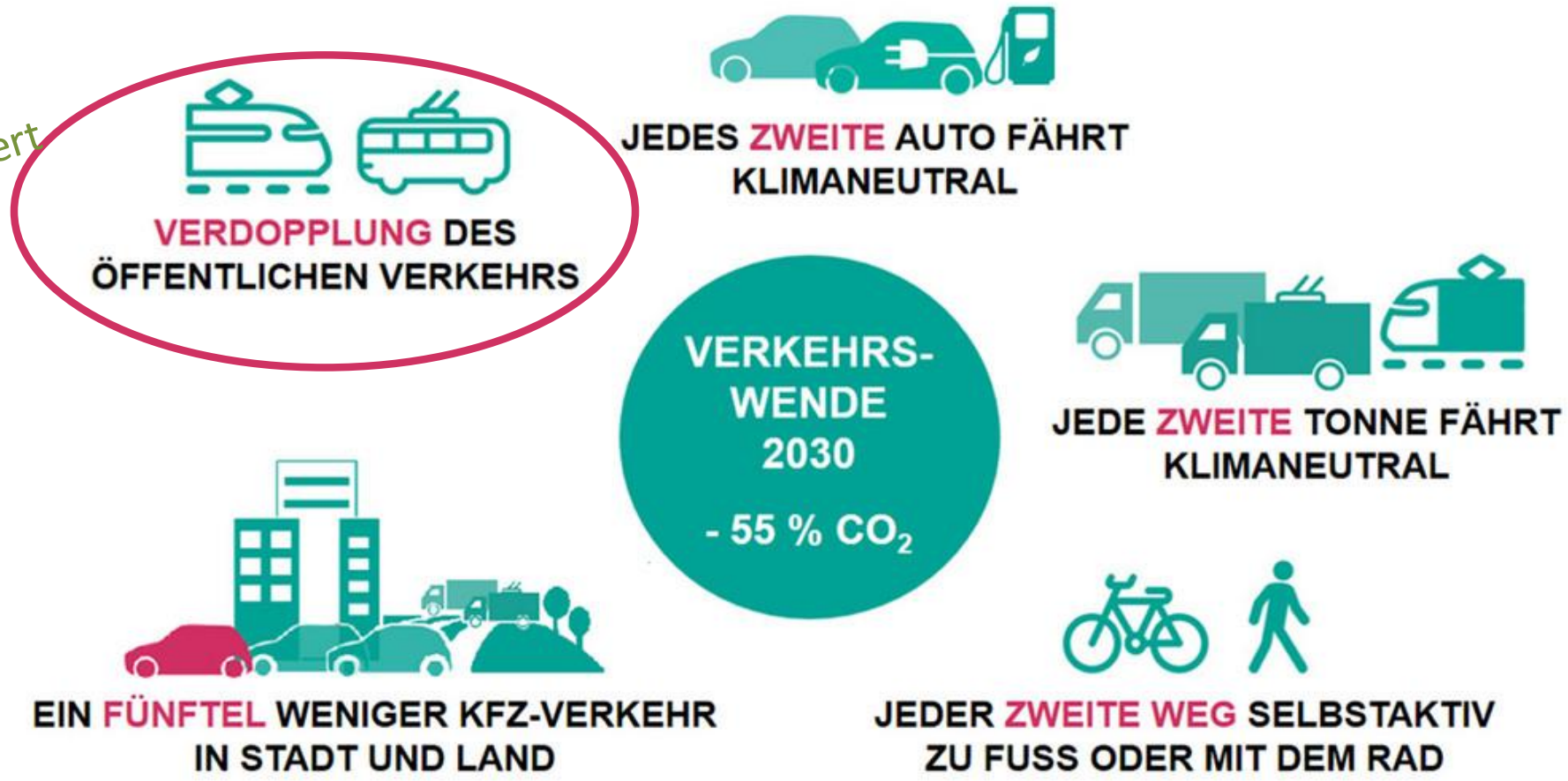
Leiter Referat 31 – Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität, Haushalt, Organisation

ALR-Veranstaltungsreihe „ÖPNV-Offensive für ländliche Räume“

Digital, 22. Juli 2022

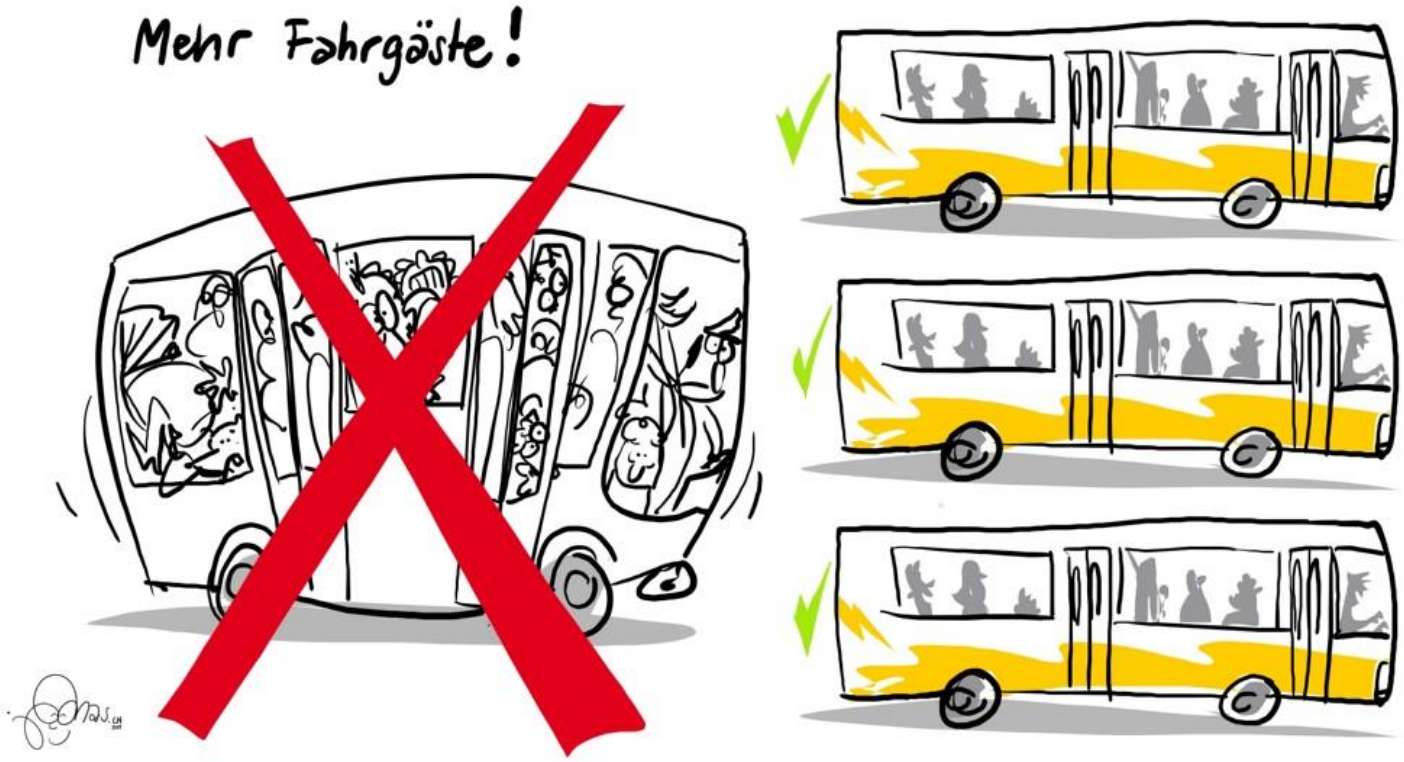
Auf dem Weg zur Klimaneutralität – unser Ziel: Verdopplung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2030

Im KoaV 21-26 verankert



Baden-Württemberg

Angebot, Angebot, Angebot



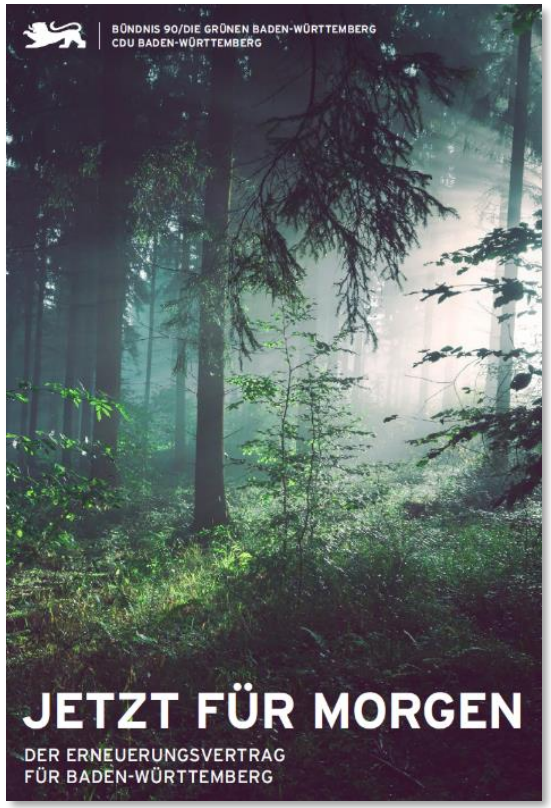
Jonas Raeber

ÖPNV-Strategie 2030

- ✓ **5 Schwerpunktthmen, 10 Handlungsfelder, über 130 Maßnahmen**
- ✓ **Alle zuständigen Akteure angesprochen:**
  - Breite Beteiligung (ÖPNV-Zukunftskommission, Online-Beteiligung, Anhörung)
  - Zuständige Akteure für Einzelmaßnahmen benannt
  - Zieljahre zur Umsetzung der Maßnahmen
  - Konsens über Ziele und Maßnahmen
- ✓ **Mobilitätsgarantie** als zentrale Maßnahme und als Schwerpunktthema verankert (Aufgabe als Konsens!)
- ✓ **Kabinettsbeschluss** der grün-schwarzen Landesregierung

Mobilitätsgarantie im ÖPNV: Ausgangslage Koalitionsvertrag

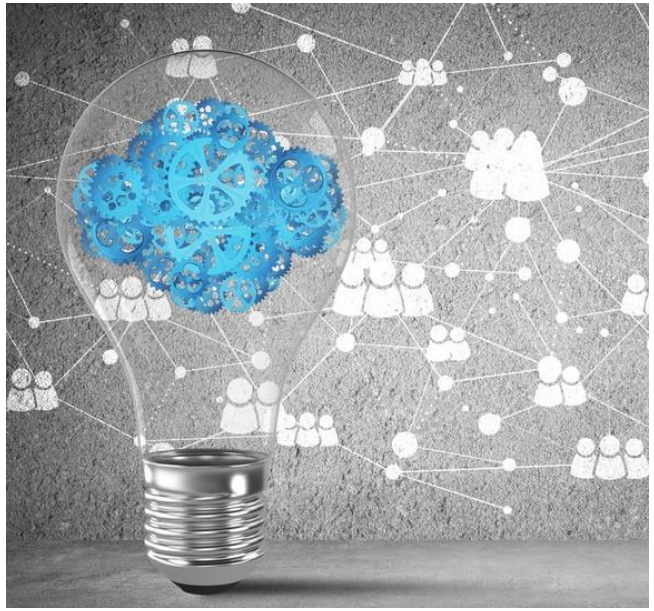
- **Verlässliche Anbindung aller Ortschaften** (geschlossene Orte) zu gängigen Verkehrszeiten:
  - Ballungsraum mind. 15-Minuten-Takt,
  - Ländlicher Raum 30-Minuten-Takt
- Bis 2026 Stufe 1:
  - Realisierung in **Hauptverkehrszeit**
  - außerhalb HVZ: 30‘ bzw. 60‘ Takt
- In Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage mit **On-Demand-Angeboten**
- Im **Dialog mit Kommunen** umsetzen



Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Modellkommunen

Aktuelles Projekt mit Modellkommunen:

- Definition Mobilitätsgarantie, **Bedienstandards**
- **Kostenberechnung** Mobilitätsgarantie
- Diskussion über **Pflichtaufgabe** und **Finanzierung**
- Diskussion über **Umsetzung** der Mobilitätsgarantie
- gemeinsames Projekt Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass
- Unterstützung durch kompetente Dienstleister



Fotolia/176158944

civity Management Consultants

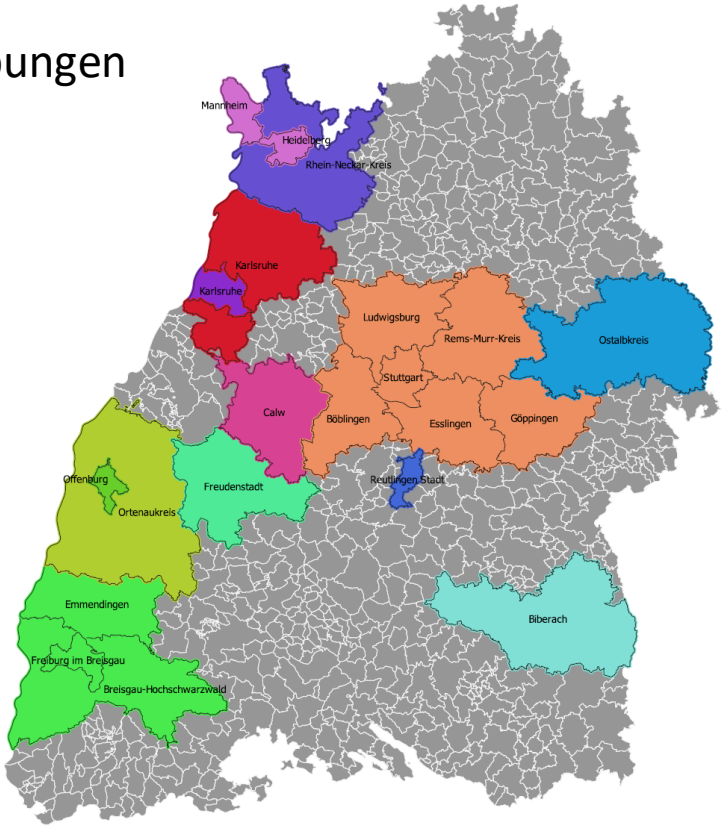
BBG und Partner

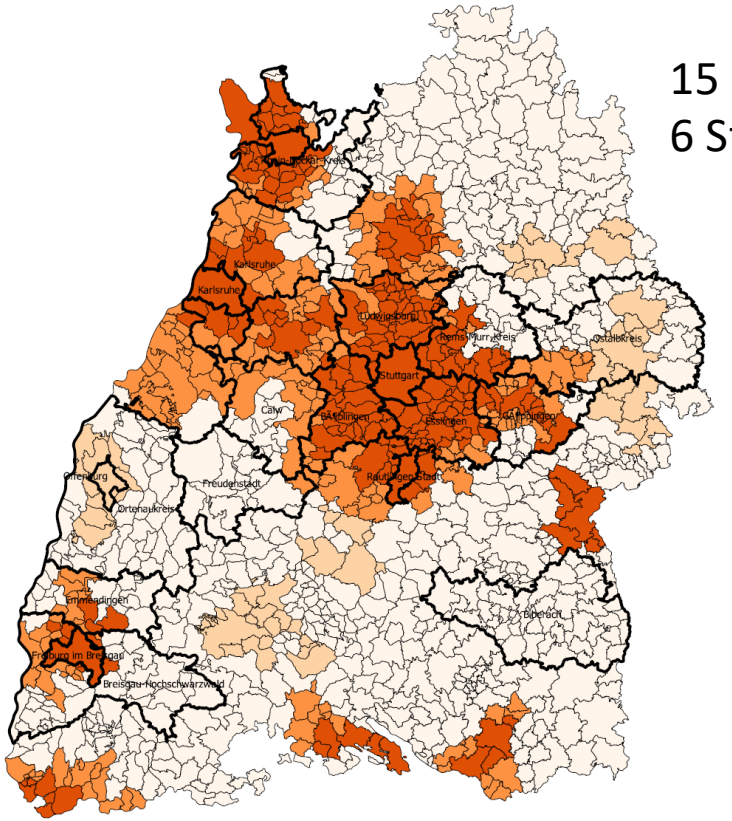
NahverkehrsBeratung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

zebralog

Kommunale Modellregionen

13 Bewerbungen





15 Landkreise
6 Stadtkreise und Städte

Baden-Württemberg

Bestimmung der Mobilitätsgarantie

Bedienzeiten
- Mo–Fr: 5–24 Uhr; Sa/So/Ftg: 0–1 (2 in Verd.) und 6–24 Uhr

Verkehrszeiten
- Hauptverkehrszeit (HVZ): Mo–Fr 6–9 | 15–19 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): Mo–Fr 5–6 | 9–15 | 19–21 Uhr; Sa 8–18 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Rest

Taktung (Wagenfolge in Min.)

Stufe 1	Verdichteter Raum	Ländlicher Raum
HVZ	15	30
NVZ	30	60
SVZ	30	60

Basisnetz nach Zentrale-Orte-Modell

Eingrenzung auf Hauptrelation (= Anbindungsorientierung) an Hand des zentralörtlichen Modells:
- Zwischen Teilort und Hauptort
- Zwischen Hauptort und Mittelzentrum
- Zwischen Mittelzentren
- Vom Mittelzentrum zum Oberzentrum

Anbindung aller Orte: geschlossene Siedlungsbereiche >100 Einwohner

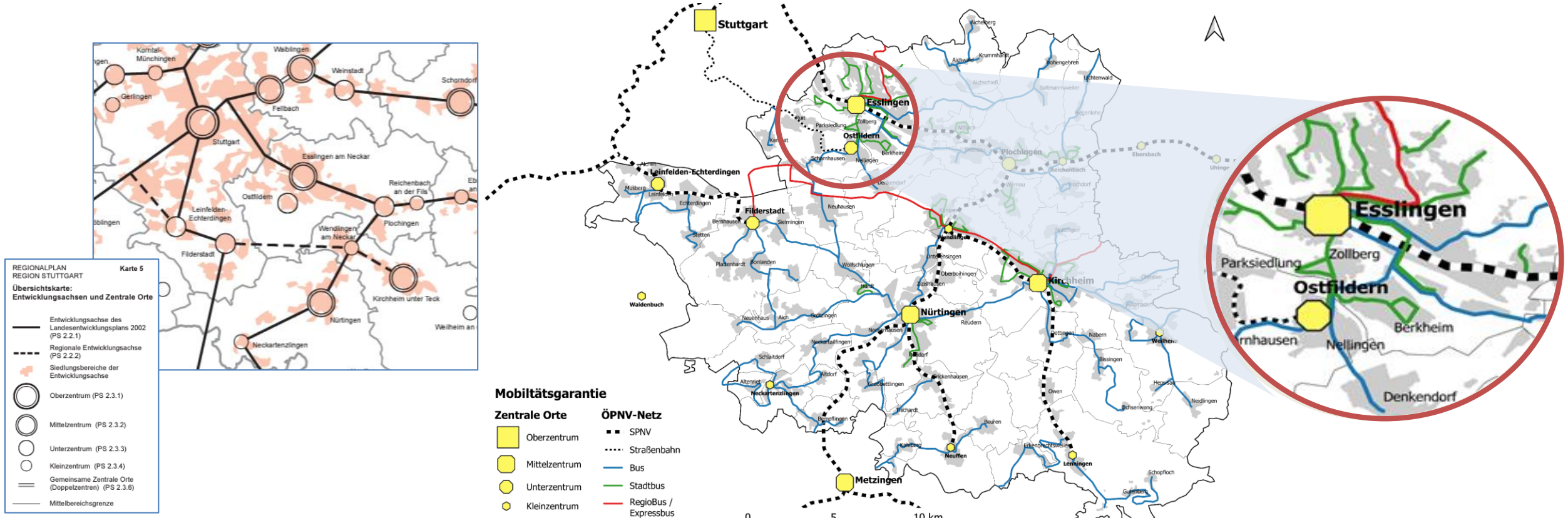
On-Demand Anteile

	Verd. Raum	Ländl. Raum
HVZ	0 %	15 %
NVZ	10 %	30 %
SVZ	20 %	60 %

Kalkulation mit 30 % Abruf der angebotenen Fahrplanleistung

Mobilitätsgarantie vor Ort

Basisnetz Mobilitätsgarantie am Beispiel Landkreis Esslingen



Baden-Württemberg

Grobkostenschätzung Mobilitätsgarantie

1 Analyse der Bedienungslücken

Je eine ausgewählte Region der Raumkategorien 1, 2, 3, 4 und 5

Bestand ↔ Erfordernis aus Mobilitätsgarantie = Erforderliche Anzahl an Fahrten → Benötigte Fahrplankilometer sowie Effektivitätskennzahlen

2 Wirtschaftliche Bewertung

Ergebnis **Schritt 1**

Benötigte Fahrplankilometer u. Effektivitätskennzahlen →

Raumspezifischer **Kilometerpreis**

mit typischen Leerkilometeranteilen und Umlaufstundenleistungen *je Raumkategorie*

= Kosten der **Mobilitätsgarantie** für jeden Raumtyp

Kilometerpreise zwischen den Raumkategorien unterscheiden sich aufgrund der Effektivität

Ermittlung auf Basis von Werten für die entsprechende Raumkategorie aus Vergabeverfahren/Erwartungswertberechnungen

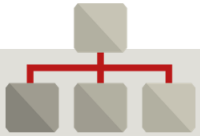
Grobkostenschätzung Mobilitätsgarantie

Für die Verkehrsmittel werden differenzierte Kostensätze für den Verdichtungsraum und den ländlichen Raum hinterlegt

Personalkosten

Wartungskosten

Betriebskosten



Overheadkosten

Fahrzeugvorhaltekosten

Effizienzkriterien

Nicht berücksichtigt:
- **Indexierung** der Kostenentwicklung (Energiekosten, Personalkosten)
- **Mehraufwand** aufgrund Umstellung auf erneuerbare Energien und **alternative Antriebstechniken** wie Elektrobusse, Brennstoffzellenbusse …

Grobkostenschätzung Mobilitätsgarantie
Landesweite Hochrechnung

Modellregionen

Verkehrsplanerische Modellierung

- Zentrale-Orte-Modell (Basisnetz)
- Kostensätze

Raumspezifika

- Raumtyp

Landkreise

Angebotsanalysemodell civity

- Fahrleistung Gesamtnetz (aktuell angebotenes ÖPNV Netz)

Raumspezifika

- Raumtyp

Baden-Württemberg

Landesweite Hochrechnung

- Ableitung Anteil Basisnetz am Gesamtnetz je Raumtyp
  - Berechnung Basisnetz je Landkreis
- Ableitung Angebotsveränderung
  - Hochrechnung Mehrbedarf der Fahrleistung
- Hochrechnung Kosten

Grobkostenschätzung Mobilitätsgarantie
Landesweite Hochrechnung

Vorläufiges Ergebnis Grobkostenschätztung
Mobilitätsgarantie im kommunalen ÖPNV Stufe 1 KoaV:

Mehrbedarf Mobilitätsgarantie kommunaler ÖPNV	Mio. Euro p.a.
Mehrkosten Mobilitätsgarantie kommunaler ÖPNV (inkl. Puffer Grobkostenschätzung)	ca. 480
Abzug Fahrgelderlöse (erste Annahme, Berechnung ausstehend)	ca. -120
VORLÄUFIGES ERGEBNIS GROBKOSTENSCHÄTZUNG (MEHRBEDARF GESAMT)	**ca. 360**

Aktuell weitere Verfeinerung der Grobkostenschätzung:
weitere Modelllandkreise, Überprüfung Erschließungsgrad, Berechnung Fahrgelderlöse etc.

Finanzierung Mobilitätsgarantie

<u>Klärung der Finanzierung</u>

- Erforderliche Finanzierungsansätze:
  - Zusätzliche Regionalisierungsmittel
  - Zusätzliche Landesmittel
  - Zusätzliche Kommunale Mittel
- Aktuell Gespräche mit FM und KLV im Rahmen Haushaltsaufstellung
- Besondere Ausgangslage Großstädte (Kapazitätsfrage) sowie „Early Birds“

<u>Verbindliche Mobilitätsgarantie (Pflichtaufgabe) vs. Leitbild</u>

Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie abhängig von Finanzierungsmöglichkeit!

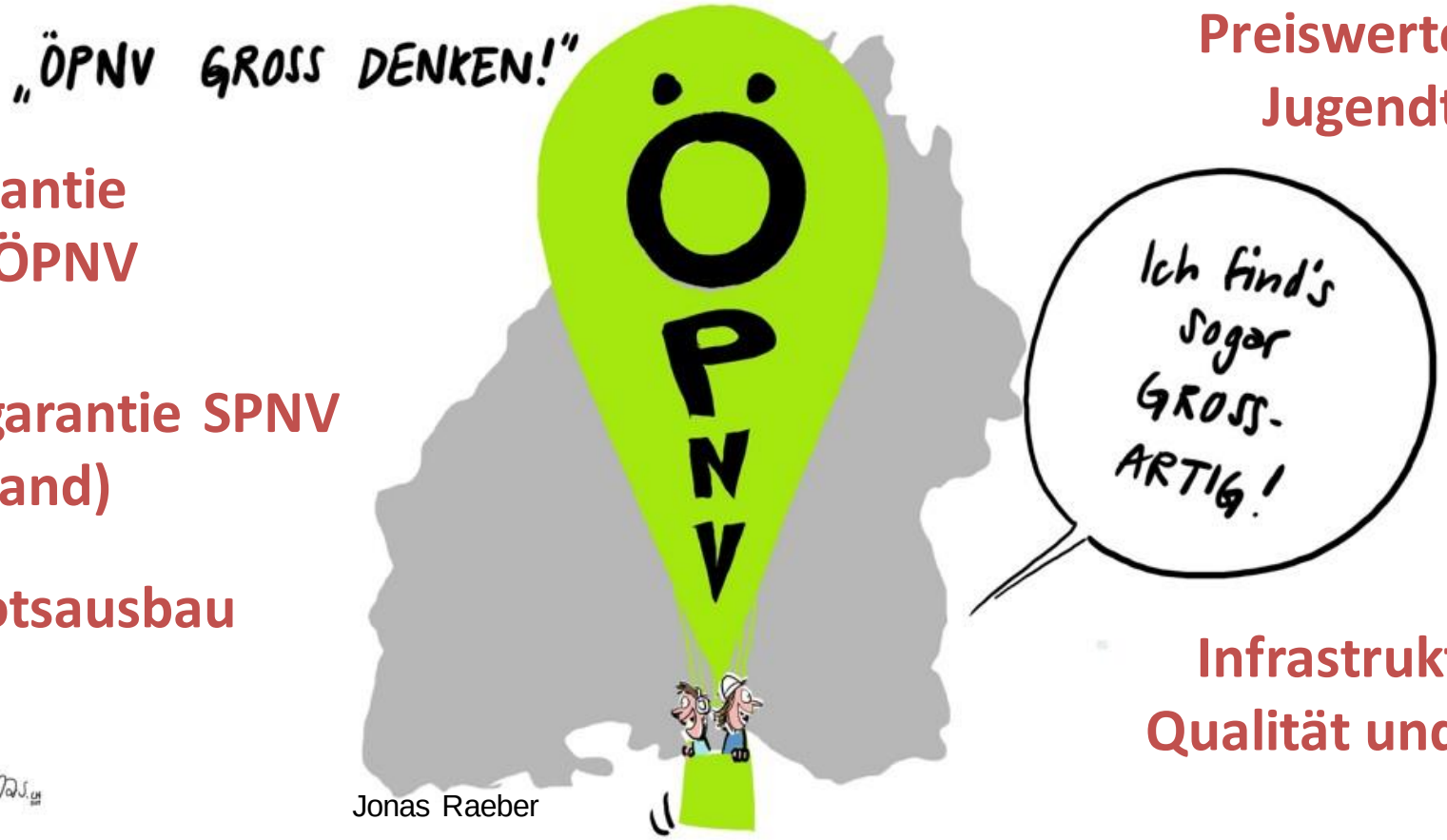
Herausforderung Finanzierung der ÖPNV-Offensive

Preiswerte Tarife, Jugendticket

Möbilitätsgarantie kommunaler ÖPNV

Mobilitätsgarantie SPNV (Land)

Weiterer Angebotsausbau



Elektrifizierung / CVD

Infrastrukturausbau Qualität und Robustheit

Baden-Württemberg

Exkurs: Mobilitätspass
Element der Drittnutzerfinanzierung

Elemente der Drittnutzerfinanzierung sind wichtig für die Erreichung der Verkehrswende!

Zwei Wirkungsdimensionen:

1. Neue Finanzierungsmittel für den ÖPNV (für Betriebskosten, Tarifmaßnahmen etc.)
2. Lenkungswirkung vom MIV auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

stock.adobe.com/Sveta

Mobilitätspass – Element der Drittnutzerfinanzierung

Beispiele der Drittnutzerfinanzierung:

- Parkraumbewirtschaftung (Deutschland, Wien)
- City-Maut (z. B. in London, Stockholm, Mailand)
- Arbeitgeberabgabe (Wien, Frankreich)
- Land Value Capture (z. B. Kopenhagen, Dublin, Paris) (Beteiligung von Immobilieneigentümern beim Neubau von Straßenbahn oder U-Bahn)

Pixabay

Konzept des Mobilitätspasses

- Beitrag[1] bzw. Gebühr[2] von Einwohnern, Pkw-Haltern, Pkw-Nutzern oder Arbeitgebern
- Im Gegenzug persönliches ÖPNV-Guthaben zur Einlösung in gleicher Höhe beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten
- Berücksichtigung von sozio-ökonomischen Gegebenheiten; Ausschluss Doppelzahlung
- Verankerung per Landesgesetz als Angebot an Kommunen: jeweiliges Modell kann frei gewählt werden
- Zweckbindung: Einnahmen aus Mobilitätspass für ÖPNV-Angebot, Tarifmaßnahmen oder Infrastruktur

Quelle: fotolia.com/226462799

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

Mobilitätspass: 4 Varianten

Mobilitätspass für Einwohner/-innen „Bürgerticket“

- Verpflichtender Beitrag der Einwohner/-innen eines Erhebungsgebietes
- Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Einwohner/-innen als Gegenwert

Mobilitätspass für Kfz-Halter/-innen / „Nahverkehrsabgabe“

- Verpflichtender Beitrag der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes
  - Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Kfz-Halter/-innen als Gegenwert

Mobilitätspass als „Arbeitgeberabgabe“

- Verpflichtender Beitrag für Arbeitgeber bzw. Unternehmen einer Region
- Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Mitarbeitende des Arbeitgebers/Unternehmens als Gegenwert

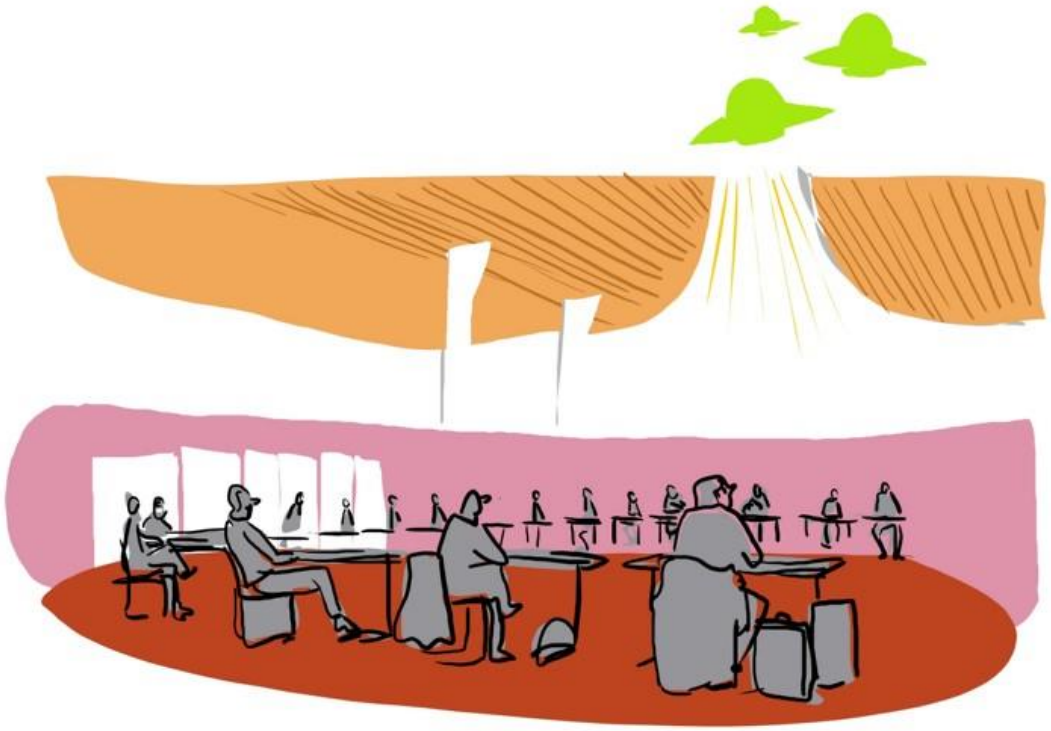
Mobilitätspass für Kfz-Nutzende / „Straßennutzungsgebühr“

- Verpflichtende Gebühr bei Nutzung definierter Straßen mit Kraftfahrzeugen
- Ausgabe eines „Mobilitätsguthabens“ für Gebührenzahler als Begründung für ÖPNV-Ausbau

Mobilitätspass: weiteres Vorgehen

Mit Modellkommunen aktuell diskutierte Fragen

- **Ausgestaltung der Varianten** des Mobilitätspasses
- **Ertragsberechnung** insbes. Ebene Landkreise und Regionen
- **Hinreichender ÖPNV-Bedienstandard**
- **Frage der "richtigen" Ebene** (nicht zu kleinteilig, kein Flickenteppich)
- Rechtliche Fragen zur Umsetzung



Jonas Raeber

→ Parallel: **Erarbeitung Gesetzentwurf**

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830
Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Baden-Württemberg