

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr. TOP:	155 25
	Verhandlung	Drucksache: GZ:	

Sitzungstermin:	27.04.2016
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	EBM Föll
Berichterstattung:	der Vorsitzende
Protokollführung:	Herr Häbe pö
Betreff:	Verhinderung der VVS-Fahrpreiserhöhung 2017 - Antrag Nr. 50/2016 der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-Plus vom 21.02.2016

Vorgang: Gemeinderat vom 17.03.2016, öffentlich, Nr. 44

Ergebnis: einer Vereinbarung im Ältestenrat folgend Verweisung in die entsprechenden Ausschüsse, um, sofern gewünscht, dann im Gemeinderat aufgerufen zu werden

Der im Betreff genannte Antrag sowie die Stellungnahme des Herrn Oberbürgermeisters vom 10.03.2016 zu diesem Antrag sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Der Antrag wird von StR Urvat (SÖS-LINKE Plus) eingehend erläutert und begründet.

Anschließend führt EBM Föll aus, etwaige Anpassungen der VVS-Tarife würden in den Aufsichtsratssitzungen von SSB und VVS am 28.06. bzw. 26.07.2016 entschieden. Dies entspreche den vertraglichen Regelungen für den Verkehrsverbund. Grundlage der Verträge sei, dass der Kostenentwicklung im öffentlichen Nahverkehr Rechnung getragen werden muss. Eine konkrete prozentuale Erhöhung stehe derzeit nicht fest. Die Erhöhung, dies könne heute aufgrund der Kostenentwicklung gesagt werden, liege aber unter der Erhöhung der

letzten Jahre. Die Anpassung zum 01.01.2016 habe sich um 2,9 % bewegt.

Die These von StR Ubat, dass sozusagen Tariferhöhungen zu einem Nachfragerückgang führten, sieht der Erste Bürgermeister von der Wirklichkeit in Stuttgart und im Verkehrsverbund als widerlegt. Die moderaten Tarifanpassungen der letzten Jahre hätten, ohne dass es einen Nachfragerückgang gegeben habe, durchgesetzt werden können. Durch die sehr dezidierte Beförderung von zielgruppenorientierten Angeboten sei es im Gegenteil sogar gelungen, neue attraktive Angebote einzuführen. Die Wachstumsrate der ÖPNV-Nutzung in den letzten drei Jahren habe über der Wachstumsrate für den motorisierten Individualverkehr gelegen.

Mit dem Hinweis, die Stadt Stuttgart habe in den vergangenen Jahren, was nutzerspezifische Angebote anbelangt, erhebliche städtische Ressourcen in den Haushalt eingestellt, fährt er fort. Dabei erinnert er an das Jobticket für die städtische Mitarbeiterschaft sowie an das Sozialticket. Dafür würden immerhin rund 9 Mio. € aus dem Stadthaushalt finanziert. Der zweistellige Millionenbetrag für das Scool-Abo sei dabei noch nicht enthalten.

Im Blick auf die Langzeitfinanzierung der SSB bzw. des öffentlichen Nahverkehrs sei dem Gemeinderat dargelegt worden, dass eine erhebliche Defizitlücke erwartet werde. In den kommenden Jahren müssten erhebliche Anstrengungen zum Ausbau des ÖPNV erfolgen (z. B. Anschaffung von Schienenfahrzeugen, Verdichtung und Ausbau des Fahrplanangebots). Deshalb sehe die Verwaltung es als richtig an, solange moderate Tariferhöhungen nicht zu einem Nachfragerückgang führten, die Mittel effektiver und zielgerichteter für den Ausbau der Infrastruktur und des betrieblichen Angebots einzusetzen. Eine allgemeine Tarifsübsvention schätze die Verwaltung als völlig wirkungslos ein.

Auch die zielgruppenorientierten Angebote würden weiterhin ausgebaut. So habe der Gemeinderat das Thema Ausbildungs-Abo angestoßen. Dieses solle ja umgesetzt werden.

Die These, dass im ÖPNV, da es sich um eine öffentliche Aufgabe handelt, eine Nutzerfinanzierung im Umfang von 60 % nicht korrekt ist, sei natürlich nicht zutreffend. Mit dieser These wären auch die Nutzerfinanzierungen der Stadtentwässerung oder der Müllabfuhr zu 100 % nicht sachgerecht. Von der vollen Nutzerfinanzierung dieser Systeme sei man im Nahverkehr weit entfernt.

Auch wenn der Antrag beschlossen werden sollte, stelle ein solcher Beschluss keine konkrete Weisung an die Mitglieder des Aufsichtsrats der SSB und des VVS dar. Eine konkrete Weisung wäre nicht zulässig. Er habe sogar erhebliche Zweifel, dass der Antrag zulässig sei; ihm fehle die finanzielle Deckung. In der Gemeindeordnung könne nachgelesen werden, dass Beschlüsse des Gemeinderats mit finanziellen Wirkungen einer konkreten Finanzierung bedürfen. Ansonsten wäre schon der Beschluss unzulässig.

Diese Ausführungen des Vorsitzenden, die er als richtig bezeichnet, ergänzt StR Sauer (CDU), indem er anmerkt, seitens der SSB sei im Jahr 2015 trotz der Fahrpreiserhöhung um 2.9 % ein Mengenwachstum von 3.9 % prognostiziert

worden. Diese Prognose sei um 1 % übertroffen worden. Dies belege, dass die Argumentation von StR Ubat nicht zutrefe. Weiter trägt er vor, StR Stopper und er seien Mitglieder im VVS-Aufsichtsrat. Dort sei zu keiner Zeit darüber diskutiert worden, von Fahrpreiserhöhungen abzusehen. Die Landeshauptstadt sei hier Teil eines Verbundes. Die CDU-Gemeinderatsfraktion werde den Antrag ablehnen. Auch von ihm wird auf die Investitionen des VVS in den Streckenausbau sowie auf Angebote wie das Senienticket hingewiesen. Das Defizit, welches die Stadt bei der SSB aus städtischen SVV-Mitteln ausgleiche, belaufe sich auf jährlich ca. 20 Mio. €. Ein Verzicht auf Tariferhöhungen, würde dieses Defizit erhöhen. Die CDU-Gemeinderatsfraktion sehe es grundsätzlich als unseriös an, immer wieder eine solidarische Finanzierung zu fordern, ohne dabei die Fahrgäste einzubeziehen.

Von einem "populären Antrag" spricht StR Stopper (90/GRÜNE). Einiges, was in diesem Antrag benannt werde, sei durchaus zutreffend. So sollte eventuell in Zukunft stärker über das Thema Ticketpreiserhöhungen diskutiert werden. Allerdings habe die Vergangenheit gezeigt, z. B. bei Mieten für den städtischen Wohnungsbestand, dass eine politische Preisfindung den ÖPNV nicht weiterbringen würde. Zumindest ein Teil der Fahrpreise sei vergleichsweise hoch. Die Weiterentwicklung dieser Preise müsse genau betrachtet werden. Zu der Wahrheit gehöre allerdings auch, dass ein anderer Teil der Tickets sehr attraktiv und sehr günstig ist. Zutreffend sei, dass die Nutzerfinanzierung im Verbund und insbesondere bei der SSB extrem hoch ist. Abgesehen von Angeboten wie dem Jobticket, bei denen städtische Zuschüsse fließen, beteilige sich kaum eine andere deutsche Großstadt in geringerem Ausmaß als Stuttgart an den Kosten des ÖPNV. Hierüber müsse eine Debatte geführt werden, allerdings seien dafür Finanzierungsvorschläge erforderlich. Die Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN teile die Einschätzung, dass ein stärkeres finanzielles Engagement der Aufgabenträger zukünftig erforderlich wird. Die Entwicklung bei der SSB zeige, dass dieses wahrscheinlich unumgänglich sei. Wenn nun allerdings als Erstes auf Tariferhöhungen verzichtet werde, würden den Verkehrsunternehmen die notwendigen Einnahmen nicht zugestanden. Dies würde zu einer negativen Entwicklung des ÖPNV führen. Vielmehr gehöre überlegt, wie gegebenenfalls andere Finanzierungsinstrumente herangezogen werden können (z. B. stärkere Beteiligung von Gebietskörperschaften).

Die Antragsteller hätten es sich sehr einfach gemacht, in ihren Antrag zu schreiben "Nachgewiesene Kostensteigerungen sind gemäß den Regelungen der indexbasierten Kostenrechnung aus öffentlichen Mitteln zu erstatten". Im Gesellschaftsvertrag der SSV sei konkret festgelegt, dass die Verkehrsunternehmen über die Höhe von Tariferhöhungen entscheiden. Zwar könne der Aufsichtsrat mehrheitlich einen Vorschlag der Verkehrsunternehmen ablehnen und eine niedrigere Tariferhöhung durchsetzen, dann müsste aber der VVS den Differenzbetrag finanzieren. Bezogen auf den Antrag würde dies bedeuten, dass dann die Stadt Stuttgart alleine für alle anderen Träger eintreten müsste; er teilt die Einschätzung von StR Sauer, dass die Landkreise in keiner Weise bereit sind, höhere Beiträge zu erstatten. Wahrscheinlich wäre dieser Weg für die Stadt Stuttgart haushaltsrechtlich nicht gangbar.

Daher könne seine Fraktion dem Antrag nicht zustimmen. Seines Erachtens muss

ehrlich gesagt werden, dass sich der ÖPNV in Stuttgart in einer Situation befindet, die in den kommenden Jahren einen Verzicht auf Preiserhöhungen nicht zulässt. Die Preiserhöhungen müssten allerdings angemessen, moderat und realistisch sein. Er habe als Aufsichtsratsmitglied in den letzten Jahren zweimal den VVS-Preiserhöhungen nicht zugestimmt, da er persönlich die Erhöhungen als zu hoch angesehen habe. Im Nachhinein habe sich immer bestätigt, dass die Erhöhungen eigentlich stets auskömmlich ausgefallen sind. Die Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen hätten sich in den letzten Jahren überwiegend aus Tarifierhöhungen für die Beschäftigten ergeben. Den Beschäftigten seien bessere Einkommen vergönnt, in diesem Bereich könne man sich ohnehin "keine goldene Nase verdienen", aber zur Ehrlichkeit gehöre eben schon zu sagen, diese gestiegenen Einkommen müssen auch finanziert werden.

Die Stadt Stuttgart habe in den letzten Jahren für die Bezahlbarkeit der Tarife viel getan. In Zukunft müsse man sich sehr damit beschäftigen, wie zusätzliche Einnahmen für den ÖPNV generiert werden können. Die absehbaren finanziellen Belastungen könnten nicht ausschließlich durch den städtischen Haushalt getragen werden. Vielmehr müsse darauf hingewirkt werden, dass die Stadt in Zukunft eine Drittnutzerfinanzierung ansetzen kann (Nahverkehrsabgabe, Mobilitätsbonus). Dafür seien rechtliche Grundlagen erforderlich. Aus Sicht seiner Fraktion sei dies ein Baustein, und seine Fraktion meine, dieser Weg müsse gegangen und durchgesetzt werden. Der Gemeinderat habe erklärt, eine City-Maut komme nicht infrage. Die Stuttgarter City-Maut sei im Grunde genommen das Parkraummanagement. Hier müsse angesetzt werden, indem geschaut wird, ob das Preisgefüge für das Parkraummanagement höhere Preise zulässt und ob daraus resultierende zusätzliche Einnahmen nicht für den ÖPNV verwendet werden können.

Durch StR Körner (SPD) wird erklärt, diesem Antrag möchte man eigentlich zustimmen. Die Begründung des Antrags werfe durchaus berechtigte Fragen wie die 60%ige Nutzerfinanzierung auf. Zumindest der letzten Tarifierhöhung hätten auch die Vertreter von SÖS-LINKE-PluS zugestimmt. Die SPD-Gemeinderatsfraktion werde sich der Stimme enthalten, da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Klarheit über die Kostenentwicklung besteht. Seitens seiner Fraktion sei in der Vergangenheit stets erklärt worden, Tarifierhöhungen seien dann vertretbar, wenn sie mit Angebotsverbesserungen verbunden sind. In der nächsten Woche werde im Ausschuss für Umwelt und Technik über den Antrag Nr. 106/2016 seiner beraten. Für die SPD sei es sehr wichtig, dass es dort dann auch um konkrete ÖPNV-Angebotsverbesserungen geht. Sollte dies nicht der Fall sein, würde eine Tarifierhöhung durchaus problematisch gesehen.

Das Nutzen von Bussen und Bahnen müsse für die Durchschnittsverdiener bezahlbar bleiben. Gerade beim Einzelticket würde er es als Problem ansehen, wenn der Preis dafür 3 € übersteigt. Angebote wie Sozialticket, School-Abo, Studiticket, Seniorenticket und das kommende Azubiticket seien erforderlich, auch wenn diese viel Geld kosteten, um der Bevölkerung Mobilität zu ermöglichen.

Nachgedacht gehöre über Innovationen. Natürlich hätten wohl Preissteigerungen von 1 bis 3 % oder Preissenkungen von 1 bis 3 % kaum Auswirkungen auf die Nachfrage, aber gesehen werden müsse auch, dass z. B. in Wien ein 365 €-Angebot zu einem gigantischen Nachfrageeffekt, allerdings begleitet durch

Parkraumgebührenerhöhungen und durch Angebotsverbesserungen, geführt hat. Zumindest sollte untersucht und darüber diskutiert werden, ob ein solches 365 €-Ticket ab 09:00 Uhr z. B. als Umweltticket nicht auch im VVS umgesetzt werden kann.

Anschließend erinnert er an die Präsentation zur Entwicklung des SSB-Defizits vor einigen Monaten. An dieser Stelle würdigt er die Reduzierung des Verlustausgleichs (1992 50 Mio. €, aktuell ca. 20 Mio. €). Dazu hätten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SSB einen wesentlichen Beitrag geleistet. Zwangsläufig müsse sich die Stadt beim ÖPNV mehr engagieren. Zum Thema Mobilitätsbonus erwartet er seitens des Landes in der zweiten Legislaturperiode eines grünen Verkehrsministeriums Fortschritte. Zudem müsse von der Spitze der Stadtverwaltung ein Vorschlag kommen. Seines Erachtens sollten u. a. folgende Fragen untersucht werden:

- Gibt es andere Möglichkeiten, das Kapital der SVV-Wertpapieranlagen einzusetzen?
- Entwicklung der Parkraumgebühren?

Von StR Urbat wird der Ansatz einer Nahverkehrsabgabe als interessant bezeichnet. Ob sich ein solches Instrument allerdings durch eine grün-schwarze Landesregierung realisieren lasse, bleibe abzuwarten. In der Zukunft gebe es beim Nahverkehr ein massives Finanzproblem, unabhängig davon, ob einer Erhöhung der Beförderungsentgelte zugestimmt wird. Da der Tarifausschuss noch nicht getagt habe, könne heute auch noch nicht exakt gesagt werden, in welcher Höhe von dort eine Fahrpreiserhöhung befürwortet wird. Möglich sei jedoch eine ungefähre Abschätzung, wobei der Rat ohnehin nur eine Empfehlung aussprechen könne.

Natürlich bestehe eine sehr komplizierte Finanzierungsstruktur innerhalb des VVS. Möglich sei es doch aber auszurechnen, welche finanziellen Konsequenzen der Verzicht auf eine Tarifsteigerung hätte. Zumindest ein Teil einer Tarifsteigerung sei schon deshalb unnötig, da von steigenden Fahrgastzahlen ausgegangen wird. Diese Steigerung würde auf jeden Fall einen Teil der nicht erhöhten Tarife ausgleichen.

StR Dr. Schertlen (STd) geht davon aus, dass bei einem Verzicht auf eine Erhöhung des Beförderungsentgelts sich ein höherer Zuwachs bei den Fahrgastzahlen ergibt. Dies könne nicht kalkuliert, aber durchaus geschätzt werden. Einen Grund für den vermehrten Umstieg von der Straße auf den ÖPNV sieht er in oftmals unerträglichen Straßenbedingungen für die Autofahrer. Der tägliche Megastau in Stuttgart habe auch eine gewisse Abschreckungswirkung. Ein weiterer Umstiegsgrund seien allerdings auch die besseren Angebote des ÖPNV. Der Antrag sei nicht populistisch, sondern eine Reaktion auf die Realität. Wenn der Gemeinderat dem Antrag folgen würde, müsste die Landeshauptstadt natürlich einen Millionenbetrag aufwenden. Seiner Kenntnis nach beläuft sich die Nutzerfinanzierung in Nordrhein-Westfalen beim ÖPNV auf 70 %. Diese Belastung der ÖPNV-Nutzer scheine wohl eine kritische Grenze zu sein. Danach spricht er sich dafür aus, den Antrag aufrechtzuerhalten, und zudem bittet er, belastbare Zahlen dazu vorzulegen, welche finanzielle Belastung ein Verzicht auf eine Fahrpreiserhöhung mit sich bringen würde.

Grundsätzlich äußert StRin von Stein (FW) im Namen ihrer Fraktion Verständnis für

Fahrpreiserhöhungen. Um eine Aussage über den Umfang der kommenden Erhöhung treffen zu können, müssten zunächst einmal konkrete Zahlen vorliegen.

Von StR Prof. Dr. Maier (AfD) wird darauf Bezug genommen, dass die in der Vergangenheit bezüglich eines Rückgangs der Fahrgastzahlen geäußerten Befürchtungen nicht eingetreten sind. In der Vergangenheit seien Preiserhöhungen jeweils mäßig ausgefallen. Die Stuttgarter Tarife bewegten sich, trotz der topografischen Verhältnisse in Stuttgart, im Vergleich mit vergleichbaren Großstädte nur geringfügig über dem Mittelwert. Ein Absenken der Stuttgarter Nutzerfinanzierungsquote würde die Frage aufwerfen, wie das dann entstehende noch größere Defizit abgedeckt werden soll. Dies wäre nur durch Steuermittel möglich, es sei aber keine vertretbare Politik, auf Steuererhöhungen - und gehöre auch eine Nahverkehrsabgabe - zurückzugreifen.

Prinzipiell bezeichnet StR Dr. Oechsner (FDP) eine Nahverkehrsabgabe als eine gute Idee. Richtig sei zudem zu sagen, dass der ÖPNV einer neuen Finanzierungsbasis bedarf. Die derzeitige Finanzierung werde immer brüchiger. Nicht richtig sei jedoch, Stuttgarter Gelder für den VVS auszuweiten, schließlich sei der VVS-Verbund größer als der Bereich der SSB. Er werde den Antrag ablehnen, aber nachgedacht gehöre sicherlich darüber, wie in Zukunft die Finanzierung des ÖPNV abgesichert werden kann.

Danach stellt EBM Föll fest:

Der Verwaltungsausschuss lehnt den Antrag Nr. 50/2016 in der Vorberatung mehrheitlich bei 2 Ja-, 11-Gegenstimmen und 3 Stimmenthaltungen ab.