

Prof. Dr. Michael Vierling, 21. November 2018

Der Haushaltsentwurf für Ludwigsburg im Jahr 2019 ist der finanzielle Spiegel einer Stadt, in der Vieles gut läuft, in der erfolgreiche Unternehmen attraktive Arbeitsplätze vorhalten, in der viele Familien mit Kindern leben, in der es eine gute Bildungs- und Betreuungslandschaft gibt. Die wirtschaftliche Stärke und die positive Bevölkerungsentwicklung in unserer Stadt führt auch zu erfreulich hohen Steuereinnahmen – die Erträge aus Gewerbesteuer und Einkommensteuer sprudeln Jahr um Jahr. Das ermöglicht uns im Grundsatz ein hohes Niveau an laufenden Ausgaben und Finanzierungskraft für Investitionen.

Aber wir wissen alle spätestens seit diesem Herbst: unsere mittelfristigen finanziellen Perspektiven sind nicht mehr himmelblau und rosarot. Es legen sich Schatten auf die Gesundheit der städtischen Finanzen; der Haushaltsausgleich ist für die Zukunft in Frage gestellt. Denn die laufenden Ausgaben, vor allem die Personalausgaben, werden sich viel dynamischer entwickeln als die Steuereinnahmen, die von den Bürgermeistern forcierte Einrichtung eines 4. Dezernats wird den Personalaufwand über etliche Jahre weiter in die Höhe treiben. 90 zusätzliche Stellen im Stellenplan 2019, ein Anstieg der Personalausgaben um 9 Mio. €, also um über 11 Prozent, das ist schon starker Tobak.

Damit sinkt die Ertragskraft des Ergebnishaushalts, und der Spielraum für die Finanzierung von Investitionen aus eigener Finanzkraft schrumpft. Und das, meine DuH, ist das Hauptproblem, von der Verwaltung zwar erkannt, aber nicht angegangen. Herr OB, wo bleibt denn Ihre Initiative zur Stärkung unserer Eigenfinanzierungskraft? Da ist nichts zu erkennen. Die Struktur Ihres Entwurfs des Ergebnishaushalts muss große Besorgnis wecken.

Wir werden riesige Investitionsprogramme in den nächsten Jahren zu stemmen haben – Sanierungen und Neubauten von KiTas und Schulen können nicht warten, die Verkehrswende (Stadtbahn und Fahrradwege) erfordert hohe Investitionsanstrengungen, die kommunale Klima-Anpassung macht die umfassende Begrünung der Stadt nötig. Aber diese unverzichtbaren Zukunftsinvestitionen können wir doch nicht komplett Schulden-finanzieren, während unser Steueraufkommen durch laufende Ausgaben aufgezehrt wird. Der städtische Schuldenstand, heute bei 18 Mio., steigt laut Finanzplanung innerhalb der nächsten vier Jahren auf mehr als das Dreifache und wird weiter beschleunigt ansteigen, wenn wir nicht rechtzeitig gegensteuern. Herr Oberbürgermeister: Ist es diese Tendenz zur Verschlechterung, in der Sie die städtischen Finanzen an Ihre Nachfolgerin oder Ihren Nachfolger übergeben wollen?

Greifen wir nur zwei der investiven Großprojekte des nächsten Jahrzehnts heraus: die Finanzierung des Bildungszentrums West und der Stadtbahn. Das wird nur zu haben sein, wenn wir eine gewisse Neuverschuldung akzeptieren, aber ohne größere Disziplin bei den laufenden Sach- und Personalausgaben machen wir es uns heute zu leicht und belasten unsere Kinder und Enkel mit gar zu hohen Schulden.

Unzufrieden sind wir mit dem vorliegenden Entwurf aber nicht nur wegen der zunehmenden finanziellen Unwucht, sondern auch wegen der riesigen Lücken in der Haushaltsplanung: Im Entwurf fehlen ganz wesentliche Felder:

- Personalstellen und damit Personalausgaben sind uns erst seit gestern mit dem Stellenentwicklungsplan mitgeteilt worden; da ließ sich für die Fraktionen noch nichts durcharbeiten, beraten und eine Meinung bilden.
- Der umfangreiche Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Tourismus und Events mit seinem deutlich erhöhten Zuschussbedarf ist uns Stadträtinnen und Stadträten gerade erst mitgeteilt worden und wird auch erst nächste Woche erstmals im Ausschuss beraten.
- Unter dem Stichwort „Projekte Fonds Nachhaltige Mobilität“ sind im Entwurf über 13,5 Mio. € an Ausgaben eingestellt – ohne jede inhaltliche Untersetzung, ohne jegliche Veranschaulichung, wie viel konkret wofür ausgegeben werden soll. Da fragen die Financer: Schon einmal was vom Grundsatz der Einzelveranschlagung gehört? Solche riesigen Globalansätze können wir Ihnen nicht durchgehen lassen. Unser Haushaltsbewilligungsrecht heißt auch zu wissen, wofür die Gelder im Einzelnen hinfließen.
- Fehlanzeige auch beim überfälligen Nahverkehrskonzept. Vielleicht werden Sie uns wenige Tage vor der von Ihnen beabsichtigten Verabschiedung dazu noch etwas im Änderungsverzeichnis nachreichen. Bis jetzt staunen wir über die bombastischen Ansätze unter dem Stichwort „BRT Ost-West-Achse“: allein 550.000 € im Jahr 2019 und dann noch einmal über 14 Mio. € Ausgaben in den Folgejahren. Was da inhaltlich dahintersteckt, ist vermutlich nichts, da Ihre bisherigen BRT-Vorstellungen mit der Gemeinsamen Verständigung auf die Stadtbahn hinfällig geworden sind und ein vernünftiges optimiertes Buskonzept noch nicht einmal ansatzweise vorliegt.

Für unsere Fraktion will ich folgende finanzpolitische Leitlinien festhalten:

1. Schulbauten und –sanierungen dulden keinen Aufschub. Die Bildungszentrum-West-Planung muss voran getrieben werden, schon um Lehrer und Schüler keinen Schadstoffen mehr auszusetzen; also: die BZW-Planung muss voran getrieben werden, so dass der Neubau bald einsetzen kann.
2. Die Stadtbahn muss von der Stadt engagiert mitgeplant und zügig realisiert werden; das Busnetz muss für Vorlauf und Ergänzung der Stadtbahn optimiert werden. Und die Radrouten müssen gebaut werden. Nur so, mit weniger Autoverkehr, können wir die erforderliche Luftreinhaltung bei Feinstaub und Stickoxiden erreichen, nur so kann der kommunale Klimaschutz mit viel geringerem Kohlendioxid-Ausstoß des Verkehrssektors erreicht werden.
3. Begrünen wir die Stadt! Wir wollen die Green City. Das heißt mehr Grün, mehr Bäume in der Stadt, nicht erst anlässlich einer Landesgartenschau in ferner Zukunft, sondern ab 2019 mit einem ständigen Baumpflanzungsprogramm in der Innenstadt, in den Stadtteilen und zur Umsetzung eines dichten grünen Rings in der Stadt.

4. Beim Wohnungsbau gilt: Innenentwicklung statt Siedlungsbrei! Unser Motto „Stadt werden“ bedeutet auch Mut zur Stadt mit gewisser Verdichtung im Innern und dem Schutz der Freiflächen im Außenbereich. Innenverdichtung muss selbstverständlich mit hochwertigen innerstädtischen Grünzonen einher gehen. Neubaugebiete müssen als Ökoquartiere konzipiert werden – mit weniger Autos und weniger Stellplätzen.

Damit sind auch Stichworte für unsere diesjährigen Haushaltsanträge gesetzt. Wir behalten uns vor, im Zuge der Beratungen weitere Anträge zu stellen. Wir verweisen auch auf unsere Haushaltsanträge der letzten Jahre, die noch nicht behandelt wurden.

Der Durchbruch für die Stadtbahn ist da, nachdem unser Oberbürgermeister, die CDU, die Freien Wähler und die FDP während der letzten Jahre ihre Ressourcen in Stadtbahn-Verhinderungsstrategien gesteckt haben. Jetzt brauchen wir ein vorlaufendes und ergänzendes wirtschaftliches Gesamt-Buskonzept. Vor dem Blindgreifen von Ausgabenmillionen muss erst einmal unverzüglich ein Konzept zur Optimierung des Busverkehrs in Ludwigsburg entwickelt werden – sowohl im Vorlauf zum künftigen Stadtbahnssystem als auch zur Ergänzung des künftigen Stadtbahnsystems. Das schaffen wir als Stadt nicht allein, da müssen wir mit den örtlichen Busunternehmen bzw. den Busunternehmen, die in Zukunft den Busverkehr in Ludwigsburg betreiben, zusammen arbeiten, da brauchen wir externe Sachverständige, da brauchen wir eine geeignete Bürgerbeteiligung, etwa einen Fahrgastbeirat. Erst wenn wir wissen, wie der Busverkehr der Zukunft mit der Stadtbahn zu koppeln ist, können wir weitreichende Haushaltsansätze für 2019 und die Folgejahre beziffern und in einem Nachtragshaushalt für 2019 ermitteln.

Ja, meine DuH, Herr OB, BRT heißt Bus Rapid Transit, das ist definiert als ein Transportsystem, das durch infrastruktur- wie auch fahrplantechnische Verbesserungen versucht, einen höheren Qualitätsstandard als normale Buslinien zu erreichen. In diesem Sinne muss das derzeitige Ludwigsburger Gesamt-Bussystem durch Ampel-Vorrang-Schaltungen und reservierte Fahrspuren ertüchtigt werden. Dabei kommen neue Linienführungen, Emissions-freie und Emissions-arme Fahrzeuge, verschiedene Busgrößen, verdichtete Fahrpläne, eigene Fahrspuren und zu Hauptverkehrszeiten reservierte Fahrspuren für Busse in Betracht.

Eine Engführung des BRT-Konzepts wäre unwirtschaftlich und verkehrspolitisch nicht sinnvoll – eine Engführung des BRT-Konzepts also im Sinne des Kaufs von Langbussen und dem Bau von Trassen eigens für diese Langbusse – nein, das muss integriert werden in ein Optimierungskonzept für das bestehende Bussystem.

Zum optimierten Bussystem gehört unbedingt auch, dass die Stadt finanziell und verkehrstechnisch gewährleistet, dass die Schülerinnen und Schüler aller Stadtteile auch in zumutbarer Weise die weiterführenden Ludwigsburger Schulen erreichen können. Ja, auch die aus Popppenweiler. Oder sollen wir die alle an die Marbacher Schulen verweisen? Nein, dass die Kinder und Jugendlichen mit dem Bus in überschaubarer Zeit zuverlässig und pünktlich die

Innenstadt und das Bildungszentrum West erreichen können, das müssen wir, Politik und Verwaltung, zusammen mit den Busunternehmen, schon hinbekommen.

Unser nächster Haushaltsantrag:

Der Green City Masterplan der Stadt und der Firma Siemens zeigt: Mehr Fahrradverkehr und damit weniger Autoverkehr ist der Schlüssel zur besseren Luft in der Stadt. Jetzt heißt es: Beim Radwegebau nicht kleckern sondern klotzen, oder hat die Verwaltung die Planungen dafür versäumt? Vor einem Jahr haben wir extra eine zusätzliche Verkehrsplaner-Stelle beantragt und beschlossen, um die Radwegeplanung voran zu treiben. Immerhin sieht der Green City Masterplan eine Erhöhung des Fahrrad-Wegeanteils von derzeit ca. 10 Prozent auf immerhin 25 Prozent im Jahr 2025 vor, indem Radrouten ausgebaut und Radschnellwege angelegt werden.

Und das ist die relevanteste Erkenntnis aus dem Green City Masterplan: In stadtweiter Betrachtung und auch an der Spotmessstelle Friedrichstraße haben Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs das höchste Wirkungspotenzial von allen untersuchten Maßnahmen zur Verminderung von Stickstoffoxiden und Feinstaub- Ausstoß – und zwar sofort sowie kurz-, mittel- und langfristig. Also: Eine rasche Verbesserung der Rahnradwege-Infrastruktur ist die kostengünstigste und wirksamste Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt. Ludwigsburg ist ja Intensiv-Stadt mit Stickoxid-Werten von über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft.

Wenn die gerichtliche Anordnung von Diesel-Fahrverboten in Ludwigsburg überhaupt noch abgewendet werden kann – Herr Oberbürgermeister ist da ja unverdrossen optimistisch –, dann durch beherzten Fahrradwegebau. Worauf warten wir noch? Wie konnte die Umsetzung des Radroutenkonzepts in den letzten Jahren derart ins Stocken geraten? Das war unverantwortlich. Das muss jetzt durch deutlich höhere Haushaltsansätze für Radwege wieder aufgeholt werden, wobei gelten muss: Ausgabemittel bereit zu stellen wird nicht reichen, wir müssen dann auch wirklich bauen! Los geht's im Jahr 2019 mit den Schulradwegen: mit der Ost-West- und mit der Nord-Süd-Verbindung!

Weitere Haushaltsanträge legen wir Grünen zum Grün in der Stadt vor: Wir beantragen ein städtisches Programm „Baumpflanzungen zur Klima-Anpassung“. Damit soll die Zahl der städtischen Bäume – derzeit gut 29.000 – jedes Jahr um weitere 500 Bäume erhöht werden – an Standorten, die stadtklimatisch sensibel sind. Denn der Klimawandel hat auch Ludwigsburg erreicht. Die Sommer werden niederschlagsärmer, heißer und länger, die kühlende Wirkung von Bäumen wird in den städtischen Verdichtungsräumen immer wichtiger. Da brauchen wir eine klare Zielsetzung, den Baumbestand in der Stadt stetig und wahrnehmbar auszubauen. Natürlich müssen für die Anpflanzungen Bäume gewählt werden, die mit den veränderten klimatischen Bedingungen gut zurecht kommen.

In diesen Zusammenhang gehört auch ein pfleglicher Umgang mit den und eine Ausdehnung der Ludwigsburger Waldflächen. Aufforstung – konkret ist das auch ein Thema für den Sallonwald, der für die Herstellung des Aldinger-Danziger-Straßen-Kreisverkehrs übermäßig stark abgeholzt wurde. Wir beantragen, dass der abgeholzte Waldabschnitt, der an den Kreisverkehr angrenzt und als Container-Abstellfläche genutzt wurde, dort so bald wie möglich und so weitgehend wie möglich wieder als Waldboden mit Baumbestand hergestellt wird.

Zur abermaligen Landesgartenschau-Bewerbung sagen wir „Ja“, wenn die Begrünung der Nord-Süd-Innenstadt-Achse, der kleinräumigen Innenstadt-Quartiere, der Stadtteile und die Herstellung des Grünen Rings im Vordergrund steht. Aber dafür kann die vorhandene Bewerbung ein zweites Mal eingereicht werden. Alle Fachleute haben die Qualität unserer Bewerbung gelobt und uns versichert, dass wir nur wegen übergeordneter politischer Aspekte zuletzt noch nicht den Zuschlag erhalten haben. Da braucht es – so unser Antrag – jedenfalls keine kostenintensiven weiteren Hunderttausende von Euro für zusätzliche Machbarkeitsstudien zur Bundesstraßen-Überdeckung.

Meine DuH, insgesamt sehen wir noch nicht, wie insbesondere die weißen Flecken des Haushaltsentwurfs bei den Maßnahmen des Fonds Nachhaltige Mobilität und beim Nahverkehrskonzept in den nächsten zwei bis drei Wochen gefüllt sein sollen. Wo ist die Einholung der Zustimmung des Ludwigsburger Gemeinderats zur Stadtbahn-Verständigung? Was wird aus dem vorlaufenden und ergänzenden Busverkehr? Wie reduzieren wir endlich schnell und wirksam die städtischen Stickstoff-Dioxid-Emissionen um mindestens 10 Mikrogramm pro Kubikmeter, um die erforderliche Mindest-Luftreinhaltung zu gewährleisten? Wie kommen wir messbar und stetig der beschlossenen Klimaneutralität der Stadt im Jahr 2050 näher? Mit skeptischer Hoffnung gehen wir Grünen in die nächsten Beratungswochen.