

NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	31. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	15. November 2016, 09:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Auszug aus dem Protokoll

(...)

Antrag Nr. 164: Nightliner erhalten: notwendige Zuschüsse an VBK (KULT)

Stadtrat Wohlfel (KULT): Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte für den wirklich allerletzten Antrag heute um Ihre volle Aufmerksamkeit. Im Gegenzug verspreche ich Ihnen, dass wir nicht die noch 18 verbliebenen Redezeitminuten voll aufbrauchen, 5 Minuten reichen mir.

Neben dem Haushaltsstabilisierungsprozess der Kernverwaltung gibt es ja auch noch die Stabilisierung der städtischen Holdinggesellschaft KVVH. Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe – VBK – spielen dabei eine besonders wichtige Rolle und haben von Politik und Verwaltung die sehr ambitionierte Vorgabe, ihr Ergebnis dauerhaft um 10 Mio. Euro pro Jahr zu verbessern. Die VBK wollen dazu unter anderem den Nightliner unter der Woche einstellen. Viele in der Stadtgesellschaft widersprechen dieser Maßnahme: zahlreiche Bürgerinnen und Bürger, die KIT-Studierendenschaft, die Partei Die Linke, die SPD-Jugendorganisation Jusos, die CDU-nahe Junge Union und viele weitere mehr. Für uns von KULT gibt es vier besonders wichtige Gründe, weswegen wir die Nightliner an allen Tagen erhalten wollen.

1. Sicherheit. Aus den Kriminalitätsstatistiken geht hervor, dass besonders nächtliche Gewaltdelikte und Raubüberfälle in der Stadt zugenommen haben. Mit den Nightlinern können die Leute sich auch nachts sicher durch die Stadt bewegen. Das konnten wir auch der Verwaltungsstellungnahme zum Nachttaxi entnehmen. Wenn diese sichere Mobilität wegfällt, verschärfen wir fahrlässig die nächtliche Sicherheitsproblematik.

2. Nächtlicher Pendlerverkehr. Nicht alle Berufe haben Arbeitszeiten zu den üblichen Bürozeiten von 8 – 17 Uhr. Kollege Jooß als Bäckermeister weiß hier sicher Bescheid. Aber das betrifft auch Schichtarbeitende, z. B. in Krankenhäusern, Putzdienste, Sicherheitsdienste usw. Die nächtliche Arbeit nimmt weiter zu. Diese Personen sind auch nachts auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Oft betrifft dies besonders schlecht bezahlte Berufe. Viele der Betroffenen können sich daher ein eigens Auto als Alternative nicht leisten.

3. Kultur- und Nachtleben. Auch unter der Woche gibt es in Karlsruhe Kulturveranstaltungen, die erst spät in der Nacht enden. Manche haben auch unter der Woche Gele-

genheit, um mit Freunden oder Kollegen einen netten Abend zu verbringen. Oft nutzen sie dabei die Nightliner, um wieder sicher nach Hause zu kommen. Die Nightliner unter der Woche einzustellen, schadet auch Kultur und Wirtschaft.

4. Es gibt kein öffentliches Verständnis dafür, dass der Karlsruher ÖPNV gleichzeitig unzuverlässiger wird, teurer wird und dann auch noch das Angebot reduziert. Aufgrund der erheblichen Bedeutung für die Stadtgesellschaft wollen wir, dass das oberste politische Gremium der Stadt Karlsruhe beschließt, auf diese Angebotsreduzierung zum jetzigen Zeitpunkt zu verzichten. Wir von KULT beantragen daher, dass der Gemeinderat den Verkehrsbetrieben über eine höhere Verlustübernahme die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stellt, um die Nightliner auch unter der Woche aufrechtzuerhalten.

Stadtrat Dr. Käuflein (CDU): Keine Sorge, ich werde die uns zur Verfügung stehende Restredezeit nicht ausschöpfen. Ich habe immer einen grundsätzlichen Vortrag zum ÖPNV in der Tasche, den halte ich jetzt nicht.

Worum geht es? Die VBK muss ihren Zuschussbedarf senken, muss sparen, muss einen Beitrag leisten zur Haushaltskonsolidierung, fraglos. Deswegen haben wir im Aufsichtsrat VBK beschlossen, bei den Angeboten, die ganz wenig nachgefragt werden, zu reduzieren. Dabei bleiben wir. Ich möchte am Schluss der heutigen Beratungen noch einmal grundsätzlich sagen – ich habe das vorhin bei einem ganz anderen Punkt schon gesagt –, es wird nicht gehen, Sparen geht nicht ohne eine Reduktion des Services, und genau an einem solchen Punkt sind wir nun. Natürlich ist es für eine Großstadt wie Karlsruhe bedauerlich, wenn der ÖPNV nachts reduziert wird, aber wir müssen sparen, und insofern bleiben wir bei dem, was der Aufsichtsrat beschlossen hat und lehnen den Antrag auf Rücknahme dieses Beschlusses ab.

Stadtrat Pfalzgraf (SPD): Wir sehen das ganz genauso. Ich habe es heute Nachmittag schon einmal gesagt: Aus diesem Hause kam der Wunsch bzw. die Forderung, dass sich die Gesellschaften auch am Sparpaket beteiligen.

Die VBK fahren in den letzten 15 Jahren kontinuierlich in einem Defizitbereich von 22 bis 25 Mio. Euro. Jetzt kommt hinzu, dass in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2019 dieses Defizit steigen wird auf 58 Mio. Euro. Da war es geradezu selbstverständlich und auch Aufgabe und Verantwortung des Aufsichtsrates, sich hier einmal Gedanken zu machen, wie man dieses Defizit herunterbekommen kann, weil schließlich die KVVH auch nicht mehr in der Lage ist, ein solches Defizit abzudecken. Deshalb hat man sich richtigerweise Gedanken gemacht und gesagt, wir werden versuchen, das Defizit auf 30 Mio. Euro zu begrenzen. Dann hat man überlegt, wo gibt es Maßnahmen, die nicht ganz so schmerzhaft sind wie andere Maßnahmen, und deshalb hat man im Aufsichtsrat beschlossen, den Nightliner für diese Zeit unter der Woche einzustellen – mit der Maßgabe, nach Fertigstellung der Kombilösung und nach Prüfung, wie sich das Ganze entwickelt hat, durchaus noch einmal über dieses Thema zu diskutieren.

Von daher war das vollkommen in Ordnung. Ich möchte noch eines sagen: Die gesamten Sparbeschlüsse – das haben einige hier im Haus vergessen – haben wir immer vor dem Hintergrund, dass es dadurch keine betriebsbedingten Kündigungen geben wird, beschlossen. Ich glaube, das war ein gutes Versprechen von Seiten der Verwaltung.

Stadträtin Mayer (GRÜNE): Ich bitte Sie noch einmal um Ihre Aufmerksamkeit, denn von uns kommt jetzt gleich ein Kompromissvorschlag. Wir haben hier in Karlsruhe tatsächlich einen sehr hohen Standard dadurch, dass die ganze Nacht durch ein Nightliner gefahren ist. Klar, es geht bei diesem Haushaltskonsolidierungsprozess darum, einzusparen, auch bei hohen Standards zu sparen. Auch die Verkehrsbetriebe müssen definitiv ihren Beitrag leisten, und der Nightliner ist hier natürlich sehr naheliegend.

Dennoch ist es so: Immerhin 80.000 Leute benutzen den Nightliner im Jahr von montags bis donnerstags. Natürlich wollen wir in Karlsruhe auch die Möglichkeit bieten, dass Leute, die keinen Führerschein haben, rund um die Uhr mobil sein können. Dazu kommt noch der Sicherheitsaspekt, der heute schon an verschiedenen Stellen angeklungen ist. Der Nightliner ist ein sicheres Verkehrsmittel durch die Nacht, und er belebt natürlich auch die Innenstadt bei Nacht.

Unser Kompromissvorschlag: Wir glauben, es wurde hier noch nicht so sehr in der Mitte gedacht. Es ging um viel streichen oder gar nichts streichen, was jetzt von KULT gefordert wird. Wir möchten gerne einen Mittelweg aufzeigen. Wir beantragten 250.000 Euro für ein neues Konzept, und die Punkte, die uns dabei sehr wichtig sind zu prüfen, ist zum einen, ob es möglich ist, die Frequenz weiter herunterzufahren. Ist es möglich, statt der großen Bahnen Busse einzusetzen, die vielleicht auch stärkere Umwege fahren, um so mehr Leute mitzunehmen? Natürlich braucht man dafür auch länger, aber es ist garantiert, dass man auch nach Hause kommt. Ist es möglich, auch noch einmal zwischen Sommer- und Winterzeit zu unterscheiden? Wir wissen alle, im Winter, wenn es kalt ist, ist es viel schlimmer, in der Kälte zwei Stunden zu warten. Im Sommer ist es tendenziell eher möglich, zwei Stunden an der Haltestelle zu stehen oder zu Fuß zu gehen. Gibt es unter dem Jahr Möglichkeiten, etwas zu machen.

Dann kommen natürlich auch die kleineren Spitzen unter der Woche dazu, z. B. ist der Donnerstag der Tag, an dem Studenten gerne feiern gehen. Ist es da vielleicht möglich, tatsächlich noch etwas anzubieten, oder gibt es andere Wochentage, die noch attraktiv wären. Dann ergibt sich für uns noch die Frage, ist es möglich, Nachttarife einzuführen, um hier auch eine gewisse Gegenfinanzierung zu erreichen. Und ist es letztlich möglich, vielleicht Sammeltaxis in irgendeiner Form in die Konzeption einzubringen?

Dementsprechend würden wir uns sehr freuen, noch einmal eine Zustimmung zu bekommen, um in diesem Mittelweg weiterzudenken.

Stadtrat Jooß (FDP): Mir geht es genauso wie Hans Pfalzgraf, der auch im Aufsichtsrat der AVG ist, und dem Kollegen Dr. Käuflein. Wir sind auch verantwortlich für den wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg dieser Gesellschaft. Außerdem sind wir bestrebt, das Defizit so gering wie möglich zu halten. Da kann man tatsächlich bei den Nightlinern ansetzen, das ist im Moment das kleinste Übel. Das muss nicht auf Dauer und in alle Ewigkeit so sein, aber im Moment, bei der Haushaltskonsolidierung, wo alle Gesellschaften beauftragt sind, Sparvorschläge zu bringen.

Ich denke, die Verkehrsbetriebe haben sich wirklich Gedanken über andere Lösungen gemacht, den Nightliner durch andere Lösungen zu kompensieren. Sie haben sich überlegt, wo sie kompensieren können. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Wir halten den Antrag der GRÜNEN für einen gangbaren Weg. Vielen Dank dafür, für die Kompromisslösung, denn wir wollen wegen der Sicherheit nicht auf den Nightliner verzichten, auch weil wir wissen, wie es ist, nachts zu arbeiten und auf irgendein Fortbewegungsmittel angewiesen zu sein.

Der Vorsitzende: Die 30 Sekunden sind um.

Stadtrat Wenzel (FW): Als mein Kollege Stefan Schmitt und ich unseren Antrag zum Frauen- und Seniorentaxi gestellt haben, haben wir uns ja auch etwas dabei gedacht. Wir wussten, dass es hier keine Mehrheit für den Nightliner gibt, und wir haben den Gedankengang, den Frau Mayer geführt hat, einfach weitergeführt. Der Kollege Wohlfühl hat ja auch für die Sicherheit ein Plädoyer gehalten. Dahinter hätte auch stehen können: Ja, die Einführung eines Nightliners macht deshalb auch Sinn. Deshalb möchte ich den Kreis schließen. Die Mehrheit des Gemeinderates will den Nightliner nicht. Wir brauchen aber eine Alternative. Die GRÜNEN gehen noch einen Schritt weiter. Was vielleicht auch billiger ist, ist einfach unsere Lösung. Die Zahlen, die wir präsentiert haben, über die hat sich mein Kollege Schmitt ja auch Gedanken gemacht, und er hat die tatsächlichen Zahlen von Heidelberg genommen und auf unseren Bedarf hochgerechnet. Das heißt, für diese 500.000 Euro könnten wir nicht nur ein Frauentaxi machen, wir könnten ein Frauen-, Herren- und Katzentaxi machen. Also, wie gesagt, letztendlich werden wir irgendwann noch einmal über das Thema Frauentaxi reden müssen.

Der Vorsitzende: Und wie kommen die Männer dann nach Hause?

Stadtrat Dr. Fischer (KULT): Hier fiel jetzt sehr oft das Wort Aufsichtsrat. Und nur durch den Antrag meiner Fraktion ist das Thema hier gelandet. Denn das ist ein öffentliches Thema. Den Zuschuss, den die Stadt Karlsruhe an die VBK gibt, ist eine in diesem Gremium zu entscheidende Größe. Deswegen war es wichtig, dass hier einmal darüber gesprochen wird. Jetzt bin froh, dass da oben die Pressebank fast leer und gar niemand mehr da ist, denn jetzt muss ich doch einmal ein paar unliebsame Wahrheiten sagen.

Im Moment stehen VBK und AVG im Gegensatz zu früher in einem sehr bescheidenen öffentlichen Licht da. Man kann darüber diskutieren, wer daran schuld ist. Es liegt auch an der Kombilösung, das ist schon bekannt. Aber man muss einmal draußen hören, wie darüber gedacht wird. Was bezahle ich, wie pünktlich und wie sicher werde ich abgeholt, wie oft steht auf der Anzeige irgendein Käse oder sonst etwas. In der Zeit entscheiden wir, wir verschlechtern die Leistungen. Da ist der Nightliner nur das Sahnehäubchen. Als er damals eingeführt wurde, war ich im Aufsichtsrat, und da war man stolz darauf, dass wir das gemacht haben. Denn wir sind plötzlich als eine Großstadt erschienen. Gut, man kann jetzt sagen, das wollen wir nicht mehr sein. Aber dass zum Beispiel ab Dezember die Linie 4 zur Europäischen Schule in den Hauptzeiten nur noch alle 20 Minuten fahren soll und nur noch in den Spitzenzeiten alle 10 Minuten, wenn sich das in der Öffentlichkeit herumspricht, das gibt einen Volksaufstand, und ich kann es verstehen. Das ist der erste Stadtteil in Karlsruhe, den wir als Dienstleistungsunter-

nehmen bewusst tagsüber abhängen. Nicht am Wochenende – tagsüber! Das sind die Punkte, die meine Fraktion massiv verstören. Wir werden nachher mit einem Unternehmen identifiziert, das vielleicht tatsächlich netto 400.000 Euro einspart, das aber in der Öffentlichkeit als immer schwächer aufgestellt beschrieben wird. Ich beobachte Verkehrsunternehmen in Deutschland seit vielen Jahren. Alle, die angefangen haben, an der Qualität für den Bürger, für den Kunden, zu sparen, kommen nachher in eine Negativspirale. Wir sollten uns auch hier überlegen, wo stimmen in dem Unternehmen die Prozesse nicht, dass es so teuer wird. Aber an der Endleistung für den Bürger zu sparen, auch an so Dingen zu sparen wie am Takt zu einem Stadtteil wie das Europaviertel oder ein junges Volk nachts abzuhängen, das halten wir für den falschen Weg. Das muss jetzt einmal deutlich gesagt werden. Ich bin nur froh, dass das nicht zu viele hören, denn ich will das nicht in der Zeitung lesen.

Der Vorsitzende: Jetzt habe ich keine Wortmeldungen mehr.

Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, Herr Stadtrat Dr. Fischer, wird kein ganzer Stadtteil auf den 20-Minuten-Takt umgestellt, sondern da wird alle 20 Minuten bis zu Europäischen Schule gefahren und alle 20 Minuten bis zur Waldstadt-Mitte. Es wird eine Haltestelle nur noch alle 20 Minuten bedient, aber der Stadtteil bleibt beim 10-Minuten-Takt. Die einzige Ausdünnung einer Linie ist die Linie 5, die in den Sommerferien auf den 20-Minuten-Takt umgestellt wird, weil auf dieser Linie so wenig Leute fahren, dass wir gesagt haben, dann reicht es in den Sommerferien auch alle 20 Minuten. Sonst bleibt es stadtweit beim 10-Minuten-Takt, und auch die Waldstadt ist weiterhin alle 10 Minuten angebunden.

(Zuruf **Stadtrat Dr. Fischer/KULT**)

– Gut, dann sind es drei Haltestellen, aber zu sagen, der gesamte Stadtteil ist abgehängt, stimmt nicht, es ist ein Quartier in einem Stadtteil, nämlich um die Europäische Schule herum.

Sie sind auch alle mehr oder weniger in den Aufsichtsratsgremien vertreten, da können wir diese Diskussion gerne vertiefen. Ich würde auch gerne die Fragen von Frau Mayer mit hineinnehmen, um über Alternativkonzepte für die Nachtversorgung zu reden. Ich mache Ihnen aber keine großen Hoffnungen, denn der Busverkehr ist zum Teil betrieblich gesehen etwas außerordentlich Teures. Je weniger ich in der Nacht fahre, aber trotzdem etwas anbiete, umso unverhältnismäßiger ist der Aufwand im Vergleich zu dem, was ich dort mache. Ein großes Problem des Nightliners ist ja, dass wir zu diesen Zeitpunkten viele Fahrer parallel brauchen, und das dann nur alle Stunden. Das ist dann betrieblich sehr aufwändig. Auch das war ein Argument. Das Hauptargument war aber, dass die Zahl der Personen, die das nutzen, unter der Woche doch außerordentlich gering ist.

Lassen Sie uns das im Aufsichtsrat vertiefen. Jetzt kommen wir zu dem Antrag, der zwei Stufen hat. Den Originalantrag von KULT stelle ich jetzt zu Abstimmung, den Nightliner wieder einzuführen und dafür einen Zuschuss zu bezahlen. – Ich habe 8 Zustimmungen, der Rest ist **Ablehnung**.

Dann gibt es den Vorschlag von Frau Stadträtin Mayer, 250.000 Euro bereitzustellen und ein neues Konzept zu entwickeln. – Bei 18 Zustimmungen ist auch dieser Antrag **abgelehnt**.

(...)