

Universitätsstadt Tübingen
Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz
Schott, Bernd Telefon: 07071-204-2390
Gesch. Z.: 003/4.03-01-06/

Vorlage 519a/2023
Datum 26.09.2023

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms**

Betreff: **Mobilitätspass; Nahverkehrsabgabe**

Bezug: 519/2023; 349b/2021; 256/2021; 11f/2020

Anlagen:

Zusammenfassung:

Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt ein Landesmobilitätsgesetz zu erlassen, das unter anderem eine Ermächtigung für Gemeinden mit mehr als 20.000 EW, die ein eigenes ÖPNV-Angebot fördern, enthalten soll, damit diese eine Abgabe für die Stärkung des Nahverkehrs erheben können (= Mobilitätspass/Nahverkehrsabgabe). Noch ist dabei sehr viel ungeklärt. Die Stadtverwaltung wird das Thema Mobilitätspass weiter im Blick behalten.

Zunächst wird die Maßnahme „M7 - Parkraumbewirtschaftung ausbauen“ aus dem Klimaschutzprogramm 2020 – 2030 weiter prioritär verfolgt werden, um damit die Verbesserungen im ÖPNV zu finanzieren (siehe auch Maßnahme „M2 - Besserer und günstiger Nahverkehr“ im Klimaschutzprogramm).

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen aus der geplanten Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung und der Änderungen der Gebührenhöhen sind nicht Bestandteil dieser Berichtsvorlage.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Mit Antrag 519/2023 hat die Fraktion AL/Grüne die Verwaltung beauftragt, die Modelle des sogenannten Mobilitätspasses, der zukünftig über ein geplantes Landes-Mobilitätsgesetz zur Erhebung einer Nahverkehrsabgabe vermutlich eingeführt werden kann, darzustellen und eine Bewerbung als Modellkommune zu prüfen.

2. Sachstand

Seit vielen Jahren befasst sich das baden-württembergische Verkehrsministerium mit der Einführung einer kommunalen Nahverkehrsabgabe, um mit lokalen Instrumenten eine weitere Säule der ÖPNV-Finanzierung schaffen zu können (Drittnutzerfinanzierung) und eine Lenkungswirkung in Richtung ÖPNV zu erzeugen. Da die Abgabe dabei in ein persönliches Mobilitätsguthaben für die abgabepflichtige Person mündet, firmiert die Arbeit des Verkehrsministeriums an der Nahverkehrsabgabe unter dem Titel „Mobilitätspass“. Die Stadtverwaltung Tübingen hatte sich 2018 für eine erste Studie zu den Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung bzw. dem Mobilitätspass als Modellkommune zur Verfügung gestellt. Weitere vorbereitende Studien folgten (unter anderem mit Reutlingen als eine Modellkommune).

Grundlage für die Einführung eines Mobilitätspasses durch die kommunale Ebene soll das Landes-Mobilitätsgesetz werden. Laut Verkehrsministerium soll das Gesetz Ende 2023 nach einem Beschluss im Landtag in Kraft treten und dann durch eine Umsetzungskonzeption und einer Sammlung von Leitlinien ergänzt werden (hierzu sind laut Verkehrsministerium noch sehr viele Fragen offen). Das Gesetz soll Ermächtigungen für Gemeinden über 20.000 EW, die ein eigenes ÖPNV-Angebot fördern, für unten genannte vier Abgabevarianten enthalten - vorbehaltlich der finalen Fassung des Gesetzes nach einem Beschluss im Landtag. Befreiungsfälle (z. B. Sozialhilfe-Empfänger_innen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Senioren, Studierende) und die Abgabehöhen sollen/müssen dabei von der Kommune festgelegt werden. Der Entwurf des Landes-Mobilitätsgesetzes liegt der Stadtverwaltung jedoch nicht vor.

- I. Mobilitätspass für Kfz-Nutzer_innen: Hierbei handelt es sich um eine Straßennutzungsgebühr für die Benutzung bestimmter Straßen des Baulastträgers mittels eines Kraftfahrzeuges. Grundlage sind die Infrastrukturkosten und die Straßenabnutzung. Basis in den Annahmen der Modelle des Landes sind eine Flächenmaut für das gesamte Stadtgebiet, ein rein digitales System für die Vignette, automatisierte Kontrollen durch Kameras und Tages-, Wochen- und Monats-Vignetten. Es kann entweder ein Mobilitätsguthaben in Höhe der Gebühr oder direkt ein Fahrschein ausgegeben werden. Die Gebühr kann für die Straßeninstandhaltung oder zur ÖPNV-Finanzierung verwendet werden.
- II. Mobilitätspass für Einwohner_innen: Einwohnerinnen und Einwohner (Erstwohnsitz) ab 18 Jahren zahlen die Abgabe. Je nach Ausgestaltung werden/müssen mehrere 10.000de EW von der Abgabe befreit sein (= sehr hoher Verwaltungsaufwand). In Höhe des Abgabe wird ein Mobilitätsguthaben ausgegeben, das nur von der abgabepflichtigen Person verwendet werden darf. Wie das Einlösen des Mobilitätsguthaben operativ z. B. im naldo ablaufen kann, ist bisher nicht Teil der Betrachtungen des Landes. Der Prozess soll jedoch wohl rein digital erfolgen. Bei einer Abgabenhöhe von 10€/EW/Monat

könnten – in Anlehnung an Modellrechnungen des Landes – für Tübingen ca. 6 Mio. € eingenommen werden. Davon wurde vermutlich einiges wieder für Monatstickets (z. B. Deutschlandtickets) eingelöst werden und damit dem naldo zufließen. Die Aufwendungen für den Verwaltungsaufwand und die notwendigen Prozesse zwischen Stadt <-> Einwohnerinnen und Einwohner <-> naldo <-> Stadt können nicht bestimmt werden. Offen wäre auch noch die Abklärung zwischen Stadt und Landkreis Tübingen, als regionaler ÖPNV-Träger.

- III. Mobilitätspass für Kfz-Halter_innen: Abgabepflicht für die Halterinnen und Halter von nicht-steuerbefreiten Kraftfahrzeugen im Gemeindegebiet (natürliche und juristische Personen). Je nach Ausgestaltung werden/müssen einige 1.000de Halter_innen von der Abgabe befreit sein. In Höhe der Abgabe wird ein Mobilitätsguthaben ausgegeben, das nur von der abgabepflichtigen Person verwendet werden darf. Bei einer Abgabenhöhe von 10€/Halter_in/Monat könnten – in Anlehnung an Modellrechnungen des Landes – für Tübingen ca. 3 Mio. € eingenommen werden. Auch hier sind die offenen Fragen wie unter II. genannt ungeklärt.
- IV. Mobilitätspass für Arbeitgeber_innen: Abgabepflichtig sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber im Gemeindegebiet (alle Unternehmen und öffentlich-rechtlichen Stellen mit mindestens einem Mitarbeitenden). Je nach Ausgestaltung werden/müssen einige 1.000de Arbeitsplätze von der Abgabe befreit sein oder mit einem reduzierten Satz belegt werden (z. B. geringfügig Beschäftigte). Die Abgabe ist je Mitarbeitenden zu entrichten. In Höhe der Abgabe wird ein Mobilitätsguthaben an die Arbeitgeber_innen ausgegeben (z. B. für JobTickets). Bei einer Abgabenhöhe von 10€/AN/Monat könnten – in Anlehnung an Modellrechnungen des Landes – für Tübingen ca. 5 Mio. € eingenommen werden. Auch hier sind zahlreiche Prozesse/Fragen (siehe II.) offen; jedoch sind die Schnittstellen zur Stadtverwaltung ggf. etwas geringer.

In 2023 bot das Landesverkehrsministerium zudem Beratungsgutscheine für bis zu vier Modellkommunen an (Vorreiterkommunen). Die Ausschreibung für die Bewerbung als Vorreiterkommune war nach Recherche der Stadtverwaltung öffentlich nicht einsehbar. Erst Ende Juli 2023 gelangte die Stadtverwaltung an die Ausschreibung. Daraus wurde ersichtlich, dass der Bewerbungsschluss der 15. August 2023 war. Ab Mitte September 2023 war dann der Arbeitsbeginn mit den Vorreiterkommunen vorgesehen. Als Vorreiterkommunen übernimmt man u. a. Pflichten für eine aktive Mitarbeit an der Klärung der offenen Fragestellungen zum Mobilitätspass.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Stadtverwaltung wird die Entwicklungen zur Umsetzung des Landesmobilitätsgesetzes und den Mobilitätspass verfolgen. Jedoch beabsichtigt die Stadtverwaltung nicht, zeitnah das Instrument des Mobilitätspasses anzuwenden.

Entsprechend der Maßnahme M7 „Parkraumbewirtschaftung ausbauen“ aus dem Klimaschutzprogramm 2020 – 2030 (vergl. Beschluss 11f/2020) wird die Stadtverwaltung stattdessen auf das bereits verfügbare und fest etablierte Instrument der Parkraumbewirtschaftung und der Steigerung der Gebühren setzen, um die Verbesserungen im ÖPNV finanzieren zu können (vergl. Beschlüsse 349b/2021 und 256/2021). Ziel der Verwaltung ist u. a. das Anwohnerparken auf die im Klimaschutzprogramm genannte Zielgröße von 30 Euro je Monat anzuheben und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen.

4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung nimmt die Arbeit an der Einführung des Mobilitätspasses auf. Die Festlegung der zu verfolgenden Abgabenvariante und –höhe erfolgt vorab in Abstimmung mit dem Gemeinderat.

5. Klimarelevanz

Eine zweckgebundene Abgabe, die in einen ÖPNV-Fahrschein einzulösen ist, wurde eine Lenkungswirkung hin zum ÖPNV-Nutzung entfachen. Vom Verkehrsministerium wird davon ausgegangen, dass die Einlösequote beim Mobilitätspass für Kfz-Nutzer_innen bei 21 % liegt. Je nach Höhe der Abgabe werden bei den anderen Varianten des Mobilitätspasses 31 bis 43 % erwartet.

6. Ergänzende Informationen

Die Stadtverwaltung finanziert zahlreiche Verbesserungen im ÖPNV – insbesondere:

- Linie X15; Expressbus Hauptbahnhof – Kliniken; Planwert HH 2023: 187 t€
- Ticketloser Samstag; Planwert HH 2023: 268 t€
- Taktverdichtungen und Angebotsverbesserungen; Planwert HH 2023: 1.300 t€
- Aussetzung Preisanpassung; Planwert HH 2023: 200 t€
- Zuschuss DeutschlandTicket; Planwert HH 2023: 1.252 t€
- Vergünstigungen Schülermonatskarten; Planwert HH 2023: 479 t€
- Vergünstigungen KBC; Planwert HH 2023: 241 t€