



Vorlage AUT\_05/2026  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 15.04.2026

**Anlage**

1: Antrag Bündnis 90/Die  
Grünen vom 13. November  
2025

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Mobilitätspass  
- Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 13.11.2025 -**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 13. November für erledigt zu erklären.

**Beratungsfolge:**

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	15.04.2026	öffentlich

**Klima-Auswirkung:**

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++  Starke positive Klimawirkung!	Strategie (++)
<b>Begründung / Einordnung / Alternativen-Prüfung:</b>	
Die Einführung des Mobilitätspasses erhöht die Wahrscheinlichkeit eines Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV.	

## Sachverhalt und Begründung:

### 1. Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 13. November 2025

Die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat am 13. November 2025 folgenden Antrag gestellt (Anlage 1):

- Welche positive Auswirkung hat die Einführung eines Mobilitätspasses in Form der jeweils vom Landesgesetzgeber vorgesehenen Modelle als a) Einwohnerbeitrag oder b) Beitrag der KFZ-Halter auf den Kreishaushalt? Kann die Landkreisverwaltung darstellen, welche Mehreinnahmen nach Abzug der zu erwartenden Verwaltungskosten bei Einführung zur Verfügung stehen werden?
- Wie bewertet die Landkreisverwaltung die Einführung eines Mobilitätspasses, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit des ÖPNV-Ausbaus bzw. den Erhalt des Status quo angesichts der dramatischen Haushaltslage des Landkreises?
- Liegen der Landkreisverwaltung Erkenntnisse vor, inwieweit die zeitgleiche Einführung eines Mobilitätspasses auf Ebene des Verbands Region Stuttgart denkbar ist, um dessen Wirksamkeit aufgrund möglicher Synergieeffekte in Folge der Querfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart zu erhöhen?

### 2. Grundsätzliches zum Mobilitätspass

#### ➤ Rechtsgrundlage und Funktion

Zum 29. März 2025 ist das Landesmobilitätsgesetz (LMG) in Kraft getreten. In § 14 LMG wird den Stadt- und Landkreisen sowie den Großen Kreisstädten die Möglichkeit eröffnet, von den Einwohnerinnen und Einwohnern oder den Kfz-Halterinnen und Kfz-Haltern ihrer Gemarkung eine Mobilitätsabgabe, den so genannten Mobilitätspass, zu erheben.

Im Gegenzug soll das damit eingenommene Geld den Abgabepflichtigen zweckgebunden für die Nutzung des ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Das Mobilitätsguthaben kann zum Erwerb von Zeitkarten des ÖPNV mit einem Geltungszeitraum von mindestens einer Woche verwendet werden, die durch den örtlichen Verkehrsverbund vertrieben werden. Auch eine Anrechnung beim Kauf des Deutschlandtickets ist möglich.

Natürliche Personen erhalten ein personalisiertes Guthaben, das grundsätzlich nicht auf andere Personen übertragbar ist. Juristische Personen wie etwa Firmen oder Einrichtungen, die einen Kfz-Halterbeitrag für ihren Fuhrpark beziehungsweise ihre Dienstwagenflotte zahlen, können ihr Guthaben auf ihre Betriebszugehörigen übertragen. Das Mobilitätsguthaben kann bei Bedarf angesammelt werden und verfällt erst jeweils zwölf Monate nach der Bereitstellung.

Der Mobilitätspass ist als Satzung auszugestalten. Darin können auch, insbesondere aus sozialen Gründen, differenzierte Abgabensätze geregelt werden. Rechtlich handelt es sich bei der Abgabe um einen Beitrag, der wie der Rundfunkbeitrag unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der staatlichen Leistung erhoben werden kann.

➤ Voraussetzungen für die Einführung

Mit der Einführung des Mobilitätspasses wird der Landkreis bzw. die Große Kreisstadt zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie des Landes verpflichtet. Eine Kommune darf einen Beitrag für den Mobilitätspass nur dann erheben, wenn in dem von ihr vorgesehenen Abgabengebiet zu den gängigen Verkehrszeiten ein ausreichendes und nutzbares Angebot des ÖPNV zur Verfügung steht.

Das bedeutet, dass das ÖPNV-Angebot im Landkreis bzw. in der Stadt ein bestimmtes Mindestniveau spätestens mit dem Tag der Einführung des Mobilitätspasses erreichen muss. Beabsichtigt der Landkreis beispielsweise einen Mobilitätspass zum 01.01.2027 einzuführen, muss bis dahin der Mindeststandard erreicht sein. D.h. der Ausbau des ÖPNV-Angebots muss erst zum Zeitpunkt der Abgabenerhebung abgeschlossen sein.

Damit kann der Mobilitätspass grundsätzlich zur Finanzierung eines zusätzlichen, attraktiven ÖPNV-Angebots eingesetzt werden, das über ein ÖPNV-Grundangebot hinausgeht. Ergänzend hat das Land die Regelung mittlerweile so weit geöffnet, dass im Einzelfall der Mobilitätspass zur Sicherstellung des Status Quo im ÖPNV genutzt werden kann, wenn dadurch Kürzungen und Abbestellungen im Vorfeld vermieden werden.

➤ Mobilitätsgarantie

Zur Einführung des Mobilitätspasses sind grundsätzlich die Kenngrößen der sogenannten Mobilitätsgarantie zu erfüllen. Das bedeutet, dass zur Hauptverkehrszeit (zwischen 6 und 8 Uhr sowie 16 und 18 Uhr) in Verdichtungsräumen mindestens ein 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt sein muss. In den übrigen Verkehrszeiten von Montag bis Freitag zwischen 5 und 24 Uhr sowie Samstag, Sonntag und an Feiertagen zwischen 6 und 24 Uhr muss zusätzlich ein 30-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und ein Stundentakt im ländlichen Raum umgesetzt werden (§ 21 LMG).

Dieses Angebotsniveau ist im Landkreis Ludwigsburg in weiten Teilen erreicht, wodurch die Einwohner durch die Einführung des Mobilitätspasses überwiegend keinen unmittelbaren Vorteil aufgrund eines höheren ÖPNV-Angebotes hätten.

In den übrigen Teilen, abseits der Hauptstrecken bzw. in den dünn besiedelten Räumen, müssten Zubestellungen getätigt werden, da hier in der Regel ein Stundentakt unter der Woche bzw. Zweistundentakt am Wochenende vorhanden ist. Zudem verkehren die Linien größtenteils nicht bis 24 Uhr.

Das Land geht davon aus, dass die Umsetzung der Mobilitätsgarantie den Landkreis Ludwigsburg jährlich 2,3 Mio. Euro kosten würde. Diese Berechnung legt jedoch einen Kilometerpreis von 2,70 Euro zugrunde. Allerdings liegt der Kilometerpreis bei aktuellen Neuvergaben mittlerweile zwischen 3,50 Euro und 4,00 Euro, wobei aufgrund der aktuellen Entwicklungen der Weltpolitik mit weiteren deutlichen Erhöhungen zu rechnen ist. Insofern ist bei realistischer Betrachtung von mindestens dem Doppelten an Kosten für die Umsetzung der Mobilitätsgarantie auszugehen.

## ➤ Praktische Umsetzung

Abgabe für Einwohnerinnen und Einwohner:

Beschließt eine Kommune die Einführung eines Mobilitätspasses für Einwohnerinnen und Einwohner, so darf sie regelmäßige Beiträge von volljährigen Personen erheben, die im Gebiet der Kommune ihren Wohnsitz haben.

Aus Gründen der gerechten und angemessenen Anwendung des Mobilitätspasses kann die Kommune bestimmte Personengruppen von der Abgabepflicht befreien. Beispielsweise kann sie Personen von der Abgabenzahlung ausnehmen, die Sozialleistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts beziehen oder aufgrund von langfristig eingeschränkter körperlicher Mobilität keine Möglichkeit haben, den ÖPNV in zumutbarer Weise zu nutzen. Auch Personen, die bereits kostenfrei oder stark vergünstigt im ÖPNV fahren – wie etwa Schülerinnen und Schüler, Auszubildende ab 18 Jahren, Studierende, Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Behinderung – können für eine Befreiung in Betracht gezogen werden.

Abgabe für Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter:

Beschließt eine Kommune die Einführung eines Mobilitätspasses für Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter, so darf sie regelmäßige Beiträge von volljährigen natürlichen Personen und juristischen Personen erheben, die im Gebiet der Kommune ihren Wohnsitz beziehungsweise Sitz und mindestens ein Kfz gemeldet haben.

Grundsätzlich von der Abgabe ausgenommen sind steuerbefreite Fahrzeuge. Darunter fallen unter anderem Behördenfahrzeuge, Straßenreinigung, Feuerwehr, Kraftomnibusse im Linienverkehr, also generell solche Fahrzeuge, die Aufgaben im allgemeinen öffentlichen Interesse wahrnehmen. Zusätzlich kann die Kommune nach sachgerechten Maßstäben für gewisse Fälle weitere Befreiungen oder Ermäßigungen vorsehen, wie beispielsweise für Leichtkrafträder, Kleinkrafträder oder Elektrofahrzeuge.

Zur Einführung des Mobilitätspasses erlässt der zuständige Aufgabenträger eine Satzung. Die Satzung muss sozialverträglich ausgestaltet sein. Auch muss dort die Höhe der Abgabe definiert sein. Der Landkreis müsste für die Festsetzung, Beitreibung und Verwaltung der Mobilitätsabgabe sowie für die Prüfung von Ausnahmetatbeständen und Härtefälle ausreichend Personal bereitstellen und intern neue Prozesse einführen.

Zudem müssen die Einnahmen und die Verwendung der Mittel durch die Landes-Clearingstelle geprüft werden, was ebenfalls zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Aufgrund des hohen Verwaltungsaufwandes und dem daraus resultierenden Personalbedarf rechnet die Verwaltung damit, dass die in der Landeskalkulation angesetzten Personalkosten in Höhe von jährlich 500.000 Euro bis 2 Mio. Euro knapp bemessen sind. Nach Einschätzung der Verwaltung werden sich die zusätzlichen Personalkosten im Bereich 2 Mio. Euro plus X bewegen. Dies widerspricht auch der grundsätzlichen Zielsetzung der Haushaltskonsolidierung, dass das Personal zurückgefahren und nicht neu aufgebaut werden soll.

Der Landkreis hatte sich zusammen mit Partnern im VVS als Modell-Landkreis beworben. Im ursprünglichen Entwurf des LMG waren noch die weiteren Optionen einer Arbeitgeber-Abgabe sowie einer City-Maut enthalten. Leider sind diese aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich besser geeigneten Alternativen im aktuellen LMG nicht mehr enthalten. Insbesondere die Arbeitgeber-Abgabe ist besser geeignet, weil die Erhebung und Beitreibung deutlich einfacher und mit geringerem Verwaltungsaufwand machbar wären. Auch bestünden hier keine datenschutzrechtlichen Probleme, da die relevanten Daten gesetzeskonform zugäng-

lich sind. Zudem sind keine Ausnahmen (Sozialfaktor) erforderlich, was die Einnahmen besser planbar machen würden.

Die Ergebnisse der Modelluntersuchungen wurden in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 09. Oktober 2023 vorgestellt. Auf die Vorlage TA\_24/2023 wird verwiesen.

➤ Verwendung des Mobilitätsguthabens

Das Mobilitätsguthaben kann zum Erwerb von Zeitkarten des ÖPNV mit einem Geltungszeitraum von mindestens einer Woche verwendet werden, die durch den örtlichen Verkehrsverbund vertrieben werden. Auch eine Anrechnung beim Kauf des Deutschlandtickets ist möglich.

Natürliche Personen erhalten ein personalisiertes Guthaben, das grundsätzlich nicht auf andere Personen übertragbar ist. Juristische Personen wie etwa Firmen oder Einrichtungen, die einen Kfz-Halterbeitrag für ihren Fuhrpark beziehungsweise ihre Dienstwagenflotte zahlen, können ihr Guthaben auf ihre Betriebszugehörigen übertragen. Das Mobilitätsguthaben kann bei Bedarf angesammelt werden und verfällt erst jeweils zwölf Monate nach der Bereitstellung.

Die Rückverteilung des Mobilitätsguthabens an die Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter ist in der Satzung zu regeln. Aus Sicht der Verwaltung macht es angesichts der aktuellen Ticketverteilung im VVS nur Sinn, das Deutschlandticket zu bezuschussen. Auf einzelne Zonen beschränkte Zeittickets werden aktuell so gut wie nicht mehr nachgefragt.

Weil die Mittel zweckgebunden sind, müssen die Abgabepflichtigen den Ticketkauf gegenüber dem Aufgabenträger nachweisen. Die Alternative dazu wäre ein Gutschein für den Erwerb eines Deutschlandtickets oder ein automatischer Abzug des Mobilitätsguthabens vom Ticketpreis. Das Mobilitätsguthabens muss zwischen der Ticketverkaufsstelle und dem Landkreis abgerechnet werden. Eine solche Lösung existiert jedoch aktuell nicht. Sie ist aufgrund der vielen Erwerbsmöglichkeiten des Deutschlandtickets im VVS-Gebiet (DB, SSB, VVS, Busunternehmen usw.) und des damit verbundenen umfangreichen Abstimmungsbedarfs sowie der zu erwartenden Schnittstellenproblematik auch mittelfristig nicht absehbar.

In jedem Fall sollten aus Sicht der Verwaltung zunächst erste Erfahrungswerte abgewartet werden.

➤ Verwendung der Restmittel aus den Mobilitätsguthaben

Das Abgabenaufkommen, das nicht durch Einlösen der Mobilitätsguthaben verbraucht wird, ist von der Kommune für den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV zu verwenden. Hierzu zählen zum Beispiel Verbesserungen des Fahrplanangebots von Bus und Bahn, die Erhöhung von Kapazitäten (durch dichtere Takte und den Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge), der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur einschließlich der Digitalisierung oder auch die optimierte Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern des Umweltverbunds.

Weitere Optionen für den Einsatz der Mittel sind die Finanzierung von günstigeren Fahrpreisen und die Verbesserung der Kommunikation im ÖPNV. Zusätzlich darf das Abgabenaufkommen für den mit der Abgabe verbundenen Verwaltungs- und Erhebungsaufwand verwendet werden.

Tatsächlich lässt sich aber die Höhe der Restmittel nur bedingt abschätzen.

➤ Datenschutzrechtliche Umsetzung

Im Falle einer möglichen Einführung eines Mobilitätspasses wurden Aspekte des Datenschutzes durch das Land bislang nicht berücksichtigt. Derzeit existiert keine datenschutzkonforme Rechtsgrundlage für die Erhebung der zur Umsetzung notwendigen Daten (Einwohner- und Fahrzeughalterdaten). Die Einwohnermeldeämter bzw. Zulassungsbehörden sind auch nicht befugt, diese Daten weiterzuleiten.

Erforderlich wäre eine Änderung der Meldeverordnung Baden-Württemberg (Einwohnerabgabe) bzw. des § 35 Straßenverkehrsordnung (Bundesgesetz; Kfz-Halterabgabe). Eine Umsetzung dieser Regeländerungen ist aktuell nicht in Sicht.

### 3. Zu den einzelnen Punkten des Antrags der Fraktion Bündnis90/Die Grünen

➤ Welche positive Auswirkung hat die Einführung eines Mobilitätspasses in Form der jeweils vom Landesgesetzgeber vorgesehenen Modelle als a) Einwohnerbeitrag oder b) Beitrag der KFZ-Halter auf den Kreishaushalt? Kann die Landkreisverwaltung darstellen, welche Mehreinnahmen nach Abzug der zu erwartenden Verwaltungskosten bei Einführung zur Verfügung stehen werden?

Das Land bewirbt den Mobilitätspass mit der Möglichkeit für den Landkreis, als Aufgabenträger für den Busverkehr erhebliche finanzielle Einnahmen für die Finanzierung des ÖPNV-Angebots zu erzielen. Zur Berechnung der möglichen Einnahmen hat das Land den Kommunen ein Berechnungstool zur Verfügung gestellt.

Bei Nutzung des Tools kommen wir auf folgende Ergebnisse für den Landkreis Ludwigsburg:

- durch eine Einwohnerabgabe von 10 Euro monatlich könnte ein Volumen von insgesamt bis zu 41 Mio. Euro/Jahr erzielt werden,
- bei einer Kfz-Halterabgabe von ebenfalls 10 Euro monatlich könnten bis zu 21 Mio. Euro/Jahr eingenommen werden.

Diese Zahlen sind nach Einschätzung der Verwaltung jedoch nicht realistisch, da das Berechnungstool die aktuellen Rahmenbedingungen nicht ausreichend abbildet und auf zu optimistischen Annahmen beruht. Aus Sicht der Verwaltung werden die tatsächlichen Einnahmen deutlich niedriger ausfallen, da wesentliche Einflussfaktoren in der Berechnung nicht berücksichtigt sind.

Außerdem sind die Kosten für die Einführung des Mobilitätspasses (Personal und Zusatzangebote im ÖPNV zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie, s.o.) fix, Einnahmen können jedoch

nur erzielt werden, wenn das den Einwohnern zustehende Mobilitätsguthaben nicht abgerufen wird.

Das Berechnungstool geht bei einem Beitrag von 10 Euro/Monat von einer Einlösequote von rund 22 % aus. Das Guthaben kann aber rückwirkend bis zu zwölf Monate eingelöst werden, bevor es verfällt. Daher kann es sein, dass das angesammelte Guthaben (120 Euro) erst mit Ablauf der Frist eingelöst wird, um sich z. B. das Deutschlandticket für zwei Monate zu sichern. Diese Möglichkeit lässt sich nicht ausschließen, da der Bund und die Länder das Deutschlandticket monatlich kündbar gestaltet haben. Das könnte die Erlösquote durch Kunden, die eigentlich keinen ÖPNV nutzen, drastisch erhöhen (Mitnahmeeffekt).

Daher ist eine seriöse Voraussage der tatsächlich zu veranschlagenden Einnahmen aus Sicht der Verwaltung schlichtweg nicht möglich. Es besteht vielmehr das Risiko, dass so viele Personen ihr Mobilitätsguthaben abrufen, dass die erzielten Einnahmen die fixen Ausgaben (Organisation, Personal) nicht – wie vom Land unterstellt – gegenfinanzieren können.

- Wie bewertet die Landkreisverwaltung die Einführung eines Mobilitätspasses, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit des ÖPNV-Ausbaus bzw. den Erhalt des Status quo angesichts der dramatischen Haushaltslage des Landkreises?

Die nicht kalkulierbaren Wirkungen auf der Einnahme- bzw. Ausgabeseite führen dazu, dass die Einführung des Mobilitätspasses aus Sicht der Verwaltung derzeit kein sinnvolles Finanzierungs- und Steuerungsinstrument ist.

Zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie müsste der Landkreis zunächst in den Ausbau des ÖPNV investieren. Hier schätzen wir die Kosten auf mindestens 5 Mio. Euro/Jahr. Gleichzeitig würde die Einführung des Mobilitätspasses zu einem bürokratischen und personellen (und damit zu einem finanziellen) Mehraufwand in der Verwaltung führen (2 Mio. Euro/Jahr plus X). Welche Einnahmen diesen Mehraufwendungen gegenüberstehen, bleibt unklar. Dies hängt von vielen Randfaktoren ab, die in ihrer Wirkung kurzfristig nicht zu beziffern sind. Darunter fallen das Nutzerverhalten (Inanspruchnahme des Mobilitätsguthabens), die Ausnahmeregelungen bei der Erhebung der Abgabe und organisatorische Risiken (Inkasso, Sozialfaktor usw.).

Zur Abfederung dieser Risiken sollte zumindest die Mobilitätsgarantie durch Landesmittel finanziert werden.

- Liegen der Landkreisverwaltung Erkenntnisse vor, inwieweit die zeitgleiche Einführung eines Mobilitätspasses auf Ebene des Verbands Region Stuttgart denkbar ist, um dessen Wirksamkeit aufgrund möglicher Synergieeffekte in Folge der Querfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart zu erhöhen?

Nach dem Landesmobilitätsgesetz steht die Möglichkeit der Abgabenerhebung Stadt- und Landkreisen als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr nach § 6 ÖPNVG zu. § 14 Abs. 5 des LMG regelt, dass „Finanzielle Doppelbelastungen der Abgabenschuldnerinnen und Abgabenschuldner ... für mehrere Abgabensinstrumente dieses Abschnitts ... auszuschließen“ sind. Vor diesem Hintergrund scheidet nach Einschätzung der Verwaltung eine zeitgleiche Einführung eines Mobilitätspasses durch den Verband Region Stuttgart aus.

#### 4. Fazit

Der ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Daseinsvorsorge ist eine Kernaufgabe des Staates, die eine flächendeckende Grundversorgung der Bevölkerung mit essenziellen Dienstleistungen und Infrastruktur sicherstellt. Sie umfasst lebensnotwendige Bereiche wie Wasser, Energie, Entsorgung, Verkehr und Bildung, die zu sozialverträglichen Preisen zugänglich sein müssen, um gleichwertige Lebensverhältnisse zu gewährleisten.

Als Aufgabenträger müssen die Stadt- und Landkreise damit eine Grundversorgung mit ÖPNV-Leistungen sicherstellen, lediglich in der Frage des „Wie“ sind sie frei. Gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden haben die Verbundlandkreise im VVS als Aufgabenträger für den Busverkehr daher gegenüber dem Land stets die Auffassung vertreten, dass die geforderte Mobilitätsgarantie zunächst durch das Land finanziert werden muss und der ÖPNV über dieses Instrument als Pflichtaufgabe gesetzlich verankert wird. Bus und Bahn benötigen langfristige Finanzierungsperspektiven. Nur ein stabiles, dauerhaft gültiges Angebot überzeugt potenzielle Nutzer, auf den ÖPNV umzusteigen und damit die erhoffte Verkehrswende voranzubringen.

Zur Umsetzung haben die Verbundlandkreise gegenüber dem Land wiederholt vorgeschlagen, die Finanzierung eines hochwertigen Leistungsangebots eine ÖPNV-Abgabe auf Landesebene zu verankern. Von Seiten des Landes wurden dagegen verfassungsrechtliche Bedenken vorgebracht, die die Verwaltung jedoch nicht teilt.

In Anbetracht der aufgezeigten Probleme und Unsicherheiten bei der Umsetzung schlägt die Verwaltung vor, trotz der aktuell angespannten Haushaltslage von einer Einführung des Mobilitätspasses bis auf Weiteres abzusehen. Bei den aktuell andauernden Problemen im Schienenverkehr und den zahlreichen Baumaßnahmen, die die Qualität des ÖPNV verschlechtern, ist es den Fahrgästen kaum zu vermitteln, in dieser Situation zusätzliche Abgaben im ÖPNV zu erheben.

Die Verwaltung wird die Entwicklungen im Land weiter beobachten und eine Einführung des Mobilitätspasses bei konkreten Änderungen der Sachlage, im Idealfall nach dem Vorliegen von Erfahrungswerten, entsprechend neu bewerten.