

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0170/2020/IV

Datum:
09.09.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Dezernat V, Kämmeriamt
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Bericht über die Untersuchung des Landes zu den
Instrumenten einer "Drittnutzerfinanzierung im
Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) –
Mobilitätspass"**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 26. Oktober 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses nehmen den Bericht über die Untersuchung der Instrumente einer „Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV – Mobilitätspass“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Zusammenfassung der Begründung:

Nachdem in 2017 die Ergebnisse der Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ veröffentlicht wurden, beabsichtigte das Land die dort skizzierten Finanzierungsinstrumente und deren Umsetzbarkeit anhand von Fallbeispielen, den sogenannten Modellkommunen, zu prüfen. In 2018 wurden aus 15 Bewerbungen insgesamt 4 Modellgebiete ausgesucht: Region Rhein-Neckar (Schwerpunkt Städte Mannheim und Heidelberg), VVS-Gebiet in Stuttgart, Tübingen und Bad Säckingen. Nunmehr liegen die Ergebnisse vor.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 15.09.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 15.09.2020

1.1 Bericht über die Untersuchung des Landes zu den Instrumenten einer „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – Mobilitätspass“

Informationsvorlage 0170/2020/IV

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet den Tagesordnungspunkt. Die Vorlage habe einen engen Bezug zum 30-Punkte-Klimaschutzaktionsplan, deshalb sehe man die Berührung des Umweltausschusses. Zudem habe der Referent des Landes Baden-Württemberg aus terminlichen Gründen am Folgetag im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nicht teilnehmen können. Er begrüßt Herrn Erdmenger vom Ministerium für Verkehr und Herrn Dr. Brenck als Vertreter der IGES-Institut GmbH, der per Skype zugeschaltet ist. Die Fraktion der Grünen habe einen Verweisungsantrag angekündigt.

Er erteilt Herrn Erdmenger das Wort.

Herr Erdmenger informiert anhand einer der Vorlage beigefügten Präsentation über die vom Land Baden-Württemberg durchgeführten Untersuchung. Um die Klimaschutzziele zu erreichen seien verschiedene Teilziele wesentlich, unter anderem die Verbesserung des ÖPNV. Das Land unterstütze die Kommunen bereits bei investiven Maßnahmen, die Betriebskosten seien aber durch die Kommunen zu tragen. Ziel des Landes sei, den Ausbau des ÖPNV und eine nachhaltige Finanzierung zu erreichen. Dazu müssten die Einnahmen stabilisiert und langfristig gesichert werden.

Herr Erdmenger informiert über die untersuchten möglichen Instrumente:

- Mobilitätspass für Einwohner (Bürgerticket), das auf die Einwohner abziele
- Mobilitätspass für Kfz-Halter (Nahverkehrsabgabe), das auf die Einwohner abziele
- Mobilitätspass für Kfz-Nutzer (Straßenverkehrsgebühr), das auf alle Straßennutzer abziele, in zwei Varianten gerechnet

Bei der Berechnung seien unter anderem der erforderliche Ausbau des Angebots und auch ein „Sozialnachlass“ berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sei beispielsweise, ob sich eine Verschiebung aus Hauptverkehrszeiten ergebe, es sei keine konkrete Aussage zu Änderungen des Linienplans getroffen. Die Rechenmodelle seien im Dialog mit den Modellkommunen individuell angepasst worden. Sie bezögen sich auf die Pendlerströme Heidelberg/Mannheim, die als Region Modellkommune waren. Im Ergebnis sei eine Nachfragesteigerung von 30 bis 40 % zu erwarten. Aufgrund von Einnahmeausfällen und notwendigen zusätzlichen Fahrten und Fahrzeugen, sei mit einem Bedarf von 30 Millionen Euro jährlich zu rechnen. Für die einzelnen Instrumente seien die jeweiligen Jahresbeiträge oder –gebühren ermittelt worden. Eine Varianz der verschiedenen Modelle sei denkbar, dies sei mit der Stadt Mannheim oder auch dem Rhein-Neckar-Kreis zu diskutieren.

Erster Bürgermeister Odszuck bedankt sich für den Vortrag, der eine Fülle an Informationen biete. Die Untersuchung biete konkrete Ergebnisse, die eine Diskussion des für und wider ermöglichten. Er bittet um Wortmeldungen.

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Zieger, Stadtrat Michelsburg, Stadträtin Dr. Röper, Stadtrat Dr. Lutzmann, Stadträtin Mirow, Stadträtin Dr. Schenk

Folgende Themen werden angesprochen

- Seien die Berechnungen mit Rechenweisen und - wegen zugänglich? Werde das Rechenmodell für die weitere Prüfung zur Verfügung gestellt?
- Seien andere Modelle betrachtet worden, wie zum Beispiel ein in Frankreich vorhandenes oder sei dies noch geplant? Dort würden die Arbeitgeber abhängig von der Zahl der Arbeitsplätze beteiligt.
- Man halte eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen nach französischem Vorbild für eine attraktive Möglichkeit. Heidelberg werde von seinem Standortvorteil profitieren. Die geprüften Modelle belasteten Menschen, nicht Unternehmen, wie bei einem Arbeitgebermodell. Nach einem Gutachten des Landes aus dem Jahr 2016 sei dies möglich.
- Sei an eine progressive Abgabe außerhalb der angedachten Ausnahmen gedacht worden, um eine soziale Schieflage zu vermeiden?
- Könne ein zeitlicher Ausblick gegeben werden, wann mit einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage zu rechnen sei?
- Die aktuellen Pendlerzahlen zeigten, dass die Pendlerströme zwischen Heidelberg und Mannheim nur einen kleinen Anteil der Pendlerströme insgesamt ausmachten. Man hätte das gesamte Tarifgebiet einbeziehen müssen.
- Seien die Modelle kombinierbar? Wer führe die Berechnungen weiter?
- Handele es sich bei den ermittelten Beiträgen um einen einheitlichen Tarif?
- Man habe solche Berechnungen schon lange angestrebt.
- Die Untersuchung hätte in Bezug auf die Hauptverkehrszeiten besser modelliert sein sollen. Das Ergebnis sei nicht validierbar.
- Man sehe in Bezug auf die Auswirkungen eines 365 Euro-Tickets eine Diskrepanz zu den Aussagen des Verkehrsunternehmens. Wie schätze Herr Erdmenger einen Effekt ein?
- Zunächst müssten die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dann müsse man die Diskussion führen.
- Vielleicht sei eine Querfinanzierung durch das 365-Eurotickets möglich.
- Eine Reduzierung der Einpendler erreiche man am ehesten durch ein Kfz-Modell.

Herr Erdmenger führt aus, dass einzelne Nachfragen zur Berechnung natürlich möglich seien. Der Gesamtbericht werde voraussichtlich im November veröffentlicht. Für weitere Berechnungen sei die Beauftragung durch die Stadt möglich. Es sei nun an den Kommunen, die Ergebnisse zu diskutieren, Untersuchungen fortzusetzen und Instrumente auszuwählen. Welche Modelle man untersuchen wolle, sei zu Beginn des Prozesses entschieden worden, weitere Modelle zu untersuchen sei nicht geplant. Das französische Modell, das es auch in Wien gebe, erhöhe die Lohnnebenkosten, es sei grundsätzlich möglich, aber nicht als Untersuchungsgegenstand ausgewählt worden. Die Abhängigkeit einer Abgabe vom Einkommen mache das Modell kompliziert, man müsse auch den Verwaltungsaufwand mitbetrachten. Es sei der gesamte Verkehrsverbund kalkuliert worden. Der Rhein-Neckar-Kreis sei nicht Teil der Gruppe gewesen, es seien deshalb keine konkreten Berechnungen für den Rhein-Neckar-Kreis erfolgt. Der jeweils ermittelte Betrag sei ein einheitlicher Tarif für die Städte Heidelberg und Mannheim. Es sei nun an der Stadt zu überlegen, welches Modell man bevorzuge, wie man weiter vorgehen wolle und mit wem man sich zusammentue.

Es liege ein Gesetzesentwurf vor, zu dem es aber keinen Konsens innerhalb der Koalition gebe. Ziel der Untersuchung sei auch, diese Grundlage für weitere Gespräche in der Koalition zu nutzen. Wann eine Rechtsgrundlage zur Verfügung stehe sei offen.

Herr Dr. Brenck ergänzt, das Einwohnermodell entspreche einem Nulltarif. Es erhöhe die Fahrgastzahlen und setze eine Angebotssteigerung voraus, solle die Qualität des ÖPNV nicht sinken. Der Effekt bei den anderen gerechneten Modellen sei nicht so groß. Die Erhöhung der Fahrgastzahlen entstehe aber auch durch die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer, der Anteil der PKW-Nutzer liege bei 30 % der neuen Fahrgäste.

Erster Bürgermeister Odszuck erläutert, ein Arbeitgebermodell habe die gleichen Effekte auf die Fahrgastzahlen, es unterscheide sich in der Frage der Finanzierung. Diese Betrachtung sei in einem zweiten Schritt möglich. Ob das Land eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage für ein Arbeitgebermodell schaffen werde, sei aber Thema des Landtags. Er erteilt Stadtrat Rothfuß das Wort.

Stadtrat Rothfuß stellt den **Antrag** für die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen:

1. Dieser Tagesordnungspunkt wird in den neuen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz und Verkehr verwiesen
2. Die Verwaltung führt Kostenberechnungen für ein Pendlermodell durch.
3. Die Verwaltung begibt sich in Verhandlung mit dem Rhein-Neckar-Kreis und mit Mannheim.

Er halte es für wichtig, dass eine Diskussion angestoßen werde, das Thema solle deshalb in dem für Verkehrsthemen zuständigen Fachausschuss weiterdiskutiert werden. Es sei notwendig, den Rhein-Neckar-Kreis einzubeziehen. Heidelberg habe bereits einen guten Modal-Split, eine Maßnahme nur für die Stadt Heidelberg mache deshalb keinen Sinn. Die Verwaltung werde gebeten, die Berechnungen und Gespräche weiter zu betreiben. Dabei solle man ein 365 Euro-Ticket noch nicht aufgeben, es könne einen Zwischenschritt auf dem Weg zu einem ticketlosen ÖPNV sein, da sich dieser nicht ohne Zwischenschritte einführen lasse. Das Angebot müsse erweitert werden. Auch eine Mischform sei denkbar.

Herr Erdmenger sieht eine Angebotserweiterung als wesentlichen Beitrag zu Erreichung der verkehrlichen Ziele. Es sei wichtig, attraktive Pakete zu schnüren. Was letztendlich Sinn mache, sei nicht auf Anhieb beurteilbar.

Erster Bürgermeister Odszuck sieht die Beratung als ersten Schritt in eine Debatte, die auch nicht nach der Beratung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz und Verkehr abgeschlossen sein werde.

Er stellt den **Antrag** der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zur Abstimmung:

1. Dieser Tagesordnungspunkt wird in den neuen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz und Verkehr verwiesen
2. Die Verwaltung führt Kostenberechnungen für ein Pendlermodell durch.
3. Die Verwaltung begibt sich in Verhandlung mit dem Rhein-Neckar-Kreis und mit Mannheim.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 12:01:01 Stimmen

Somit wird die Informationsvorlage zur Kenntnis genommen und in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität verwiesen.

Es ergeht folgende Beschlussempfehlung:

- 1. Die Verwaltung führt Kostenberechnungen für ein Pendlermodell durch.***
- 2. Die Verwaltung begibt sich in Verhandlung mit dem Rhein-Neckar-Kreis und mit Mannheim.***

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: verwiesen mit Beschlussempfehlung

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

11 Bericht über die Untersuchung des Landes zu den Instrumenten einer „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – Mobilitätspass“

Informationsvorlage 0170/2020/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und weist darauf hin, dass das Gutachten bereits im Bau- und Umweltausschuss am 15.09.2020 vorgestellt worden sei.

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Zieger, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

- Der Antrag der Bündnis 90/Die Grünen sei nach eingehender Diskussion im Bau- und Umweltausschuss am 15.09.2020 beschlossen worden
- Es sei begrüßenswert, dass es neue Instrumente gebe, den ÖPNV alternativ zu finanzieren. Es lohne sich, an dem Thema dranzubleiben.
- Es bestehe die Hoffnung, dass im Land die entsprechende Gesetzesgrundlage für eine Drittnutzerfinanzierung geschaffen werde.

Im Anschluss begründet Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz den **Antrag** der Bunten Linken und bittet um Zustimmung.

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität/Gemeinderat möge beschließen:

Die Stadt Heidelberg begrüßt es, wenn der Landtag Baden-Württembergs ein Gesetz beschließt, das den Gemeinden die Möglichkeit eröffnet, einen Mobilitätspass für Einwohner („Bürgerticket“), einen Mobilitätspass für KFZ-Halter („Nahverkehrsabgabe“), einen Mobilitätspass für KFZ-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“) oder eine zweckgebundene Arbeitgeberabgabe entsprechend des französischen Modells Versement transport zu erheben.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz weist darauf hin, dass sich der Antrag auf den Vortrag von Herrn Erdmenger vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, den dieser in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 15.09.2020 gehalten habe, beziehe.

Anschließend begründet Stadtrat Michelsburg den **Antrag** der SPD-Fraktion zu TOP 11, der ursprünglich zu TOP 1.4 gestellt worden war.

Die Verwaltung wird gebeten,

1. sich bei der Landesregierung dafür einzusetzen, dass Kommunen Abgaben oder Gebühren zur Finanzierungsbeteiligung der Einwohner*innen, Kfz-Halter*innen oder Straßen-Nutzer*innen erheben können.
2. zu prüfen, inwiefern auf regionaler Ebene eine Mobilitätsabgabe (insbesondere für den Individualverkehr) zur Finanzierung des ÖPNVs und von Sharing-Angeboten nach Augsburger Vorbild in Heidelberg umgesetzt werden kann.
3. Auf Basis des unter Punkt 2 beschriebenen Konzepts zur Mobilitätsabgabe ein Mobilitätsticket für ÖPNV, Car- und Bikesharing (inklusive Lastenrad) zu konzipieren. Die Angebote des Tickets sollen innerhalb einer App buchbar sein (MaaS – myVRN).
4. Für das unter Punkt 3 beschriebene Mobilitätsticket dabei folgende Modell-Preisberechnungen vorzunehmen:
 - a. ÖPNV-Flat Heidelberg plus 15h Carsharing
 - b. ÖPNV-Flat Heidelberg plus 30h Carsharing
 - c. ÖPNV-Flat RNV-Gebiet plus 15/30h Carsharing
 - d. ÖPNV-Flat VRN-Gebiet

Herr Kragl vom Amt für Verkehrsmanagement merkt an, dass eine für die Umsetzung der Maßnahmen eventuell notwendige Modellberechnung nicht von der Stadt selbst gemacht werden könne. Man würde in dem Fall wieder auf die Gutachter des Landes zurückgreifen. Bezüglich des im Antrag der Bunten Linken genannten französischen Modells wurde beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg angefragt. Eine Antwort auf die Anfrage liege noch nicht vor.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain lässt über den **Antrag** der **Bunten Linken** abstimmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:02:01

Im Anschluss daran lässt er über den **Antrag** der **SPD-Fraktion** abstimmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:02:02

Es ergeht folgender Beschluss:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nimmt den Bericht über die Untersuchung der Instrumente einer „Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV – Mobilitätspass“ zur Kenntnis und beschließt:

Die Stadt Heidelberg begrüßt es, wenn der Landtag Baden-Württembergs ein Gesetz beschließt, das den Gemeinden die Möglichkeit eröffnet, einen Mobilitätspass für Einwohner („Bürgerticket“), einen Mobilitätspass für KFZ-Halter („Nahverkehrsabgabe“), einen Mobilitätspass für KFZ-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“) oder eine zweckgebundene Arbeitgeberabgabe entsprechend des französischen Modells Versement transport zu erheben.

Zusätzlich ergeht folgender Arbeitsauftrag:

Die Verwaltung wird gebeten,

- 1. sich bei der Landesregierung dafür einzusetzen, dass Kommunen Abgaben oder Gebühren zur Finanzierungsbeteiligung der Einwohner*innen, Kfz-Halter*innen oder Straßen-Nutzer*innen erheben können.*
- 2. zu prüfen, inwiefern auf regionaler Ebene eine Mobilitätsabgabe (insbesondere für den Individualverkehr) zur Finanzierung des ÖPNVs und von Sharing-Angeboten nach Augsburger Vorbild in Heidelberg umgesetzt werden kann.*
- 3. Auf Basis des unter Punkt 2 beschriebenen Konzepts zur Mobilitätsabgabe ein Mobilitätsticket für ÖPNV, Car- und Bikesharing (inklusive Lastenrad) zu konzipieren. Die Angebote des Tickets sollen innerhalb einer App buchbar sein (MaaS – myVRN).*
- 4. Für das unter Punkt 3 beschriebene Mobilitätsticket dabei folgende Modell-Preisberechnungen vorzunehmen:*
 - a. ÖPNV-Flat Heidelberg plus 15h Carsharing*
 - b. ÖPNV-Flat Heidelberg plus 30h Carsharing*
 - c. ÖPNV-Flat RNV-Gebiet plus 15/30h Carsharing*
 - d. ÖPNV-Flat VRN-Gebiet*

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschluss und Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Mit verschiedenen Denkansätzen, wie „kostenloser ÖPNV“, „fahrscheinloser ÖPNV“, „Nulltarif im ÖPNV“ und „Bürgerticket“ sowie „Nahverkehrsabgabe“ wird das verkehrspolitische Ziel verbunden, eine Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV und des Umweltverbundes zu erreichen. Der ÖPNV ist für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und zur Gewährleistung eines verlässlichen Mobilitätsangebotes von großer Bedeutung. Er bildet das Rückgrat der Mobilität. Das wichtigste Kriterium für die Akzeptanz des ÖPNV ist dessen Qualität und Verfügbarkeit. Die ÖPNV-Finanzierung ist angesichts knapper öffentlicher Haushaltsmittel zunehmend schwierig. Um nicht nur das Grundangebot im ÖPNV („ausreichende Verkehrsbedienung“ nach ÖPNV-Landesgesetz) finanzieren zu können, sondern auch die Attraktivität zu steigern und das ÖPNV-Angebot auszubauen, werden neue Finanzierungsansätze relevant, sodass das Land Baden-Württemberg, in Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden Möglichkeiten zur Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV gemeinsam mit interessierten Modellkommunen geprüft hat.

1. Ergebnisse aus dem Gutachten des Landes Baden-Württemberg zur „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Verkehr – Mobilitätspass“

Kernaussagen aus dem Gutachten (siehe Anlage 1 Präsentation des Ministeriums für Verkehr):

- Es entstand die Idee eines sogenannten Mobilitätspasses, der synonym zu den bisherigen Schlagworten zu verstehen ist und den Abgabezahlern bzw. den Einwohnern einen gesteuerten Nutzen im ÖPNV zurückgibt.
- Dieser Mobilitätspass kann als Finanzinstrument ausgestaltet werden und durch seine fiskalische Lenkungswirkung dazu führen, dass die verkehrspolitischen Klimaschutzziele des Landes erreicht werden können.
- Er soll ein Mobilitätsguthaben darstellen, dass entweder durch einen Beitrag (Mobilitätspass für Einwohner=Nahverkehrsabgabe oder für Kfz-Halter=Kfz-Abgabe) oder durch eine Gebühr (Mobilitätspass für Kfz-Nutzer, Straßenbenutzungsgebühr oder auch „City-Maut“) finanziert wird.
- Der Mobilitätspass gewährt damit Zugang zur Mobilität (generell), die Entscheidung für Auto oder öffentlichen Verkehr sollte der Nutzer möglichst ohne die finanzielle Hürde des Ticketpreises treffen.

Arten des Mobilitätspasses:

- Für Einwohner siehe „Bürgerticket“, als verpflichtende monatliche Abgabe der Einwohner eines Erhebungsgebietes. Im Gegenzug erhalten die Einwohner die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).
- Für Kfz-Halterinnen und -Halter siehe „Nahverkehrsabgabe“ als verpflichtende monatliche Abgabe ausschließlich der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes. Im Gegenzug erhalten die Kfz-Halterinnen und -Halter die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).
- Für Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer siehe „Straßenbenutzungsgebühr/City Maut“ als Gebühr hinsichtlich der Nutzung definierter Straßen mit dem Kfz. Im Gegenzug erhalten die Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer die Möglichkeit einer vergünstigten ÖPNV-Nutzung bzw. einer Nutzung von ergänzenden Mobilitätsformen (Stichwort: Mobilitätsguthaben für Umweltverbund).

Die Städte Mannheim und Heidelberg wurden als Modellregion betrachtet (Verkehrsgebiet des Rhein-Neckar-Kreises ausgenommen), sodass von insgesamt rund 475.000 Einwohnern ausgegangen werden kann. Die in der vorliegenden Präsentation dargestellten Ergebnisse der Modellrechnung am Beispiel „Einwohnergeld“ Mannheim/Heidelberg sind die Ergebnisse einer Variantenberechnung. Theoretisch wäre nach Angaben des Gutachters mit einer Abgabe von 30 Euro pro Monat ein Einwohnergeld für Mannheim und Heidelberg komplett finanziert. Der wesentliche Nachteil des Einwohnergelds ist jedoch, dass dieses ausschließlich für Heidelberger und Mannheimer Bürger zur Verfügung stehen würde. Der Großteil der Einpendler nach Heidelberg kommt jedoch aus dem Rhein-Neckar-Kreis, sodass es für den Verlagerungseffekt vom KfZ auf den ÖPNV für diese Gruppe aus der Abgabe heraus keinen Anreiz gäbe.

Für die Einführung eines Mobilitätspasses wäre die Einführung einer Abgabe auf kommunaler Ebene notwendig, die durch eine Abgabensatzung einer Kommune bestimmt wird. Es bedarf einer gesetzlichen Grundlage (im Kommunalabgabengesetz), die derzeit vorbereitet wird. Damit könnte nach Erlass einer landesgesetzlichen Ermächtigung ein Mobilitätspass in einer Kommune umgesetzt werden.

Zur möglichen Umsetzung in der Modellregion Heidelberg und Mannheim:

Heidelberg ist Spitzenreiter bei der Einpendlerquote (69,2 %) der Städte und Stadtkreise in Baden-Württemberg (Quelle: Pendlerbericht der Bundes-Agentur für Arbeit, 2017). Dabei pendelt ein sehr hoher Anteil aus dem direkt an Heidelberg angrenzenden „Umland“ des Rhein-Neckar-Kreises ein (Einpendlerquote > 30 %, siehe Pendlerbericht, 2017). Daher kann die bisherige Betrachtung im Rahmen der Untersuchung des Landes nicht vollumfänglich die große „Verkehrsfrage“ der künftigen Verkehrsentwicklung Heidelbergs beantworten. Auch ist unklar, welche konkreten finanziellen Auswirkungen durch die Einbindung des direkt angrenzenden Umlands entstehen würden. Genauso müsste untersucht werden, inwiefern eine von der Stadt Mannheim losgelöste Einführung in Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Kreis beispielsweise sinnvoll und möglich wäre und welche Kosten dafür entstehen würden. Darüber hinaus sollten die bisher gewonnenen Erkenntnisse in einer für Heidelberg und die Nachbargemeinden spezifischen Betrachtung vertieft werden (Potenziale Verkehrslenkung, Verkehrsverlagerung).

2. Bezug zu Punkten 7, 21 und 22 des Klimaschutzaktionsplans Heidelberg (Drucksache 0329/2019/BV)

- Punkt 7, Teil 2: „Gespräche mit dem Land um gesetzliche Grundlage für einen fahrscheinlosen ÖPNV schaffen“.
Ist mit der Teilnahme an der Projektgruppe des Landes erfolgt. Erläuterung siehe Punkt 22.
- Punkt 21, Teil 1: „Kostenloser ÖPNV im rnv-Gebiet am Wochenende“
Es besteht eine Überschneidung mit Punkt 22, siehe Erläuterung unten.

Punkt 22: „Nahverkehrsabgabe in Höhe von 365 Euro, sobald die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen wurden.“

Durch die vorgenannte Untersuchung des Landes Baden-Württemberg ist der Prozess hierfür angestoßen worden. Im Rahmen der Modellberechnung wurde unter anderem eine sogenannte Nahverkehrsabgabe berücksichtigt. Die Idee des Verkehrsministeriums zur Einführung eines Mobilitätspasses beruht darauf, dass für ein bestimmtes Gebiet eine kommunale Pflichtabgabe (Gebühr oder Beitrag) eingeführt werden soll, deren Abgabenzahler im Gegenzug einen vergünstigten ÖPNV nutzen können. Eine solche Abgabe auf kommunaler Ebene ist abgabenrechtlich zu definieren und gesetzlich festzulegen. Die Landesregierung bereitet eine Ermächtigungsgrundlage dafür vor.

Die kommunalen Landesverbände werden diesen Prozess weiterhin unterstützen. Erst nach Konkretisierung der abgabenrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung eines Mobilitätspasses sollte Punkt 21 vertieft betrachtet werden. Setzt man einen Mobilitätspass um, so ist dem Grunde nach ein kostenloser ÖPNV „nur“ an den Wochenenden nicht mehr notwendig.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1,2,6	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die Untersuchung befasst sich mit tariflichen Maßnahmen im ÖPNV, die zur Zielerreichung beitragen können.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg „Mobilitätspass“
02	Sachantrag der Fraktion B'90/ Die Grünen vom 15.09.2020 Tischvorlage in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 15.09.2020
03	Sachantrag von Bunte Linke vom 20.09.2020