

V1007/21

Erhebung Verkehrs-Subventionierung

-Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 18.10.2021-

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 12.07.2022

Der Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE V1007/21 und der Antrag der Verwaltung V0474/22 werden gemeinsam behandelt.

Da bei der Thematik der Verkehrswende ein Ausgaben- bzw. Einnahmenproblem bestehe, habe die Stadtratsgruppe Die Linke den vorliegenden Antrag gestellt, erläutert Stadtrat Pauling. Bereits seit dem integrierten Klimaschutzkonzept wisse man, dass die größte Steuerungswirkung über den Preis erzielt werden könne. Vielen Städten sei es so gelungen, die Verkehrswende zu finanzieren. Beispielsweise habe die Stadt Wien über die Anhebung von Parkpreisen ihr 365-Euro-Ticket finanzieren können. Aber auch über eine Citymaut werde in machen Städten nachgedacht, um so den Verkehr zu steuern und Alternativen zu stärken. Stadtrat Pauling ist der Meinung, dass solche Maßnahmen auch in Ingolstadt denkbar seien. Da man sich ohnehin in der Digitalisierung befinde, könnte beispielsweise ein „Online Tool“ dabei helfen, die Einnahmen und Ausgaben im Verkehrsbereich digital zu erfassen und darzustellen. Mit solch einem elektronischen System sei gleichzeitig auch eine Datenbasis für die Preisdiskussion geschaffen. Diese benötige man, um sich bei einer Preiserhöhung an den Kosten zu orientieren, die nicht vom Individualverkehr abgedeckt seien. So argumentiere zum Beispiel die Stadt Tübingen, welche deshalb bei SUVs mehr Parkgebühren verlange als bei anderen Automodellen. Diese Daten könnten zudem im Falle einer Preiserhöhung als Argumentationshilfe bei der Bevölkerung dienen. Sollte dies mit dem im Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke beschriebenen „Online Tool“ nicht funktionieren, hofft Stadtrat Pauling darauf, dass man trotzdem eine andere digitale Möglichkeit finde, um den Modal Split über die Kostenseite besser steuern zu können.

Stadträtin Klein ist der Ansicht, dass die Stellungnahme der Verwaltung ganz treffend wiedergebe, wo das Problem liege. Der im Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke aufgeführte Digitalisierungsvorschlag helfe im Augenblick bei dieser Thematik nicht viel weiter. Stadträtin Klein merkt an, dass man mit der Doppik und der Kameralistik zwei völlig unterschiedliche Arten habe, Zahlen zu verarbeiten. Deshalb werde das in Kassel entwickelte und auf die doppische Haushaltsführung ausgelegte System auch nicht für den in Ingolstadt kameralistisch geführten Haushalt anwendbar sein. Genauso sehe Stadträtin Klein ein Problem bei den Ausführungen von Stadtrat Pauling zum Thema der Preisgestaltung und bei dem von ihm genannten Beispiel der Stadt Wien. Wie in einer der vorherigen Diskussionen bereits angesprochen, hänge der ÖPNV drastisch vom Angebot ab. Wenn man nun dafür neue Maßnahmen plane, müsse man sich vor allem auf die Voraussetzungen in Ingolstadt beziehen. Man könne sich nicht ein Vorbild an anderen Städten nehmen, die eine ganz andere Ausgangssituation als Ingolstadt besäßen. Bei diesen Kommunen spiele unter anderem auch das Auto aufgrund von unterschiedlichen Parametern per se eine ganz andere Rolle. Bei der von Stadtrat Pauling als Beispiel genannten Stadt Wien wirken mit Sicherheit auch die verschiedenen, bereits vorhandenen Verkehrsmittel des ÖPNV und die guten Verbindungen innerhalb der Stadt begünstigend. In Ingolstadt finde man nun die Situation vor, dass man außer dem Bus leider keine anderen Verkehrsmittel im ÖPNV habe. Zudem stoße das Potenzial der Busnutzung irgendwo an seine Grenzen. Deshalb sollte man sich erst einmal fragen, was die Gründe dafür seien und welche Parameter man daran ändern könne. Nach der Meinung von Stadträtin Klein könne man Ingolstadt nie mit einer

Stadt wie München oder Wien vergleichen. Es werde in Ingolstadt immer Wegebeziehungen geben, die man entweder nur sehr schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurücklegen könne. Es würde nicht funktionieren, das Liniennetz in Ingolstadt so aufzubauen, dass jede erdenkliche Strecke innerhalb einer vertretbaren Zeit zurückgelegt werden könne. Beispielsweise werde man bei einer Strecke von Etting in den Ingolstädter Süden nach wie vor ein Auto benötigen, da es schwierig sei, diese Distanz mit dem ÖPNV in einem angemessenen Zeitrahmen zu bewerkstelligen. Man müsse aber auch bedenken, dass die Transformation der Automobilindustrie bei der Verkehrswende eine nicht unwichtige Rolle spiele, so Stadträtin Klein. Sie spricht sich zwar für die Stärkung umweltverträglicher Verkehrsmittel innerhalb des Modal Split aus, allerdings sollte man trotzdem die örtlichen Voraussetzungen in Ingolstadt realistisch betrachten. Man könne nicht so tun, als gäbe es hier ein Reißbrett, an dem man von null an ein System aufbauen könnte, das nicht realisierbare Erwartungen erfüllen solle. Darin sehe Stadträtin Klein auch die Problematik mit dem „CostTool“. Des Weiteren sei man auch nicht das Bundesverkehrsministerium, das über die Höhe der Investitionen in den Straßenbau oder in die Schienen entscheide. Im Gegenteil dazu handle es sich bei der Stadt Ingolstadt um eine Kommune, die sehr viel mehr auf die individuellen Gegebenheiten vor Ort Rücksicht nehmen müsse.

Stadtrat Pauling entgegnet, dass Stadträtin Klein seinen vorherigen Vergleich eines finanziellen Ansatzes zur Lenkung einer Verkehrsmittelnutzung einfach auf einen Vergleich der ÖPNV-Systeme übertragen habe. Dabei habe er die ÖPNV Systeme in seinen Ausführungen überhaupt nicht verglichen. Vielmehr sei er darauf eingegangen, dass es gut wäre, für finanzielle Fragen eine Grundlage zu haben, auf der man auch Budgets gestalten könne. Für die Erstellung einer solchen Datenbasis könne zum Beispiel das angesprochene „CostTool“ zum Einsatz kommen. Stadtrat Pauling habe auch in seinen Ausführungen angeregt, im Zuge der Digitalisierung für diesen Bereich Datenpunkte so zu schaffen, wie es für das Haushaltssystem der Stadt Ingolstadt funktionieren würde.

Abstimmung über den Antrag der Verwaltung V0474/22:

Gegen eine Stimme (Stadtrat Pauling):
Entsprechend dem Antrag genehmigt.