

Haushaltsrede von Dietmar Gaida, stadtplanungs- und verkehrspolitischer Sprecher der grün-offenen Ratsfraktion

Solingen, den 8. Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Gäste,
liebe Engagierte gegen Fahrplankürzungen

Im Folgenden möchte ich meine und Manfred Krauses ablehnende Stimme zum Haushalt der Stadt begründen. Dieser Schritt fällt nicht leicht, weil die Mehrzahl der Mitglieder meiner grün-offenen Ratsfraktion dem Haushalt zustimmen wird.

Der Etat enthält viele sinnvolle Impulse wie den Neubau des Schwimmbads Vogelsang sowie die Sanierung von Schulen. Aber er erhöht dauerhaft die Personalausgaben um 1 Mio. Euro für den von der CDU geforderten Ordnungsdienst. Und er hat einen entscheidenden und ausschlaggebenden Fehler:

Ausgerechnet der SWS-Verkehrsbetrieb, der den Busverkehr organisiert soll als einziger Bereich eine sehr große Kürzung erfahren. Alle meine Fraktionskolleginnen und -kollegen haben sich intensiv gegen diese Kürzungen gewehrt. Dennoch wurde entschieden:

Zum ersten: Der Kleinbus 688 soll nicht weitergeführt, sondern zum 31.12.2016 eingestellt werden! Er sorgt seit Ende 2013 für eine bessere Anbindung der bisher völlig abgeschnittenen Wohngebiete Fürkeltrath, Eipaß, Nümmen, Lochbachtal sowie der Gewerbegebiete Dycker Feld und Piepersberg.

Zum zweiten, und das ist noch deutlich schlimmer: Es wird eine Höchstgrenze für den Zuschuss an den Verkehrsbereich der Stadtwerke verlangt. Übrigens der einzige Bereich der Stadt, der durch eine Höchstgrenze gedeckelt wird. Diese Höchstgrenze soll dauerhaft auf 9,0 Mio. Euro festgesetzt werden. Heute bekommt der Busbereich der Stadtwerke eine Unterstützung in Höhe von 9,7 Mio. Euro. Es geht also um eine Kürzung um mindestens 700.000 Euro.

Der SWS-Geschäftsführer soll [Zitat] „darstellen wie die Einsparung in Höhe von mindestens 300.000,00 Euro durch weitere Optimierung im Betriebsablauf des Verkehrsbereichs der SWS GmbH ab 2017/2018 erreicht werden kann“.

Wenn dies nicht gelingt, [Zitat] „wird bis zum 31.03.2017 im Beteiligungsausschuss nach Vorberatung des ASUKM entschieden, ob zur Erreichung der Verlustobergrenze weitere Einsparungen im Nahverkehrsplan nötig sind.“

Auch wenn es ein Erfolg ist, dass die Entscheidung über weitere Fahrplankürzungen noch einmal um 3,5 Monate verschoben ist: Es ist sehr fraglich, ob im ausgequetschten SWS-Verkehrsbereich weitere interne Einspar-Potentiale gehoben werden können.

Neben Fahrplankürzungen wird die stärkere Vergabe von Buslinien an zu extrem billigen Löhnen arbeitende private Unternehmen diskutiert.

Gelingt die interne Einsparung nicht, würden nach dem heutigen Beschluss also weitere Fahrplankürzungen anstehen. Dies wären, neben den vom Fahrgastbeirat akzeptierten Einsparungen dann eben doch u.a. die von der Verwaltung vorgeschlagenen massiven Kürzungen im Abendverkehr sonntags bis donnerstags. Der letzte Bus auf den O-Bus-Linien würde dann um 23:30 Uhr fahren. Die großen Bereiche Meigen, Ketzberg/Abteiweg, Klinikum, Fuhr und Kannenhof würden nach ca. 22:30 Uhr gar nicht mehr bedient.

Sehr viele Schichtarbeiter kämen nach Schichtwechsel nicht mehr mit dem Bus in ihr Wohngebiet. Dasselbe gilt für viele, die abends lange in unseren Nachbarstädten arbeiten.

Es würde ebenso bedeuten, dass Jugendliche und diejenigen, die sich kein Auto leisten können oder auf den Bus als ihr Verkehrsmittel setzen, nicht mehr an vielen gesellschaftlichen Veranstaltungen in Solingen und erst recht nicht in Nachbarstädten teilnehmen können. Es sei denn, sie kaufen sich doch ein Auto und sind damit in vielen Fällen als Fahrgäste verloren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

2013 hat der Rat gegen die CDU einen neuen, besser auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Nahverkehrsplan beschlossen. Vorausgegangen war eine außergewöhnliche BürgerInnenbeteiligung:

Der Solinger Nahverkehr befand sich bis September 2016 in einer Aufbruchstimmung. Seit 2013 sind die Einnahmen von 17,2 Mio. Euro auf 19,0 Mio. Euro angestiegen. Der neue Kleinbus wird von 67.000 Fahrgästen pro Jahr genutzt und steht damit im Zuschussbedarf deutlich besser da als der Durchschnitt der Busse. Der verbesserte Spätverkehr kommt gut an.

Im Ziel ging es allen Beteiligten um die weitere Verbesserung des Angebotes und um mehr Neukundengewinnung.

Der Erfolg des Solinger Bussystems darf nicht durch Kürzungen kaputtgemacht werden, indem wir wieder in die alten Zeiten der Defizitdiskussion über den Nahverkehr zurückfallen.

- Solingen ist eine wachsende Stadt.

Soll der Nahverkehr nicht mitwachsen? Ist er uns künftig weniger wert?

- Solingen ist eine nachhaltige Stadt.

Sollen wir den wichtigsten Klimaschutzbeitrag, den diese Stadt leisten kann, durch ein schlechteres Busangebot gefährden?

- Solingen ist eine inklusive und dabei älter werdende Stadt.

Wollen wir die zunehmende Anzahl mobilitätseingeschränkter Menschen, die nicht nur an den O-Buslinien wohnen, in das Leben der Stadtgesellschaft mitnehmen?

Deshalb haben alle betroffenen Beiräte des Rates, mehrere Bezirksvertretungen, mehr als 2.000 BürgerInnen und viele Vereine gegen die Kürzungen protestiert.

Einem Haushalt, der große Einsparungen beim Busverkehr vornimmt, während er gleichzeitig massive Personalausgabenerhöhungen vorsieht, können wir leider nicht zustimmen.