

Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 13.10.2023

Anfrage Nr.: 0073/2023/FZ
Anfrage von: Stadtrat Rothfuß
Anfragedatum: 13.09.2023

Betreff:

Mobilitätspass

Schriftliche Frage:

Ich habe eine Frage zum Mobilitätspass. Hat sich Heidelberg hierfür als Modellkommune für die nächste Phase im Pilotprojekt des Landesverkehrsministeriums beworben? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Juni 2023 wurde die Stadt Heidelberg über den Bewerbungsauftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg für die Zusammenarbeit zur Umsetzungsvorbereitung des Mobilitätspasses in Kenntnis gesetzt. Es handelte sich hierbei um ein Beratungsangebot für Vorreiterkommunen, das folgende Inhalte hatte:

- Beratungsgutscheine für bedarfsorientierte Fragestellungen, beispielsweise zur kommunalen Abgabensatzung, zur Abgabenhöhe oder zu sozialen Ausdifferenzierung der Abgabe et cetera. Die Beratungsgutscheine waren als Einstieg zur Klärung der für die Einführbarkeit des Mobilitätspasses vor Ort entstehenden Detailfragen gedacht. Darüberhinausgehender individueller Beratungsaufwand war durch die Kommunen selbst zu finanzieren.
- Gemeinsame Klärung übergeordneter Fragen, zum Beispiel zum Management des Mobilitätsguthabens zur Verrechnung und Weiterleitung des Abgabenaufkommens.
- Zudem prüft das Verkehrsministerium aktuell die haushalts- und zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen für eine mögliche finanzielle Förderung besonderer Aufwände, die bei den Vorreiterkommunen zur Umsetzungsvorbereitung des Mobilitätspasses anfallen würden.

Die Stadt Heidelberg hat sich im Jahr 2021 als Kommune und Teil der Modellregion „Rhein-Neckar“ gemeinsam mit der Stadt Mannheim und dem Rhein-Neckar-Kreis sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar für die 2. Stufe der Untersuchungen des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Projektes „Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV: Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie“ beworben und hat an den Untersuchungen des Landes seit dem Frühjahr 2022 gemeinsam mit 15 Landkreisen und 5 anderen Städten teilgenommen.

Als innerhalb dieser 2. Phase Kommunen oder Landkreise gesucht wurden, die als Prototypen für die mittlerweile 4 unterschiedlichen Berechnungsmodelle gesucht wurden, haben sich 4 Kommunen bzw. Landkreise zur Verfügung gestellt:

1. Landkreis Biberach für die Untersuchung Mobilitätspass für Einwohner oder Einwohner:innenbeitrag in Form einer Kommunalabgabe
2. Ortenaukreis für die Untersuchung Mobilitätspass für Kfz-Halter oder Kfz-Halter:innenbeitrag in Form einer Kommunalabgabe
3. Stadt Karlsruhe für die Untersuchung Mobilitätspass für Arbeitgeber oder Arbeitgeber:innenbeitrag in Form einer Kommunalabgabe
4. Stadt Heidelberg für die Untersuchung Mobilitätspass für Kfz-Nutzer oder Straßenbenutzungsgebühr („City-Maut“) in Form einer Gebühr (zuletzt erfolgte ein kurzer Bericht der Verwaltung dazu im Arbeitsüberblick des AKUM nichtöffentlich am 11.05.2022)

Das Land Baden-Württemberg hat gemeinsam mit dem Gutachter des Landes eine Untersuchungsmethode gewählt, die es erlauben würde, durch die Berechnung von Prototypen und deren Übertragbarkeit Rückschlüsse auf andere Städte und Landkreise bzw. Regionen zu ziehen. Ein Ergebnis ist auch, dass die Hochrechnung der Mobilitätsgarantie einen landesweiten Zuschussbedarf von circa 220-240 Millionen Euro pro Jahr (Stand: 2023) ergab, der im Landeshaushalt 2023/2024 nicht vorgesehen ist. Es handelt sich bisher hierbei um Modellrechnungen, die von den tatsächlichen Kosten und dem entsprechenden Finanzierungsbedarf abweichen können. Auch ist neben der Finanzierungsfrage die Frage der Ausrichtung als Pflichtaufgabe oder Leitbild im Zusammenhang mit dem Landesmobilitätsgesetz noch offen. Das entsprechende Gesetzgebungsverfahren wurde zwar in 2023 angestoßen, ist aber nicht abgeschlossen.

Dementsprechend kann die Mobilitätsgarantie jetzt im Zuge der Umsetzungsvorbereitung des Mobilitätspass noch nicht berücksichtigt werden, gleichwohl ist sie ein wichtiger Anreiz für Aufgabenträger im ÖPNV, das ÖPNV-Angebot weiter auszubauen.

Eine weitere Hürde, sind aus Sicht der Stadt Heidelberg noch eine Reihe von offenen Fragen aus der 2. Phase der Untersuchung, die durch die bisherige Studie des Landes Baden-Württemberg noch nicht beantwortet werden konnten. Teilweise sollen diese durch die jetzt teilnehmenden Pilotkommunen und Landkreise beantwortet werden, teilweise werden weitere rechtliche Einschätzungen erst im Rahmen des ausstehenden Gesetzgebungsverfahrens zum Landesmobilitätsgesetz beantwortet werden können. Eine solche Rechtsunsicherheit macht es auch der Stadt Heidelberg schwer, eine Entscheidung über die Auswahl des für die Stadt Heidelberg und die Region geeigneten Modells eines Mobilitätspass zu fällen.

Die Städte Heidelberg und Mannheim haben sich im Vorfeld mit dem Rhein-Neckar-Kreis darüber ausgetauscht, inwiefern sie hier weiterhin gemeinsam als Modellregion dem Bewerbungsauftrag des Landes folgen können. Nach Absage des Rhein-Neckar-Kreises haben die Städte Mannheim und Heidelberg geprüft, ob sie ohne Teilnahme des Rhein-Neckar-Kreises gemeinsam dem Bewerbungsauftrag folgen können. Schließlich hat sich die Stadt Heidelberg nach eingehender Prüfung und Abwägung wichtiger Gründe dazu entschlossen, dem Bewerbungsauftrag des Landes zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu folgen, gleichwohl sie derzeit parallele Untersuchungen durchführen will, die sich mit einem Mobilitätspass befassen werden.

Weitere Gründe, die derzeit gegen eine Teilnahme sprechen und zur Entscheidung der Stadtverwaltung Heidelberg geführt haben:

- In der derzeitigen Konjunkturlage und aufgrund der steigenden Lebenshaltungskosten sollten die Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Unternehmen in Heidelberg nicht zusätzlich belastet werden.
- Die größte Verkehrslast geht derzeit von den Pendlerinnen und Pendlern aus, der Rhein-Neckar-Kreis hat aber die Teilnahme beim Bewerbungsauftrag ausgeschlossen.

- Kurzfristig wäre ein Aufbau einer Projektorganisation innerhalb der Stadtverwaltung, im Falle einer Straßenbenutzungsgebühr erforderlich, was zu einem zusätzlichen Abstimmungsbedarf mit den Kommunen im Rhein-Neckar-Kreis sowie Mannheim und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar führen würde. Dies ist ohne zusätzliches Personal nicht zu stemmen. Die Beratungsgutscheine des Landes umfassen keine Personalkostenzuschüsse, eine Förderung und weitergehende Finanzierung der tatsächlich zu erwartenden Verwaltungskosten ist im aktuellen Haushalt des Landes nicht vorgesehen. Die Beratungsgutscheine umfassen dabei nur 210 Arbeitsstunden (das entspricht 26 Arbeitstagen) und ist zu wenig, um ein solches Projekt zu bewerkstelligen.
- Die Personaldecke im Mobilitätsbereich der Stadt Heidelberg ist derzeit extrem angespannt, maßgeblich ist dies auch bedingt durch Themen der Mobilitätswende, die zum Teil ebenfalls durch Bund und Land initiiert sind und die Verwaltung an die Leistungsgrenze bringt.
Unter anderem sind dies:
 - das Deutschlandticket und das landesweite Jugendticket bzw. das rabattierte Deutschlandticket
 - der Ausbau des ÖPNV-Netzes (Infrastruktur und Angebot)
 - die Einrichtung von On-Demand-Verkehren als Ergänzung im städtischen ÖPNV
 - die Einrichtung von Schnellbuslinien im Zusammenhang mit der Vergabe von regionalen Busverkehren in Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis
 - die Unterbindung von Gehwegparken
 - die Neuausrichtung des Anwohnerparkens aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts
 - die Umsetzung der Klimaschutzziele durch zum Beispiel Flächenentsiegelung
 - die Fertigstellung und Umsetzung eines Klimamobilitätsplans
 - die Schaffung und Bereitstellung von open-Data-Architekturen
 - die Erstellung und Umsetzung eines E-Mobilitätskonzeptes

- die Erstellung und Umsetzung eines Sharingkonzeptes für ElektroScooter, Rad, Lastenrad und Pkw
- die Erstellung und Umsetzung einer Radstrategie
- die Umgestaltung von Ortsmitten und verkehrsberuhigten Bereichen

Die Stadt Mannheim ist ebenfalls nicht dem aktuellen Bewerbungsauftrag des Ministeriums für Verkehr gefolgt.

Aus den ursprünglich 13 Modellregionen (15 Landkreise und 6 Städte) haben sich unseres Wissens drei dazu entschieden, dem Bewerbungsauftrag des Landes zum jetzigen Zeitpunkt zu folgen. Näheres dazu wird demnächst durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bekannt gegeben.