

# Versement mobilité

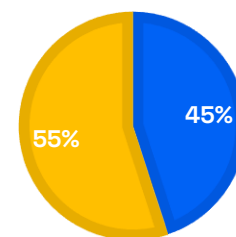
## Drittnutzerfinanzierung zum Ausbau der öffentlichen Mobilitätsangebote

Um die Infrastruktur öffentlicher Verkehrsmittel auszubauen und zu modernisieren, braucht es neben staatlichen Mitteln zusätzliche Finanzierungsinstrumente. Das *Versement mobilité* ist ein Konzept der Drittnutzerfinanzierung in Frankreich, welches heute fast die Hälfte des ÖPNV finanziert.

Wie steht es um die Drittnutzerfinanzierung in Deutschland und Frankreich? In diesem Factsheet finden Sie die wichtigsten Fakten im Überblick.

### Finanzierung des ÖPNV in Frankreich

- Versement mobilité
- Andere Finanzierungsmittel



Empfehlung des Deutsch-Französischen Zukunftswerks:

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt Bund und Ländern, die Rechtsgrundlage für eine solche Arbeitgeber-Nahverkehrssonderabgabe oder andere Instrumente der Drittnutzerfinanzierung zu schaffen. Mehr dazu unter:

→ <https://df-zukunftswerk.eu/finanzierung-oeffentlichen-nahverkehrs-staerken>



### In Kürze: Was ist das *Versement mobilité*?

Das *Versement mobilité*, auch bekannt als **Mobilitätsabgabe**, ist eine französische Steuer, die zweckgebunden von ortsansässigen Arbeitgebern mit mindestens 11 Mitarbeiter:innen erhoben wird. Sie dient der Finanzierung von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Förderung nachhaltiger Mobilität auf kommunaler Ebene. Im Jahr 2021 machte der *Versement mobilité* mit rund **9 Milliarden Euro** fast die Hälfte des Budgets<sup>1</sup> der lokalen Mobilitätsbehörden (frz. autorités organisatrices de mobilité, kurz: AOM) aus und ist somit ihre Haupteinnahmequelle.

<sup>1</sup> [https://www.gart.org/wp-content/uploads/2022/04/Compilation\\_Sept-proposititons-du-GART-en-faveur-de-la-mobilite\\_Presidentielle-2022.pdf](https://www.gart.org/wp-content/uploads/2022/04/Compilation_Sept-proposititons-du-GART-en-faveur-de-la-mobilite_Presidentielle-2022.pdf)

## Zweck

Die Einnahmen aus dem *Versement mobilité* werden **zweckgebunden** verwendet, um die öffentlichen Verkehrssysteme wie Busse, U-Bahnen, Straßenbahnen usw. aber auch Fahrradverleihsysteme oder Carpooling auszubauen oder zu verbessern. Die Einnahmen können sowohl für den laufenden Betrieb als auch für Investitionen in neue Infrastruktur verwendet werden.

## Wer zahlt die Mobilitätsabgabe und wie wird diese berechnet?

Alle öffentlichen und privaten Arbeitgeber mit **11 oder mehr Beschäftigten** sind von dieser Abgabe betroffen, sofern sie im Tarifgebiet eines städtischen Verkehrsbund (z.B. im Großraum Paris) oder in dessen Umkreis angesiedelt sind, in dem die Mobilitätsabgabe eingeführt wurde.

Die Höhe des *Versement mobilité* wird auf Grundlage der **Gesamtlöhne** aller Mitarbeiter:innen eines Arbeitgebers berechnet, indem ein festgelegter Prozentsatz auf die Brutto-Lohnsumme angewendet wird. Dieser Steuersatz wird von der zuständigen Mobilitätsbehörde festgelegt und kann je nach Größe der der Kommune zwischen 0,55% bis 2,95% variieren<sup>2</sup>.

## Gibt es besondere Bedingungen für die Erhebung der Mobilitätsabgabe?

Um die Abgabe einzuführen, muss sie dem zahlenden **Unternehmen zugutekommen**, indem der Anschluss des Unternehmensstandorts ans öffentliche Verkehrsnetz hergestellt oder verbessert wird.

Obwohl die Regionen auch als Mobilitätsbehörden (*AOM*) fungieren können, sind diese rechtlich nicht befugt, das *Versement mobilité* in ihrem territorialen Zuständigkeitsbereich zu erheben<sup>3</sup>. Diese Finanzierungsquelle können demnach nur Mobilitätsbehörden nutzen, die auf **kommunaler Ebene** angesiedelt sind.

## Entstehungsgeschichte des *Versement mobilité*

Das Instrument entstand 1971 zunächst als Pariser Modellversuch unter dem Namen *Versement Transport*, welches 1973 auf Ballungsräume mit mehr als 300.000 Einwohner:innen und bis 1999 sukzessive auf Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohner:innen erweitert wurde. Im Zuge des Mobilitätsorientierungsgesetzes von 2019 (*Loi d'orientation des mobilités*, kurz LOM) wurde das Instrument zum *Versement mobilité* weiterentwickelt und über den Nahverkehr hinaus auch auf weitere nachhaltige Mobilitätsformen wie den Fuß- und Radverkehr angewendet. Durch die Schaffung eines neuen Lenkungsorgans – die Partnerausschüsse (*comités des partenaires*) – in dem die lokalen Unternehmen vertreten sind, wurde im Zuge des Gesetzes von 2019 auch die kooperative Dimension des Instruments gestärkt.

---

<sup>2</sup> <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31031>

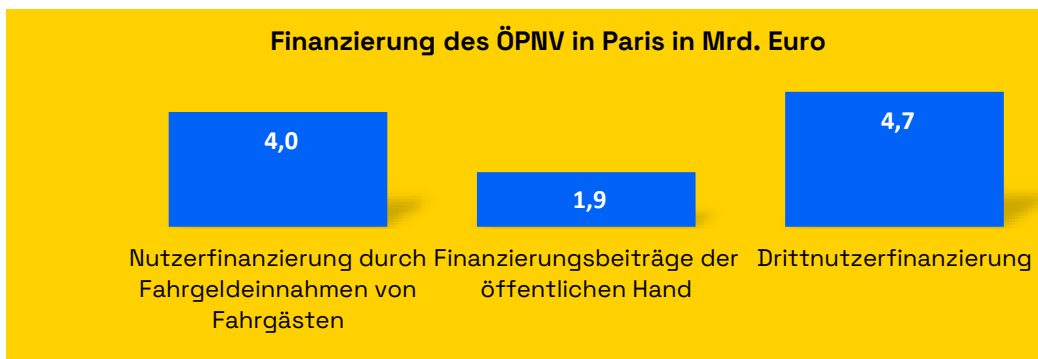
<sup>3</sup> [Informationsseite](#) von *France Mobilités*



## Die Säulen der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland und Frankreich

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beruht in Deutschland im Wesentlichen auf zwei Säulen<sup>4</sup>, in Frankreich auf drei<sup>5</sup>:

	<b>Erste Säule:</b> Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen von Fahrgästen	<b>Zweite Säule:</b> Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand (z.B. Bund, Länder, Kommunen, EU)	<b>Dritte Säule:</b> Drittnutzerfinanzierung/ Nutznießerfinanzierung
<b>Deutschland</b>	✓	✓	
<b>Frankreich</b>	✓	✓	✓



## Fokus auf... Drittnutzerfinanzierung in Deutschland

In Deutschland diskutieren Expert:innen seit gut 10 Jahren verstärkt darüber, welche neuen Instrumente der Drittnutzer- bzw. Nutznießerfinanzierung eingeführt werden sollten, um die langfristige Finanzierung des ÖPNV zu sichern<sup>6</sup>. Denkbare Instrumente reichen vom Bürgerticket über die City-Maut bis hin zur Arbeitgeber- Nahverkehrsabgabe nach Vorbild des *Versement mobilité*<sup>7</sup>.

Das Argument: Der öffentliche Nahverkehr kommt nicht nur den direkten Nutzer:innen (Fahrgäste) zugute, sondern auch sogenannten „Dritten“, die jedoch bisher nicht angemessen an dessen Kosten beteiligt sind: „Zu den Nutznießern des ÖPNV gehören alle, die

<sup>4</sup> <https://www.vdv.de/vdv-foerdermittel-fuer-den-oeffentlichen-verkehr.pdf>

<sup>5</sup> Die rechtliche Grundlage dafür ist Artikel L.1221-12 des *code des transports*: „Die Finanzierung der regelmäßigen öffentlichen Personenverkehrsdienste erfolgt durch die Nutzer, gegebenenfalls durch die öffentlichen Körperschaften und aufgrund besonderer gesetzlicher Bestimmungen, insbesondere Artikel L. 1221-3, durch andere öffentliche und private Begünstigte, die zwar nicht Nutzer der Dienste sind, aber einen direkten oder indirekten Vorteil daraus ziehen.“

<sup>6</sup> <https://difu.de/publikationen/2014/finanzierung-des-oepnv-durch-beitraege>

<sup>7</sup> Für eine gute Übersicht denkbarer neuer Instrumente der Drittnutzerfinanzierung, siehe S.22-25: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV\\_Grundlagenuntersuchung\\_Instrumente\\_Drittnutzerfinanzierung\\_BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf)

einen Erschließungsvorteil haben, also etwa Arbeitgeber, Anbieter von Waren und Dienstleistungen mit Kundenverkehrs sowie letztlich die Eigentümer der erschlossenen Grundstücke, die den Erschließungsvorteil wirtschaftlich über die Mieten realisieren.“<sup>8</sup>

Das Beispiel des *Versement mobilité* (oder ehem. *Versement transport*) wird in der deutschen Fachdebatte immer wieder als prominentes Beispiel erwähnt, oft jedoch nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. **Kritisiert** wird in der Regel, dass ein solches Instrument „zu einer einseitigen Belastung der Arbeitgeber führen könnte“<sup>9</sup>. Dass in der Praxis bisher weder auf der Ebene der Kommunen noch der Länder Instrumente der Drittnutzerfinanzierung eingeführt wurden liegt nicht nur daran, dass diese politisch umstritten sind, sondern auch an der fachlichen Komplexität ihrer Umsetzung<sup>10</sup>.

Eine Übertragung des *Versement mobilité* in den deutschen Kontext ist aufgrund der stark **unterschiedlichen Finanzverfassungssysteme** keine Selbstverständlichkeit<sup>11</sup>. So würde ein solches Instrument in Deutschland beispielsweise die Kriterien des Steuerbegriffs nicht erfüllen, da Steuern keine Zweckbindung haben dürfen. Stattdessen müsste es in der rechtlichen Form einer Sonderabgabe oder eines Beitrags ausgearbeitet werden. Dennoch sind sich Fachexpert:innen weitestgehend darüber einig, dass ein solches Instrument prinzipiell verfassungskonform ausgestaltet werden kann<sup>12</sup>.



### Praxisbeispiel: Vorreiter Baden-Württemberg

Seit mehreren Jahren arbeitet das Baden-Württembergische Verkehrsministerium mit Modelkommunen an einem Mobilitätspass als mögliches Instrument der Drittnutzerfinanzierung. Vier unterschiedliche Varianten dieses Beitrags kommen in Frage: Der Mobilitätspass für Einwohner:innen, für Arbeitgeber:innen, für Kfz-Halter:innen und für Kfz-Nutzende.<sup>13</sup>



## Zum Weiterlesen

- [Informationsseite zum Versement mobilité](#) von France Mobilités
- [Informationsseite zum Versement mobilité](#) der staatlichen Plattform für Unternehmen
- GART (Verband der französischen Verkehrsbehörden), [Sieben Vorschläge der GART zur Förderung der Mobilität](#)
- Hendrik Sander (2021), [Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV](#)
- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2020), [ÖPNV-Abgabe für Arbeitgeber. Finanzverfassungsrechtliche Aspekte in Deutschland, Frankreich und Österreich](#)

---

<sup>8</sup> <https://backend.repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/621fe710-adcf-4a45-bfc7-6f0a2746cb8f/content>

<sup>9</sup> „Ebenfalls nicht näher untersucht werden sollte die „versement transport“, da sie zu einer einseitigen Belastung der Arbeitgeber führen könnte.“ [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV\\_Grundlagenuntersuchung\\_Instrumente\\_Drittnutzerfinanzierung\\_BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux\\_beitr\\_7\\_%C3%96PNV-Finanzierung\\_web.pdf](https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux_beitr_7_%C3%96PNV-Finanzierung_web.pdf)

<sup>11</sup> <https://www.bundestag.de/resource/blob/691726/745ee72da28e393a4a952fba4af0c31c/WD-4-021-20-pdf-data.pdf>

<sup>12</sup> [https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux\\_beitr\\_7\\_%C3%96PNV-Finanzierung\\_web.pdf](https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux_beitr_7_%C3%96PNV-Finanzierung_web.pdf)

<sup>13</sup> <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/modellberechnungen-zum-mobilitaetspass-liegen-vor>

- Hamburg Institut (2016), [Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“](#)
- Deutsches Institut für Urbanistik (2014), [Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge. Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs?](#)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV, 2017), [Fördermittel für den öffentlichen Verkehr](#)

## Kontakt

Deutsch-Französisches Zukunftswerk  
c/o Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit - Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS)

Wissenschaftlicher Mitarbeiter: Robin Denz – [robin.denz@zukunftswerk.eu](mailto:robin.denz@zukunftswerk.eu)

Wissenschaftliche Projektleitung: Dr. Julia Plessing – [julia.plessing@df-zukunftswerk.eu](mailto:julia.plessing@df-zukunftswerk.eu)

Pressereferentin: Stephanie Hesse – [stephanie.hesse@df-zukunftswerk.eu](mailto:stephanie.hesse@df-zukunftswerk.eu)

*In der Zusammenarbeit mit kommunalen Expertinnen und Akteuren in Deutschland und Frankreich identifiziert das Zukunftswerk regelmäßig Instrumente und fachliche Konzepte, die im anderen Land kaum bekannt sind oder einen spannenden bilateralen Vergleich bieten. Mit den Factsheets stellt das Forschungs- und Dialogteam relevante Rechercheergebnisse zur Verfügung. Sie bieten relevantes Überblickswissen mit Quellenangaben sowie Hinweise für die vertiefende Lektüre.*



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM

