

Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/0293

Verantwortlich: **Dez. 1**
Dienststelle: **Zentraler Juristischer Dienst**

Einstieg zur politischen Diskussion zur Ausgestaltung des kommunalen Mobilitätspasses
Antrag: DIE LINKE.

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Hauptausschuss	04.06.2024	2	Ö	Beratung
Gemeinderat	18.06.2024	21	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Die Stadt befindet sich als eine von drei „Vorreiterkommunen“ gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und deren Beratern im Prozess der Erarbeitung eines Umsetzungsleitfadens für die Einführung eines Mobilitätspasses. Die Verwaltung sieht den Antrag unter Ziff. 1 daher als erledigt an.

Die weiteren Fragen unter Ziff. 1 sowie die Anfragen unter Ziff. 2 und 3 werden nachfolgend beantwortet.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, zeitnah ein Konzept zur Einführung des Mobilitätspasses für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber (Arbeitgeber:innenbeitrag) vorzulegen. Die finanziellen Berechnungen der zu erwartenden Einnahmen sind dem Gemeinderat vorzulegen. Dabei soll die Stadtverwaltung darstellen, wie sie die entsprechenden Beiträge zu erheben gedenkt, einschließlich:
 - Ausnahmen der Unternehmen, die nicht belastet werden sollen
 - Kriterien und Berechnung der Belastungshöhe
 - Mehrwert, den die Unternehmen bzw. Angestellte des Unternehmens im Gegenzug erhalten

Die Stadt Karlsruhe war in den Jahren 2022 und 2023 mit weiteren 20 Modellkommunen sowie den Kommunalen Spitzenverbänden Teil der Arbeitsgruppe Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Darin wurden im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens wesentliche Grundlagen für den Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie erarbeitet, die Varianten des Mobilitätspasses näher ausgestaltet, rechtliche Fragen erörtert und Modellberechnungen für die 21 Modellkommunen durchgeführt, welche mögliche Erlöse der verschiedenen Varianten des Mobilitätspasses prognostizieren.

Folgende vier Varianten des Mobilitätspasses sind seitens des Ministeriums für Verkehr im Gesetzentwurf vorgesehen:

- a) Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner
- b) Mobilitätspass für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber
- c) Mobilitätspass für Kfz-Halterinnen und -Halter
- d) Mobilitätspass für Kfz-Nutzende

Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe haben die Beratungsunternehmen des Landes Anfang 2023 für alle Modellkommunen, mithin auch für die Stadt Karlsruhe, Modellberechnungen über zu erwartende Erlöse auf Basis von Marktforschungsdaten, Prozessmodellierungen, Expertengesprächen und vorliegenden Vertriebsdaten durchgeführt. Für die Stadt Karlsruhe ergab sich für die Variante des Mobilitätspasses für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber unter Zugrundelegung von Abgabehöhen zwischen 10 und 35 Euro ein Gesamt-Netto-Erlöspotential von ca. 25 bis 75 Mio. Euro p.a. Die Ergebnisdokumentation für die Stadt Karlsruhe kann auf der Internetseite des Verkehrsministeriums angeschaut werden:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/mobilitaetspass-fuer-den-oepnv>
-> Downloadbereich: Dokument: Anlage zur Ergebnisdokumentation (PDF, barrierefrei).

Parallel wurde vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg der Gesetzentwurf für die Einführung des Mobilitätspasses, der Teil eines novellierten Landesmobilitätsgesetzes werden soll, erarbeitet und die Ressortabstimmung begonnen. Nach unserer Kenntnis wurde der Gesetzentwurf noch nicht in das Kabinett eingebracht.

Nach Abschluss der Arbeitsgruppe der Modellkommunen bewarb sich die Stadt Karlsruhe im Sommer 2023 erfolgreich als „Vorreiterkommune“ für die nähere Ausarbeitung eines Konzeptes für den Mobilitätspass. Dadurch konnte die Stadt Karlsruhe das Beratungsangebot des Ministeriums für Verkehr zur Vorbereitung der Umsetzung des Mobilitätspasses in Karlsruhe in Anspruch nehmen, womit jedoch ausdrücklich noch keine Vorfestlegung hinsichtlich der Einführung des Mobilitätspasses verbunden ist. Auch hinsichtlich der Variante des Mobilitätspasses ist noch keine Vorfestlegung erfolgt. Näher untersucht werden soll für Karlsruhe jedoch der Mobilitätspass für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber. Neben der Stadt Karlsruhe sind auch die Stadt Freiburg sowie der Ortenaukreis Vorreiterkommune. Dieser bis Sommer 2024 angelegte Prozess dauert noch an. Es finden regelmäßige

Workshops und Termine mit den Beratungsagenturen des Landes sowie auch mit den beiden anderen Vorreiterkommunen statt.

Ziel ist die Erstellung eines Umsetzungsleitfadens, der auch anderen interessierten Kommunen zur Verfügung gestellt werden kann und die Einführung des Mobilitätspasses vor Ort erleichtern soll. Leider wird in diesem Prozess keine Mustersatzung für die Städte und Gemeinden erarbeitet werden. Dies sei vom Land Baden-Württemberg nach Mitteilung ihrer Berater am 03.04.2024 nicht gewünscht.

Das Landesmobilitätsgesetz wird die Rechtsgrundlage zur Einführung des Mobilitätspasses enthalten. Da sich dieser Gesetzentwurf noch immer in der Ressortabstimmung der Ministerien befindet und der parlamentarische Prozess im Landtag noch nicht begonnen hat, steht noch nicht fest, welche Vorgaben das Gesetz hinsichtlich Abgabenhöhe, Abgabepflichtige, Ausnahmen und Befreiungsmöglichkeiten enthalten wird. Eine Einführung des Mobilitätspasses ist erst nach Verabschiedung und Inkrafttreten des novellierten Landesmobilitätsgesetzes möglich und muss die dort enthaltenen Vorgaben berücksichtigen.

Nach Mitteilung der Berater des Landes am 03.04.2024 sieht der Gesetzesentwurf aktuell vor, dass in den kommunalen Satzungen Befreiungstatbestände einzuführen sind, soweit dies aus Gründen der Billigkeit oder aus Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist. Zudem muss die Möglichkeit individueller Befreiungsanträge für „Härtefälle“ vorgesehen werden. Aktuell sieht der Gesetzentwurf vor, dass nur Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit mehr als zehn Mitarbeitenden beitragspflichtig werden. Ob es bei dieser 10-Personen-Schwelle bleiben wird, bleibt abzuwarten.

Hinsichtlich der Belastungshöhe sind noch keine Vorfestlegungen getroffen worden. Bei den o.g. Modellberechnungen haben die Beratungsunternehmen des Landes monatliche Abgabenhöhen zwischen 10 Euro und 35 Euro je Abgabenzahlerin bzw. Abgabenzahler zugrunde gelegt. Die tatsächliche Abgabenhöhe kann die Stadt Karlsruhe jedoch frei ausgestalten. Dies wird Gegenstand eines Gemeinderatsbeschlusses sein, der über die noch zu erarbeitende Satzung zur Einführung des Mobilitätspasses erforderlich werden wird.

Im Gegenzug zur Abgabenerhebung wird den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern ein „Mobilitätsguthaben“ zur verpflichtenden Weitergabe an ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zur Verfügung gestellt. Der Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes sieht nach Mitteilung der Berater des Landes aktuell drei Umsetzungsvarianten für die Umsetzung vor:

- Variante 1: eine Weitergabe des Guthabens an alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
- Variante 2: eine Anrechnung des Guthabens in Jobticket-Verträgen als Arbeitgeber-Zuschuss,
- Variante 3: der direkte Erwerb von (übertragbaren) Zeitkarten durch die Arbeitgeberin bzw. den Arbeitgeber.

Ob in Karlsruhe ein Mobilitätspass eingeführt werden soll und wenn ja, in welcher Variante und mit welcher näheren Ausgestaltung, steht noch nicht fest und erfordert zunächst das Inkrafttreten des Landesmobilitätsgesetzes mit der notwendigen Ermächtigungsgrundlage und sodann der Beschlussfassung des Gemeinderates.

2. Die Verwaltung und VBK werden aufgefordert zu benennen, welche Finanzsumme aus heutiger Sicht zur Zielerreichung eines klimaneutralen Verkehrs bis 2040 für den Ausbau des ÖPNV zu erbringen ist. Welche Zielzahl für den erforderlichen Anteil des ÖPNV am modalen Split wird hierfür zugrunde gelegt?

Wir bitten um Aufschlüsselung der erforderlichen Finanzmittel auf die jeweiligen Ziele, bspw.

- Bestandssicherung des derzeitigen Streckennetzes
- Ausbau der Taktung

- **Ausbau des ÖPNV-Netzes, basierend auf der Netzkonzeption 2020/2030**
- **Weitere?**

Basis aller langfristigen Planungen der VBK ist die veröffentlichte Netzkonzeption 2030. Die Zielstellung dieser Netzkonzeption ist eine Verdoppelung des Aufkommens im ÖPNV. Als langfristiger Finanzbedarf zur Realisierung eines entsprechend gestalteten ÖPNVs ergeben sich nach aktuellen Planungen und Kostenschätzungen die folgenden Werte:

a) Bestandssicherung des derzeitigen Streckennetzes:

Ausgehend von der aktuellen Mittelfristplanung der VBK für die Jahre 2024 bis 2028 entsteht bei der VBK ein jährliches Betriebsdefizit von rd.

1. 108 Mio. Euro in 2024
2. 116 Mio. Euro in 2025
3. 123 Mio. Euro in 2026
4. 127 Mio. Euro in 2027
5. 132 Mio. Euro in 2028

für die Sicherstellungen des betrieblichen Status Quo. Für Folgejahre ist mit einem entsprechend dynamisierten Anstieg des jährlichen Betriebsdefizits zu rechnen.

Sofern die aktuellen Forderungen der Gewerkschaft Verdi für den Manteltarifvertrag TV-N vollumfänglich erfüllt werden, bedeutet dies eine weitere Steigerung der Personalkosten um bis zu 30 Mio. Euro pro Jahr hochlaufend bis 2028, in den Folgejahren entsprechend dynamisiert.

b) Ausbau der Taktung und Ausbau des Netzes basierend auf der Netzkonzeption 2030:

Alle mit hoher und mittlerer Priorität in der Netzkonzeption enthaltenen Ausbaumaßnahmen haben zusammen – nach heutigem Preisstand! – ein Investitionsvolumen von rund 300 Mio. EUR. Unklar ist im Augenblick die langfristige Investitionsförderung von ÖPNV-Maßnahmen durch Bund und Land. Ausgehend von einem über die Jahre durchschnittlichen Fördersatz von 60 % bedeutet dies einen städtischen Eigenanteil von rund 120 Mio. EUR.

Zum Betrieb der neugebauten Netzerweiterungen und zur Verdichtung der Takte bzw. Erhöhung der Zuglängen (Doppeltraktion) auf bestehenden Linien sind zudem weitere Fahrzeuge und die Aufwendungen für die Instandhaltung der zusätzlichen Infrastruktur erforderlich. Im Zuge der Ausschreibung „VDVTramTrain“ wurden dafür auch bereits Optionen vereinbart, die für solche Netz- und Angebotserweiterungen gezogen werden können. Allein für den Bereich der VBK sind dies 52 Gleichstrom-Niederflurfahrzeuge. Hier beträgt der Fördersatz zurzeit 30 % der Anschaffungskosten. Jedes zusätzliche Fahrzeug führt nach Abzug der Förderung zu zusätzlichen jährlichen Belastungen (AfA und Zins) von 0,3 Mio. EUR, bei 52 Fahrzeugen sind dies zusätzlich 16 Mio. EUR pro Jahr.

Völlig unklar ist die weitere Förderung von E-Bussen, bisherige Programme sind aktuell nicht fortgeführt. Eine Ausweitung von Verkehren zur Erreichung des Ziels einer Verdoppelung des ÖPNV-Aufkommens würde einen zusätzlichen Bedarf von bis zu 40 Bussen nach sich ziehen. Ohne Bezuschussung und auf Basis aktueller Beschaffungspreise würde dies bei ungefähr hälftiger Aufteilung auf Standard- und Gelenkbusse zu zusätzlichen jährlichen Belastungen (AfA und Zins) von 6 Mio. EUR pro Jahr führen. Die zusätzlichen Aufwendungen für die Instandhaltung der Netzerweiterungen steigen über die Jahre mit der Realisierung an und werden im Endzustand ca. 2 Mio. EUR jährlich zzgl. der erwarteten durchschnittlichen Preissteigerungen von 3-5% jährlich auf ca. 4 Mio. EUR pro Jahr ausmachen.

Der Betrieb des Netzes, wie es sich aus der Netzkonzeption 2030 ergibt, sowie Verdichtungen oder Kapazitätserhöhungen auf den bestehenden Linien, würde nach aktuellem Kostenstand zu zusätzlichen Betriebskosten für Fahrpersonal, Energie und fahrleistungsabhängiger Fahrzeuginstandhaltung von weiteren rund 27 bis 30 Mio. EUR pro Jahr führen, die für künftige Zeiträume auch entsprechend dynamisiert ausfallen.

Zusätzlich ist noch zu berücksichtigen, dass im Bereich der VBK noch weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden müssen. Die Aufwendungen hierfür werden auf ca. 100 Mio. EUR zu heutigen Preisen veranschlagt.

Die gesamten Aufwände, die entweder pro Jahr oder insgesamt bis 2040 für den entsprechenden ÖPNV-Ausbau anfallen, können in diesem Rahmen nicht ermittelt werden, da sie wie beschrieben von einer Vielzahl nicht absehbarer Faktoren abhängen (Entwicklung Tarifniveau, Entwicklung Förderlandschaft für ÖV-Projekte, Realisierungs- bzw. Beschaffungszeitpunkte für Netzausbauprojekte und zusätzliche Fahrzeuge).

3. Die Verwaltung wird aufgefordert darzustellen, welche Möglichkeiten sie, über Mittel aus dem Mobilitätspass hinaus, zur Generierung der erforderlichen Restmittel sieht?

Aktuell sieht die Verwaltung keine Möglichkeit zur Generierung von weiteren Mitteln für den ÖPNV. Es wird daher in den nächsten Jahren die Hauptaufgabe im Bereich ÖPNV sein, das bereits vorhandene hohe Niveau ohne weitere Mittel von Bund und Land aufrecht zu erhalten.

Die vom Land Baden-Württemberg ursprünglich angekündigte Mobilitätsgarantie hätte der Stadt Karlsruhe jährlich zusätzliche Mittel im niedrigen einstelligen Millionenbereich gebracht. Allerdings wurde dieses Vorhaben inzwischen vom Verkehrsministerium BW auf das Jahr 2030 verschoben.

Aufgrund der derzeitigen Haushaltslage des Bundes wurden Förderprogramme (z.B. E-Bus-Förderung) bereits gekürzt bzw. eingestellt. Auch seitens des Landes Baden-Württemberg ist kurzfristig mit keiner wesentlichen zusätzlichen Förderung zu rechnen.

Der politisch gewünschte Ausbau des ÖPNV wird sich jedoch ohne zusätzliche Mittel seitens Bund und Land auch in Karlsruhe nicht realisieren lassen. Daher werden von der Stadt Karlsruhe und der VBK auf verschiedenen Ebenen (VDV, Städtetag) Initiativen unterstützt, welche zusätzliche Mittel für den ÖPNV fordern.