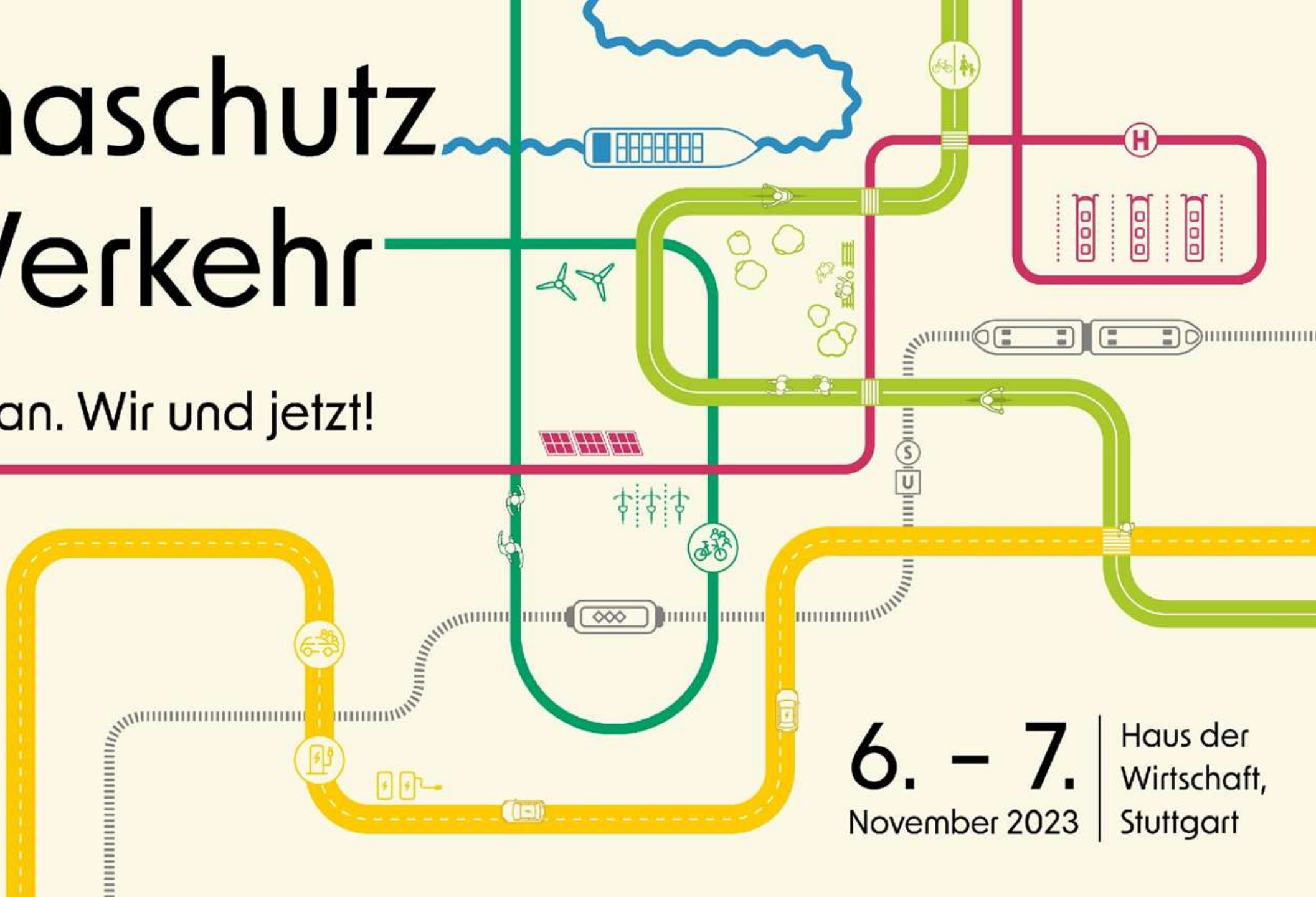


Klimaschutz im Verkehr

Mutig voran. Wir und jetzt!

Kompetenznetz
KLIMA MOBIL


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



6. - 7.
November 2023

Haus der
Wirtschaft,
Stuttgart

Praxis-Session 2.4

How to: Neue Finanzierungsinstrumente für ÖPNV und Klimaschutz



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!

Begrüßung und Einführung

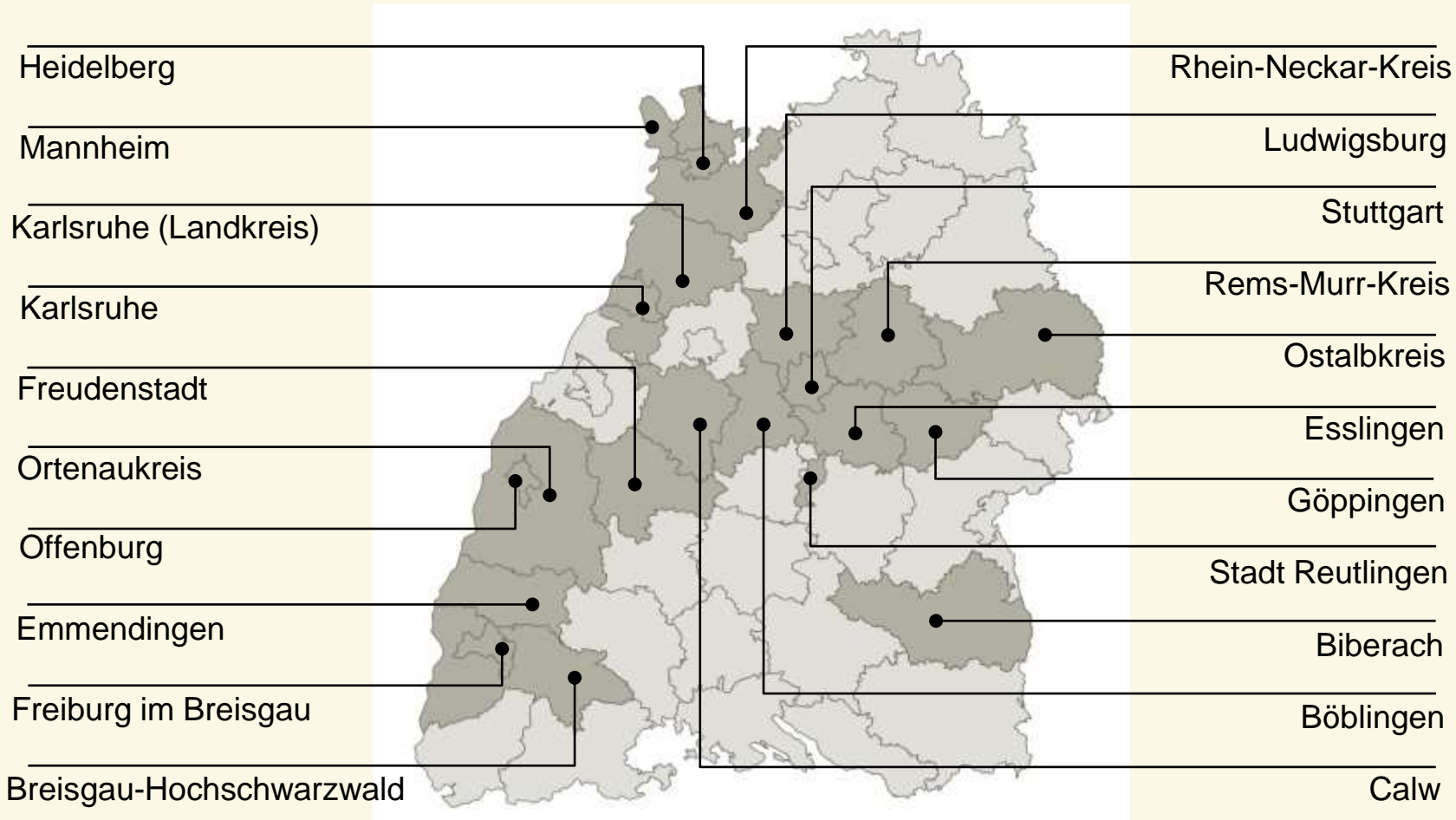
Michael Öhmann

Referatsleiter Ausbaustrategie Öffentliche
Mobilität, kommunaler ÖPNV, Ministerium für
Verkehr Baden-Württemberg

Moderation



21 Modellregionen Mobilitätspass Baden-Württemberg



13 Bewerbungen:

14 Landkreise

+ **7** Städte

= 21 Modellregionen

In einem Modellprojekt (02/2022 – 03/2023) haben 21 kommunale Modellregionen gemeinsam mit dem Verkehrsministerium BW und den KLV die konzeptionellen, rechtlichen und kalkulatorischen Grundlagen für die künftige Einführung eines Mobilitätspasses in Baden-Württemberg erarbeitet. Um die kommunale Ebene in Baden-Württemberg zur Erhebung von Abgaben im Sinne des Mobilitätspasses rechtlich zu ermächtigen, wurde der Mobilitätspass in den Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes integriert.

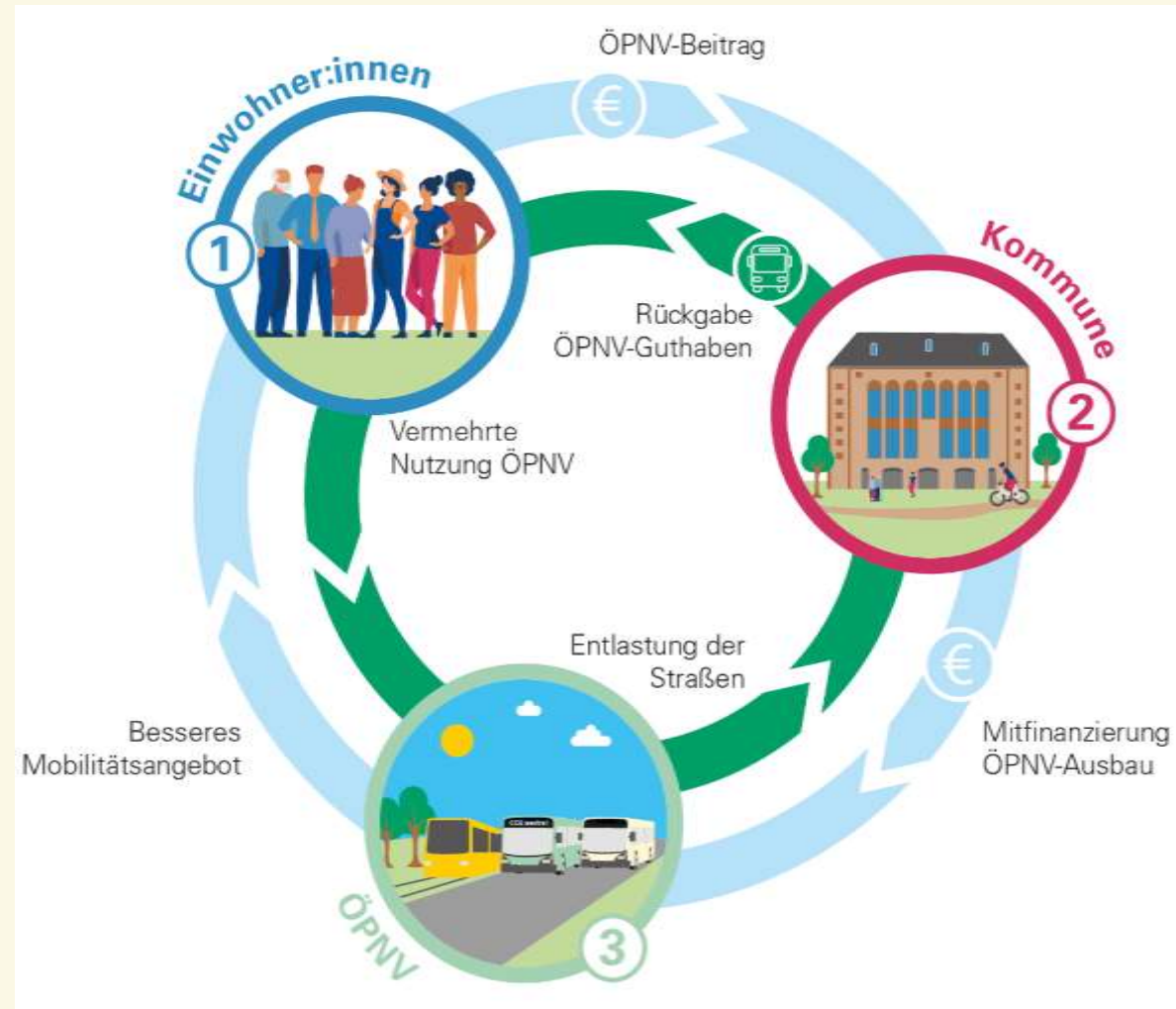
4 Varianten des Mobilitätspasses



Im aktuellen Gesetzentwurf sind vier Varianten für die Umsetzung des Mobilitätspasses auf kommunaler Ebene enthalten.

Konzept Mobilitätspass in Baden-Württemberg

- Ziele: Ausbau des ÖPNV (Finanzierungsinstrument) und Entlastung der Straßen
- Gebühr von Pkw-Nutzer:innen (Straßennutzung) bzw. Beitrag von Einwohner:innen, Pkw-Halter:innen oder Arbeitgeber:innen
- Im Gegenzug persönliches ÖPNV-Guthaben zur Einlösung in gleicher Höhe für ÖPNV-Zeitkarten
- Zweckbindung: Einnahmen Mobilitätspass für Verbesserungen ÖPNV-Angebot, Tarifmaßnahmen oder Infrastruktur
- Verankerung per Landesgesetz als Angebot an Kommunen: Modell kann frei gewählt werden
- Aktuell: Gesetzgebungsverfahren (LMG)



Berechnungsergebnisse zum Mobilitätspass für 21 Modellregionen in BW

Gesamt-Netto-Erlöspotential des Mobilitätspasses p. a.

5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahn-systemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾ 25 € / Mo. 12,50 € / W. 5 € / Tag	24 – 87 Mio. € p. a.	3 – 31 Mio. € p. a.	5 – 11 Mio. € p. a.	- 1)	
Im Quervergleich andere / höhere Abgabenhöhen!					
 Einwohner:-innenbeitrag 10 € pro Monat	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 10 € pro Monat	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 10 € pro Monat	13 – 52 Mio. € p. a.	23 – 31 Mio. € p. a.	8 – 24 Mio. € p. a.	6 – 13 Mio. € p. a.	- 1)

© civity 2023

Hinweis:

> Die Spannweiten umfassen als untere Grenze das kleinste Gesamt-Netto-Erlöspotential und als obere Grenze das größte Gesamt-Netto-Erlöspotential der in der jeweiligen Raumkategorie betrachteten Modellregionen.

1) Stichprobengröße von n = 1.

2) Ergebnisse abweichend gültig für monatliche Abgabenhöhen von 25 € mit zusätzlichem Angebot eines Wochenpasses für 12,50€ und eines Tagespasses für 5€. Die Berechnungen basieren auf einer Umsetzung der Straßennutzungsgebühr in Stadtkreisen bzw. einzelner kreisangehörige Städte in Landkreisen, jedoch nicht in ganzen Landkreisen.

Mobilitätspass: Ein neues Instrument?

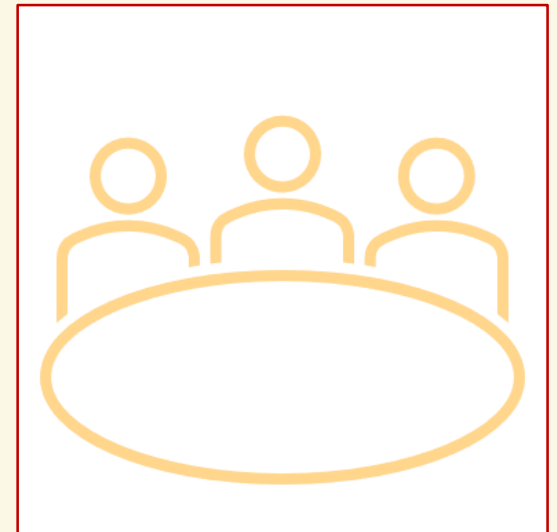


Vorstellung der Redner

Prof. Laurent Guihéry,
Universitätsprofessor CY Cergy Paris Université

Dr. Frank Mentrup,
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Dr. Hendrik Koch,
Director mobilité GmbH & Co. KG



Agenda

- | | |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10:45 Uhr | Begrüßung und Einführung, <i>Michael Öhmann</i> |
| 10:55 Uhr | Versement Mobilité – Ein Finanzierungsinstrument zur Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots, <i>Prof. Laurent Guihéry</i> |
| 11:05 Uhr | Moderierte Verständnisfragen |
| 11:10 Uhr | Vorschläge für ergänzende Finanzierungsinstrumente zum Angebotsausbau am Bsp. des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg, <i>Dr. Hendrik Koch</i> |
| 11:20 Uhr | Moderierte Verständnisfragen |
| 11:25 Uhr | Podiumsdiskussion mit den Impulsreferenten und Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, <i>Eingangsstatement von Dr. Frank Mentrup</i> |
| 11:50 Uhr | Schlusswort und Verabschiedung, <i>Michael Öhmann</i> |



Versement Mobilité – Ein Finanzierungsinstrument zur Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots

Laurent Guihéry

Professor an der CY Cergy Paris Universität



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!

“*Versement mobilité*” in FRANKREICH : **Ein französisches erfolgreiches steuerliches Instrument** **zur Förderung des ÖPNV**

Laurent Guihéry
Professor
CY Cergy Paris Université
Laboratoire MATRiS

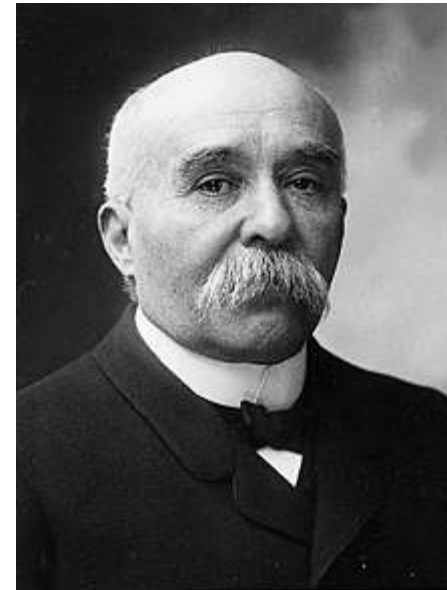


Wenn ein Franzose über Steuerpolitik spricht... ... soll es dann ein Experte sein !

« La France est un pays extrêmement fertile.
On y plante des fonctionnaires, il y pousse des impôts. »

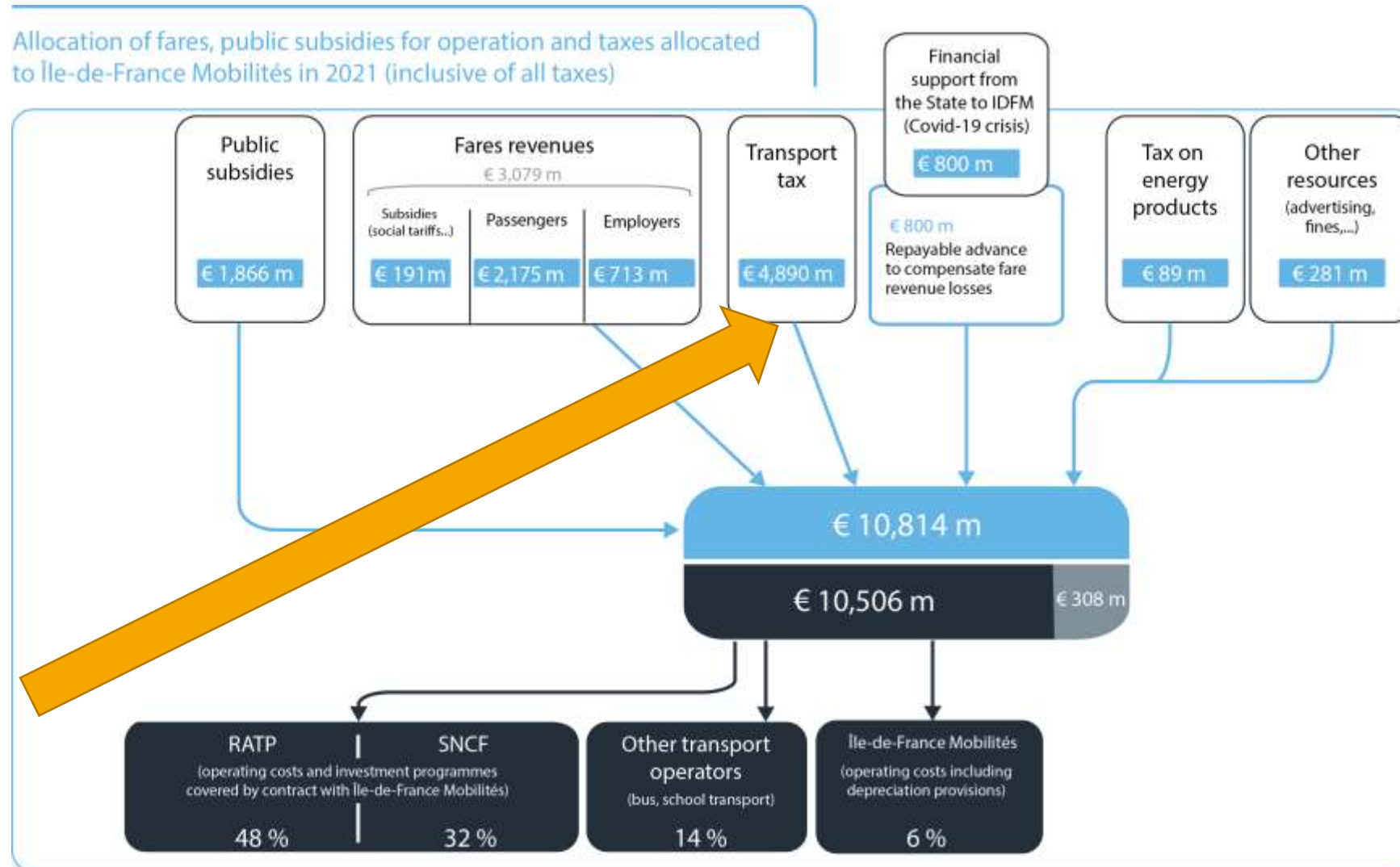
„Frankreich ist ein äußerst fruchtbares Land.
Dort werden Beamte gepflanzt, dort wachsen Steuern.“

Georges Clemenceau (1841 – 1929)



Ein Beispiel zuerst :

Financing of public transport in Île-de-France



Ein wichtiges Instrument :
« Versement mobilité » :45 %
von Einnahmen

2023 : 5 460 M€
geplant im
Budget Ile-de-
France Mobilité

Dienstleistungskategorie

Eine Mobilitätskompetenz « A LA CARTE », die für ALLE
Mobilitätsbehörden gilt

Regelmäßiger öffentliche
Personennahverkehr

Bedarfsgesteuerte Dienste des öffentlichen
Personenverkehrs

Schülertransport

Solidarische Mobilität (Senioren,
Behinderte..)

Gemeinsame Nutzung von motorisierten
Landfahrzeugen (oder Beitrag zu deren
Entwicklung)

Aktive Mobilität (oder Beitrag zu deren
Entwicklung)

Die Mobilitätsbehörde wählt und finanziert die Dienstleistungskategorie, die für ihren
Zuständigkeitsbereich am besten geeignet ist.

„*Versement mobilité*“ in einer Übersicht !

Die Kommunen und Metropolen - Mobilitätsbehörden - können einen Zweckgebundenen Mobilitätsabgabe bedienen und ortsansässige Arbeitgeber als Nutz-nießer zur Kofinanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in die Verantwortung nehmen (**Loi d'Organisation des Mobilités (LOM)** von 2019).

In Frankreich finanziert der „*Versement mobilité*“ (VM) ca. 50% der anfallenden Kosten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Höchstsätze werden vom Staat festgelegt. Die Mobilitätsbehörden (AOM) können innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen selbst entscheiden, welche Sätze sie anwenden wollen.

Die Anzahl der AOM, die den VM erheben, stieg zwischen 2015 und 2023 von 237 auf 262. Gleichzeitig stieg das Aufkommen dieser Steuer um 23%. Unter den Produktionssteuern, die auf Unternehmen erhoben werden, verzeichnete sie zwischen 2019 und 2022 den stärksten Anstieg (+14 %).

Im Jahr 2022 belief sich der von den Arbeitgebern gezahlte Betrag auf 10,7 Milliarden Euro (ungef. 50 % Ile-de-France, 50 % Provinz).

Die Bemessungsgrundlage für die Zahlung zur Finanzierung von Mobilitätsdiensten besteht aus dem Erwerbseinkommen (für Firmen und Verwaltungen über 11 Beschäftigte), wie es für die Bestimmung der Bemessungsgrundlage für die Krankenversicherungsbeiträge, die den Arbeitgebern auferlegt werden, berücksichtigt wird.

Die Einziehung der Mobilitätsabgabe wird von den Gesundheitsverwaltungen übernommen (URSSAF : Einziehungsstelle der örtlichen Sozialversicherung (URSSAF auf französisch)).

Sätze außerhalb der Ile-de-France und Kriterien zur Bemessung

Taux du versement mobilité en province

Taille de l'AOM	Taux plafond initial	Majorations possibles			Taux minimal applicable	Taux maximal
		Présence d'une commune touristique	Majoration "EPCI" (1)	Réalisation TSCP		
< 10 000 hab		0,55%			0%	0,55%
de 10 000 à 100 000 hab	0,55%	0,20%	0,05%		0,55%	0,80%
de 50 000 à 100 000 hab	0,55%	0,20%	0,05%	0,30%	0,55%	1,10%
> 100 000 hab	1%	0,20%	0,05%	0,75%	1,00%	2,00%

„Es gibt nur 35 Mobilitätsbehörden [von 285 GART-Mitgliedern], die den Höchstsatz bereits erreicht haben,, (GART)

(1) Majoration ouverte aux EPCI et Métropole et aux AOM auxquels ils adhèrent

Anteil der Ausgaben finanziert durch den „Versement Mobilité“

232 AOM > à 80%	Poids dans les RRF en 2018	
	%	Cumul
de 70% à 80%	21,6%	21,6%
de 60% à 70%	16,8%	38,4%
de 50% à 60%	13,8%	52,2%
de 40% à 50%	14,7%	66,8%
de 30% à 40%	8,6%	75,4%
de 20% à 30%	3,4%	78,9%
de 10% à 20%	2,2%	81,0%
de 10% à 20%	1,3%	82,3%
< à 10%	17,7%	100,0%

*RRF : Recettes réelles de fonctionnement

In mehr als 20 % der Mobilitätsbehörden macht diese Zahlung mehr als 80 % der tatsächlichen Betriebseinnahmen aus

In fast mehr als 70 % der Mobilitätsbehörden macht sie mindestens die Hälfte aus.
(238 Mobilitätsbehörden in 2018)

Source : Gazette des communes et FCL, gérer la cité, 7 avril 2020
L2531-4 du code général des collectivités territoriales (CGCT)

<https://fcl.fr/a-lire-sur-la-gazette-covid-19-les-consequences-sur-le-financement-des-budgets-transports/>

GART : Nach Marie-Ange Debon, présidente von Union des transports publics (UTP) und von Keolis (Tochtergesellschaft von dem SNCF).

Details

TRIBUNE

Opinion | Versement mobilité : impôts ou avenir, il faut choisir 🤔



Die Entitäten, die dieser Zahlung unterworfen werden können, sind natürliche oder juristische, öffentliche oder private Personen.

⇒ Ausnahme von gemeinnützig anerkannten Stiftungen und Vereinen ohne Erwerbszweck, deren Tätigkeit sozialer Art ist.

Die Bemessungsgrundlage für die Zahlung zur Finanzierung von Mobilitätsdiensten besteht aus dem Erwerbseinkommen, wie es für die Bestimmung der Bemessungsgrundlage für die Krankenversicherungsbeiträge, die den Arbeitgebern auferlegt werden, berücksichtigt wird.

Diskussion / Debatte heute in Frankreich

Kritik vom Arbeitgeberverband

Opinion | Versement mobilité : impôts ou avenir, il faut choisir 🇫🇷

Der Arbeitgeberverband erinnert daran, dass die Einnahmen aus der Mobilitätsabgabe - 10,7 Milliarden Euro zwischen 2011 und 2021 - bereits um 44,5 % gestiegen sind, während die Lohnsumme nur um 25 % gestiegen ist“.



Die Regionen fordern einen Anteil an der Mobilitätsabgabe

Die Regionen fordern einen Anteil an der Mobilitätsabgabe, die heute nur die städtischen Mobilitätsbehörden erhalten.

- 2,95 % von der Lohnsumme im Kerngebiet der Agglomeration (Paris und die drei Departements der „Petite Couronne“) ; **wird 2024 auf einen Satz von 3,20 % angehoben**
- 2,01% in der städtischen Einheit von Paris (410 Kommunen)
- 1,6 % in den anderen Gemeinden der Ile-de-France

Source : MEDEF, Les Echos, tribune collective, 18 oct. 2023

Vorschläge für ergänzende Finanzierungsinstrumente zum Angebotsausbau am Bsp. des VRS

Dr. Hendrik Koch

Director mobility Unternehmensberatung
GmbH & Co. KG



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!



Impulsvortrag Dr. Hendrik Koch:
Vorschläge für ergänzende Finanzierungsinstrumente zum
Angebotsausbau am Bsp. des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg

Der aktuelle Koalitionsvertrag NRW setzt den Rahmen und neue Impulse für alternative Instrumente zur ÖV-Finanzierung im Raum des VRS (Köln/Bonn)



„deutliche **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** notwendig“

„in gleichem Umfang werden wir auch die **Landesmittel für den ÖPNV erhöhen**“

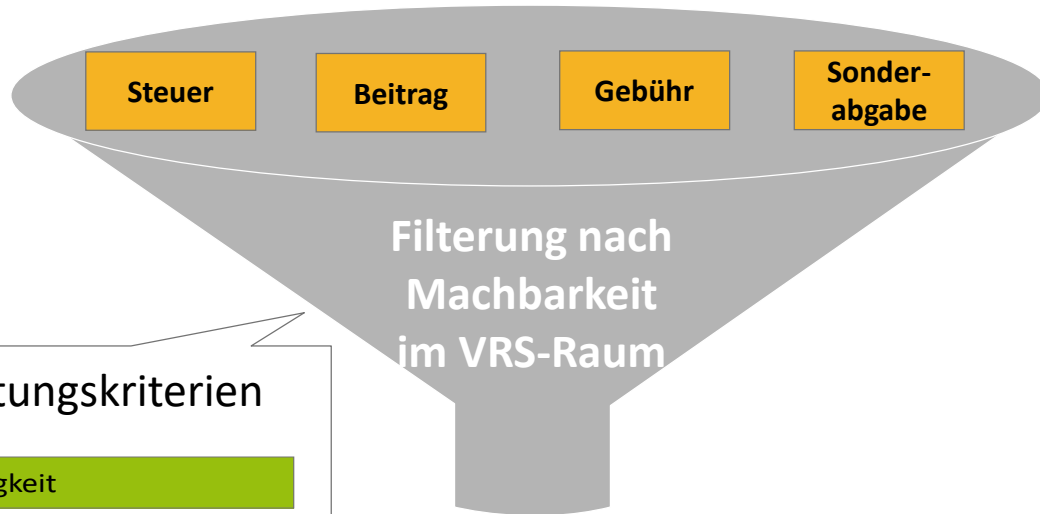
„Wir werden Kommunen, die es wünschen, die **Einführung einer Drittnutzerfinanzierung ermöglichen**“

Ziele der Finanzierungsstrategie Im VRS-Gebiet

Identifikation geeigneter **alternativer Finanzierungsinstrumente** zur Erzielung eines signifikanten **Finanzierungsbeitrags**

Die empfohlenen Finanzierungsinstrumente können bei vollumfänglicher Umsetzung im VRS-Gebiet ein Potenzial von bis zu 500 Mio. € p.a. erzielen

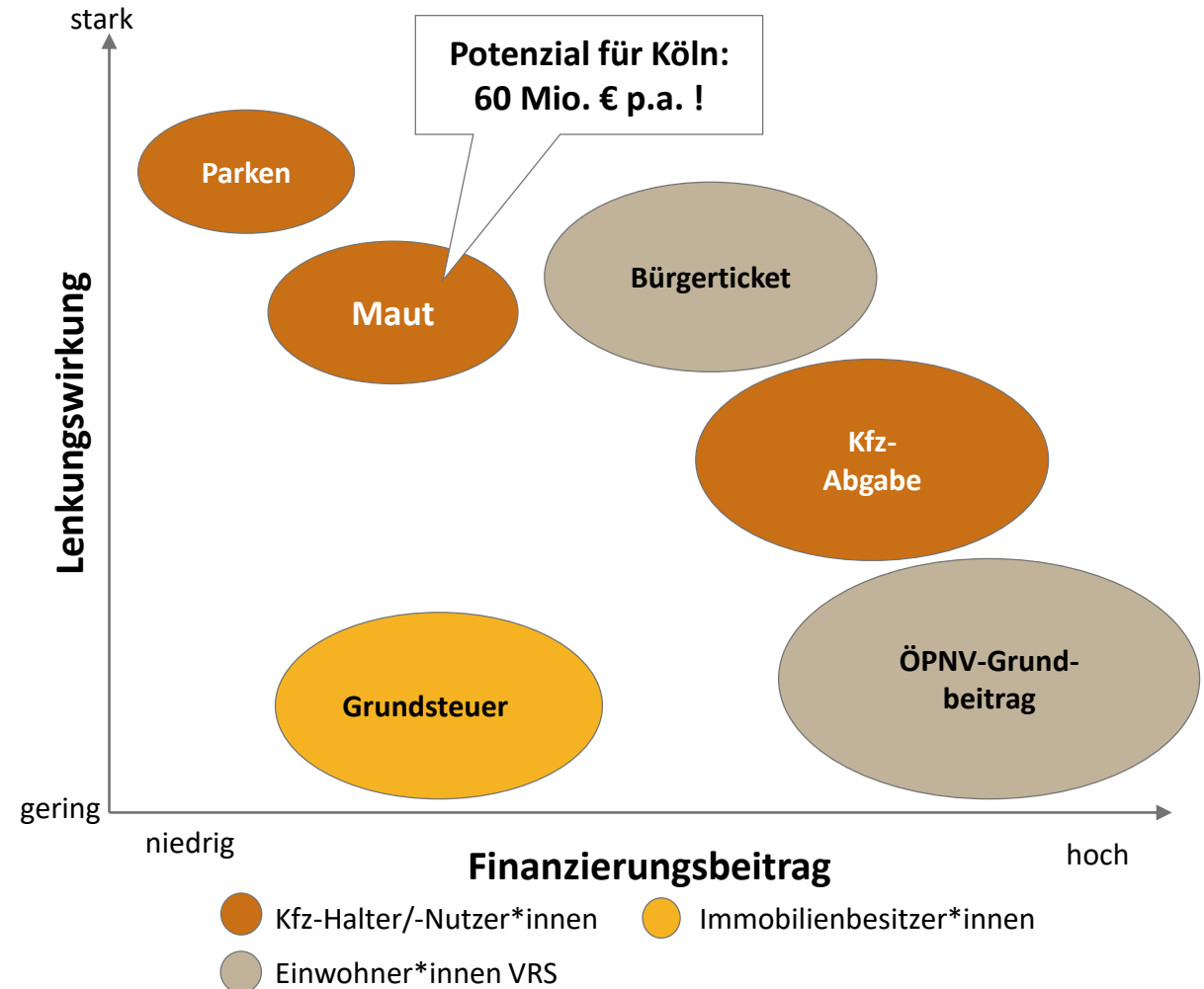
Bewertung und Quantifizierung der Instrumente



Bewertungskriterien

- Ergiebigkeit
- Dauerhaftigkeit
- Zweckbindung
- Rechtliche Durchsetzbarkeit
- Sozialverträglichkeit
- Lenkungswirkung / Verlagerung
- Kombinierbarkeit

Einordnung der Finanzierungsinstrumente



Fazit: Aus der nachfolgenden Umsetzung der Instrumente zeigt sich der notwendige Fokus auf wenige, wirksame Ansätze (Bsp. Maut)

Empfehlung für die Ausgestaltung der Instrumente

1. Alternative Finanzierungsinstrumente können sinnvoll kombiniert einen **Beitrag zur Deckung der Finanzierungslücke** leisten, aber auch **als Lösungsansatz** für Kostensteigerung der Bestandsverkehre dienen.
2. Bei der Gestaltung sind **Instrumente mit verkehrlicher Lenkungswirkung** und hohem Erlöspotenzial (**Maut, Kfz-Abgabe, Bürgerticket**) elementar wichtig.
3. **Fokus setzen** und dabei die Entwicklung rund um das D-Ticket berücksichtigen (Bsp. **Bürgerticket schwierig**)
=> **koordiniertes Vorgehen** aller ÖV-Verantwortlichen
4. Mit **einzelnen Piloten in Modellkommunen** starten, um **Machbarkeit und Akzeptanz zu prüfen** und rechtliche Gestaltung zu entwickeln (schrittweise)
=> **Bsp. CityMaut**: Diskussion zur Machbarkeit in Köln ist auf dem Weg

Konkrete Diskussion in Politik & Öffentlichkeit

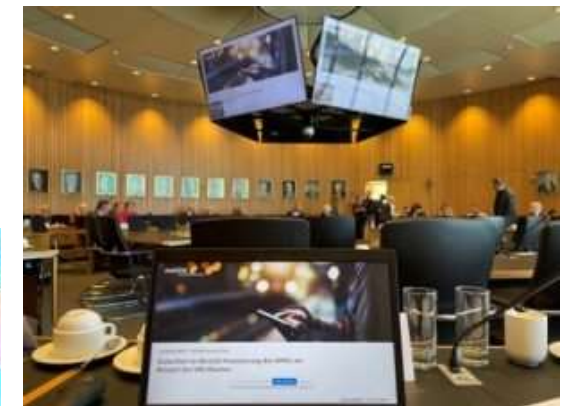
Machbarkeitsstudie geplant

Kommt nun doch eine City-Maut für Köln?

Von Ingo Schmitz

26.10.2023, 13:46 Uhr

Lesezeit 5 Minuten



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



Dr. Hendrik Koch
Director

+49 221 921827-15
hendrik.koch@mobilité.de

mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG
Hildeboldplatz 23-25
50672 Köln
www.mobilité.de

Podiumsdiskussion

„How to: Neues Finanzierungs-instrument für ÖPNV und Klimaschutz“

Dr. Frank Mentrup

Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Prof. Laurent Guihéry

Universitätsprofessor, CY Cergy Paris Université

Dr. Hendrik Koch

Director mobilité

Unternehmensberatung GmbH & Co. KG

Moderation:

Michael Öhmann



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!



Kongress „Klimaschutz im Verkehr“

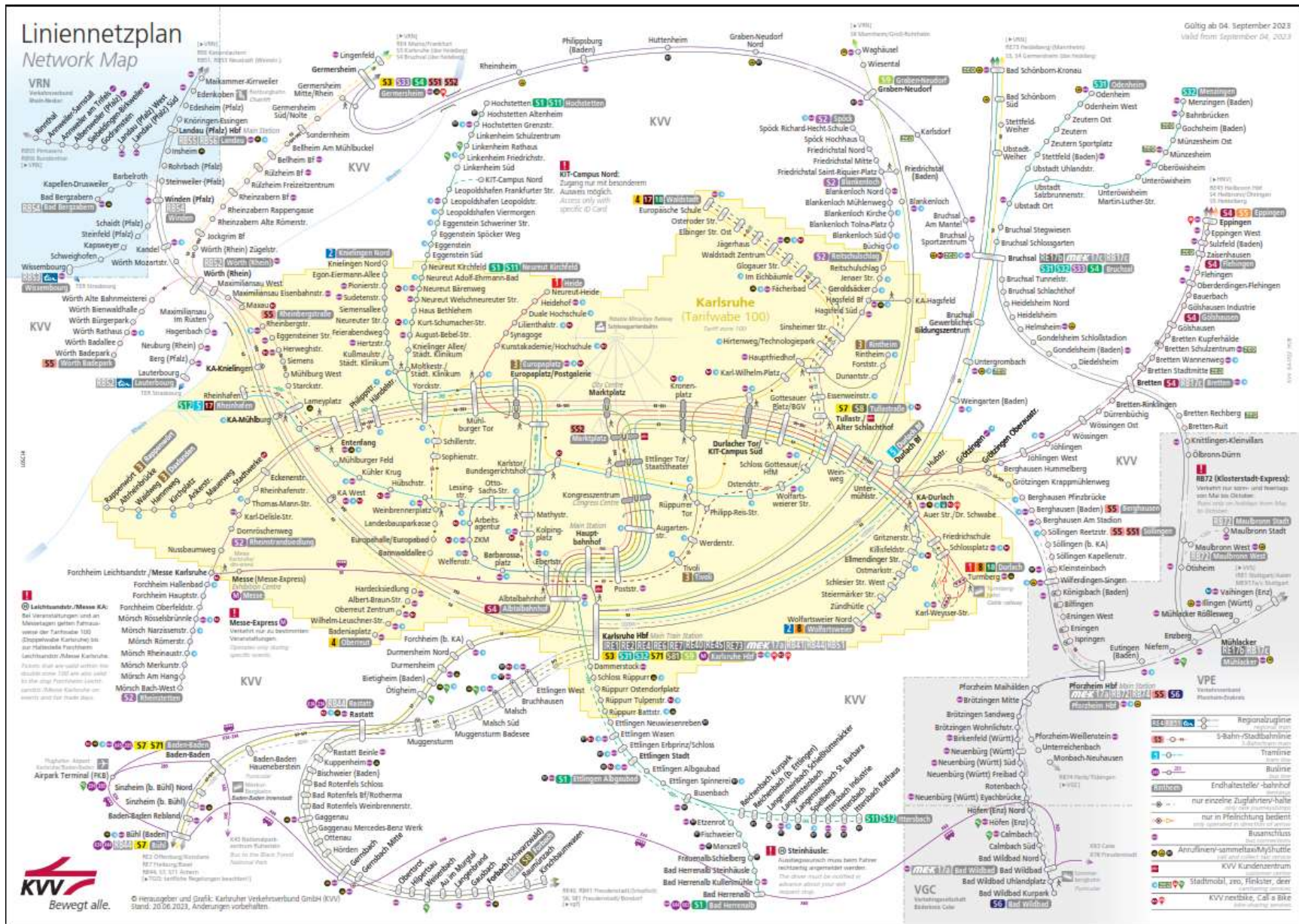
Praxis-Session „How to: Neues Finanzierungsinstrument für ÖPNV und Klimaschutz“
am 7. November 2023

Eingangsstatement von Herrn Oberbürgermeister und Städtetagspräsidenten von Baden-Württemberg Dr. Frank Mentrup

Übersichtskarte Karlsruher Verkehrsverbund



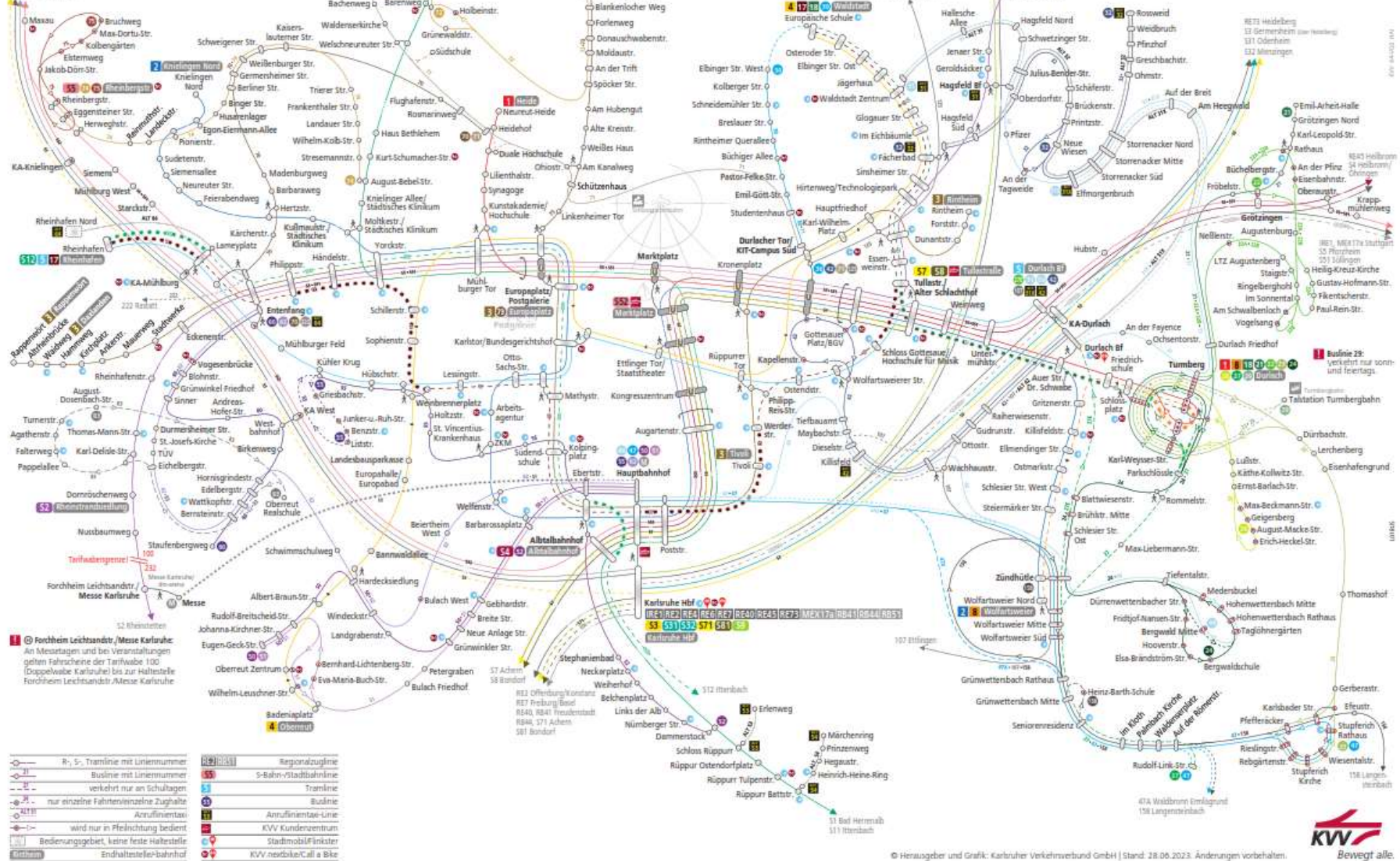
Linienetz



Linienetz

Linienetzplan Stadt Karlsruhe

RE8 Neustadt (Westr.)/Kaiserlautern
RB51 Neustadt (Westr.)
SE, 15 Würth
S31, S32 Gernheim



© Herausgeber und Grafik: Karlsruhe Verkehrsverbund GmbH | Stand: 28.06.2023. Änderungen vorbehalten.



Pendlerströme

Einpendlerinnen/Einpendler und Auspendlerinnen/Auspendler mit Arbeitsort beziehungsweise Wohnort Karlsruhe seit 2012

Jahr	Einpendler*innen insgesamt	darunter mit Wohnort in ...				Auspendler*innen insgesamt	darunter mit Arbeitsort in ...			Beschäftigte am Arbeitsort Karlsruhe
		Landkreis Karlsruhe	Lkr. RA und Stkr. BAD	Südpfalz ¹	Frankreich		Landkreis Karlsruhe	Lkr. RA und Stkr. BAD	Landkreis Germersheim	
2012	94.318	42.391	9.702	12.944	2.847	33.610	13.620	3.685	1.751	164.659
2013	95.255	42.458	9.839	13.049	2.779	35.004	14.152	3.811	1.778	
2014	98.967	44.159	10.214	13.361	2.755	36.060	14.457	3.942	1.914	
2015	99.663	44.145	10.420	13.301	2.712	39.988	17.311	4.108	1.918	
2016	101.114	44.417	10.434	13.094	2.699	41.809	17.877	4.315	2.019	
2017	102.780	44.762	10.579	13.234	2.611	44.505	18.864	4.553	2.159	
2018	102.397	45.192	10.720	13.332	2.625	46.865	19.455	4.699	2.187	
2019	102.552	45.204	10.859	13.291	2.463	48.010	20.040	4.919	2.281	
2020	103.268	45.472	10.993	13.337	2.323	47.311	20.027	4.861	2.162	
2021	105.673	45.917	11.146	13.352	2.183	49.043	20.386	4.651	2.150	182.077

Erfasst werden nur sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Stand jeweils 30. Juni; Datenbestand ab 2014 nach der Revision im August 2014.

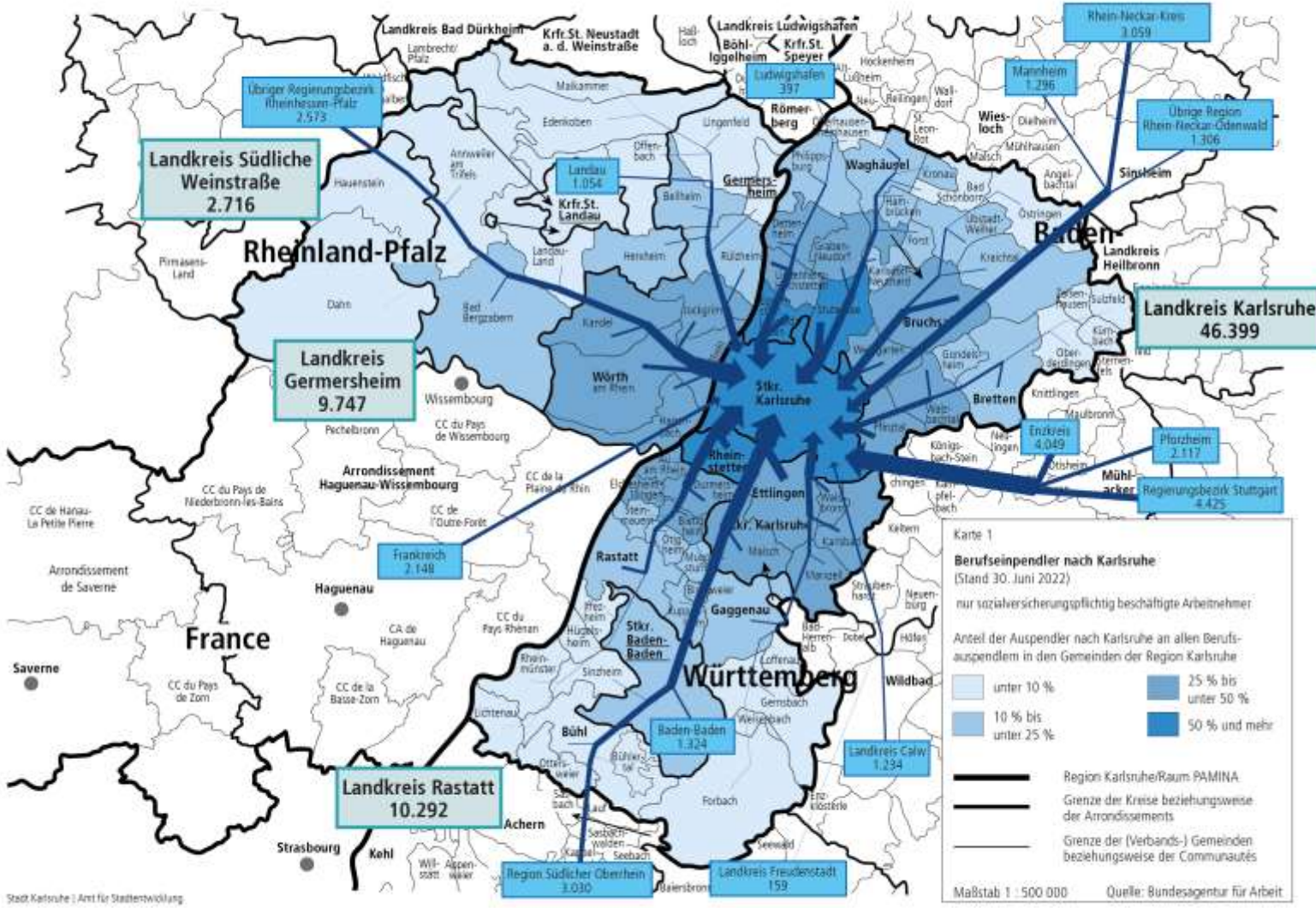
Die Daten ab 2014 sind gegenüber den Vorjahren nur bedingt vergleichbar.

¹ Landkreise Germersheim und Südliche Weinstraße sowie kreisfreie Stadt Landau, ohne Mittelbereich Dahn.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Statistisches Jahrbuch 2022.

Pendlerströme



Modal Split

Modal Split: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten 2012, 2018^{1, 2}

	Alle Wege			Binnenverkehr			Quell- und Zielverkehr		
	2012	2018	Veränderung	2012	2018	Veränderung	2012	2018	Veränderung
	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten
zu Fuß	22,3	24,5	2,2	25,5	27,7	2,2	1,6	0,1	-1,5
Fahrrad	26,2	30,7	4,5	30,1	35,5	5,4	9,9	2,5	-7,4
MIV	31,6	33,0	1,4	26,4	26,2	-0,2	58,4	76,4	18,0
ÖV	19,8	11,8	-8,0	18,0	10,6	-7,4	30,3	21,0	-9,3
Anzahl Wege	4.548	3.396		3.792	2.922		370	415	

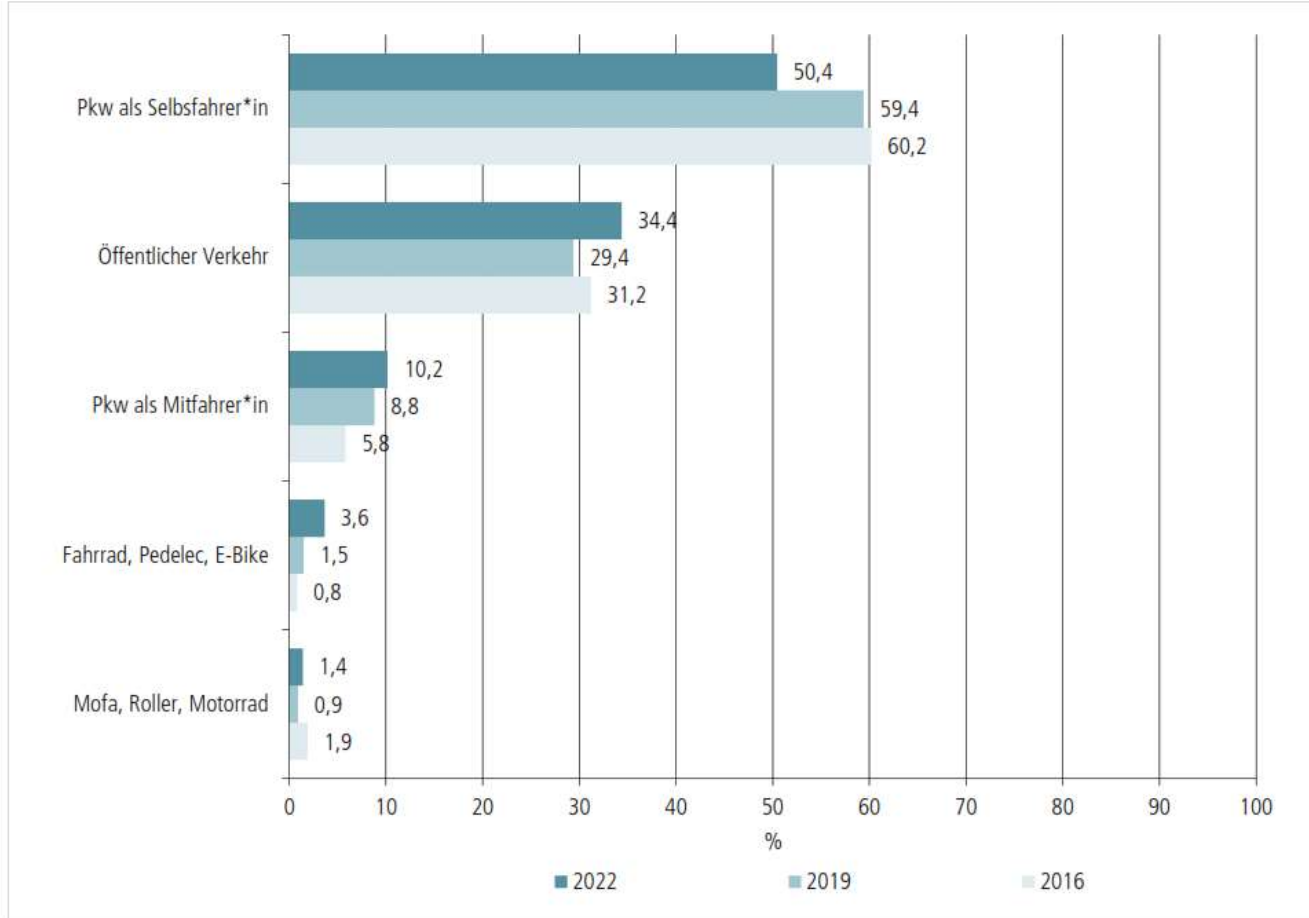
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die Aufschlüsselung der Analysen nach Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr zeigt in Abhängigkeit der räumlichen Verkehrsarten ein unterschiedliches Substitutionsverhalten der Bevölkerung. Im Binnenverkehr, also bei Wegen die innerhalb Karlsruhes stattfinden, wird der anteilige Rückgang des ÖV (- 7,4 Prozentpunkte) vor allem durch die Zunahme der Wegeanteile, die durch das Fahrrad (+ 5,4 Prozentpunkte) und zu Fuß (+ 2,2 Prozentpunkte) vorgenommen werden, kompensiert. Beim Quell- und Zielverkehr, also bei Wegen deren Start- oder Ziel außerhalb Karlsruhes liegt, ist dagegen eine deutliche Zunahme des motorisierte Individualverkehr MIV (+ 18 Prozentpunkte) zu Lasten des öffentlichen Verkehrsmitteln ÖV (- 9,3 Prozentpunkte) und des Fahrradverkehrs (- 7,4 Prozentpunkte) festzustellen.

Modal Split

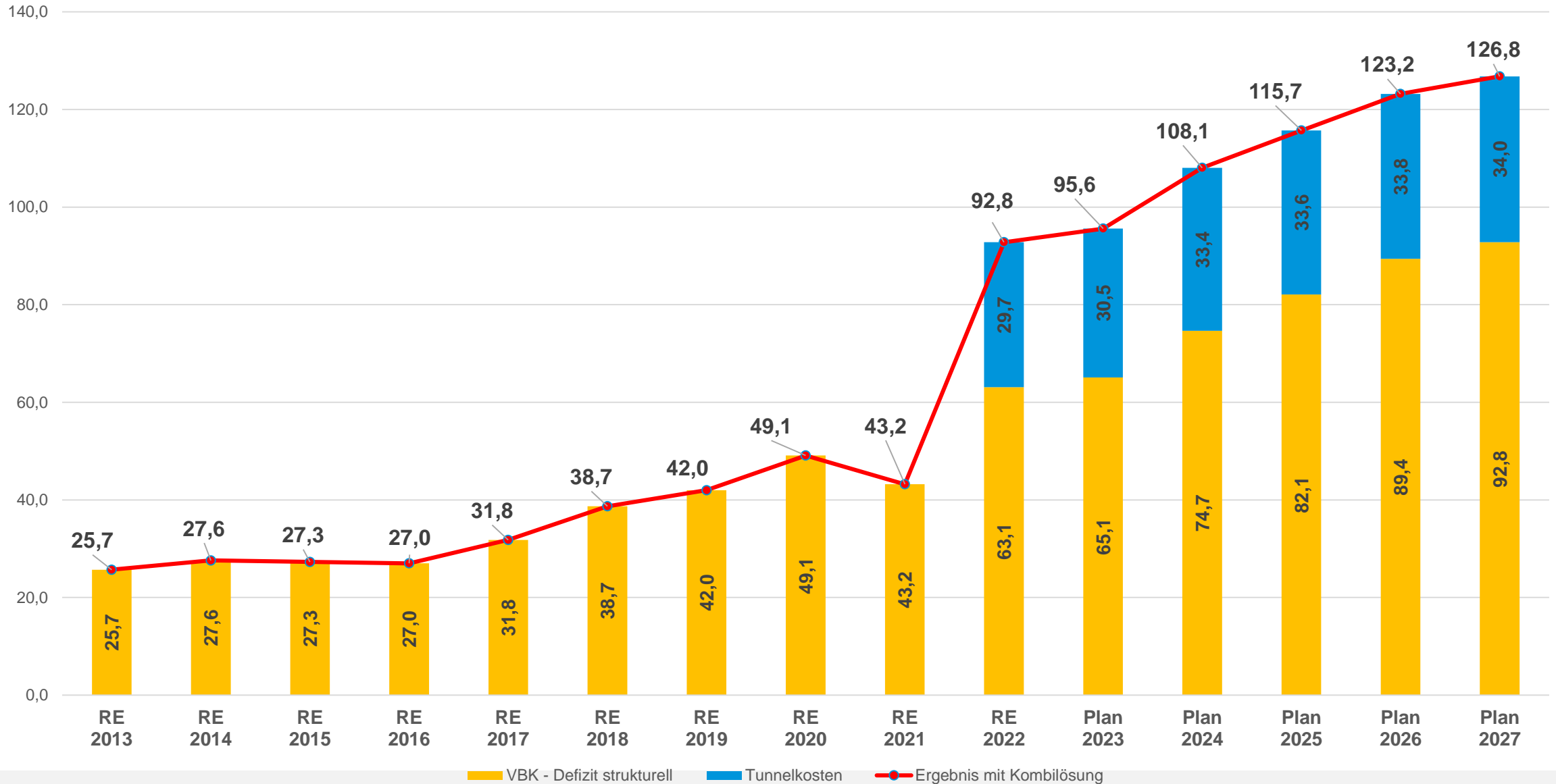
Genutzte Verkehrsmittel bei Fahrten nach Karlsruhe 2016 bis 2022^{TG, MFN}

„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie dabei in der Regel?“ | Befragte, die in den letzten zwölf Monaten nach Karlsruhe gefahren sind.



Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Regionsumfrage 2022

Entwicklung Verluste Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH 2013 - 2027



Schlusswort und Verabschiedung

Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Telefon: 0711 231-5830

Poststelle@vm.bwl.de

ww.vm.baden-wuerttemberg.de



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!