

Mobilitätspass. Was ist das? Was bringt er?

Hier die dazugehörige FAQ

- Was ist der Mobilitätspass?
- Warum ein Mobilitätspass?
- Was hat der Mobilitätspass mit der Stadtentwicklung zu tun?
- Mobilität und Urbanität
- Mobilitätspass und Verkehrswende
- Steht der Mobilitätspass in Zusammenhang mit der „lebenswerten Innenstadt?“
- Gibt es bereits derartige Finanzierungsmodelle für den ÖPNV?
- Gibt es in Deutschland bereits solidarische Finanzierungsmodelle?
- Brauche ich einen Mobilitätspass?
- Ich bin regelmäßig mit dem ÖPNV in Stuttgart unterwegs
- Ich wohne außerhalb und fahre regelmäßig mit den Öffentlichen nach Stuttgart
- Ich bin selten mit den Öffentlichen unterwegs
- Ich bin regelmäßig mit dem Auto in Stuttgart unterwegs
- Ich brauche das Auto beruflich in der Stadt
- Ich bin selten mit dem Auto in Stuttgart unterwegs
- Wie hoch werden die Einnahmen der Stadt Stuttgart aus dem Mobilitätspass sein?
- Wie werden die Einnahmen der Stadt aus dem Mobilitätspass verwendet?
- Und nun? Super Idee – warum nicht gleich?

Was ist der Mobilitätspass?

Der Mobilitätspass ist ein Fahrschein, den alle Menschen bezahlen, die sich in Stuttgart motorisiert bewegen. Er berechtigt zur Straßenbenutzung ebenso wie zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt, er ist also auch ein ÖPNV-Ticket.

[Nach oben](#)

Warum ein Mobilitätspass?

Stuttgart hat zu lange vorwiegend in den Ausbau der autogerechten Stadt investiert. Andere Städte auch. Für Kassel haben Wissenschaftler kürzlich berechnet, dass öffentliche Gelder im Verhältnis 3/1 in die autogerechte Stadtplanung und die Kosten für den motorisierten Individualverkehr investiert worden sind. Auch Autofahrer würden mit dem Mobilitätspass sich an den Kosten des Verkehrs in Stuttgart solidarisch beteiligen.

Autofahrer werden aber auch durch den Besitz dieses ÖPNV-Tickets zu einem Umstieg auf den ÖPNV animiert. Durch die solidarische Finanzierung kann der Fahrpreis für alle erheblich billiger werden. ÖPNV-Dauerkunden werden finanziell stark entlastet.

Und: Mehr ÖPNV-Nutzer in der Stadt bedeuten: weniger Autoverkehr, weniger Lärm, weniger Stress, weniger Luftverschmutzung, weniger Klimaschädigung. Kurz: mehr Lebensqualität in der Stadt.

[Nach oben](#)

Was hat der Mobilitätspass mit der Stadtentwicklung zu tun?

Stuttgart hat sich in der Vergangenheit stark am Leitbild der autogerechten Stadt orientiert. Doch die Zunahme des Verkehrs und Fahrzeugbestands konnten sich selbst die autoverliebtesten Planer nicht vorstellen: In Baden-Württemberg waren 1960 1,1 Mio. Fahrzeuge zugelassen, 1970 bereits 2,4 Mio., 1980 dann 4,3 Mio., 1990 5,7 Mio.– und seit 2001 ist die 7 Mio. Marke überschritten.

Auch in Stuttgart erreicht der Fahrzeugbestand laufend neue Rekordmarken: Mittlerweile sind über 340.000 Fahrzeuge in der Stadt angemeldet.

Diese Verkehrsmengen bringt die Stadt mit dem enormen Platzbedarf, den Staus, der Luftverschmutzung, dem Lärm, der teuren Straßenverkehrsinfrastruktur an ihre Grenzen.

Deswegen halten wir es für erforderlich, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt reduziert und der öffentliche Nahverkehr stark ausgebaut wird.

[Nach oben](#)

Mobilität und Urbanität

Immer mehr Menschen wollen in Städten leben. Auch Stuttgart wächst enorm. Immer mehr Menschen in der Stadt leben ohne eigenes Auto und schätzen die vielfältigen Angebote, die zu ihren Bedarfen passen: Jobticket, Carsharing, RegioRad Stuttgart, Stella-Roller, Busse, Bahnen, Taxis etc. Mit den Einnahmen aus dem Mobilitätspass wollen wir eine ÖV-Offensive starten, wir wollen eine deutliche Steigerung der Kapazität, preiswerte Tickets, dichte Takte, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Weniger Auto-, dafür mehr öffentlicher Verkehr schafft lebenswerte Städte.

[Nach oben](#)



Mobilitätspass und Verkehrswende

Die Stadt treibt die Verkehrswende voran: 72 Mio. Euro wurden im Jahr 2017 für den Ausbau des ÖPNV bereitgestellt. 3,4 Mio. Euro für Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegeverbindungen und rund 7,6 Mio. Euro für den Ausbau der Hauptradrouten und weiterer Radwege. Für die Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 werden ab dem Jahr 2019 9 Mio. Euro jährlich bereitgestellt.

Und für Fahrzeugbeschaffungen sind in der mittelfristigen Finanzplanung weitere 60 Mio. Euro vorgesehen. Für eine Investitionsoffensive bei Bussen und Bahnen sind aber 800 Mio. Euro erforderlich und es wird sicher 10 – 15 Jahre dauern, bis die erforderliche Kapazität erreicht ist. Zu viel für den Stadthaushalt: Die Entlastung der Städte durch eine Verkehrswende muss solidarisch finanziert werden – von allen, die motorisiert in der Stadt unterwegs sein wollen.

Wir sehen die grün-schwarze Landesregierung gefordert, den Kommunen möglichst schnell die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für einen Mobilitätspass zu schaffen

[Nach oben](#)



Steht der Mobilitätspass in Zusammenhang mit der „lebenswerten Innenstadt?“

Sie schätzen die Urbanität und Lebensqualität in der Stadt, die Plätze und Räume der Begegnung im Zentrum. Das Interesse an lebenswerten, attraktiven und gesunden Quartieren steigt, davon zeugen Initiativen wie Aufbruch Stuttgart, laud nai oder die rege Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei Stadtentwicklungsprojekten.

[Nach oben](#)

Gibt es bereits derartige Finanzierungsmodelle für den ÖPNV?

Frankreich:

Seit 1973 ist in Frankreich eine Transportsteuer (versement transport) in Kraft. Diese ist eine Arbeitgebersteuer. Betriebe ab 9 Mitarbeitern zahlen zwischen 0,55 Prozent (Kleinstadt) bis 2,60 Prozent (Paris) des Bruttoeinkommens der Beschäftigten. Die Einnahmen werden zweckgebunden an die ÖPNV-Unternehmen verteilt. 90 Prozent der Kommunen nutzen dies. 2010 kamen so 6 Milliarden in die Kassen. Im Ballungsraum Paris werden auf diese Weise 60 Prozent der öffentlichen Zuschüsse für den ÖPNV finanziert.

Wien:

In Wien wird eine Dienstgeberabgabe in Höhe von 2 Euro je Arbeitnehmer und Arbeitswoche zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs herangezogen. Also ca. 80 Euro im Jahr für alle Arbeitnehmer bis 55 Jahre und über einer Wochenarbeitszeit von 10 Stunden. Die Einnahmen lagen 2007 bei ca. 22,5 Mio. Euro, müssten jetzt jedoch bei über 60 Mio. Euro liegen, da die Gebühr von 0,72 auf 2,00 Euro nahezu verdreifacht wurde.

Graz:

Zusätzliche Abgabe, damit ist der ÖPNV im Stadtbereich kostenlos.

London:

Hier wird die Benutzung der Straßen mit einer Maut belegt.
Tagessatz ca. 12 Euro.

[Nach oben](#)

Gibt es in Deutschland bereits solidarische Finanzierungsmodelle?

Ja! Das Semesterticket gibt es an vielen Standorten in Deutschland in unterschiedlicher Ausprägung. An vielen Hochschulen zahlen alle Studierenden für das Semesterticket einen einheitlichen Pflichtbeitrag und erwerben dadurch die volle Nutzungsberechtigung im jeweiligen Geltungsgebiet, unabhängig von der individuellen Nutzung.

Übrigens: 1990 an der Uni Stuttgart "erfunden" allerdings in Stuttgart nicht umgesetzt worden (aber z.B. in Darmstadt).

[Nach oben](#)



**Was bedeutet das jetzt
für mich?**

**Was bringt mir der
Mobilitätspass?**

Brauche ich einen Mobilitätspass?

Immer dann, wenn Sie in Stuttgart motorisiert unterwegs sind – öffentlich oder privat.

Ich bin regelmäßig mit dem ÖPNV in Stuttgart unterwegs

Das Jahresticket für die jetzt beiden Tarifzonen 10/20 in Stuttgart wird billiger, von heute 865 Euro auf 365 Euro. Das wäre eine Preissenkung von über 50 % bei einem Jahresabonnement. Zudem wäre mit diesem 365-Euro-Ticket auch die Autonutzung in Stuttgart bezahlt.

[Nach oben](#)

Ich wohne außerhalb und fahre regelmäßig mit den Öffentlichen nach Stuttgart

Wenn Sie ÖPNV-Fahrgast sind und von außerhalb nach Stuttgart kommen, sollen Sie ebenfalls in einer ähnlichen Größenordnung entlastet werden. Wenn Sie aus Ludwigsburg kommen, müssten Sie für 3 Zonen statt heute 1.152 Euro nur noch ca. 750 Euro im Jahr bezahlen. Damit wäre auch die Autonutzung in Stuttgart bezahlt.

[Nach oben](#)

Ich bin selten mit den Öffentlichen unterwegs

Wenn der Mobilitätspass eingeführt würde, würden auch die Einzelfahrscheine billiger werden. Da die Finanzierung des ÖPNV solidarisch auf breiten Schultern stehen würde, könnte ein besseres Angebot zur Verfügung stehen. Dies wirkt sich positiv für alle aus. Außerdem: wenn Sie wegen der Autofahrten schon einen Mobilitätspass haben, fahren Sie mit diesem Ticket jetzt ohne weitere Kosten im ÖPNV.

[Nach oben](#)

Ich bin regelmäßig mit dem Auto in Stuttgart unterwegs

Wenn Sie regelmäßig mit dem Pkw in Stuttgart fahren oder nach Stuttgart einfahren wollen, können Sie einen Mobilitätspass zum Preis von 365 Euro für ein Jahr erwerben – also für gerade einmal 1 Euro am Tag.

Dieser berechtigt zur Fahrt mit dem PKW in Stuttgart und genauso zur Fahrt mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, also mit den Bussen und Bahnen von VVS und SSB im gesamten Stadtgebiet. Wenn Sie trotzdem mit dem eigenen Auto fahren wollen oder müssen, wären die Straßen freier und Sie kommen schneller und entspannter zum Ziel.

[Nach oben](#)

Ich brauche das Auto beruflich in der Stadt

Auch Sie brauchen einen Mobilitätspass in Stuttgart und tragen damit auch zur Finanzierung des ÖPNV bei. Ihr Vorteil: weniger Stau, weniger Stress, weniger Zeit und damit erheblich weniger Kosten, besonders wenn Sie Arbeitgeber sind und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch im Stau bezahlen. Und Sie können auch den ÖPNV damit nutzen.

[Nach oben](#)

Ich bin selten mit dem Auto in Stuttgart unterwegs

Wenn Sie einmalig mit dem Pkw in Stuttgart fahren oder nach Stuttgart einfahren wollen, benötigen Sie ebenfalls einen gültigen Fahrschein für den ÖPNV, den Sie im Fahrzeug mit sich führen müssen. Dieser berechtigt zur Fahrt mit dem Pkw in Stuttgart und genauso zur Fahrt mit den Bussen und Bahnen von VVS und SSB im gesamten Stadtgebiet. Wie hoch der Preis dieses Tickets sein wird, müsste bei der konkreten Ausgestaltung ausgehandelt werden und sollte sich am Preis eines Tagestickets orientieren. Wenn Sie trotzdem mit dem eigenen Auto fahren wollen oder müssen, wären die Straßen freier und Sie kommen schneller und entspannter zum Ziel.

[Nach oben](#)

Was bedeutet der Mobilitäts- pass für die Stadt Stuttgart?

Wie hoch werden die Einnahmen der Stadt Stuttgart aus dem Mobilitätspass sein?

Je nach konkreter Ausgestaltung gehen wir von zusätzlichen Einnahmen in Höhe von über 100 Mio. Euro pro Jahr aus. Die Höhe hängt davon ab, wie viele Autofahrer sich für das 365-Euro-Ticket entscheiden. Dabei rechnen wir, dass mindestens die Hälfte der Stuttgarter Autofahrer mit einem Jahresticket dabei wären und in einer Größenordnung von mindestens 70 Mio. Euro zu den Einnahmen beitragen. Die regelmäßig aus der Region einpendelnden Autofahrer in einer Größenordnung von mindestens 70 Mio. Euro und den Beitrag aus Gelegenheitsfahrten schätzen wir auf rund 80 Mio. Euro. Diesen Einnahmen stehen Mindereinnahmen durch die künftig preiswerteren Jahresabos in einer Größenordnung von 100 Mio. gegenüber.

[Nach oben](#)

Wie werden die Einnahmen der Stadt aus dem Mobilitätspass verwendet?

Stuttgart hat zu lange vorwiegend in den Ausbau der autogerechten Stadt investiert. Andere Städte auch. Für Kassel haben Wissenschaftler kürzlich berechnet, dass öffentliche Gelder im Verhältnis 3/1 in die autogerechte Stadtplanung und die Kosten für den motorisierten Individualverkehr investiert worden sind. Die Einnahmen aus dem Mobilitätspass sollen allen Verkehrsarten zukommen, jedoch mit einem Schwerpunkt auf Ausbau und Betrieb des ÖPNV. Auch das Rad- und Fußverkehrs soll ausgebaut werden. Dieser Ausbau kommt auch dem motorisierten Individualverkehr zu Gute.

Wichtig: Die bisherige Förderung von Bundes-, Landes- und kommunalen Mitteln für den ÖPNV dürfen nicht weniger werden - im Gegenteil. Der Ausbau des ÖPNV ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Und nun?

Super Idee – warum nicht gleich?

Es braucht eine Mehrheit sowohl im Gemeinderat als auch im Landtag. Das Land muss die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, dass die Landeshauptstadt den Mobilitätspass einführen kann. Wir haben mit unserer Veranstaltung zum Mobilitätspass die Diskussion eröffnet und werden jetzt für eine Mehrheit werben. Und Sie?

[Nach oben](#)