



PRESSEMITTEILUNG

09. Dezember 2021

Land wählt Modellregionen für Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie aus

Minister Hermann: Land und Kommunen arbeiten bei der Vorbereitung von Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie gut zusammen

Zahlreiche Kommunen im Land können sich ab sofort auf das Pilotprojekt zu Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie vorbereiten. Die Teilnehmer stehen jetzt fest. Der Aufruf des Verkehrsministeriums im Sommer, sich als Modellregion für Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie zu bewerben, hat bei den Landkreisen und Städten im Land ein ausgesprochen positives Echo ausgelöst. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte am Donnerstag in Stuttgart: „Die zwanziger Jahre sind entscheidend dafür, ob es gelingt, den Klimawandel zu begrenzen und seine drastischen Folgen zu mindern. Besonders der Verkehrsbereich muss dazu einen ganz wesentlichen Beitrag leisten. Der Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie sind hier ganz zentrale Maßnahmen.“

Baden-Württemberg habe es sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden, so der Minister weiter. „Dazu müssen wir bis 2030 die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln. Wir müssen den Autoverkehr in den Städten um ein Drittel reduzieren und gleichzeitig die Alternativen massiv ausbauen und attraktiv gestalten. Nur so wird ein hinreichender Anreiz zum Umstieg vom Auto auf die klimafreundlichen Verkehrsmittel gesetzt.“

Wichtig ist dem Verkehrsministerium, dass der Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie gemeinsam in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Kommunen

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.

umgesetzt werden. Daher hat das Verkehrsministerium im Sommer 2021 einen Aufruf zur Bewerbung als Modellregionen gestartet.

Als Modellregionen wurden nun ausgewählt: der Landkreis Biberach, der Landkreis Calw, die Stadt Freiburg zusammen mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) 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.

Die ausgewählten Regionen decken über ein Drittel der Fläche Baden-Württembergs und 54 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab - und spiegeln auch strukturell das Land repräsentativ wieder. Minister Hermann: „Die Resonanz ist überwältigend. Es zeugt von Pioniergeist für die Verkehrswende, dass so viele Kommunen sich auf neue Ideen einlassen und sich mit Neugier auf neue Wege zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes begeben wollen. Mit den Modellkommunen decken wir über die Hälfte der Landesbevölkerung ab.“

Eine Vorfestlegung für die anschließende Umsetzung erfolgt damit nicht. Vielmehr sollen mit den Modellkommunen offene Fragen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie diskutiert und geklärt werden. Es sollen die zu erwartenden Einnahmepotentiale des Mobilitätspasses und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen oder Tarifvergünstigungen im ÖPNV detailliert berechnet werden. Für die erfolgreiche Einführung des Mobilitätspasses auf kommunaler Ebene soll zudem ein Umsetzungskonzept mit den Modellkommunen ausgearbeitet werden.

Auch die Kosten für die Mobilitätsgarantie werden gemeinsam mit den Modellregionen berechnet. Denn nur mit Kenntnis der Kosten der Mobilitätsgarantie wird auch die Grundlage zur Diskussion über die Finanzierung geschaffen. Ob und in welcher Form sich eine Stadt, ein Landkreis oder eine Region am Mobilitätspass beteiligt, entscheiden am Ende die zuständigen demokratischen Gremien. Klar ist schon jetzt, dass die Finanzierung dieser aus Klimaschutzgründen dringend erforderlichen massiven Angebotsausweitung nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – gelingen wird. Verkehrsminister Hermann ist überzeugt, dass „durch gute Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen ein ganz wesentlicher Schritt in Richtung klimafreundliche Verkehrswende erfolgt“.

Hintergrundinformationen:

Die **Verkehrswende** ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die das Leben aller Menschen positiv beeinflussen wird. Der unmittelbare Nutzen liegt in der Entlastung der Straßen vom Autoverkehr durch Bündelung im ÖPNV, Emissionsreduktion durch weniger Autoverkehr, weniger Staus und eine unbeschwertere Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum. Um den zur klimafreundlichen Verkehrswende erforderlichen Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote zu bewerkstelligen, bedarf es neuer und langfristig tragfähiger Finanzierungsinstrumente. Neben dem Ausbau der klimafreundlichen Mobilitätsangebote sind gleichzeitig auch finanzielle Anreize erforderlich, damit die Menschen weniger Auto fahren und stattdessen auf den ÖPNV und andere klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Damit wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zu lebenswerteren Städten und Gemeinden geleistet.

Mit dem **Mobilitätspass** soll den Kommunen die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für den massiven Ausbau 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.

Gleichzeitig erhalten die Bürgerinnen und Bürger eine Gegenleistung: ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, 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-Empfänger und -Empfängerinnen möglich sein.

Die **Mobilitätsgarantie** soll als verlässliches Angebot im öffentlichen Verkehr von 5 bis 24 Uhr in der Stadt wie auf dem Land den ÖPNV als attraktives Angebot aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg vom Auto 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. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung darauf verständigt, dass diese Mobilitätsgarantie in einer ersten Stufe innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein soll. Damit wird das Ziel verfolgt, dass die Menschen sowohl in städtischen also auch in ländlichen Regionen künftig sicher sein können, dass sie mit Bus und Bahn gut angebunden sind. Dieser

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. Hierzu helfen in besonderer Weise digitale Technologien. Der On-Demand-Verkehr soll daher auf breiter Front unterstützt werden.

Mit dem Gutachten ÖPNV-Report wurde festgestellt, dass in Vorbildregionen vor allem in der Schweiz und in Vorarlberg 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. Der flächendeckende und massive Ausbau des ÖPNV-Angebots durch signifikante Fahrplan- und Taktverdichtungen ist ein wesentlicher Hebel zur Verdopplung des ÖPNV.