



Niederschrift

15. Plenarsitzung des Gemeinderates
21. Oktober 2025, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 13 der Tagesordnung: Absichtserklärung zur Einführung des Mobilitätspasses sowie Ermächtigung zur Beantragung einer Anschubförderung für den Mobilitätspass
Vorlage: 2025/0835/1

Beschluss:

Der Gemeinderat ermächtigt und beauftragt die Verwaltung, einen Förderantrag zur Anschubförderung des Mobilitätspasses zu beantragen und gibt hiermit die hierfür erforderliche Absichtserklärung zur Einführung des Mobilitätspasses ab. Mit der Antragstellung ist noch keine Verpflichtung oder Vorfestlegung zur Einführung des Mobilitätspasses verbunden.

Für die Planung und vertiefte Prüfung des Mobilitätspasses soll die Variante des

- a) Einwohner*innenbeitrags
- b) Kfz-Halter*innenbeitrags

näher betrachtet werden.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitliche Zustimmung (25 JA-Stimmen, 20 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 13 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss am 14. Oktober 2025.

Ich möchte noch einmal deutlich machen, dass das kein Grundsatzbeschluss ist, den Mobilitätspass einzuführen, sondern uns nur in die Möglichkeit versetzt, von einem Förderprogramm des Landes hier zu profitieren, das eine weitere Vorbereitung und Vorplanung überhaupt ermöglicht, weil wir damit eine 75-Prozent-Förderung für diese Vorplanung und Vorbereitung bekämen. Abschließend wäre dann natürlich, wenn wir dann die entsprechenden Planungen gemacht haben, überhaupt einschätzbar, ob sich das für uns und welche Art und ob überhaupt und wie durchführen lässt. Und wir hätten damit dann eine Option geöffnet, die wir dann im Rahmen der Haushaltsberatung noch einmal ein Stück weit diskutieren können oder auch unabhängig davon uns irgendwann mal auf den Tisch legen,

einfach um ein Stück weit mehr Flexibilität bei der aktuellen Finanzlage zu bekommen, weil wir dadurch dann besser wissen, was wir profitieren könnten, was wir aber vielleicht auch nicht profitieren könnten. Und darüber würde dann der Gemeinderat zu gegebener Zeit entscheiden.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Ich glaube, die wichtigste Frage haben Sie damit auch schon vorweggenommen. Ist das jetzt eine verbindliche Entscheidung, ob wir den Mobilitätspass einführen oder nicht? Nein, das ist es nicht, sondern wir versetzen uns damit durch Land unterstützt in die Lage, faktenbasiert, zahlenbasiert am Ende zu entscheiden, ob wir es wollen oder nicht. Das heißt, mit dieser Entscheidung für diese Absichtserklärung bekommen wir eben die entsprechende Stelle zu großen Teilen finanziert, um für Karlsruhe ein Modell ausrechnen zu lassen, wie viel könnte man erheben, wie viel bringt es und wie viel trägt es dann am Ende auch bei zu dem eigentlichen Ziel, was damit verfolgt wird, nämlich die Mobilitätswende zu gestalten, wie viel trägt der Mobilitätspass eben auch dazu bei, für die Menschen in Karlsruhe das Angebot des ÖPNV, ich sage jetzt mal, noch direkter zu vermitteln und ihnen auch sozusagen noch einmal einen Stups zu geben, vielleicht auf den ÖPNV umzusteigen. Und wenn sie dann den ÖPNV tatsächlich auch dauerhaft nutzen, genauso wie diejenigen, die das heute auch tun, wird man feststellen, für diejenigen ändert sich finanziell nichts. Für diejenigen, die jetzt beispielsweise ein Deutschlandticket haben, genau, das ist ja die häufigste Zeitkarte, die wir haben, für die ändert sich nichts. Es gibt wahrscheinlich eine andere Abrechnungsmodalität, aber netto sieht es am Ende dann ganz genauso aus. Von daher ist das, glaube ich, für diejenigen, die den ÖPNV hier in Karlsruhe unterstützen wollen, und dazu sollten wir uns als Gemeinderat auch zählen, der richtige Weg, da jetzt diese Faktenlage zu klären.

Wir sehen jetzt in der Vorlage tatsächlich aber auch noch, ich sage jetzt mal, einen Dissens, auf den wir hinweisen wollen. Das haben wir auch schon in der Vorberatung im Hauptausschuss getan, und der Passus ist jetzt auch noch einmal leicht geändert worden, aber irgendwie ist der Kern des Problems noch nicht so richtig getroffen worden. Wir sehen mit einem Mobilitätspass zur Verbesserung des ÖPNV oder zum Erhalt des bestehenden Angebots eben eine Maßnahme, die im Widerspruch steht zu irgendwelchen Einsparmaßnahmen. Ob es jetzt das Einsparkonzept Stufe 1 oder auch weitergehende Einsparkonzepte sind, weil es eben darum geht, das bestehende Angebot zu erhalten. Darauf weisen wir an der Stelle hin. Das heißt, wenn es zur Entscheidung kommt, werden wir darüber am Ende auch entscheiden beim Mobilitätspass, ob wir etwaige Einsparkonzepte eben dann auch wieder aufheben müssen, aber diese Entscheidung steht heute eben nicht an, weil wir heute nicht über die Einführung des Mobilitätspasses sprechen. Wie gesagt, das ist nur im Vorgriff dahingehend und vor allem auch mit dem Hinweis, dass dieses Einsparkonzept eben bisher auch noch nicht beschlossen ist. Das heißt, es ist auch aktuell noch ein Damoklesschwert, was über dem ÖPNV hier in Karlsruhe steht, aber es ist noch keine verbindliche Grundlage für die Planung der kommenden Jahre.

Stadträtin Meier-Augenstein (CDU): Wenn ich jetzt Ihre Vorrede gehört habe, Herr Oberbürgermeister, oder vom Kollegen Löffler, hört sich das ja alles einfach und harmlos an, aber das ist es ja im Endeffekt nicht, denn dahinter verbirgt sich ja schon auch der Plan, dann diesen Mobilitätspass in irgendeiner Form einzuführen. Und im Endeffekt ist dieser Mobilitätspass eine Nahverkehrsabgabe, durch die unsere Bürgerinnen und Bürger zusätzlich neu belastet werden, egal in welcher Form, entweder nur die Kfz-Halter oder eben alle Bürgerinnen und Bürger. Und wir als CDU-Fraktion, um das vorwegzunehmen, lehnen

strikt ab, dass wir hier eine neue zusätzliche Abgabe oder Steuer einführen, die unsere Bürger in Karlsruhe belastet. Ihren Wortbeiträgen zufolge könnte man meinen, ja, wir können das ja mal machen, das Land gibt da viel Geld, und wir müssen selber gar nicht so viel dazu tun. Aber im Endeffekt, es sind alles Steuermittel. Nicht nur die kommunalen Haushalte, auch das Land und der Bund müssen mit der Finanzlage kämpfen, und wir sind der Meinung, dass man wirklich an dieser Stelle diesen Schritt nicht gehen sollte. Denn auch bei uns hier in der Stadt würde Personal benötigt, um erstmal diesen Antrag zu erstellen, und dann ja auch, wenn dann das Förderprojekt läuft, dieses ganze Konstrukt zu erarbeiten, zu berechnen. Und was auch nicht passieren darf, aus unserer Sicht grundsätzlich nicht passieren darf, ist, dass wir wieder neue bürokratische Maßnahmen hier auf den Weg bringen. Wir wollen eigentlich unsere Bürgerinnen und Bürgern, auch die Unternehmen von Bürokratie entlasten, und wir wollen nicht hier ein aufwendiges System, vielleicht wie das dann wieder umgerechnet wird, der eine zahlt an der Stelle, kann es dann da einreichen mit einem Gutschein, oder wie das auch immer aussehen mag. Also es erscheint einfach insgesamt nicht schlüssig. Und deswegen gehen wir als CDU-Fraktion hier nicht mit. Wir lehnen diese Absichtserklärung heute strikt ab. Und wir werden auch beide Vorschläge, die hier in der Vorlage stehen, auch jeweils ablehnen, weil wir uns wirklich komplett dagegen aussprechen, vielen Dank.

Stadträtin Uysal (SPD): Wir sprechen heute über den Mobilitätspass, ein Instrument, das uns auf kommunaler Ebene Möglichkeiten eröffnen kann, aber zugleich auch deutlich zeigt, wo die Verantwortung eigentlich liegen sollte. Der gesamte Verkehrsbereich hier bei uns in der Stadt Karlsruhe ist strukturell defizitär. Wir kämpfen jedes Jahr damit, das bestehende ÖPNV-Angebot zu sichern. Von Ausbau kann oft gar keine Rede sein. Und an dieser Stelle muss man klar sagen, eigentlich müsste das Land hier seiner Verantwortung gerecht werden und die Kommunen ausreichend fördern, anstatt ihnen immer neue Abgabeinstrumente in die Hand zu geben. Trotzdem, und das ist uns wichtig, sollten wir die Überprüfung des Mobilitätspasses nicht von vornherein ablehnen. Er kann uns wenigstens ein Werkzeug geben, um eigenständig zu handeln, Einnahmen zu sichern und Kürzungen im ÖPNV vielleicht zu verhindern. Deshalb sind wir auch gespannt auf die Prüfergebnisse und auf die Beantwortung der Fragen, welche Variante ist sozial gerechter, wie hoch darf die Belastung für Bürgerinnen und Bürger sein, und wie stellen wir eigentlich sicher, dass der Mobilitätspass nicht zusätzliche Hürde, sondern zur Chance für mehr Mobilität für alle wird.

Unser Ziel bleibt klar, Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge zu sichern, bezahlbar, klimafreundlich und sozial gerecht. Und Sie haben es ja eingangs erwähnt, Herr Oberbürgermeister, dass es heute keinen Grundsatzbeschluss geben wird, sondern dass es erst einmal eine Einschätzung sein wird. Deswegen sind wir auf die Überprüfung gespannt, und dann werden wir das Ganze abwägen, ob wir hier im Hause bereit sind, so einen Mobilitätspass auch für Karlsruhe einzuführen oder nicht. Deswegen sind wir auch auf die Fakten, auf die Daten, auf die Zahlen gespannt und werden dann sicherlich später wieder darauf zurückkommen und darüber debattieren, vielen Dank.

Stadtrat Schnell (AfD): Wir haben ja jetzt schon zwei positive Stimmen dazu gehört, und da kommen wahrscheinlich noch ein paar dazu. Und auch wenn es in der Vorlage heißt, mit dem Förderantrag ist noch keine Verpflichtung oder Vorfestlegung zur Einführung des Mobilitätspasses verbunden, ist das doch ganz klar ein Schritt, den öffentlichen Nahverkehr noch weniger als bisher durch seine Nutzer finanzieren zu lassen. Vielmehr sollen alle, also

auch die, die ihn gar nicht nutzen wollen oder nutzen können, dafür zur Kasse gebeten werden. Und auch wenn klar ist, dass öffentlicher Nahverkehr nicht kostendeckend zu betreiben ist, darf die Schere zwischen Fahrgelderlösen und Kosten nicht noch weiter auseinandergehen. Dazu beitragen könnte eine Optimierung des Tram-Netzes, wie sie die AfD bereits 2022 gefordert hatte und die jedes Jahr Millionen einspart, ohne dass die Angebotsqualität wirklich spürbar sinken würde. Gleiches gilt für die komplette Vergabe der Busdienste an Dritte, und das unter Einhaltung der Tariftreue im Vergleich zu den Verkehrsbetrieben. Einst finanzierten die Tickets rund zwei Drittel der Kosten, inzwischen liegen wir bei nur noch einem Drittel. Der Rest sind Zuschüsse der öffentlichen Hand, was unter anderem auch dem Deutschlandticket geschuldet ist. Es beraubt uns jeglicher Handlungsoptionen, diesen Trend zu stoppen oder gar umzukehren. Mithin wäre eine solche Nahverkehrszwangsabgabe ein weiterer Schritt in Richtung Sozialismus, dessen Problem ist, und das wusste bereits Margaret Thatcher, dass ihm am Ende das Geld anderer Leute ausgehen wird. Wollen Sie tatsächlich diesen Weg immer weiter gehen? Dabei haben wir so etwas bereits in Deutschland, wenn auch auf einem anderen Gebiet, die GEZ-Gebühr, die jeder, der nicht bereits auf Staatskosten lebt, für den öffentlich-rechtlichen Rundfunk zu bezahlen hat und die von diesem auch schon mal als Demokratieabgabe bezeichnet wurde.

Ich kann nur sagen, wenn diese Vorlage hier in diesem Gremium gegen die Stimmen der AfD eine Mehrheit findet, möchten wir uns schon mal vorneweg bei allen zustimmenden Fraktionen bedanken, und zwar bedanken für all die zusätzlichen Stimmen, die die AfD bei der kommenden Landtagswahl am 8. März dadurch von denjenigen bekommen wird, die Ihre Parteien bislang gewählt haben. Ich kann nur sagen, machen Sie es, danke schön.

Stadtrat Dr. Noé (FDP/FW): Mobilitätspass hört sich nett an, so nach Preisangebot, nach Flatrate, Museumspass, ein günstiges Ticket. Man muss aber ganz klar sagen, ja, hier geht es um eine Zwangsgebühr für Karlsruher Bürger oder Karlsruher Kfz-Halter, die im Gegenzug dann ein Guthaben für den ÖPNV bekommen sollen, egal ob sie ihn nutzen wollen, ob sie ihn nutzen können oder auch nicht. Auch meiner Fraktion ist natürlich die desaströse finanzielle Lage des ÖPNV bekannt. 100 Millionen Defizit hier in Karlsruhe. Auslöser vor allem das Deutschlandticket, eine nicht-kostendeckende Flatrate, die der Bund damals beschlossen hat, ja, es war ein Verkehrsminister, der damals noch meiner Partei angehörte, mittlerweile nicht mehr. Die hat der Bund bestellt und die ist nicht auskömmlich finanziert, und wir haben Tarifabschlüsse, die schon wirklich an der Grenze der Realität dessen sind, was andere Branchen abbilden können. Es ist klar, heute werden hier keine Entscheidungen getroffen, aber um im Bild zu bleiben, es werden die Weichen gestellt. Es werden die Weichen gestellt für einen möglichen Finanzzufluss, der frühestens 2028 wirksam wird, uns also in der aktuellen Krise noch nicht weiterhilft. Ich halte es aber wichtig, heute den Bürgern die Wahrheit zu sagen. Es werden die Weichen gestellt für weitere finanzielle Belastungen der Karlsruher Bürger in einer Zeit, wo sie weitere Preiserhöhungen in der Stadt hinnehmen müssen.

Der große Unterschied ist, wenn ich einen höheren Eintrittspreis ins Freibad oder den Zoo bezahlen soll, kann ich mich entscheiden, ob ich dieses Angebot annehme. Das kann ich beim Mobilitätspass nicht. Den muss ich immer zahlen, ob ich ihn nutzen kann oder nicht. Das erinnert doch sehr an den Rundfunkbeitrag, den ich ja auch zahlen muss, ob ich will oder nicht, nur wenn ich ein Gerät vorhalte und der auch nicht ganz unumstritten ist, vorsichtig zu sagen. Der Mobilitätspass kann übrigens dann, wenn es soweit ist, auch nur für

Karlsruher Bürger beschlossen werden und nicht für Bürger aus Stutensee, aus Ettlingen, aus dem Pfinztal. Ja, man wird natürlich schon versuchen, die Nachbargemeinden mit ins Boot zu nehmen, aber beschließen können wir es nur für die eigenen Bürger. Ist das fair? Und wenn der politisch beabsichtigte Lenkungseffekt der Mobilitätswende, das ist ja gar nicht abzustreiten, dass das auch beabsichtigt ist, wenn das funktioniert und wir wirklich zahlreiche Kunden mehr zum ÖPNV hinlenken, haben wir denn da das passende Angebot für die ganzen Neukunden? Da bin ich mir ehrlich gesagt nicht so sicher. Den Mobilitätspass werden wir daher nicht mittragen können und daher auch die heute zu beschließende Vorabentscheidung ablehnen.

Stadtrat Gaukel (Volt): Uff, haben wir da jetzt schon viel wieder durch die Gegend geworfen. Also vielleicht auch hier noch einmal: Wir wollen darüber reden. Wir wollen entscheiden, ob wir das prüfen wollen mit Fördermitteln vom Land, ob wir das dann wirklich einrichten. Das entscheiden wir, wenn wir auch wissen, was es uns bringt, in welcher Variante wir es einführen würden oder nicht. Dann kann man noch die ganzen Abgesanglieder singen über Zwangsgebühren und Drangsalierung oder was man nennen möchte. Aber erst einmal geht es darum, Prüfungen zum Datensammeln, damit man dann auch eine evidenzbasierte Entscheidung treffen kann, von daher da erstmal natürlich grundsätzlich von uns einen Daumen hoch. Jetzt muss man sagen, wir sind klare Verfechter des ÖPNV und die Unterfinanzierung ist etwas sehr Kritisches, und da müssen wir ran. Wir finden jetzt aber den Mobilitätspass auch nicht gerade toll. Also tatsächlich, wir sind heute auf jeden Fall für die Prüfung, damit wir dann überhaupt sinnvoll entscheiden können, ob wir es wollen oder nicht.

Das ist heute nicht klar, weil ja, der Mobilitätspass, der wurde eingeführt, und es war noch mal mehr Auswahlmöglichkeiten, wie man ihn hätte erheben können. Wir hatten den auch tatsächlich in unserem Landtagswahlprogramm, nein, im Kommunalwahlprogramm damals drin, weil da gab es auch noch andere Varianten, die wir sehr gut fanden, die leider es jetzt nicht von der grün-schwarzen Regierung übrigens in diesen Pass bekommen haben. Ich betone hier auch noch einmal schwarze Regierungen, die ja dann doch auch dabei sind beim Einsammeln, weil da waren ja doch auch sehr kritische Töne. Grundsätzlich, der ÖPNV, wir werden den nicht als Kommunen selber tragen können. Die Defizite sind am Steigen, das liegt an verschiedenen Dingen, nicht nur am Deutschlandticket. Es ist gerade in Baden-Württemberg, aber auch das Thema, wie das Land die Gelder verteilt, dass es halt da auch für Städte immer ein Problem ist. Jetzt wäre natürlich sehr toll, wenn wir einfach mehr Geld, mehr Unterstützung bekommen. Das steht bisher noch nicht da. Vielleicht klappt das ja ab März dann ein bisschen besser. Wir drücken da auf jeden Fall die Daumen, dass wir da ÖPNV-freundlichere Parteien dann in der Regierung haben werden.

Trotzdem finde ich es schon ein bisschen, ja, ich will es jetzt nicht zu kritisch beäugen, aber es ist schon ein bisschen komisch, wenn man dann sagt, hey, das Land muss uns mehr Geld geben, aber das Instrument, das uns das Land gibt, um mehr Geld für den ÖPNV zu nehmen, zu bekommen, zu raisen, weil was würde das Land machen, das würde im Zweifel Steuererhöhungen machen und den zum ÖPNV machen, am Ende belastet es ja auch die Leute. Von daher hier dieses so vehement abzulehnen, das Instrument, das uns ermöglicht, den ÖPNV zu finanzieren, aber dann wieder sagen, hey Land, gib uns doch anderes Geld, finde ich dann auch ein bisschen in der Wortwahl zumindest schwierig. Von daher, lasst uns das jetzt prüfen, lasst uns da der Verwaltung trauen, dass sie da gute Arbeit machen, und dann können wir zu gegebener Zeit darüber sprechen, wie wir gemeinsam den

ÖPNV retten. Und wenn wir es nicht mit diesem Mobilitätspass machen, dann eben mit anderen Varianten. Fakt ist aber, wenn wir einen ÖPNV erhalten wollen und der bringt uns allen was, dann müssen wir das schaffen. Und so zum Thema, man zahlt etwas, was man nicht nutzt. Auch Straßen und Co. werden von allen mitfinanziert und würden wir mal wirklich faire Bepreisung von allen möglichen Dingen haben, gerade was CO₂-Ausstoß angeht, dann hätten wir ganz andere Preisschilder bei vielen Dingen. Von daher lassen wir es dabei, und lasst uns das heute annehmen, danke.

Stadträtin Berghoff (Die Linke): Ja, jetzt melde ich mich doch noch einmal zu Wort. Ich hatte es eigentlich nicht vor. Zunächst mal wurde sehr viel Richtiges gesagt. Ich schließe mich dem Kollegen Löffler in so ziemlich allen Punkten an. Es wurde aber auch wirklich sehr, sehr viel Blödsinn gesagt. Darauf gehe ich jetzt lieber nicht ein. Und so ziemlich genau in der Mitte, weil die Kolleg*innen der CDU jetzt sagen, dass man die Bürger*innen nicht weiter belasten sollte, das hätte man mit einer Arbeitgeberabgabe anders haben können. Und meines Wissens hat das die CDU verhindert. Und in erster Linie werden damit Weichen gestellt für die Verkehrswende, und die ist bitter nötig. Und deswegen stimmen wir der Prüfung heute zu.

Stadtrat Haug (KAL): Wir brauchen neue Finanzierungsansätze, um den ÖPNV attraktiv halten zu können. Das ist unstrittig. Ärgerlich ist aus Sicht der KAL nur, dass die Bürger*innen einspringen sollen, um die schlimmsten Folgen der strukturellen Unterfinanzierung der Kommunen auszugleichen. Doppelt ärgerlich ist, wenn man sich schon auf so ein Modell einlässt, dass das Landesmobilitätsgesetz die Arbeitgeber*innenabgabe außen vor lässt. Die Stadtverwaltung hat die Berücksichtigung der Arbeitgeber*innen richtigerweise favorisiert. Diese Unterlassung ist für uns schwer zu akzeptieren. Es wird also absehbar eine weitere Belastung der Menschen geben, keine gute Zeit für so einen Beschluss. Vieles ist noch unklar, die Frage nach der ungefähren Höhe der geforderten Abgabe. Was ist da zu erwarten? Reden wir über geringe, leicht zu verkraftende Summen oder um Beträge, die für viele nicht so leicht zu entrichten sind? Und es ist schon klar, dass die Vorbereitungsphase dazu ist, offene Fragen zu klären und gute Wege für ein reibungsloses Verfahren zu finden. Dennoch sehen wir uns im Moment nicht in der Lage, eine fundierte Entscheidung zu finden. Wir werden uns deshalb enthalten.

Stadtrat Kalmbach (FÜR): Eine Absicht ist mehr als wir gucken mal, wir prüfen mal. Eine Absicht ist, ich möchte das gerne umsetzen, und deswegen ist es schon mehr. Da muss man schon den Willen haben, wir geben Geld dafür aus, 25 Prozent der Prüfkosten, sozusagen sind unsere, die liegen bei der Stadt. Und jetzt ist die Frage: Wie viel wird es sein? Wenn ich es richtig gelesen habe, weiß die Stadtverwaltung nicht genau, was es wirklich sein wird, wie teuer dieses Testen, dieses Modellieren, wie teuer das werden wird. Also wir wissen nicht, es ist nicht mal im Haushalt drin bisher. Also wir müssen es wieder irgendwo reinsparen sozusagen. Deswegen, ich bin sehr skeptisch, und zwar deswegen, unsere Bürgerinnen und Bürger, die Geld verdienen, die zahlen, 49,5 Prozent ihres Einkommens zahlen sie an den Staat, weil der Staat sagt, ich weiß genau, was mit dem Geld geschehen soll. Wenn wir praktisch immer wieder was drauflegen, die Leute werden doch kirre, die Leute werden doch verrückt und sagen: Wie viel nimmt der Staat uns ab und sagt mir, was mit meinem Geld geschehen soll? Ich weiß es besser als ihr. Wir müssen doch die Freiheit an die Bürgerinnen und Bürger lassen, wie sie ihr Geld ausgeben. Deswegen halte ich das an der Stelle, trotz dem großen Defizit, das ich beklage an dieser Stelle, halte ich es trotzdem für nicht tragfähig, das durchzuführen. Ich habe nicht die Absicht, das durchzuführen. Bei

der Diskussion um die Einführung oder um die Absichtserklärung im Hauptausschuss ging es darum, ja, wird das bedeuten jetzt 20 Euro pro Jahr, oder bedeutet es 20 Euro pro Monat, oder bedeutet es 30 Euro pro Monat? Ja, was denn? Also wenn ich hier eine Absicht habe, dann muss ich schon ein bisschen mehr Futter geben, mehr Klarheit schaffen, um die Absicht wirklich sagen zu können, das wollen wir, oder das wollen wir nicht. Deswegen, also auch die Vorlage ist für mich so wachsw weich, dass man nicht wirklich sagen kann, das kann man wollen oder nicht. Deswegen, ich würde sagen, klares Nein.

Der Vorsitzende: Lassen Sie mich zu ein paar Punkten vielleicht noch was ergänzen, auch auf einige offene Punkte eingehen. Herr Stadtrat Kalmbach, es mag sein, dass 49 Prozent der Einnahmen an den Staat fließen. Davon ist aber ein erheblicher Beitrag für die Krankenkasse, ist ein erheblicher Beitrag für Arbeitslosenversicherung und Ähnliches. Und da macht nicht der Staat das, was er will, sondern damit sichern Sie sich für Notfälle ab. Und das ist die solidarische Gesellschaft, in der wir nun mal leben. Dass Sie dennoch zu der Entscheidung kommen, es nicht mitzutragen, ist okay, nur bei den 49 werde ich erstmal hellhörig, weil ich denke, das summiert alles zusammen, und da sind doch Elemente drin, die nicht so ganz in das Bild passen, was Sie hier vom „wild mit Geld um sich herumschmeißenden Staat“ hier gerade aufgebaut haben, um es etwas überspitzt zu formulieren.

Wir können uns bis zu 1 Million fördern lassen von diesem Programm, das haben wir aber nicht vor. Ich kann Ihnen versichern, dass spätestens bei 100.000 Euro Schluss sein muss, weil ich sonst auch die Komplementärfinanzierung überhaupt nicht darstellen kann. Also Sie brauchen keine Angst haben, dass hier jetzt große Beträge sind. Mir geht es an der Stelle auch um zwei Dinge. Mir geht es darum, dass wir uns alle Instrumente offenhalten, die es überhaupt gibt. Und wir haben nicht mehr viele Instrumente beim ÖPNV. Ein Instrument, hat Herr Dr. Noé dargestellt, nämlich die Tarifanpassung, ist uns aus der Hand genommen worden, wobei unser aktuelles Defizit trotzdem mit dem Deutschlandticket nichts zu tun hat, weil wir alle Verdienstaussfälle seit 2019 hochgerechnet als Rettungsschirm kriegen. Insofern ist das im Moment noch nicht unser aktuelles Problem. Und es wird auch nie möglich sein, über Einnahmeverbesserung unsere Unkosten, nennen wir es so, zu reduzieren. Das gehört leider auch ein bisschen zur Wahrheit dazu, denn dann müssten wir Jahresabos erheben außerhalb des Deutschlandtickets, die sind überhaupt nicht mehr darstellbar, und die liegen weit über dem, was wir jetzt dann bei einer möglichen Einwohnerabgabe überhaupt von den Menschen verlangen werden. Dass wir dieses Instrument brauchen, liegt auch daran, dass es eine breite Gemeinderatsmehrheit gibt, nicht tiefer in die Fahrpläne und in die Versorgung mit ÖPNV einzugreifen. Und wir kommen aber dann eben nur ansatzweise von den steigenden Kosten runter. Und deswegen ist der zweite Grund, warum wir das heute vorlegen, dass wir neben dem, dass wir ein Instrument brauchen, auch ein deutliches Signal geben, dass wir ein Stück weit alleine gelassen werden mit Lösungen, die außerhalb unserer kommunalen Zuständigkeit sind. Das haben Sie mehrfach angesprochen. Und da muss ich dann die CDU doch schon mal scharf angucken. Also dass das Verkehrsministerium in Stuttgart nicht die entsprechenden Aufwüchse bekommen hat, hat schon auch was mit Entscheidungen der grün-roten Landesregierung zu tun. Und das Verkehrsministerium, das prognostiziere ich, wird auch nach dem Regierungswechsel, wie auch immer er aussieht, im nächsten Frühjahr vermutlich Leistungen abbestellen müssen, weil der Etat absehbar überhaupt nicht ausreichen wird, die schon bestellten Leistungen durch das Land überhaupt gegenzufinanzieren. Es gibt eine große Mehrheit hier im Gemeinderat, ich hatte es schon erwähnt, an diese 20 Millionen heranzukommen, die wir uns zumindest mal vorgenommen hatten, im ÖPNV hier bei uns einzusparen. Ich sehe eine

Restchance, den ersten Einsparschritt zu gehen. Dann brauche ich aber möglicherweise weitere Instrumente, um weitere Schritte zu gehen. Und ich sehe auch bei dem im Moment ja doch von CDU/CSU gestellten Verkehrsminister nicht die große Bereitschaft, den ÖPNV besser zu fördern. Dann hätten wir nämlich schon beim Deutschlandticket eine ganz andere Lösung, die uns am Ende als kommunale Verkehrsträger nicht auf 300 Millionen Defizit bundesweit sitzen lassen würde.

Und von daher ist es ein Stück weit auch das Bekenntnis, auch wenn uns das letzte Wasser, was auf dem sinkenden Schiff noch da ist, nicht schmeckt, weil es schon ein bisschen verdorben ist, ist es immer noch besser, es zu trinken als gleich zu verdursten. Und deswegen wollen wir gerne das Instrument prüfen. Und wir wollen es auch gerne dann gegebenenfalls als Alternative anbieten können, wenn wir merken, dass wir im Laufe des Jahres 2026 prognostisch für 2027 folgende in andere Möglichkeiten der Haushaltsstabilisierung oder der Haushaltssicherung eben nicht eingreifen können. Und da uns jetzt ausdrücklich der Gesetzgeber erlaubt, auch eine weitere Verschlechterung des Angebots damit abzuwenden, sehe ich einfach hier ein Instrument, das ich nicht von vornherein ausschließen kann. Ich möchte auch lieber eine Arbeitgeberabgabe einführen oder sogar eine Art City-Maut, weil das auch diejenigen mit einbeziehen würde, die von außen in unsere Stadt fahren und auch da einen wichtigen Anreiz geben. Aber auch für diese beiden Varianten, und in dem Fall wissen wir es ja ganz konkret, war die CDU-Regierungsfraktion nicht in der Lage, das in das Gesetz aufzunehmen, wiewohl es ja ursprünglich auch über entsprechende vom Land mitfinanzierte Projekte untersucht worden ist. Wir waren ja eine Projektkommune. Also von daher, ich hätte gern andere Instrumente über das hinaus, was wir im Moment überhaupt haben, aber da haben teilweise hier aus dem Haus, aber vor allem auch in Stuttgart uns andere Entscheidungen diese Instrumente aus der Hand genommen. Und dann geht es uns an der Stelle heute darum, den Weg zumindest dafür zu öffnen, ausreichend kompetent zu sein, um dann über die Einführung dieses Instrumentes nachzudenken oder nicht.

Und Herr Stadtrat Noé, unser ÖPNV-System ist nach wie vor absolut vorbildlich in Deutschland. Insofern hätte ich jetzt kein Problem damit zu sagen, jeder kann es nutzen, zumindest einmal vom Netz her. Ob es jeder in seiner persönlichen Lebenssituation nutzen kann, da bin ich wieder bei Ihnen, da gibt es sicherlich auch gute Gründe, dass das nicht ausreicht. Aber es gibt ja auch Veränderungen im Leben und man kommt vielleicht auch mal in ein Alter, dass man nicht mehr selber Auto fahren kann, dass man nicht mehr berufstätig ist. Wenn bis dahin kein ÖPNV-Netz mehr da ist in einer angemessenen Qualität, habe ich vielleicht dann an der Stelle ein Problem. Und insofern geht es auch darum, für Menschen, die sich nicht anders entscheiden können, als vor allem auch mit dem ÖPNV zu fahren, und auch für die haben wir eine Verantwortung, eine ausreichende Netz- und Qualitätsstruktur aufrechtzuerhalten. Und dazu könnte dieses Instrument dann doch einen Beitrag leisten. Sie kennen meine Position dazu auch aus der Anhörung im Landtag, dass ich eigentlich diese beiden Varianten so ziemlich ungern überhaupt in die Hand nehme, aber auch die absehbaren Entscheidungen, was die Einsparoptionen bei unseren Verkehrsbetrieben ansonsten betrifft, und auch die kann ich völlig nachvollziehen, wir hatten ja im Verwaltungsrat der VBK dazu eine ausreichende Diskussion, zwingen mich ein Stück weit, dass ich auch diese Option zumindest in die Hand nehmen muss und Kompetenzen brauche, um am Ende mit Ihnen darüber zu diskutieren, ob wir es in äußerster Not da nicht doch ein Stück weit einbringen müssen. Das ist der Hintergrund.

Stadtrat Hofmann (CDU): Ja, vielen Dank, Herr Oberbürgermeister. Ich nehme an, Sie können sich denken, wenn Sie uns schon so ansprechen, dass wir natürlich hierzu auch was sagen. Und es ist ja das Schöne an einer Volkspartei wie der CDU, dass es da auch unterschiedliche Meinungen geben kann. Und genau das ist auch unser Petition, denn es ist doch wohl so, wir sind die gewählten Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinnen und Bürger von Karlsruhe. Und das muss man auch mal dann unterscheiden. Denn unsere Landesvertreterinnen und -vertreter haben natürlich da dieses Ganze sehr global gesehen. Aber wir sind doch schon diejenigen hier in den Kommunen, die die Hauptlast des ÖPNV auch tragen. Wir müssen ihn ja finanzieren, ohne die ausreichend auskommende Finanzierung von Bund und Land zu bekommen. Und jetzt sollen die Bürgerinnen und Bürger auch noch mal zusätzlich zur Kasse gebeten werden. Und aus diesem Grund müssen wir als gewählte Vertreterinnen und Vertreter auch sagen, hier ist es zwar eine Entscheidung, die wir zur Kenntnis nehmen, aber wir müssen sie hier auch so nicht mittragen, und von daher halten wir es für den falschen Weg. Und ich stimme Ihnen durchaus zu, unser ÖPNV ist ein vorbildlicher ÖPNV. Wir freuen uns und wir wollen so viel wie möglich erhalten davon, aber nicht auf Kosten, einseitig auf Kosten der Karlsruher Bürgerinnen und Bürger, danke schön.

Der Vorsitzende: Vielen Dank. Damit kommen wir zur Abstimmung, und ich bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung, vielen Dank.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
4. November 2025