

## Themen für Fahrgastbeiratssitzung mit OB Kuhn am 23.07.2015

Vorbemerkung: Der Fahrgastbeirat begrüßt es, dass sich der Stuttgarter OB mit unserem Gremium trifft und den Rat der Fahrgäste zum Thema ÖPNV einholt. Dabei ist die Lage der S-Bahn ein wichtiges Thema, mit dem sich der Fahrgastbeirat schon öfter beschäftigt hat und zu dem im Herbst wieder ein Termin mit der DB stattfinden wird. Der Schwerpunkt der Sitzung soll deshalb auf dem städtischen Nahverkehr liegen.

### 1.) Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“<sup>1</sup>

Der Plan entwirft ein Mobilitätskonzept der Zukunft. Ziel ist die Reduzierung des mit konventionellen Antrieben ausgestatteten Autoverkehrs im Stadtkessel um 20 Prozent. Der ÖPNV soll ein „attraktives, alternatives Verkehrssystem, das dem Angebot des MIV mindestens ebenbürtig ist“, werden. Als Maßnahmen in den Handlungsfeldern ÖPNV und Intermodalität werden Angebotsverbesserungen (dichterer Takt), Netzausbau, Qualitätsverbesserungen (Ampelschaltungen, Pünktlichkeit und Barrierefreiheit), neue Fahrzeuge, attraktivere Tarife, die Stuttgart Service Card, Fahrradabstellanlagen und Fahrradmitnahme genannt.

Auch in der 2. Fortschreibung des **Luftreinhalteplanes**<sup>2</sup> in Stuttgart von 2014 wird als Zukunftsstrategie im Straßenverkehr eine spürbare Reduzierung des Verkehrs verbunden mit einem weiteren Ausbau des ÖPNV beschrieben, die durch Einschränkungen des MIV (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, City-Maut) und Bevorrechtigungen für den ÖPNV (z.B. Busspuren) begleitet werden sollen.

Bisher ist allerdings noch kein Umschwung erkennbar. Jahr für Jahr werden Zulassungsrekorde aufgestellt<sup>3</sup> und im letzten Jahr wurden an der Stadtgrenze so viele Fahrzeuge wie noch nie gezählt<sup>4</sup>. Die Rahmenbedingungen sind ungünstig, denn der ÖPNV wurde seit 2011 um 12 % teurer, während die Pkw-Kosten gleich geblieben sind. Auch die Feinstaub- und Stickoxidwerte sind nach wie vor viel zu hoch.

- Wie soll eine Reduzierung von Pkws um 20 Prozent umgesetzt werden, ohne dass die Nutzung des Autos eingeschränkt oder verteuert wird? Beispiele aus dem Ausland liegen vor: City-Maut, Parkplatzreduzierung und Flächenumwidmung zugunsten von ÖV und Fuß- bzw. Radverkehr.
- Wie kann ÖPNV, der heute schon teilweise an die Grenze der Leistungsfähigkeit kommt, die Umsteiger aufnehmen? Können neue Buslinien und Radstrecken zur Entlastung beitragen?
- Wie geht es bei der SSB mit der Fahrradmitnahme weiter? Zukunft der Fahrradmitnahme bei der Zacke (neue Wagen)? Bessere Mehrzweckabteile bei älteren Stadtbahnfahrzeugen.
- Wie kann das Konzept finanziell umgesetzt werden, wenn gleichzeitig Zuschüsse gekürzt werden?
- Welche Möglichkeiten gibt es, die Tarife noch attraktiver zu machen (z. B. Vereinfachung der Tarifzonen, zeitgesteuerte Tickets, ScoolTicket, AzubiTicket<sup>5</sup>)
- Wie kann das Jobticket auch bei Großfirmen (z. B. Daimler, Bosch) umgesetzt werden?
- Ist ein vermehrter Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge bei SSB möglich? Dieselsebusse werden nicht mehr als zukunftsträchtig angesehen (Beispiel Volvo: Produktion reiner Dieselsebusse läuft aus).
  - Alternativen: CNG-Bus, Hybrid-Bus, Elektrobus (mit Batterie), O-Bus, Brennstoffzellenbus.
  - Seilbahnen für zusätzliche Erschließung von abgelegenen Stadtteilen
- Wie kann die Pünktlichkeit im Busverkehr der SSB wieder verbessert werden? Busse und teilweise auch Stadtbahnen werden in der HVZ durch den Autoverkehr behindert und sind dadurch unpünktlich bzw. fallen ganz aus. Die Busspuren mit einer Gesamtlänge von nur ca. 10 km wurden seit 20 Jahren nicht mehr ausgebaut und die Busbevorrechtigung kommt ebenfalls nicht voran.

<sup>1</sup> <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/518335/93141.pdf>

<sup>2</sup> [https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplan/541\\_s\\_luft\\_stutt\\_massn\\_2014.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplan/541_s_luft_stutt_massn_2014.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.stuttgart.de/item/show/16351>

<sup>4</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verkehrszaehlung-in-stuttgart-autoverkehr-in-der-stadt-bricht-alle-rekorde.7deaa38f-6201-41e7-9295-91c915b17549.html>

<sup>5</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgarter-verkehrsverbund-vvs-plant-sonderticket-auch-fuer-azubis.596dc464-4694-4608-a3ec-87df98b9ba28.html>

## 2.) Finanzielle Lage der SSB

Trotz stark steigender Nachfrage kommt die SSB paradoxerweise in eine dramatische finanzielle Situation. Es drohen eine Überschuldung (Steigerung von 70 auf 900 Mio. €) wegen wegfallender Zuschüsse<sup>6</sup> und Angebotskürzungen sowie Abstriche bei Standards trotz überproportionaler Tarifierhöhungen. Investitionen werden gekürzt<sup>7</sup> und die neue Vorständin der SSB, Stefanie Haaks fordert ein „tabufreies Denken hinsichtlich Aufwandsreduzierungen und Tarifanpassungen sowie eine radikale Überprüfung von künftigen Investitionsvorhaben“<sup>8</sup>.

- Warum fallen die Zuschüsse im ÖPNV weg und wer hat dies entschieden?
- Welche Konsequenzen hätte eine Überschuldung der SSB für das Verkehrsangebot?
- Welche Möglichkeiten gibt es, auch andere Nutznießer des ÖPNV zur Finanzierung heranzuziehen?
- Warum ist eine City-Maut für Pkw nicht möglich, wenn gleichzeitig der umweltfreundliche elektrische Nahverkehr in Stuttgart seit Jahren eine Straßenbenutzungsgebühr bezahlt? Hintergrund: Die Straßenbenutzungsentgelte der SSB für die Stadtbahn (nur Strecken im Straßenraum) betragen in den Jahren 2008 bis 2012 zwischen 6,1 und 7,1 Mio. EUR/Jahr. Die Planansätze für 2014 und 2015 belaufen sich auf 8,1 bzw. 8,3 Mio. EUR/Jahr. Die Gebühr fließt in den allgemeinen Haushalt<sup>9</sup>.
- Warum werden Defizite im Straßenhaushalt von jährlich über 100 Mio. € nicht als Problem angesehen und ohne Diskussion aus Haushaltsmitteln gedeckt, während im ÖPNV eine Deckelung des Ausgleichsanspruchs auf 25 Mio. € besteht (siehe Tabelle)?

Doppelhaushaltsplan 2014/2015 <sup>10</sup> , Seite 408				
660 Tiefbauamt, Zusammenfassung aller Straßenarten	Ergebnis	Ansatz	Ansatz	Ansatz
Jahr	2012	2013	2014	2015
Nettoressourcenbedarf in Mio. €	-105,6	-106,3	-103,0	-102,7

- Warum können es sich andere Städte leisten, ihren ÖPNV stärker zu bezuschussen, während die Stadt Stuttgart beim ÖPNV spart? Hintergrund: Seit Mitte der 90er Jahre konnte die Stadt Stuttgart durch Restrukturierungsmaßnahmen und Kürzungen bei Lohn und Altersversorgungen den Ausgleichsanspruch der SSB von rd. 50 Mio. Euro auf mittlerweile unter 20 Mio. Euro mehr als halbieren. Stuttgart hat einen der höchsten Kostendeckungsgrade von Verkehrsbetrieben in Deutschland:

Kostendeckungsgrade des ÖPNV in Deutschland <sup>11</sup> :					
München	100%	Frankfurt am Main	86%	Karlsruhe	82%
Stuttgart	94%	Mannheim	83%	Köln	77%
Hamburg	90%	Düsseldorf	82%	Berlin	74%

- Warum sollen nun die Fahrgäste die teure Sanierung der U-Bahnstrecken bezahlen, die als Teil der autogerechten Umgestaltung der Stadt entstanden sind?

## 3.) Sonstiges

<sup>6</sup> <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-vor-finanziellen-herausforderungen-defizit-bei-ssb-und-klinikum-hellas-laest-gruessen.35d17381-5bda-4603-95ac-2a2544c76e38.html>

<sup>7</sup> <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.nahverkehr-ssb-kuerzen-investitionen.ad61dcd5-4836-4b50-9b91-df4b987e2d45.html>

<sup>8</sup> <https://www.vdv.de/150506-aktuelle-und-kuenftige-herausforderungen-fuer-fahrzeugfinanzierung.pdf>

<sup>9</sup> Antwort der Verwaltung auf einen Antrag der GRÜNEN (Nr. 435/2013, Ziff.2)

<sup>10</sup> <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/16622/95058.pdf>

<sup>11</sup> <http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/nur-muenchen-kostendeckend-viele-staedte-koennen-sich-strassenbahnen-nicht-mehr-leisten/8620826.html>