

Antrag

des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Quo vadis Mobilitätspass?

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche unterschiedlichen Modelle eines Mobilitätspasses sie beabsichtigt, der kommunalen Ebene als Optionen zu ermöglichen;
2. inwiefern es dabei eine Wahlfreiheit für die kommunalen Ebene geben soll;
3. welche Kosten dabei auf die Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs zu kommen werden;
4. von welchem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer solchen Gesetzesnovelle sie ausgeht;
5. welche politische Ebene aus ihrer Sicht die richtige ist, um einen solchen Mobilitätspass einzuführen;
6. inwiefern sie die Befürchtung teilt, dass die Gefahr eines Flickenteppichs droht, sollte die Einführung eines Mobilitätspasses ausschließlich den Städten und Gemeinden ermöglicht werden;
7. welche Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die kommunale Ebene über die durch den Mobilitätspass generierten Einnahmen finanzieren können soll;

8. wie die Mobilitätsgarantie finanziert werden soll, die ebenfalls im Laufe dieser Legislaturperiode eingeführt werden soll;
9. welche finanziellen Mittel des Landes in welcher Höhe für die Mobilitätsgarantie vorgesehen sind.

26.7.2021

Storz, Hoffmann, Röderer, Fink, Binder SPD

Begründung

Im Koalitionsvertrag der die Landesregierung unterstützenden Parteien nimmt der sogenannte Mobilitätspass eine zentrale Rolle ein. Details über dessen Ausgestaltung sind bislang aber nur wenige an die Öffentlichkeit gedrungen. Mit diesem Antrag soll nun etwas Licht in die Angelegenheit gebracht werden, damit die Menschen in Baden-Württemberg ein Gefühl dafür kriegen, was auf sie in Zukunft, vor allem in materieller Hinsicht, zukommt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 9. August 2021 Nr. VM3-0141.5-4/72/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche unterschiedlichen Modelle eines Mobilitätspasses sie beabsichtigt, der kommunalen Ebene als Optionen zu ermöglichen;*

Mit dem Mobilitätspass beabsichtigt das Land, den Kommunen die Möglichkeit zu bieten, zusätzliche Mittel für den ambitionierten Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Gleichzeitig erhalten die Bürgerinnen und Bürger mit dem Mobilitätspass eine Gegenleistung: ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, welches beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann.

Den Kommunen in Baden-Württemberg soll die Einführung einer der drei Varianten des Mobilitätspasses ermöglicht werden, die bereits in vier Modellkommunen zwischen 2019 und 2020 in einem Gutachten berechnet wurden: Ein Mobilitätspass für Einwohner/-innen („Bürgerticket“), für Kfz-Halter/-innen („Nahverkehrsabgabe“) sowie für Kfz-Nutzer/-innen („Straßennutzungsgebühr“). Ergänzend wird auf Wunsch einzelner Kommunen die Erhebung einer Arbeitgeberabgabe in die Betrachtung mit einbezogen.

- 2. inwiefern es dabei eine Wahlfreiheit für die kommunalen Ebene geben soll;*

Die Einführung des Mobilitätspasses soll als Angebot für die kommunale Ebene konzipiert werden. Dabei sollen die Kommunen bei der Einführung des Mobilitätspasses das für sie passende Finanzierungsinstrument frei wählen können.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*3. welche Kosten dabei auf die Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs zu-
kommen werden;*

Die Kosten für den Mobilitätspass, die für die Bürgerinnen und Bürger entstehen, hängen stark vom gewählten Finanzierungsinstrument und dem erwarteten Nutzen ab. In den vier Modellkommunen wurden unterschiedliche Nutzen und die dafür notwendigen monatlichen Beiträge geprüft. Doch nicht nur der Nutzen (Taktverdichtung, Nulltarif im Stadtverkehr, Nulltarif für alle oder zusätzlicher Angebotsausbau) wirkt auf den monatlichen Beitrag, auch die Anzahl und die Kategorie der Abgabebestehenden (Einwohner/-innen, Kfz-Halter/-innen, Kfz-Nutzer/-innen) beeinflussen die Höhe der Abgabe. Hinweise zur Höhe können dem in Antwort 1 erwähnten Gutachten entnommen werden. Weitere Untersuchungen dazu sollen nun auch auf Landkreis- und Regionsebene erfolgen.

*4. von welchem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer solchen Gesetzesnovelle sie aus-
geht;*

Derzeit sind noch grundsätzliche inhaltliche und rechtliche Fragen zu klären. Das Verkehrsministerium plant, im Jahr 2022 mit dem Gesetzgebungsprozess zu starten, um ab dem Jahr 2023 den ersten Kommunen die Anwendung des Mobilitätspasses zu ermöglichen.

*5. welche politische Ebene aus ihrer Sicht die richtige ist, um einen solchen Mobi-
litätspass einzuführen;*

Zur Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Einführung des Mobilitätspasses ist die Landesebene die verantwortliche politische Ebene. Darüber hinaus erachtet es das Verkehrsministerium als sinnvoll, aufgrund der Zuständigkeiten im ÖPNV und unter Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen, die Einführung des Mobilitätspasses insbesondere an die räumliche Ebene der Stadt- und Landkreise oder auch an die regionale Ebene kommunaler Zusammenschlüsse zu adressieren. Eine Einführung auf kommunaler Ebene, z. B. in großen Kreisstädten soll aber ebenfalls möglich sein.

*6. inwiefern sie die Befürchtung teilt, dass die Gefahr eines Flickenteppichs droht,
sollte die Einführung eines Mobilitätspasses ausschließlich den Städten und Ge-
meinden ermöglicht werden;*

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Die Gefahr eines Flickenteppichs wird seitens des Verkehrsministeriums daher nicht gesehen.

*7. welche Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
die kommunale Ebene über die durch den Mobilitätspass generierten Einnah-
men finanzieren können soll;*

Mit dem Mobilitätspass soll den Kommunen die Möglichkeit geboten werden, zusätzliche Mittel für den Ausbau des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten. Der Mobilitätspass soll die Finanzierung von Angebotsausbau, Infrastrukturausbau und günstigen Tarifen auf kommunaler Ebene ermöglichen.

*8. wie die Mobilitätsgarantie finanziert werden soll, die ebenfalls im Laufe dieser
Legislaturperiode eingeführt werden soll;*

Baden-Württemberg hat es sich zum Ziel gesetzt, so schnell wie möglich klimaneutral zu werden. Sollen die Klimaschutzziele in Baden-Württemberg erreicht werden, wird unter anderem eine Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 und ein Drittel weniger Autoverkehr in den Städten benötigt. Mit der Mobilitätsgarantie als verlässliches Angebot im öffentlichen Verkehr von 5 bis 24 Uhr will die Landesregierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum den ÖPNV

als attraktives Angebot aufwerten und damit einen deutlichen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn setzen. Die Menschen sollen ihren Wohnort, Arbeitsort oder den Ort für Besuche und Erledigungen mindestens alle 15 Minuten im Ballungsraum und im ländlichen Raum mindestens alle 30 Minuten erreichen können.

Die Finanzierung dieser für den Klimaschutz und die gesellschaftliche Teilhabe dringend erforderlichen massiven Angebotsausweitung ist nur als gemeinsame Kraftanstrengung aller verantwortlichen Akteure – Bund, Land und Kommunen – zu stemmen. Das Land setzt sich in diesem Zusammenhang zusammen mit allen anderen Ländern gegenüber dem Bund für eine massive Erhöhung der Regionalisierungsmittel ein. Der Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 von Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg sieht vor, sich an der Finanzierung der ÖPNV-Offensive durch zusätzliche Landesmittel zu beteiligen. Auch die kommunalen Aufgabenträger sind mit dem Einsatz zusätzlicher Mittel gefordert. Für die Kommunen soll hierzu eben auch das Instrument des Mobilitätspasses bereitstehen, der es ihnen ermöglichen soll, zusätzliche Einnahmen für den Ausbau des Nahverkehrs oder für Tarifvergünstigungen zu generieren.

9. welche finanziellen Mittel des Landes in welcher Höhe für die Mobilitätsgarantie vorgesehen sind.

Im kommenden Jahr werden zunächst die Kosten für die Umsetzung der Mobilitätsgarantie genauer zu ermitteln sein. Daran wird sich die Phase der Klärung der Finanzierungsaufteilung zwischen den beteiligten Ebenen anschließen. Dies wird maßgeblich von der Frage beeinflusst werden, welchen Beitrag der Bund über eine Anhebung der Regionalisierungsmittel beisteuert.

Hermann
Minister für Verkehr