



Regionalpolitik von unten
**sozial
solidarisch
ökologisch**

OV Leonberg (8.11.2016)



Regionalpolitik von unten
**sozial
solidarisch
ökologisch**

LINKE Verkehrspolitik in der Region

(Wolfgang Hoepfner, Regionalrat)



Agenda



1. Wer oder was ist der „Verband Region Stuttgart“
2. Sozialticket
3. VVS-Fahrpreiserhöhungen
4. „Hermann-Hesse-Bahn“





Die Regionalversammlung Stuttgart ...

... ist die politische Ebene, das „regionale Parlament“ der Region Stuttgart. Über die Zusammensetzung der Regionalversammlung entscheiden die Bürger_innen alle fünf Jahre bei der Regionalwahl.



Die Region Stuttgart ...



... umfasst den Stadtkreis Stuttgart und die Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr. Mit ca. 2,7 Millionen Einwohnern ist die Region der größte Ballungsraum Baden-Württembergs.



Aufgaben der Regionalversammlung

Die Aufgabe des 1994 geschaffenen Verbands Region Stuttgart (VRS) ist es, die Region als Lebens-, Umwelts- und Wirtschaftsraum zu entwickeln und möglichst zukunftsweisend auszurichten.



Die Regionalversammlung ist verantwortlich für die Regionalplanung, die Landschaftsrahmenplanung, den Landschaftsplan der Region, den Regionalverkehrsplan und den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Ein Großteil der Haushaltsmittel des VRS fließt dabei in die Finanzierung des S-Bahnbetriebs.

Mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart vertritt die Region auch die Belange der Unternehmen.

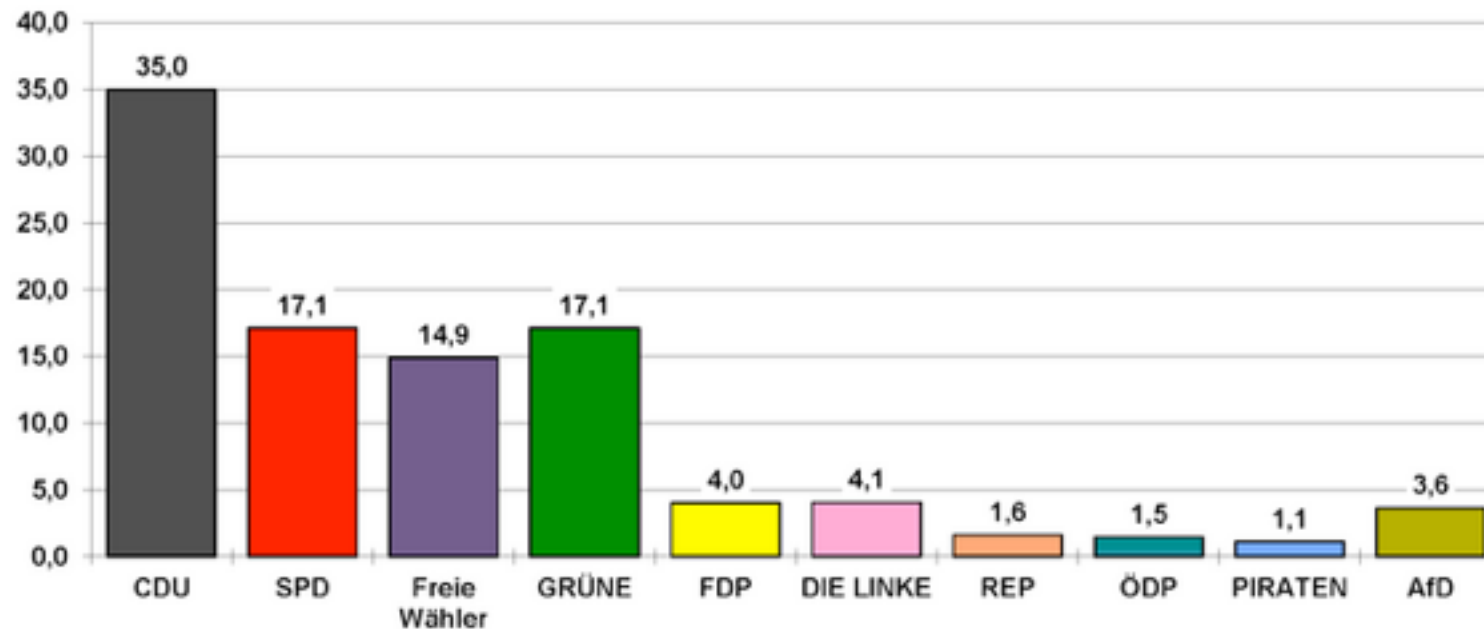
Die Regionalversammlung ist Arena der Auseinandersetzung um umstrittene Projekte wie Stuttgart 21, die Neue Messe und den Flughafen auf den Fildern.

Ergebnisse der Regionalwahl 2014



Stimmenanteile im Wahlgebiet Region Stuttgart

Amtliches Endergebnis
in Prozent

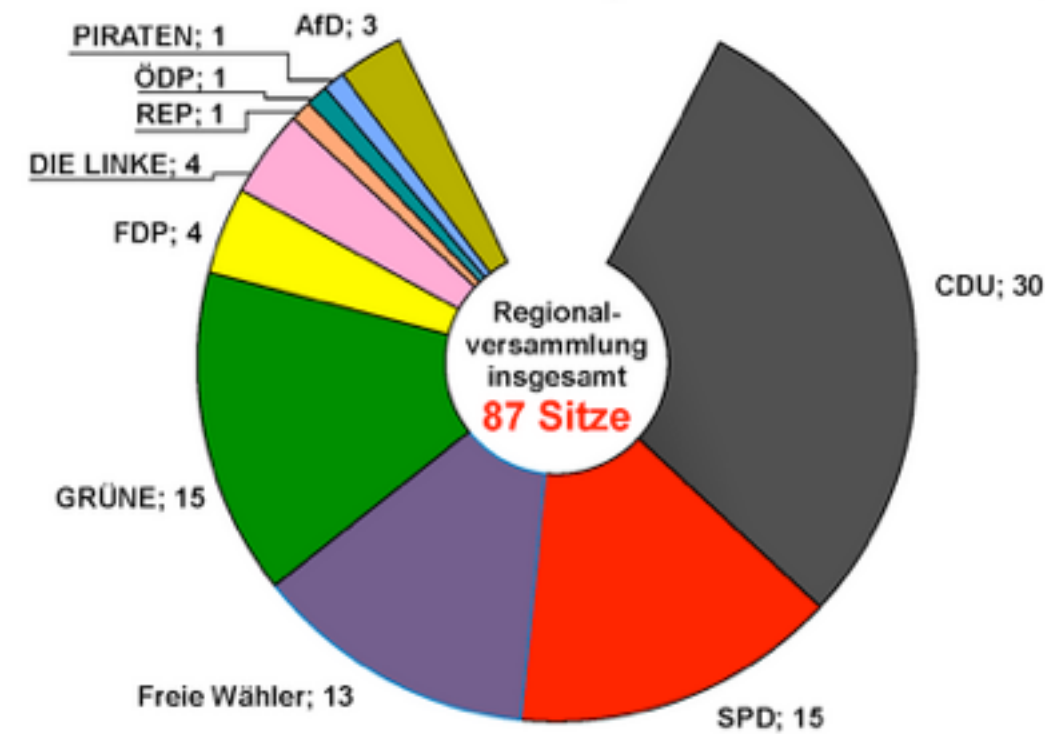


Quelle: Verband Region Stuttgart

12.06.2014 11:43

Sitzverteilung Wahlgebiet Region Stuttgart

Amtliches Endergebnis



Quelle: Verband Region Stuttgart



Soziale Teilhabe und ökologische Aufwertung der Region

Verkehrsausschuss:

- Stärkung von ÖPNV und Schienenverkehr statt weiterem Straßenbau
- entschiedene Ablehnung von Stuttgart 21 und des Filderbahnhofs „Drittes Gleis“
- bezahlbare Ticketpreise im VVS, attraktive Taktung von Bussen/Bahnen, Barrierefreiheit und Qualitätsstandards im ÖPNV
- Sozialticket, um 150.000 Menschen in der Region Zugang zu Mobilität zu eröffnen

Planungsausschuss:

- flächensparende Raumplanung zur Wahrung der Lebensgrundlagen künftiger Generationen
- Förderung der Windenergie und Forderung nach mehr Engagement gegen den Klimawandel
- Ausbau des Landschaftsparks

Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung:

- Förderung regenerativer Energien und zukunftsweisender Technologien
- bessere Integration von Menschen in den Arbeitsmarkt



Infos zu diesen und anderen regionalen Themen:

DIE LINKE in der Region Stuttgart: <http://www.dielinke-rv-stuttgart.de/>

Verband Region Stuttgart: <https://www.region-stuttgart.org/>

Die Fraktionssitzungen der Regionalfraktion der LINKEN sind öffentlich:

jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat,
18:00, Kronenstr. 25 in Stuttgart!





Regionsweites VVS-Sozialticket



Hintergrund

- Nicht-Erwerbstätige haben geringste Wegelänge (7,6 km)
- Nicht-Erwerbstätige haben überdurchschnittliche Wegehäufigkeit (3,1 Wege/Tag)
- Nicht-Erwerbstätige haben bei Wegen geringsten ÖPNV-Nutzungsgrad (4,9%)

(Quelle: „Regionale Haushaltsbefragung – Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010“)

Fazit

Nicht-Erwerbstätige sind in ihrer Mobilität eingeschränkt, für andere finanziell schlecht gestellte Bevölkerungsgruppen (Geringverdiener, Asylbewerber) dürfte die Situation ähnlich sein.

Der aktuelle Anteil für Mobilität beim Regelsatz nach § 20 SGB II iVm RBEG beträgt 2016 für Erwachsene 25,45€.

Daraus resultiert Einschränkung der Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben.

Konsequenz

Sozialticket für Sozialleistungsbezieher und Geringverdiener:

- SGB II (Hartz 4)
- SGB XII (Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung)
- WoGG (Wohngeldbezieher)
- AsylbLG (Asylbewerber)

Insgesamt in der Stuttgart:

180.000 Menschen

2. VERSCHIEDENE FINANZIERUNGSKONZEPTE:

A. Stichtagsorientierte Abmangelfinanzierung für Verkehrsunternehmen – VU – (z.B. Köln)

Beschreibung:

Durch Haushaltsuntersuchungen wird ein voraussichtlicher Umsteigerverlust zum Stichtag der Einführung für die VU ermittelt und indexbasiert festgeschrieben. Zusätzliche Einnahmen der VU durch Gewinnung neuer Fahrgäste werden teilweise angerechnet.

- + kalkulierbare Kosten
- + geringe Kosten, evtl. Kostenneutralität durch zusätzliche Kunden für ÖPNV
- + finanzieller Anreiz für VU zur Gewinnung zusätzlicher Kunden in Zielgruppe
- lange Vorlaufzeit
- größerer finanzieller Aufwand zur Vorbereitung

B. Zuschußmodell (z.B. München, VRR)

Beschreibung:

Öffentliche Hand zahlt Zuschüsse beim Erwerb eines Tickets durch berechtigten Personenkreis.

- + kurzfristig umsetzbar
- + geringer bürokratischer Aufwand
- + geringe Vorlaufkosten
- unkalkulierbare Kosten (München 6 Mio €/Jahr)

C. Kombimodell Zuschüsse mit Kostenbegrenzung (z.B. Stuttgart)

Beschreibung:

Öffentliche Hand zahlt Zuschüsse beim Erwerb eines Tickets durch berechtigten Personenkreis. Höchstsumme an VU ist gedeckelt.

- + mittelfristig umsetzbar
- + geringe Vorlaufkosten
- + Kalkulierbarkeit
- hohe Kosten (je nach „Deckel“)
- begrenzter Anreiz für VU zur Gewinnung von Neukunden

3. MUSTERANTRAG

Der Kreistag fordert den Landrat auf, im Aufsichtsrat des VVS die Erstellung eines Konzeptes für ein VVS-weites Sozialticket zu beantragen. Das Sozialticket soll für alle Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, WoGG und AsylbLG gelten. Als Basispreis ist der Leistungsanteil im Regelbedarf nach RBEG für Bezieher von Leistungen nach SGB II anzustreben (derzeit 24,63€/Monat).

(evtl. Beschreibung des/der bevorzugten Modells/Modelle)

Anhand des erstellten Konzeptes sollen die voraussichtlichen Kosten ermittelt werden und im Aufsichtsrat des VVS sowie den beteiligten Gebietskörperschaften Landkreise, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart vorgestellt werden. Dabei sind die Erfahrungen des Stuttgarter Modells mit zu berücksichtigen.

Begründung

In der Region leben ca. 180.000 Menschen, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, WoGG oder AsylbLG beziehen. Diese Menschen sind in ihrer Mobilität aus finanziellen Gründen deutlich eingeschränkt und können oft die hohen VVS-Preise nicht bezahlen. Für Nicht-Erwerbstätige Menschen ist dies auch statistisch belegt durch die regionale Mobilitätsstudie von 2010. In keinem anderen in dieser Studie ausgewerteten Personenkreis ist der Nutzungsgrad des ÖPNV mit 4,9% der Wege derart gering wie bei den Nicht-Erwerbstätigen.

Mobilität ist aber in einer modernen Gesellschaft Voraussetzung für die diskriminierungsfreie Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben. Dabei hört die Teilhabe nicht an Kreis- oder Gemeindegrenzen auf. Familien verteilen sich innerhalb der ganzen Region, viele kulturelle Ziele sind konzentriert in wenigen Orten und auch politisches Engagement erfordert oft längere Wege.

Ein Sozialticket ist aber nicht nur einfach eine Sozialleistung, die von den Sozialhilfeträgern je nach Kassenlage gewährt werden kann oder nicht. Menschen mit geringem oder aber ohne Erwerbseinkommen haben genauso einen Anspruch auf spezielle VVS-Tarife wie z. B. auch Senioren oder Studenten.

Was geschah 2016?

- Musterantrag wurde in allen Kreisen eingebracht
- wechselnde Unterstützung von SPD, Grünen, vereinzelt FW, FDP
- SPD zum Teil mit eigenen Anträgen
- lebhafte Diskussionen mit öffentlicher Resonanz
- Gründung Sozialforum Kreis Böblingen
- Ablehnungsfront bröckelt
- Antrag in der Regionalversammlung 2016 zum 6. Mal eingebracht

Das „dicke Brett“ wird weiter gebohrt, eine Fortsetzung ist auch in den Kreistagen für 2017 in Arbeit, demnächst Koordinierungstreffen.

Eßlinger Zeitung

Bus- und Bahnfahren wird 2016 teurer

VVS-Fahrpreiserhöhungen

**STUTTGARTER-
ZEITUNG.DE**

Diskussion über VVS-Preiserhöhung

„Langsam echt eine Frechheit“

StN.DE STUTTGARTER
NACHRICHTEN

Nahverkehr Region Stuttgart

VVS erhöht erneut die Preise

- > Gegen das Dogma der „Nutzerfinanzierung“ im ÖPNV !
- > Nein zu ständigen Fahrpreiserhöhungen im ÖPNV !

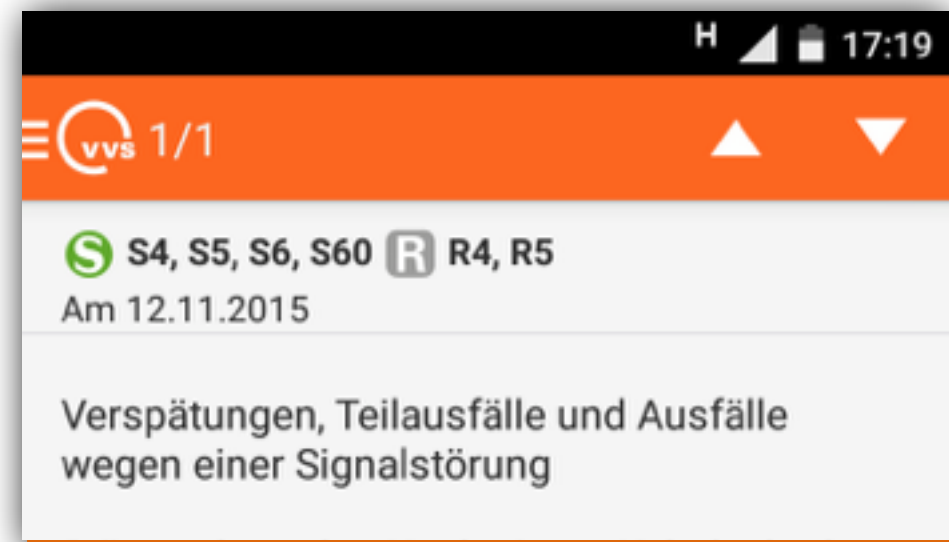


Fahrpreiserhöhungen sind kein „Naturereignis“, sondern immer **politischer** Wille

1. Wem „gehört“ der VVS
2. Ablauf einer Tarifierhöhung
3. Fahrpreisentwicklung 2002 – 2015 im Vergleich
4. Qualitätsprobleme



5. Was tut DIE LINKE ?



Werden für 2017 keine politischen Mehrheiten erreicht, können die Anträge grundsätzlich jedes Jahr neu eingebracht werden.

Wem „gehört“ der VVS?

Der VVS ist seit seiner Gründung ein sogenannter „Mischverbund“.

Das bedeutet, dass politische Aufgabenträger und ausführende Unternehmen je zu 50 % Anteilseigner sind.

StN.DE STUTTGARTER
NACHRICHTEN

Kommentar zur Preiserhöhung beim VVS
Viel für zu wenig

Wem „gehört“ der VVS?

Gesellschafter	Beteiligung	Sitze im Aufsichtsrat
Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)	26,00 %	7 ¹
Verband Region Stuttgart (VRS)	20,00 %	5
DB Regio AG	19,00 %	5 ²
Land Baden-Württemberg	7,50 %	2
Landeshauptstadt Stuttgart	7,50 %	2
GbR der Kooperationspartner des VRS <i>(Zusammenschluss der kleineren Verkehrsunternehmen)</i>	5,00 %	1
Landkreis Böblingen	3,75 %	1
Landkreis Esslingen	3,75 %	1
Landkreis Ludwigsburg	3,75 %	1
Rems-Murr-Kreis	3,75 %	1
Gesamt	100,00 %	26

¹ darunter drei Vertreter der Arbeitnehmer

² darunter ein Vertreter der RBS und ein Vertreter der Arbeitnehmer

Quelle: Wikipedia-Artikel „VVS“, Abruf 15.10.2015

Wem „gehört“ der VVS?

Aufgabe des VVS ist die Koordinierung und Fortschreibung des Verbundtarifs sowie die Verteilung der nach der sogenannten „Einnahmezuscheidung“ (s.u.) verbleibenden Fahrgeldeinnahmen.



Wohin gehen die Fahrgeldeinnahmen?

Tariferlöse VVS-Gesamt ca. 500 Mio €.

Davon werden vorab nach „Einnahmezuscheidungsvertrag“ ca. 21 % an den VRS (Region) für die S-Bahn ausbezahlt.

Die restlichen 395 Mio. € werden vom VVS an die Verbundunternehmen (Regionalbahn, Stadtbahn, Bus) je nach Verkehrsleistung aufgeteilt.

Hinweis:

Zahlen von 2015 (<http://www.vvs.de/download/Verbundbericht-Begleitheft-2015.pdf>)

Weitere (direkte) Einnahmen der Verkehrsunternehmen (u.a)

Zuschüsse für Infrastruktur, Wagenpark (GVFG),
Regionalisierungsmittel des Landes,
Erstattungen Schülerverkehr (§ 45a PBfG),
Erstattungen für Schwerbehinderte (§ 148 SGB IX)



Schematischer Ablauf der Tarifiermittlung

Januar – März:

Unternehmen melden Kostensteigerungen (seit 2011 aufgrund festgeschriebener Indizes)

März/April:

VVS-Aufsichtsrat berät über Kostensteigerungen der und Kompensation für die Unternehmen. In der Regel folgt Empfehlung für Tarifierhöhung.

(Verband Region Stuttgart, Sitzungsvorlage 145/2012, Verkehrsausschuss 19.09.2012)

Schematischer Ablauf der Tarifiermittlung

April – Juli:

VVS-Tarifausschuss berät über Struktur der Tarifsteigerung einschließlich der Verteilung auf die einzelnen Angebotssegmente sowie ggfs. neue Angebote.

Juli:

VVS-Gesellschafterversammlung beschließt
Gesamtvolumen und Zeitpunkt der Tarifierhöhung

(Verband Region Stuttgart, Sitzungsvorlage 145/2012, Verkehrsausschuss 19.09.2012)

Schematischer Ablauf der Tarifiermittlung

April – September:

Diskussion der Tarifierhöhung sowie des Strukturvorschlages bei den beteiligten Aufgabenträgern und Unternehmen, Möglichkeit der Stellungnahme.

September:

Vorberatung VVS-Aufsichtsrat und Beschluss VVS-Gesellschafterversammlung über Tarifierhöhung und Strukturvorschlag.

(Verband Region Stuttgart, Sitzungsvorlage 145/2012, Verkehrsausschuss 19.09.2012)

Fahrpreisentwicklung im VVS

Jahr	Durchschnittliche Tarifanpassung in %
2000	2,8
2001	1,9
2002	2,9
2003	2,5
2004	2,3
2005	2,9
2006	3,5
2007	3,5
2008	2,8
2009	3,2
2010	2,4
2011	2,5
2012	2,9
2013	2,9
2014	2,8
2015	2,9
2016	2,5
2017	1,9 (?)

Wie finanziert sich der ÖPNV?

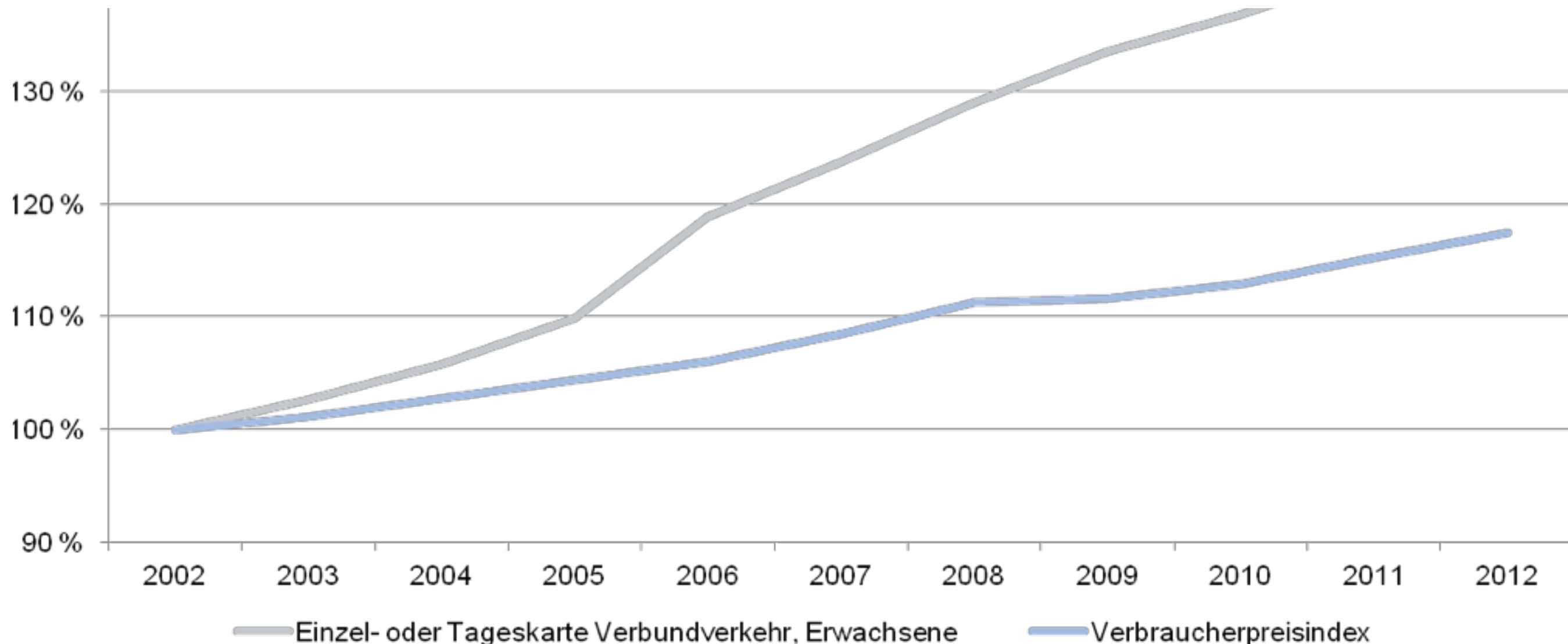
59,2 % der Kosten des VVS wurden 2014 durch Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet.

Dieser Anteil hat sich seit 2005 (53,6%) durch Preiserhöhungen über der Inflationsrate stetig erhöht.

Die restlichen 40 % der Kosten werden durch öffentliche Finanzströme aus bis zu 30 verschiedenen Quellen abgedeckt. Dies sind z.B. Erstattungen für Schwerbehinderte oder Schüler, oder Landes- und Bundesmittel für Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge.

Diese Mittel sind in der Regel nicht dynamisiert, d. h. ohne Inflationsausgleich.

Fahrpreisentwicklung und Verbraucherpreisindex seit 2002



Quelle: Philippus Heer, Fahrpreisentwicklung im ÖPNV, Bachelor-Arbeit am Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart (2012)

OV Leonberg: LINKE Verkehrspolitik in der Region (08.11.2016)



Der „S-Bahn-Gipfel“...

gut, dass wir darüber geredet haben!

Seit 2013 jedes Jahr dasselbe: Region und Deutsche Bahn (DB) veranstalten einen „S-Bahn-Gipfel“, bei dem die Probleme besprochen werden und Lösungen vereinbart werden sollen. Die Betriebsqualität wird danach aber noch mieser. Denn die Region als Aufgabenträger hat keinerlei Machtmittel.

Die Strafzahlungen („Pönale“) für Verspätungen sind seit 2012 auf lächerliche 63.500 € pro Jahr „gedeckelt“ und die Infrastruktur unterliegt lediglich der laschen Aufsicht des Eisenbahnbundesamtes (EBA).

So bleibt es bei starken Sprüchen in bereits vorab versendeten Pressemitteilungen. Die Infrastruktur verkommt weiter und sorgt für Probleme und die DB AG hat keinen finanziellen Grund, daran etwas zu ändern.

Miese Qualität - hohe Preise

Das Beispiel S-Bahn

An ständige Störungen, Zugausfälle und Verspätungen haben sich die Nutzer schon fast gewöhnt. Auch ungepflegte Bahnhöfe, fehlende Barrierefreiheit und andere Qualitätsmängel rufen höchstens noch Zynismus hervor. Die Region als Aufgabenträger ist wegen nachteiliger Verträge hilflos, die regelmäßigen „S-Bahn-Gipfel“ bringen nur starke Worte und leere Versprechungen. Preis und Leistung klaffen immer weiter auseinander.

ÖPNV auf dem Land

„Komm ich heut‘ nicht, komm ich morgen“. Nach diesem Motto „funktioniert“ der ÖPNV in der Region oft außerhalb der Ballungsräume. Schlechte Anschlüsse, unübersichtliche Linienverläufe, kein Betrieb abends und am Wochenende. Verantwortlich dafür sind die Kreise und Gemeinden. Beahlt allerdings werden „Großstadt-Preise“, die durch nichts gerechtfertigt sind.

Möglichkeiten der Einflussnahme auf Preiserhöhungen

Gemäß VVS-Vertrag können die Gebietskörperschaften-Gesellschafter (Aufgabenträger) der Tarifierung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierung festlegen, wenn sie bereit sind, die sich hieraus ergebenden Einnahmeausfälle für alle Unternehmen auszugleichen.

(Verband Region Stuttgart, Sitzungsvorlage 145/2012, Verkehrsausschuss 19.09.2012)

Musteranträge Landkreise

Der Kreistag fordert den Landrat auf, im Aufsichtsrat des VVS gegen eine Preiserhöhung zum 01.01.2017 zu stimmen.

Nachgewiesene Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen gemäß den Regelungen der indexbasierten Kostenrechnungen sind aus öffentlichen Mitteln zu erstatten, wobei Zusatzeinnahmen aus Fahrgastzuwächsen anzurechnen sind.

Gemeinsame Begründung

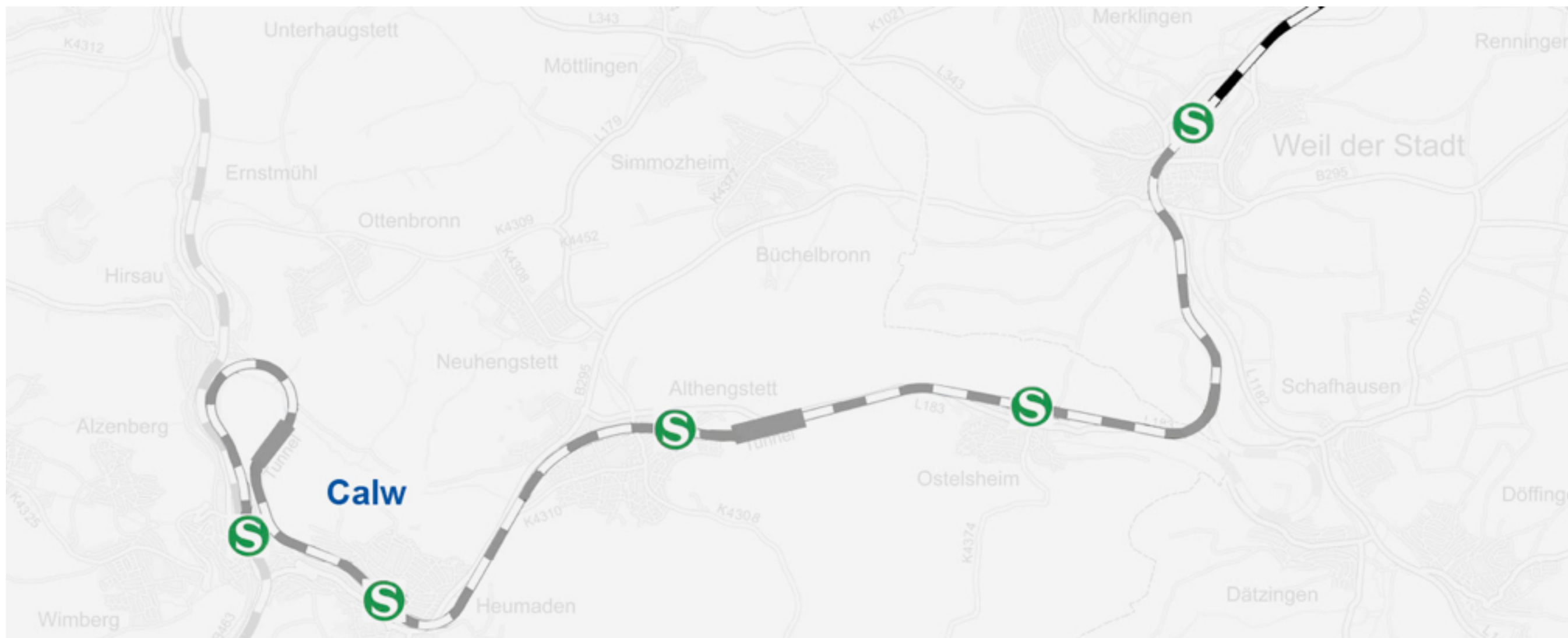
Angesichts der bestehenden erheblichen Qualitätsmängel insbesondere im S-Bahn-Verkehr, aber auch bei vielen Busangeboten in der Fläche sind weitere Preiserhöhungen für den ÖPNV nicht gerechtfertigt. Darüber hinaus sind seit 2010 wesentliche Kosten für PKW kaum gestiegen bzw. im Einzelfall sogar reduziert. So stiegen die Kraftstoffpreise im Vergleich zu 2010 minimal bzw. sanken sogar (Benzin +1,4%, Diesel – 5,3%; Quelle: Statistisches Bundesamt, Daten zur Energiepreisentwicklung, Stand 09/2015).

Eine weitere Fahrpreiserhöhung würde von den Nutzern des ÖPNVs sowie von potentiellen Neukunden als absolut nicht angebracht empfunden werden und von der Nutzung des ÖPNVs abschrecken.



Für öffentliche Veranstaltungen, Info-Tische etc.
bietet die Regionalfraktion Info-Material an,
das auch in Wahlkämpfen verwendet werden darf.

Hermann-Hesse-Bahn



DIE LINKE in der Region zur Hermann-Hesse-Bahn

- Grundsätzlich JA zur Reaktivierung von Schienenstrecken
- Verlängerung S6 mit Elektrifizierung als sinnvollste Lösung
- Blockadehaltung insbesondere von Weil der Stadt wenig sinnvoll

Aber

- Alleingänge des Landkreises Calw sind kontraproduktiv
- Geplantes Betriebsprogramm ab 2018 gefährdet die Fahrplanstabilität der S6
- Lärmschutz nicht geklärt
- Einsatzfähigkeit von Brennstoffzellentechnik völlig unklar

Alle Beteiligten (Land, Region, Landkreise Böblingen, Calw) sollten wieder an einem Strang ziehen.



Vielen Dank
für Eure Geduld!

OV Leonberg: LINKE Verkehrspolitik in der Region (08.11.2016)

