

Rahmenbedingungen der Berechnungen der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspasses

I. Mobilitätsgarantie

1) Bedienzeiten

Montag - Freitag: 5 bis 24 Uhr

Samstag/Sonntag/Feiertag: 0 bis 1 und 6 bis 24 Uhr (Ländlicher Raum)

Samstag/Sonntag/Feiertag: 0 bis 2 und 6 bis 24 Uhr (Verdichteter Raum)

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

2) Basisnetz nach dem 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

Durch das Basisnetz ist der ÖPNV für etwa 93 % der Bevölkerung in weniger als 10 Minuten fußläufig erreichbar. 70 % der Bevölkerung erreichen den ÖPNV in weniger als 5 Minuten.

Ballungsraum

Für den ersten Ansatz gleichgesetzt mit „Verdichtungsraum“ nach dem Landesentwicklungsplan

3) On-Demand Anteile

In der folgenden Tabelle sind die Anteile in Prozent sowie umgerechnet in Fahrtenanzahl dargestellt, welche bei einer Umsetzung der Mobilitätsgarantie mit OnDemand-Verkehr erbracht werden sollte.

Für die Kalkulation der Kosten wird mit einer 30 % Abrufquote der angebotenen Fahrplanleistung gerechnet.

Stufe 1	Verdichteter Raum	Ländlicher Raum		
HVZ	0 %	0,0	15 %	2,1
NVZ	10 %	1,8	30 %	2,7
SVZ	20 %	1,2	60 %	1,8

4) Landeseinheitliche Kostensätze

Für die Modellberechnungen der Mobilitätsgarantie wurden landeseinheitliche Kostensätze für die verschiedenen Verkehrsarten zugrunde gelegt. Die Kosten, welche im Rahmen der Modellberechnung ermittelt wurden, dienen zunächst für die Abschätzung, mit welcher Größenordnung das Land bei einer späteren Umsetzung rechnen muss. Wenn die Mobilitätsgarantie vom Land umgesetzt wird, sind die tatsächlich vor Ort entstehenden Mehrkosten im Rahmen des Konnexitätsprinzips durch das Land zu finanzieren.

Für die Modellberechnung wurden folgende Durchschnittskostensätze (Preisstand 01/2023) verwendet:

Verkehrsart	Kostensatz
Bus (Raumk. I – Großstadt)	4,03 €/km
Bus (Verdichtungsraum)	2,71 €/km
Bus (Ländlicher Raum)	2,17 €/km
Mischsatz OnDemand-Verkehr	3,10 €/km
Straßenbahn innerstädt.	2,47 €/km
Stadtbahn Zweisystem	7,02 €/km
Eisenbahn	16,00 €/km

5) Mehrerlöse durch Nachfragesteigerung

Es wird angenommen, dass die Angebotsverdichtung die ÖPNV Qualität in Baden-Württemberg erhöht und im verstetigten Zustand zu mehr Fahrgästen führen wird. Daher wird unterstellt, dass mit mehr Fahrgästen auch höhere Tarifeinnahmen erzielt werden können. Die Nachfrageelastizität wurde für die Berechnungen auf 20 – 25 % festgelegt. Die Abschätzung der Nachfrageeffekte erfolgt für den eingeschwungenen Zustand. Ausgangsbasis bildet die Vertriebsstatistik des Jahres 2019 in Baden-Württemberg. Die zusätzlichen Erlöse wurden um bis zu -31 % verringert, dies soll die Erlösrückgänge durch das DeutschlandTicket abbilden.

II. Mobilitätspass

1) Generelle Rahmenbedingungen (unabhängig von der konkreten Variante)

a. Räumliche Anwendbarkeit

- Gültigkeit im jeweiligen Verkehrsverbund am Anwendungsort (Wohnort/Unternehmensstandort)
- Gültigkeit im bwtarif

b. Sachliche Anwendbarkeit

- Nutzung des Mobilitätsguthabens (nur) für Zeitkarten im ÖPNV möglich

c. Übertragbarkeit des Guthabens

- Keine Übertragbarkeit zwischen natürlichen Personen
- Kalkulatorische Annahme: Nutzung (nur) für personalisierte Zeitkarten
- Sicherstellung der Übertragbarkeit von juristischen Personen zu natürlichen Personen bei der Arbeitgeberabgabe und der Kfz-Halterabgabe

d. Verfall des Guthabens

- Gültigkeitsdauer 1 Jahr

e. Berechtigung zur Erhebung einer Abgabe

- Grundsätzlich sollen auch Kommunen ab einer EW-Zahl von 20.000 berechtigt zur Einführung eines Mobilitätspasses sein.

2) Für die jeweiligen Varianten des Mobilitätspasses gilt:

a. Mobilitätspass für Einwohner „Bürgerticket“

- Abgabepflicht für Einwohner und Einwohnerinnen ab 18 Jahren mit Erstwohnsitz, ausgenommen Personen in Ausbildung (Schüler allgemeiner und beruflicher Schulen, Auszubildende und Studierende) sowie aus sozialpolitischen Gründen Empfänger von Sozialhilfe, Grundsicherung, Leistungen nach dem Pflegeversicherungsgesetz, Asylbewerber und Schwerbehinderte mit GdB80 und höher.
- Ausreichende ÖPNV-Erschließung im Beitragsgebiet muss vorhanden sein. Für die Berechnungen wurde unterstellt, dass die Mobilitätsgarantie in der Stufe 1 umgesetzt ist.

b. Mobilitätspass für Kfz-Halter / „Nahverkehrsabgabe“

- Erhebung der Kfz-Halterabgabe von natürlichen und juristischen Personen (Privat- und Dienstwagen)
- Ausnahmen nach Kraftfahrzeugtyp
 - a. Kraftfahrzeuge, die vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind (z. B. Pedelecs, motorisierte Krankenfahrstühle)
 - b. Steuerbefreite Kraftfahrzeuge (z. B. Einsatzfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Fahrzeuge im Linien-ÖPNV)
 - c. Anhänger, Krafträder
 - d. Bestimmte Sonderzulassungen (elektrische Fahrzeuge, Zulassung für den vorübergehenden Betrieb)
 - e. Für den Güterverkehr bestimmte Fahrzeugklassen
- Halter-spezifische Ausnahmen (bei natürlichen Personen) analog zum Bürgerticket (Personen in Ausbildung und aus sozialpolitischen Gründen)
- Ausreichende ÖPNV-Erschließung im Beitragsgebiet muss vorhanden sein. Für die Berechnungen wurde unterstellt, dass die Mobilitätsgarantie in der Stufe 1 umgesetzt ist.

c. Mobilitätspass als „Arbeitgeberabgabe“

- Anzahl der Mitarbeiter am berücksichtigten Standort soll als Kriterium zur Staffelung der Beitragshöhe herangezogen werden
- Weitergabe (Übertragung) des Mobilitätsguthabens an die Mitarbeitenden vorgesehen
- Ausreichende ÖPNV-Erschließung im Beitragsgebiet muss vorhanden sein. Für die Berechnungen wurde unterstellt, dass die Mobilitätsgarantie in der Stufe 1 umgesetzt ist.

d. Mobilitätspass für Kfz-Nutzende / „Straßennutzungsgebühr“

- Erhebung der Kfz-Halterabgabe von natürlichen und juristischen Personen (Privat- und Dienstwagen)
- Ausnahmen nach Kraftfahrzeugtyp
 - a. Kraftfahrzeuge, die vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind (z. B. Pedelects, Krankenfahrstühle)
 - b. Anhänger
 - c. Elektrische Fahrzeuge
 - d. Güterverkehr und steuerbefreite Kfz (Einsatzfahrzeuge, landwirtschaftl. Fahrzeuge, Fahrzeuge im Linien-ÖPNV)
- Gebührenerhebung an Straßenbaulastträgerschaft gebunden, d.h. auf Straßen(abschnitte) beschränkt, die in Straßenbaulastträgerschaft der erhebenden Gebietskörperschaft liegen (Übertragung Trägerschaft grds. möglich). Grundsätzlich ausgenommen sind Bundesfernstraßen, soweit Straßenbaulastträgerschaft beim Bund liegt.