

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	125
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	04.05.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Dr. Nopper		
Berichterstattung:	-		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	"Jetzt die Rechtsgrundlage für einen Mobilitätspass schaffen" - Antrag Nr. 108/2021 vom 16.03.2021 (90/GRÜNE) - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zum Antrag Nr. 108/2021 (90/GRÜNE) "Jetzt die Grundlage für einen Mobilitätspass schaffen" nimmt OB Dr. Nopper Stellung und erklärt, die Koalitionäre des Landes hätten offensichtlich eine Nahverkehrsabgabe in den Koalitionsvertrag aufgenommen, ohne dass sie dazu von der Stadt Stuttgart aufgefordert worden seien. Er kenne zum jetzigen Zeitpunkt den Koalitionsvertrag nicht, jedoch sollen dem Vernehmen nach die Kommunen das Recht erhalten, eine solche Nahverkehrsabgabe einzuführen. Er wolle an dieser Stelle noch kein abschließendes Votum für oder gegen eine Nahverkehrsabgabe abgeben, da die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen noch nicht bekannt seien. Wenn man einer Abgabe nähertrete, solle diese im Verkehrsverbund VVS, jedoch nicht auf einen Stadt- oder Landkreis beschränkt eingeführt werden. Stattdessen plädiere er sinnvollerweise für eine Einführung im Verbundgebiet und damit in der gesamten Region Stuttgart. In einer derart eng vernetzten Region müssten Stadt und Region bei einem solchen Vorhaben Hand in Hand arbeiten. Ansonsten drohten Bürgerschaft und Gewerbe strukturelle Nachteile im Verhältnis zu anderen Teilen der Region. Durch die Delegation der Kompetenz zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe auf die Kommunen drohe die Gefahr eines kommunalen Flickenteppichs. Insofern hätten sich die Koalitionäre auf die landesweite Einführung einer Nahverkehrsabgabe verständigen müssen.

Der vorliegende Antrag wird von StR Winter (90/GRÜNE) erläutert, der erklärt, der Gemeinderat habe mehrfach bekräftigt, dass die Stadt Stuttgart die Möglichkeit zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe erhalten wolle. Es gehe darum, den Kommunen bzw. Kreisen und nicht den Regionen oder des ganzen Landes diese Option einzuräumen. Es müsse eine Regelung gefunden werden, wie die anstehenden Finanzierungsmaßnahmen sinnvoll geschultert und der ÖPNV weiter ausgebaut werden könnten. Es gebe zahlreiche Spielarten einer Nahverkehrsabgabe; seine Fraktion lege die Idee eines Mobilitätspasses vor. Dabei sei es wichtig, den ÖPNV nachhaltig zu finanzieren. Wenn man die Aussagen der Bundes- und Landesregierungen ernst nehme, ergebe sich eine Verdoppelung der Kapazitäten in absehbarer Zeit, was eine jährliche Mehrbelastung von rund 80 Mio. Euro pro Jahr bedeute. Des Weiteren wolle man den ÖPNV günstiger machen, zum Beispiel durch ein 365-Euro-Ticket für alle Nutzer*innen. Dies sei nur mit zusätzlichen finanziellen Zuwendungen möglich. Zuletzt gehe es um die Reduktion der Verkehrsflächen für den Motorisierten Individualverkehr, beim B14-Wettbewerb etwa um 50 %. Der Stadtrat begrüßt die Möglichkeit, die nun durch das Land eröffnet werde. Er halte es für sinnvoll, einen Stuttgarter Weg zu diskutieren, um als Vorbild in der Region zu dienen. Die Verkehrsprobleme im Kessel seien andere als in der Region. Er appelliert an OB Dr. Nopper, die Mehrheitsentscheidungen des Gemeinderates offensiv zu vertreten. Eine Nahverkehrsabgabe sei eine gute Möglichkeit hin zu mehr Klimaschutz, mehr ÖPNV und einer nachhaltigen Finanzierung.

Demgegenüber erwidert OB Dr. Nopper, eine Nahverkehrsabgabe sei bisher noch nicht beschlossen. Sobald die Rahmenbedingungen klar seien, komme man wieder auf den Rat zu.

In Mobilitätsfragen tut sich in Deutschland für StR Kotz (CDU) sehr viel. Auch in ländlichen Strukturen wolle das Land in Bezug auf den ÖPNV einiges voranbringen; zudem gebe es auch im Fernverkehr durch den Deutschlandtakt weitere Entwicklungen. In manchen Bereichen könne fast schon von epochalen Veränderungen gesprochen werden, deren Finanzierung natürlich ebenfalls diskutiert werden müsse. Dafür gebe es verschiedene Vorschläge, wie eine Steuerung durch den Bund, das Land, über eine Maut oder eine Nahverkehrsabgabe. Er schlage vor, die Ergebnisse des Koalitionsvertrages und eine mögliche nachfolgende Gesetzesänderung und deren Rahmenbedingungen abzuwarten. Bezüglich der Gebietsgrenzen könne er sich den Aussagen von OB Dr. Nopper anschließen. Aufgrund der starken Vernetzung mit der Region dürfe es keine Insellösung geben, denn es gehe auch um einen Wettbewerb hinsichtlich der Attraktivität der Stadt Stuttgart gegenüber den umliegenden Städten, die darunter nicht leiden dürfe.

Zustimmung zu einer Drittnutzerfinanzierung signalisiert StR Ozasek (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Man benötige eine solidarische Finanzierungsgrundlage als Ausgangsbasis für eine ÖPNV-Offensive. Er plädiert für eine zügige Verabschiedung des Gesetzes, denn es drohten schwierige Jahre für den ÖPNV im ländlichen Raum, da entsprechende "Schutzschirme" nicht mehr griffen. Zum Antrag Nr. 108/2021 merkt er an, seine Fraktion wolle sich noch nicht abschließend auf das Modell eines Mobilitätspasses festlegen. Stattdessen müssten die möglichen Varianten eines Landesgesetzes geprüft werden. Er fordert die Verwaltung auf, diese zügig hinsichtlich ökologischer und sozialer Lenkungswirkungen, der Umsetzbarkeit, regionaler Kooperation und einer "Rückfallebene" für eine Stuttgarter Insellösung zu durchleuchten und darzustellen. Momentan sehe er in den Landkreisen noch keine politische Mehrheit, sich diesem Projekt zuzuwenden; daher müsse man auf alle Optionen gefasst sein. Der

Stadtrat bestätigt eine starke stadt-regionale Verflechtung und verweist auf die Zahl von 60,5 % aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die nach Stuttgart einpendelten. Eine Insellösung sei somit nicht optimal. Zu einer solidarisch finanzierten ÖPNV-Offensive gehörten das 365-Euro-Ticket und ticketfreier ÖPNV für Kinder und Jugendliche. Er erwarte gerne die Diskussion aufgrund des neuen Gesetzes.

Aus Sicht von StR Körner (SPD) geht es darum, den ÖPNV attraktiver zu machen, was auch eine Preisfrage sei. Als Beispiel nennt er den großen Erfolg in Wien durch das Zusammenspiel aus neuem Bahnknoten, Nachsteuern bei den Parkgebühren sowie dem 365-Euro-Ticket. Dadurch habe sich viel Bewegung beim Modal Split und ein deutlich besseres Stadtleben ergeben. Dieses Ziel strebe man auch für Stuttgart an. Aus Sicht seiner Fraktion sei das 365-Euro-Ticket für den gesamten Verkehrsverbund das richtige Preissignal. Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV stellten für Familien mit Kindern, Studierende, Senior*innen und Schwellenhaushalte eine Verteilungsfrage dar. Wenn man diesen Menschen Entlastung zukommen lassen wolle, müsse das Geld woanders herkommen. Daher unterstütze er die neuen Möglichkeiten. Für angemessen hält es der Stadtrat, wenn die Unternehmen in Stuttgart pro Sozialversicherungsbeschäftigtem 2 Euro pro Woche wie in Wien bezahlen müssten. Er schließt sich der Meinung des Oberbürgermeisters an, wonach eine landesweite Abgabe sinnvoll gewesen wäre. Ähnlich wie StR Ozasek sehe er in Verkehrsverbänden keine Mehrheit für eine Abgabe. Der Städtetag hingegen signalisiere Zustimmung zu neuen Finanzierungsmöglichkeiten. Wenn andere eine Nahverkehrsabgabe nicht umsetzen wollten, müsse diese in Stuttgart trotzdem eingeführt werden.

StR Dr. Oechsner (FDP) möchte die Ergebnisse des Koalitionsvertrages abwarten. Er halte es für einen "Super-GAU", wenn die Finanzierung des ÖPNV über das Deckmäntelchen der Nahverkehrsabgabe tatsächlich auf die Kommunen und die Verbände abgewälzt werde. Prinzipiell gebe es ein Steuerungssystem, aus dem das Land dies finanzieren könnte, wenn eine Stärkung des ÖPNV dem Land wichtig wäre. Zudem halte er eine Insellösung für äußerst schwierig.

Den kritischen Äußerungen seines Vorredners kann sich StR Schrade (FW) anschließen. Diese verdeckte Steuererhöhung stelle eine interessante Frage für eine Bürgerumfrage dar. Es sei elementar wichtig, keine Insellösung für die Landeshauptstadt zu generieren, sondern die Abgabe einheitlich im VVS-Gebiet zu tragen. Ein 365-Euro-Ticket möge zwar reizvoll klingen, aber der Erhalt und Ausbau des ÖPNV werde viel Geld verschlingen. Es müsse etwas wert sein und von den Nutzern mitfinanziert werden, wenn Busse und Bahnen pünktlich verkehrten.

StR Goller (AfD) äußert vollständige Zustimmung zu den Ausführungen der StRe Kotz, Dr. Oechsner und Schrade. Anstatt einer Anreizschaffung etwa durch ein 365-Euro-Ticket werde mittels einer Nahverkehrsangabe nur wieder mit Zwang gearbeitet, die eine Strafzahlung für Autofahrer darstelle.

Stuttgarter*innen, die sich auch motorisiert bewegten, würden mit diesem Vorschlag erfasst, stellt StR Winter klar. An dieser Stelle müsse diskutiert werden, welche Möglichkeiten der Teilhabe sich für Einpendler*innen ergeben. Gegenüber StR Schrade merkt er an, die Folgekosten für Kfz-Verkehr seien weitaus höher, als die von den Nutzern tatsächlich getragenen Kosten. Es gebe noch erheblichen Bedarf des gegenseitigen Austauschs. Dieser Argumentation kann StR Goller nicht folgen.

OB Dr. Nopper schlägt vor, die theoretisch möglichen Modelle abzuwarten, und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. Rechnungsprüfungsamt
 4. L/OB-K
 5. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS