

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	13. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	30. Juni 2015, 15:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

26.

**Punkt 23 der Tagesordnung: Ein-Waben-Tarif für die Karlsruher Innenstadt
Antrag der Stadträte Lüppo Cramer und Erik Wohlfeil (KULT) sowie der KULT-
Gemeinderatsfraktion vom 28. April 2015
Vorlage: 2015/0262**

Beschluss:

Einverstanden mit der Stellungnahme der Verwaltung und Weiterbehandlung im Aufsichtsrat der VBK.

Abstimmungsergebnis:

keine Abstimmung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 23 zur Behandlung auf und verweist auf die vorliegende Stellungnahme der Verwaltung.

Stadtrat Wohlfeil (KULT): Aus unserem Antrag geht ganz klar hervor, dass wir wissen, dass das der KVV entscheidet. Wir haben das auch ausführlich in unserem Antrag geschrieben. Ich möchte in fünf Punkten unseren Antrag beleuchten. Zuerst zwei Punkte zum Ein-Waben-Ticket, warum wir das für die Innenstadt gerechtfertigt halten, dann zwei Punkte, warum allgemein wir der Meinung sind, dass wir in Karlsruhe eine Änderung im Tarifsystem brauchen und noch etwas ganz allgemein zur Finanzierung des ÖPNV in Karlsruhe.

Erstens: Warum wollen wir hier im Innenstadtbereich einen anderen Tarif? Das hat auch einen gesamtstädtischen Aspekt. Die Innenstadt wird von allen genutzt, von allen Karlsruher Bürgerinnen und Bürgern und auch aus dem Umland. Es ist wichtig, wenn die Leute in die Innenstadt kommen, dass sie auch eine gewisse Mobilität haben und sich da gut bewegen können. Wenn die Leute beispielsweise mit dem Auto kommen und dann im Parkhaus stehen, dann können sie mit der Straßenbahn gut herumfahren, wenn sie einen günstigen Innenstadttarif haben. Ansonsten müssten sie das alles laufen. Viele sind eben auch nicht mehr so gut zu Fuß. Gerade auch die Touristen, die nach Karlsruhe kommen, bewegen sich hauptsächlich in der Innenstadt. Für die Wirtschaftsförderung wäre das aus unserer Sicht auch eine gute Maßnahme.

Zweitens: Als Ausgleich für die betroffenen Gebiete für die Kombilösung. Die Kombilösung beschleunigt natürlich die Durchfahrt durch die Karlsruher Innenstadt. Das ist gut für die Region, dass die quasi näher an die Stadt herankommt und man eine schnellere Bahnverbindung hat. Für die Leute vor Ort bedeutet es vor allem, sie müssen an jeder Haltestelle erst mal Treppen steigen, 12 Meter runter, 12 Meter wieder rauf. Für die ist es natürlich eine Einbuße an Service, weil sie dann einen höheren Aufwand haben. Von daher sehen wir das so, dass die Kombilösung durchaus etwas ist, wovon die Region profitiert, und man es durchaus als Gegenmaßnahme sehen kann, dass auch die Menschen in der Innenstadt einen günstigen Tarif haben, da sie eben die Haltestelle nicht mehr vor der Haustüre haben und eben immer erst die Treppen steigen müssen. Das haben alle anderen in der Region nicht, weil da die Haltestellen nicht unterirdisch sind. Das ist nur in der Innenstadt.

Zu den beiden ersten Punkten. Warum sehen wir es so, dass wir allgemein in der Karlsruher Innenstadt einen anderen Tarif brauchen? In allen anderen Gemeinden, außer in Karlsruhe und Baden-Baden, gilt in einer Ortschaft eine Wabe. In Karlsruhe - Karlsruhe ist groß - gilt der Zwei-Waben-Tarif. Das hat natürlich den Nachteil, sobald man nur eine oder zwei Haltestellen fährt, zahlt man sofort den Preis für eine Strecke von zwei Waben. Das ist in unseren Augen aufgrund der Strecke eben nicht angemessen. Das schadet auch der Attraktivität des KVV innerstädtisch. Da wurde auch in der Antwort darauf eingegangen, dass sie sich darum bemühen, ein Tarifsysteem zu haben, wo für alle gerechte Tarife dabei sind. Hier sehen wir eine Lücke - seit das Kurzwabenticket weggefallen ist -, dass man sich in Karlsruhe nicht mehr für einen günstigen Preis über kurze Strecken mit dem ÖPNV bewegen kann, eben für die Leute, die nicht mehr fit genug sind fürs Rad oder für weite Strecken zu Fuß und auch nicht fit genug, um selbst mit dem Auto zu fahren.

Apropos Auto, was ich vorhin noch vergessen habe. Es ist so, dass laut einer Statistik 30 % des innerstädtischen Verkehrs Parkplatzsuche ist. Wenn man in der Innenstadt mobil ist und überall mit der Bahn von einer Station zur anderen fahren kann, dann ist im Prinzip egal, in welches Parkhaus ich fahre. Dann kann ich mit der Straßenbahn rumfahren. Auch deswegen ist es uns wichtig.

Nun ist es so, wir haben die Antwort gelesen. Wir sehen viele der Punkte ein. Wir sehen auch insbesondere ein, dass es jetzt einfach verfrüht war und wir noch auf die Ergebnisse von Heidelberg warten müssen. Wir werden es jetzt so machen, dass wir heute den Antrag nicht zur Entscheidung stellen, weil auch die Gerechtigkeitsaspekte angesprochen wurden, ob sich dann in anderen Teilen von Karlsruhe die Bürger beschweren würden und man noch einmal darüber nachdenkt, ob es vielleicht ein besseres System gibt als die Ein-Waben-Lösung. Wir werden dann in einem halben Jahr, wenn es die Ergebnisse von Heidelberg gibt und eventuell auch ein neues Tarifsysteem für Karlsruhe mit dem Handyticket, das auf jeden Fall noch einmal einbringen.

Einen Punkt will ich nach ansprechen. Langfristig ist es natürlich so, dass wir große Probleme bekommen werden bei der Finanzierung des KVV. Wir können das nicht alles auf die Fahrkarten umlegen, weil dann die Attraktivität zu sehr abnehmen wird. Ich möchte noch einmal appellieren, grundsätzlich darüber nachzudenken, wie wir langfris-

tig den öffentlichen Nahverkehr finanzieren werden, ob wir die Subventionierung immer weiter steigern werden oder wie wir das handhaben wollen.

Stadtrat Maier (CDU): Wir werden dieses Thema weiterhin kontrovers diskutieren. Es ist eine sehr komplexe Sache. Das zeigt sich jedes Mal bei der Diskussion im jährlichen Turnus. Von daher werden uns ähnliche Themen öfter beschäftigen, aber in den dafür zuständigen Gremien. Ich möchte einer These, lieber Kollege, doch ganz deutlich widersprechen. Ich glaube nicht, dass wir nach der Untertunnelung eine Verschlechterung des Services haben. Das Gegenteil ist der Fall, das Ganze wird angenehmer. Vielleicht habe ich versäumt oder nicht mitbekommen, dass die Rolltreppen und die Aufzüge gestrichen sind. Ich glaube eher nicht, dass das der Fall ist. Von daher kommt man da schon ganz angenehm runter, wenn man will. Wir sehen diesem eTarif-Projekt in Heidelberg gespannt entgegen, was da herauskommt und freuen uns auch auf die Berichterstattung. Dann können wir gerne ergebnisoffen an die Sache herangehen, ob es sich für Karlsruhe ähnlich umsetzen lässt, und in dem Zusammenhang gerne über diese allgemeine Thematik sprechen. Von daher Ablehnung an dieser Stelle, wird wahrscheinlich eh zurückgezogen, und Diskussion in den weiteren Gremien.

Stadtrat Pfalzgraf (SPD): Als ich den Antrag gelesen habe, habe ich gedacht, die machen jetzt Spaß, schließlich haben sie jemand in der Fraktion aus der Spaß-Partei. Als ich dann aber gesehen habe, dass der Herr Braun gar nicht unterschrieben hat, dachte ich, das ich doch ernst. Herr Kollege Wohlfeil war jetzt aber so einsichtig und hat eigentlich mit seinen letzten Sätzen erklärt, dass er eingesehen hat, dass dieser Antrag schlicht und einfach unnötig ist. Ich möchte es nicht anders betonen. Er hat selber eben angesprochen, dass die finanzielle Situation des ÖPNV alles andere als eine gute ist. Vor wenigen Monaten wurde hier eine Anfrage beantwortet, da wurde uns mitgeteilt, dass in der mittelfristigen Finanzplanung der Verkehrsbetriebe bis zum Jahr 2019 mit einem Defizit von 56 Mio. Euro zu rechnen ist. Jetzt ist die KULT-Fraktion in den letzten Monaten immer öfter aufgefallen mit dem Hinweis an den Oberbürgermeister und an die Verwaltung, endlich mal einen Stift in die Hand zu nehmen und zu sparen, da wo es geht. Das macht sie heute mit diesem Tag nicht. Nachdem Herr Kollege Wohlfeil angekündigt hat, den Antrag nicht zurückzuziehen, obwohl er eingesehen hat, dass viel dummes Zeug drinsteht, dass er den Antrag doch wiederbringen will, dann heißt es, dass entweder die Fahrpreise erhöht werden müssen oder die Stadt Karlsruhe die Kosten übernehmen muss. Das wäre schon eine Schwierigkeit für sich, was die Diskussion dann im zuständigen Aufsichtsrat betrifft. Das ist auch nicht so ganz einfach. Dies ist, das haben Sie auch eingesehen, liebe Kollegen von der KULT-Partei, Sache des Aufsichtsrates der KVV.

Jetzt zur Frage der Gerechtigkeit. Ich sehe das genau andersherum. In der Innenstadt haben die Leute den Vorteil, dass alle 50 - 60 Sekunden eine Straßenbahn kommt, die durch die Innenstadt fährt. In den Randbereichen, nämlich wir mal das Beispiel vom Rüppurrer Schloss bis zur Tulpenstraße, wie erklären wir den Leuten, dass sie für diese Station mehr bezahlen müssen als für 2 oder 3 Stationen innerhalb der Innenstadt. Von daher wäre das alles andere als eine Gleichbehandlung und für uns, sollten wir uns für diesen Antrag aussprechen, draußen in der Öffentlichkeit schwer zu erklären. Deshalb gehen wir mit der Stellungnahme der Verwaltung einig. Es wurde auch schon angekündigt in einer Aufsichtsratssitzung, dass dieser eTarif, dieses Projekt in Heidelberg,

das derzeit geprüft und getestet wird, man durchaus hier auch diskutieren kann, wohl-gemerkt mit dem Effekt, dass unterm Strich vielleicht eine positive Abrechnung im Sinne des KVV herauskommt, was bedeuten würde, dass dieser Kurzstreckentarif, den wir nicht wollen, dann letztendlich vielleicht ein teurerer Tarif wäre, als es heute ist. Da muss man sehr vorsichtig sein. Deshalb begrüßen wir natürlich jetzt die Aussage vom Kollegen Wohlfeil, dass die KULT-Fraktion den Antrag mehr oder weniger zurückzieht, wenn ich das richtig interpretiere. Wenn sie es nicht tun, lehnen wir diesen Antrag an-sonsten ab.

Der Vorsitzende: Ich würde das hohe Haus bitten, mit einer die Position des anderen entwerteten Formulierung vorsichtig zu sein. Das wäre mir an der Stelle ein Bedürfnis, das zu sagen.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Seit Gründung des KVV gibt es immer schon in Karlsruhe das Problem, dass sich Fahrgäste benachteiligt fühlen, weil sie für jede Fahrt, egal wie kurz sie ist, immer eine Zwei-Zonen-Karte, inzwischen Zwei-Waben-Karte, lösen müs-sen. Deshalb gab es mal eine zeitlang die Lösung, dass in der Kaiserstraße und in Dur-lach ein paar Stationen speziell definiert waren, dass es dafür eine Kurzstreckenkarte gab. Die wurde dann auch mit unserer Zustimmung abgeschafft, weil es eine sehr spe-zielle Sache war, die keine allgemeine Lösung brachte für die Karlsruherinnen und Karls-ruher, sondern nur für wenige Haltestellen galt. Das gleiche Problem haben wir jetzt bei dem KULT-Vorschlag mit dieser Kernwabe. Dann kann man die Wabe zwar größer ma-chen, aber das Problem bleibt da, dass einige Stationen bevorrechtigt sind gegenüber anderen. Das macht keinen Sinn. Wir tendieren genau zu dem, was auch in der Vorlage angesprochen wurde, was im letzten Aufsichtsrat des KVV angesprochen wurde, dass in Heidelberg dieses e-Ticket erprobt wird. Das hat eben den großen Charme, dass man da kilometerbezogen zahlt, und zwar nach Luftlinienentfernung von der Anfangs- zur Endstelle. Wenn diese Luftlinienentfernung gering ist, egal wo man ist im KVV-Netz, bezahlt man wenig, wenn sie weiter ist, bezahlt man mehr. Unabhängig davon, wie die Verbindungen sind, es zählt eben nur Anfang und Ende.

Ich habe damals im Aufsichtsrat gesagt, dass ich das sehr unterstütze und es für eine gute Lösung halte, weil man damit das Problem zumindest verringern kann mit diesem Mindestbetrag, den man in Karlsruhe bezahlt, der größer ist als in den übrigen Regio-nen. In Karlsruhe und Baden-Baden, das wurde auch schon gesagt, gibt es das gleiche Problem. Diese Ungerechtigkeit zu beseitigen wäre eine der Positivfolgen von diesem eTicket. Ich habe aber auch gleich dazugesagt, es ist gut, dass wir jetzt erst mal abwar-ten, was in Heidelberg herauskommt, weil es da viele Fragen gibt, die geklärt werden müssen, insbesondere auch rechtlicher Art. Da können wir sicher von Heidelberg lernen. Deshalb sollten wir das jetzt noch abwarten. Es macht wenig Sinn, für Karlsruhe irgend-einen Spezialstrick zu machen, den man dem KVV in Karlsruhe in alle Ewigkeiten mit einer Sondervergütung bezahlen muss. Das ist alles viel zu kompliziert, sondern da war-ten wir lieber auf eine gute Lösung KVV-weit.

Stadtrat Jooß (FDP): Die Tarifstruktur wird im Moment neu überdacht. Alle in den Aufsichtsräten wissen das. Es gibt Modelle, wie schon erwähnt, in Heidelberg, die stre-ckenabhängig sind. Über Tarifformen nachzudenken in Anbetracht unserer steigenden Defizite, die das nicht mehr abdecken, ist völlig legal. Vom KVV wird darüber nachge-

dacht. Es gibt z. B. beim Strom, bei der Heizung sogenannte Sockeltarife. So etwas könnte ich mir auch bei der Straßenbahn vorstellen. Die Straßenbahn muss vorgehalten werden, dafür müsste es dann einen Sockeltarif geben. Schon allein das rechtfertigt die zwei Waben. Da es Sache des KVV ist und unsere Vertreter im KVV sind, denke ich, dass es eine Entscheidung ist, die dort gefällt wird. Das hat Herr Pfalzgraf deutlich gesagt. Wir sollten es dorthin verweisen und dort beraten und abwarten, was bei dem Modell in Heidelberg herauskommt.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Wenn wir, wie es schon vor einigen Jahren mal vorgeschlagen hatte, dem Beispiel Hasselt in Belgien gefolgt wären, müssten wir nicht ständig über solche Scheinlösungen, Waben, Zonen und kleinteilige Dinge diskutieren. Die Stadt Hasselt hat seit mehr als 12 Jahren einen ÖPNV, der ohne Ticket fährt. Die Menschen steigen ein und wieder aus und bezahlen auch nichts dafür, weil es gemeinsam kommunal getragen wird. Sie erfreuen sich vieler Kunden, die einfach kommen, spazieren gehen, konsumieren, weil sie neugierig sind. Die haben es gewagt und selbst nicht gewusst, ob sie es durchstehen werden mit der Finanzierung. Es klappt, die haben Erfolge. Ich hatte damals schon vorgeschlagen, lasst uns wenigstens mal ein Konzept machen, prüfen, ob wir so etwas finanzieren können, ob es nicht vielleicht Schule macht. Vor 40 Jahren hat Herr Ludwig hier unser Straßenbahnmodell entwickelt und ganz Europa hat darüber geredet. Seitdem ist es etwas schwierig. Wir folgen eigentlich nur Modellen und Projekten hinterher, die auch andere tun. Wir wagen nichts Neues. Sicher haben wir einiges verbaut mit dieser unsäglichen U-Strab, die jetzt doppelt so teuer und für die Stadt viermal so teuer wird. Damit haben wir das Geld verbraten. Dennoch bin ich der Meinung, wir sollten mal andere Wege suchen und nicht nachmachen, was andere machen, zumindest nicht in unserem Umfeld, gucken, wo vielleicht woanders Leute was tun was interessant ist, und nicht immer an alten Konzepten festhalten. Ich finde es schade, dieses klein-klein ständig zu diskutieren. Lasst uns einmal was Größeres diskutieren.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Herr Fostiropoulos, ich will Ihnen nur in zwei Punkten widersprechen. Hasselt hat keinen kostenlosen öffentlichen Verkehr mehr, weil der Verkehr nämlich im Laufe der Zeit auf das Dreizehnfache angestiegen hat. Dann hat Hasselt sich entschlossen, es nicht mehr kostenlos zu machen. In kleinen Städten in Deutschland geht es vielleicht trotzdem irgendwo, aber in Karlsruhe, wo die Straßenbahnen jetzt schon proppenvoll sind und eher Puscher gebraucht werden, die die Leute reindrücken und die Türen hinter ihnen zumachen, insbesondere bei schlechtem Wetter, kann man den öffentlichen Verkehr einfach deshalb nicht kostenlos anbieten, weil er sonst völlig zusammenbrechen würde. Den Takt können wir nicht so erhöhen, dass alle mitgenommen würden. Ich erinnere an das Nadelöhr Kaiserstraße, das jetzt durch den Tunnel noch mal kleiner gemacht wurde. Es geht wirklich nicht in Karlsruhe.

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Als wir diesen Antrag gestellt haben, war uns völlig bewusst, dass dies ein dickes Brett wird, bis dieses Thema wirklich offen in diesem und in anderen Gremien diskutiert wird. Wir werden an dem Thema dranbleiben. Ich sage Ihnen auch mal, wir müssen uns auf die sich verändernde und veränderte Situation einstellen. Wir können nicht ständig sagen: „Hammer früher net gemacht, mache mer jetzt auch net“. Das ist kein Argument mehr. Wir müssen über die neuen Zeiten nachdenken, die einerseits durch eine andere Ticketlandschaft bestimmt wird, nämlich zum

Teil über elektronische Tickets, aber auch z. B. durch unsere Kombilösung. Das ist dann kein dummes Zeug, sondern das sind einfach Gedanken, die in die Zukunft weisen. Die sind am Anfang immer ungewöhnlich. Ich bringe das Beispiel Seniorenkarte. Als die eingeführt wurde, ich war schon Stadtrat, da gab es x Mitglieder des KVV, die gesagt haben, das kostet nur Geld, das machen wir auf keinen Fall. Heute sagen alle, logisch, braucht man unbedingt. Man muss sich immer frühzeitig Gedanken machen, was in Zukunft vielleicht die richtigen Konzepte sind. Ich bin unverdächtig, wenn ich über die Kombilösung rede. Ich war mein Lebtag dafür. Man kann die Augen nicht davor verschließen, dass die Kombilösung derzeit, insbesondere für die Innenstadtquartiere, nur Nachteile bei der Straßenbahnbenutzung mit sich bringt. Das muss man einfach so sehen.

Herr Pfalzgraf, Sie kommen aus Durlach. Die 1 und 2 fahren weiterhin bis zum Marktplatz. Das ist kein Problem. Aber wenn Sie aus der Südstadt, z. B. aus der etwas westlicheren Südstadt kommen, können Sie nicht mehr einfach auf die Linien in die Ettlinger Straße einsteigen, sondern Sie müssen jetzt eben über die Rüppurrer Straße einen deutlichen Umweg fahren, genauso aus der östlichen Südweststadt. Mit all den Umleitungsverkehren, die wir z. Z. erleben, plötzlich ist ein Loch da.

(Zuruf)

Das mag normal sein, wenn man so eine Baustelle hat. Aber für die, die es trifft, ist das eine ganz klare Einschränkung. Deswegen ist es für uns auch grundsätzlich überhaupt nicht verständlich, wie man in solchen Zeiten Tarife erhöhen kann. Ich kann mich daran erinnern, als es mal um das Thema ging, als die Deutsche Bahn ihre Tarife erhöht hat, als es bei denen immer schlechter wurde. Da haben wir auch alle gesagt, das kann man nicht machen. Das gilt aber bei uns genauso.

Jetzt aber zurück zu dem Ein-Waben-Ticket und zu dem Kurzstreckentarif, den man auch unterscheiden muss. Das Ein-Waben-Ticket wäre eine Belohnung für die Stadtteile, die zukünftig definitiv, Herr Maier, Nachteile haben werden, weil es eben nicht mehr so einfach möglich ist, oberirdisch einzusteigen und dann in die Innenstadt zu fahren. Sie müssen immer umsteigen. Die ganzen Bewohner der Südstadt und der Südweststadt, wenn sie über die Rüppurrer Straße kommen oder über die Karlstraße, werden sie umsteigen müssen. Das ist einfach eine Tatsache. Das haben wir und alle, die sich damals für die Kombilösung entscheiden haben, auch bewusst in Kauf genommen. Es wird so sein. Es ist eine echte Zumutung beim Umsteigen, dann auch noch 12 m runter und dann noch 12 m hoch, ob mit Rolltreppe oder mit Aufzug. Das ist eine Einschränkung. Deswegen das Ein-Waben-Ticket als Vorschlag, das wir langfristig einstiegen wollen. Das andere ist die Kurzstreckenkarte. In Eggenstein-Leopoldshafen kann ich eine riesige Strecke mit einer Wabe fahren. Nur bei uns nicht. Von daher gesehen finden wir es absolut gerecht, wenn das auch für Karlsruherinnen und Karlsruher möglich ist.

Ein Letztes. Ob das dann wirklich teurer wird oder ob wir nicht wie bei der Seniorenkarte plötzlich neue Fahrgastpotentiale wiedergewinnen, die sonst gar nicht Straßenbahn fahren würden, weil sie sagen, dann laufen wir lieber durch die Innenstadt, das ist noch ein anderer Punkt.

Stadtrat Fostiropoulos (Die Linke): Noch zwei Bemerkungen, Herr Oberbürgermeister. Diese Debatte mit dem Kollegen Honné führe ich auch schon länger. Ich kenne seine Argumentation. Ich wundere mich aber immer wieder, wie ein grüner Stadtrat so etwas sagen kann. Ich kann ja verstehen, wenn die Stadt sagt, vielleicht können wir einen kostenlosen ÖPNV gar nicht finanzieren, obwohl ich sagen würde, lasst uns mal Konzepte erarbeiten. Aber dass ein grüner Stadtrat damit argumentiert das nicht zu tun, weil sonst viel mehr Menschen Straßenbahn und Busse nutzen werden, finde ich eine Katastrophe. Natürlich ist es mein Ziel, dass Menschen sagen, ich lasse das Auto gerne stehen, weil ich mit dem ÖPNV viel besser, geruhsamer, günstiger, gemeinsam finanziert, hinkomme. Ich kann meine Kinder mitnehmen, muss für sie kein Ticket lösen, obwohl sie nicht verdienen. All das kann ich ja machen. Was ist das für eine Argumentation mit den vollen Straßenbahnen. Lasst uns doch mal überlegen, wie wir das Konzept ÖPNV verbessern, erweitern können. Ich bin für Mobilität, nicht Einschränkung. Ich bin nur für eine Veränderung der Mobilität, damit sie jeder nutzen kann, jeder bezahlen kann, dass sie bequem und ökologisch sinnvoll ist. Es geht nur, wenn man dieses erweitert, preislich günstig macht und die Menschen freiwillig sagen, ich nehme das Auto gar nicht mit. Das ist doch viel besser.

Zu dieser Waben-Zonen-Diskussion. Ich verstehe die Argumente warum man überlegt, bestimmte Wohnviertel zu unterstützen, weil vielleicht ein paar Dinge jetzt schief laufen oder nicht ganz gerecht sind. Ich meine aber, es ist besser darüber nachzudenken, für das gesamte Netz günstige Monats- und Jahreskarten zu bringen, günstiger als jetzt, damit der, der innerhalb eines Wohnviertels wohnt und sagt, in der Regel fahr ich zwar da drin rum, aber ich will ja doch mal rausfahren und jedes Mal muss ich aufpassen, ob mein Ticket überhaupt reicht oder ob ich es erweitern muss, dies tun kann. All diese Spielereien sind doch wirklich Beschäftigung: Ticket holen, dann Kontrolleure zu bezahlen, Menschen zu erschrecken. Warum können wir nicht den Mut haben und sagen, für die gesamte Zone machen wir ökonomische preiswerte Tickets und haben diese Debatte gar nicht mehr mit diesen Waben und diesen Dingen, die dann eingeführt werden. Von daher müssen wir nicht alles nachmachen wie in Hasselt. Wir können aber Zwischenschritte machen und auf keinen Fall Angst haben, dass die Menschen das Auto zu Hause lassen und Bahn fahren, weil die Bahnen zu voll werden könnten.

Stadtrat Wenzel (FW): Ich bin Kollege Fischer sehr dankbar, dass er den Part Kombilösung genommen hat. Hätte ich den jetzt aufgegriffen, dann wäre es klar, dass ich irgendwo befangen wäre. Aber Kollege Fischer hat absolut recht. Wir müssen uns etwas überlegen, dass wir für den Service, den wir teilweise nicht haben, etwas vergüten. Wir müssen uns überlegen, ob wir zeitliche Tarife schaffen. Kollege Pfalzgraf hat auch recht. Wir müssen etwas machen, um den Defiziten entgegen zu wirken und uns überlegen, wie machen wir unseren ÖPNV attraktiver. Das sind drei Wege, die gar nicht so einfach sind. Das haben wir jetzt in der Diskussion gesehen. Deshalb bin ich zum einen dankbar für den Antrag, dass wir in die Diskussion kommen, zum anderen sollten wir wirklich unvoreingenommen alle Möglichkeiten diskutieren. Bis dann mal der Tunnel fertig ist, diese Spitze muss ich mir erlauben, kann es noch eine ganze Weile dauern. Vielleicht haben wir dann eine Möglichkeit über Zeittickets oder anderes unseren ÖPNV so attraktiv zu machen, dass die Leute wieder gerne in die Stadt kommen.

Der Vorsitzende: Erstens: Die Baumaßnahmen wirken sich sicherlich an bestimmten Stellen negativ auf den Service aus. Die Baumaßnahmen führen aber bisher nicht dazu, dass die Attraktivität so sinkt, dass die Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger nachlässt.

Zweitens: Wenn wir gleichzeitig sagen, dass der ÖPNV in den nächsten Jahren deutlich teurer werden wird, und das würde er auch werden, wenn es die Kombilösung nicht gäbe, diese Diskussion wird überall geführt, nicht nur bei uns, wo wir bauen, da ist es noch ein bisschen mehr, aber die grundsätzliche Diskussion ist da, finde ich es ein bisschen verwegen zu sagen, wir können uns über 10 Jahre Bauzeit jede Tarifierhöhung quasi nicht erlauben, weil wir ja den Leuten so viel zumuten. Ich möchte Sie einfach mal bitten zu überlegen, was das bedeutet an der jährlichen Reduzierung der Einnahmesituation, wenn Sie in den letzten Jahren sehr schön nachweisen können, dass selbst bei 3%iger Tarifierhöhung maximal 1 % am Ende überhaupt an realer Gewinnsteigerung ankommt. Das reduziert dann ein bisschen den Zuschuss, den wir querfinanzieren müssen. Ich finde das sehr abenteuerlich an der Stelle.

Drittens: Ich schlage Ihnen vor, wenn die Heidelberger Ergebnisse da sind, nicht nur im KVV-Aufsichtsrat, sondern durchaus auch noch einmal in einem geeigneten Gremium des Gemeinderates darüber zu diskutieren, denn es gibt natürlich in der Tat Gerechtigkeitsfragen, die sind früher so gelöst worden, die kann man aber noch mal diskutieren und kommt vielleicht zu anderen Ergebnissen. Es gibt natürlich schon die Frage, muss es so etwas geben wie eine Art Kurzstrecke, wie immer wir das definieren. Die Argumente, Herr Wohlfeil, warum Sie dann aber annehmen, dass es die Attraktivität steigert, da bin ich dezidiert anderer Meinung. Ich würde im Moment befürchten, dass wir eine Reduzierung von Jahreskarten und einen erhöhten Autoverkehr kriegen, weil die Leute sagen, dann fahre ich halt bis ins Parkhaus an die Stadt ran und fahre dann mit dem billigen Ticket noch die paar Stationen, die ich in der Stadt brauche. Das ist das Gegenmodell zu Ihrer Argumentation. Aber lassen Sie es uns zu gegebener Zeit diskutieren. Wenn Sie so einverstanden wären, verbleiben wir an der Stelle so und können dann alle anderen Gedanken da gerne mit einpreisen.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
13. Juli 2015