

# Stellungnahme

## Stellungnahme des DGB Baden-Württemberg

### zum Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Sehr geehrter Herr Dr. Engelbach,

sehr geehrter Herr Baier,

der DGB Baden-Württemberg und seine Mitgliedsgewerkschaften bedanken sich für die Übersendung des Landesmobilitätsgesetzes und der Möglichkeit einer Stellungnahme.

Die Stärkung nachhaltiger Mobilität ist für den Deutschen Gewerkschaftsbund und seine Mitgliedsgewerkschaften ein wichtiges Anliegen. Ohne den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und einer Stärkung des Radverkehrs wird Baden-Württemberg die Klimaschutzziele nicht erreichen. Nur mit einem attraktiven und bezahlbaren Angebot werden die Menschen den Umstieg auf emissionsfreie oder -ärmere Alternativen beschreiten können. Umso wichtiger ist es nachhaltige Mobilität durch ein Gesetz zu stärken.

Alle Menschen unabhängig von Einkommen, Alter und kultureller Zugehörigkeit müssen an Mobilität teilhaben können. Umso mehr begrüßen wir das Bekenntnis des Landes zur Barrierefreiheit und der gleichberechtigten Teilhabe aller Menschen am Verkehr. Wir plädieren für ein umfassenderes Verständnis von Barrierefreiheit im Sinne sozial-gerechter Mobilität. Zu hinterfragen ist, ob eine Soll-Regelung im Gesetz ausreichend ist.

Trotz der grundsätzlich positiven Haltung der Gewerkschaften gegenüber einem Landesmobilitätsgesetz sehen wir die Finanzierung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, unter Berücksichtigung der Regionalisierungsmittel des Bundes, als Aufgabe der Landesregierung. Der öffentliche Verkehr ist Teil der Daseinsvorsorge und damit Staatsaufgabe. Der drängende und wichtige Ausbau des ÖPNV muss aus Steuermitteln finanziert werden. Nahverkehrsabgaben wie einem Mobilitätspass stehen wir kritisch gegenüber.

Trotzdem bedauern wir sehr, dass die Variante - Arbeitgeberabgabe - aus dem Gesetz gestrichen wurde. Schon die Fokussierung der drei Modellkommunen auf die Arbeitgeberabgabe hat gezeigt, dass diese die gerechteste und erfolgsversprechende Variante des Mobilitätspasses, sowie eine gute zusätzliche Finanzierung des ÖPNV gewesen wäre.

23. September 2024

Kontaktperson:

**Maren Diebel-Ebers**  
stellvertretende Vorsitzende  
DGB Baden-Württemberg

**Deutscher Gewerkschaftsbund**

Telefon: 0711- 2028-216  
Mobil: 0171-2204287

maren.diebel-ebers@dgb.de

Folgende Gründe sprechen für die erneute Aufnahme der Arbeitgeberabgabe im Landesmobilitätsgesetz:

- 1. Finanzstärkste Variante:** Berechnungen der Modellkommunen haben das große Finanzpotenzial bestätigt. Auf langjährige Erfahrungen aus Österreich und Frankreich, die schon teilweise seit den 1970er Jahren eine Arbeitsgeberabgabe eingeführt haben, kann hier zurückgegriffen werden.
- 2. Unbürokratischste Variante:** Bestehende Strukturen – Jobticket-Strukturen – können von den Kommunen aufgegriffen, genutzt und zur Arbeitgeberabgabe weiterentwickelt werden.
- 3. Gerechteste Variante:** Gerade Pendler\*innenverkehre werden berücksichtigt, die einen Großteil des Verkehrs in Ballungsgebieten ausmachen. Damit werden die Betriebe an der Verbesserung des ÖPNVs beteiligt, die durch eine bessere Anbindung von Gewerbegebieten aktiv profitieren können (Arbeitgeberattraktivität). Das Mobilitätsguthaben kann direkt den Arbeitnehmer\*innen zugutekommen, für die es einen weiteren Anreiz darstellt auf den ÖPNV umzusteigen. Damit hat die Arbeitgeberabgabe eine hohe Lenkungsfunction der Pendler\*innen auf den ÖPNV und berücksichtigt auch Pendler\*innenströme, anders als die im Gesetzesentwurf verbliebenen zwei Varianten.

Gerade die zwei Varianten – Einwohner\*innen-Abgabe und Kraftfahrzeughalter\*innen-Abgabe – sind aus Sicht der Gewerkschaften die zwei ungerechtesten und bürokratischsten Varianten. Beide Variante wären mit einem hohen bürokratischen Aufwand für die Kommunen verbunden, da Strukturen neu gebildet werden müssten. Des Weiteren lehnen wir beide Varianten unter dem Aspekt der Gerechtigkeit für die Beschäftigten ab.

Besonders Einwohner\*innen in Ballungsgebieten und größeren Kommunen würden noch zusätzlich von einer Einwohner\*innenabgabe belastet, obwohl sie schon überproportional häufig nachhaltige Mobilitäsalternativen nutzen und exorbitanten Mieten in Kauf nehmen müssen. Ein Beispiel: Die alleinerziehende Mutter, deren Einkommen nur knapp für eine zwei Zimmer Wohnung in Stuttgart reicht und aus Kostengründen die Wege mit dem Lastenrad bestreitet. Sie müsste eine Abgabe bezahlen, würde aber vom ÖPNV als Nicht-Nutzerin nicht profitieren und würde noch zusätzlich belastet.

Trotz aller Kritik begrüßen wir, dass zumindest die Möglichkeiten einer sozialen Staffelung und Befreiungen im Gesetz aufgenommen wurde.

Zusammenfassend lässt sich sagen, eine Abgabe ist immer die zweitbeste Option Teile der Daseinsvorsorge zu finanzieren. Die



Steuerfinanzierung ist und bleibt die gerechteste Finanzierungsart, da sie Einkommensunterschiede berücksichtigt und alle gleichermaßen an den Kosten beteiligt. Trotz dieser grundsätzlichen gewerkschaftlichen Haltung bedauern wir, dass die Arbeitgeberabgabe mit ihrem hohen Finanzpotenzial nicht mehr im Gesetz berücksichtigt wurde.

Für Rückfragen zu den Ausführungen und auch für weitere Gespräche steht der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading 'Maren Diebel-Ebers', is positioned below the closing text.

Maren Diebel-Ebers