

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	191
		TOP:	1a
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	13.06.2018		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	der Vorsitzende		
Protokollführung:	Herr Häbe / pö		
Betreff:	Bericht zur VVS-Tarifzonenreform - Antrag Nr. 156/2018 vom 08.06.2018 (CDU)		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt im Sitzungssaal die zur Vorberatung in der Verwaltungsausschusssitzung am 27.06.2018 vorgesehene Beschlussvorlage GR Drs 580/2018 des Herrn Oberbürgermeisters vom 13.06.2018 aus.

Der einführende Vortrag des Oberbürgermeisters ist nachstehend im überarbeiteten Wortlaut wiedergegeben.

OB Kuhn:

"Wir haben nach vielen Diskussionen in den Aufsichtsräten, im Gemeinderat, in den Kreistagen, mit dem Regionalverband und den Verkehrsbetrieben sowie mit dem Land einen konsensfähigen Vorschlag erarbeitet. Dieser Vorschlag liegt Ihnen vor. Er lässt sich am besten beschreiben mit 'das ist die große Lösung', die ausgehend von der Logik 'Stuttgart 1 Zone' für die ganze Region Geltung hat. Es gibt keine Verlierer in Stuttgart. Es wird in der Region keine Sektorengrenzen mehr geben, es werden zwei Außenringe zusammengezogen, und es werden insgesamt 52 Tarifzonen auf 5 Ringzonen vereinfacht.

Diese Reform bedeutet, dass es in vielen Konstellationen deutlich günstiger wird, die VVS-Systeme zu nutzen - bis zu 30 %, in Einzelfällen sogar noch drüber. Die Monats- und Jah-

restickets werden deutlich günstiger. Wir haben eine große Tarifreform, die erste seit 40 Jahren, die so in die Struktur eingreift. Und wir haben eine generelle Günstigerstellung der Nutzung des ÖPNV.

Mit der Reform werden wir beim Einzelticket unter den 10 Großstädten in Deutschland die Stadt sein mit dem günstigsten Einzelticket: 2,50 €. Berlin hat 2,80 €, viele andere haben auch 2,80 €. Dann gibt es noch welche mit 2,70 €. Das heißt, was das Angebot angeht, sind wir dann richtig vorne dran.

Die Entscheidung, dass wir die Tarifierhöhung zum 01.01.2019 nicht machen wollen, war nicht einfach. Die wäre, wenn man die Kostenanmeldung aus den Verkehrsbetrieben nimmt, etwas über 2 % ausgefallen. Da hat die Stadt die Aufgabe, auf die SSB zu achten, weil, die Kosten sind ja da, denken Sie an die Lohnerhöhungsrunden. Andererseits haben wir gesagt, na ja, wenn wir zum 01.04.2019 - das wird der Beginn dieser Reform sein, wenn die Gremien jeweils zustimmen - die Tarife senken, und wir erhöhen sie vorher zum 01.01.2019, kann das niemand nachvollziehen. Dann würde die Erhöhung zur Kenntnis genommen, aber die Senkung nicht mehr so. Außerdem würden dann die, die in Stuttgart in einer Zone unterwegs sind, bei deren Preis es bleibt, sagen, wir bezahlen diese Tarifreform. Würde zwar nicht stimmen, aber vom subjektiven Eindruck her nachvollziehbar.

Zur Bewertung. Es ist wirklich eine große Tarifreform, ohne Verlierer. Das wird übrigens in anderen deutschen Städten, wie München, die ja Ähnliches vorhaben, auch so gesehen. Solche Vorschläge haben natürlich viele Erfolgsfaktoren. Ich will ausdrücklich sagen, die Initiative der Fraktionen von CDU, GRÜNEN und SPD, die Initiative aus dem Stuttgarter Gemeinderat, zu sagen, wir wollen 'Stuttgart eine Zone', damals noch mit 9 Mio. € unterlegt, hat den Anstoß gegeben, dass alle anderen Partner eigentlich gesagt haben, es kann nicht sein, dass bei uns alles unverändert bleibt. Übrigens, wir waren auch ein bisschen in Sorge, wenn nur 'Stuttgart eine Zone' gewesen wäre, hätte es sein können, dass viele mit dem Auto an den Stadtrand fahren und dann in unsere wunderschöne SSB-Stadtbahn einsteigen. Es entstand eigentlich ein Druck, ein klarer, sanfter Druck aufgrund gut definierten politischen Willens, dass in dem gesamten VVS-Gebiet eine Reform stattfindet.

Zwischendurch hatten wir mal ein Kompromissmodell in der Größenordnung von 20 Mio. €. Diese große Lösung kostet ja bei einer Preiselastizität von 0,2 42 Mio. €. Und bei dem 20er-Modell haben wir aber schnell festgestellt, das hätte nicht die Lenkungseffekte, die wir brauchen. Die Tarifreform hat ja nur einen Sinn, wenn wir klar machen können, da werden die Umstiegsanreize, wenn man aus den Landkreisen nach Stuttgart fährt, eben massiv gesteigert. Deswegen wurde dann dieses 'Stuttgart eine Zone' für alle oder die große Lösung Schritt für Schritt mehrheitsfähig.

Schritt für Schritt heißt, dass es doch viele Bedenken gab, aber der Impuls aus dem Stuttgarter Gemeinderat war eindeutig. Die Vertreter des Stuttgarter Gemeinderats im VVS-Aufsichtsrat - so viel darf ich als Aufsichtsratsvorsitzender sagen, ohne die Vertraulichkeit zu brechen -, also die Herren Sauer und Stopper, haben sehr stark unterstützt im Aufsichtsrat, dass die große Lösung auch wirklich kommt. Das heißt, es war von Anfang an aus der Stadt Stuttgart der Wille zu spüren, wir wollen, dass diese Tarifreform nicht ein Reförmle wird, sondern wirklich Durchschlagskraft und Power hat. Ich möchte mich ausdrücklich für dieses gute Backing, das es aus dem Rat und den Gremien dafür gab, bei Ihnen bedanken.

Das Land hat Vieles möglich gemacht, und ich habe viele Gespräche gehabt mit dem Land, was geht. Sie wissen ja wahrscheinlich, die sind gestartet mit der Vorstellung, sie könnten über fünf oder sechs Jahre 30 Mio. € beisteuern. Wir sind am Schluss auf 42 Mio. € hochgewandert. Da möchte ich mich auch beim Land dafür bedanken, das war nicht selbstverständlich. Das waren zum Teil schwierige Gespräche, aber es gab einen Hebel, und der hat geheißen: Wenn diese Tarifreform rechtzeitig kommt, dann wird es auch für die Diskussion Luftreinhaltung, Fahrverbote noch mal ein richtiger Quantensprung, nämlich umsteigen zu können. Der Landesregierung wäre es am liebsten gewesen zum 01.01.2019. Aber es muss schon darauf geachtet werden, ob es die Verkehrsbetriebe im VVS auch umsetzen können am Schalter und im Ticketing und im elektronischen Bereich. Deswegen ist 01.04.2019 rausgekommen. Das ist ambitioniert, aber wir können das schaffen. Und es ist noch rechtzeitig, wenn dann die Entscheidung fallen sollte, wie die Grenzwerte Stickoxid sich im Jahr 2019 entwickelt haben. Das ist ja ein wichtiges Datum im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Die Gespräche mit den Landkreisen waren auch nicht einfach, aber es wurde gut zusammengearbeitet. Ich habe von Anfang an darauf geachtet, dass die Landkreise und die Stadt Stuttgart möglichst zusammenbleiben können. Das betrifft die Kostenaufteilung, die wir haben. Es geht ja im Wesentlichen so, dass beim Binnenverkehr für 'Stuttgart eine Zone' die Stadt Stuttgart zuständig ist in der Finanzierung mit 13,2 Mio. €. Wegfall der Sektorengrenzen übernehmen auch die Landkreise. Und Verschmelzung der Ringe 60 und 70 auch die Landkreise. Was dann übrig bleibt, wird im Verhältnis von 25 % Stadt Stuttgart und 75 % Landkreise aufgeteilt. In der Summe, wenn ich die Gesamtkosten anschau, führt das zu 45 % der Kosten Stadt Stuttgart und 55 % die Landkreise. Am Anfang wird natürlich die Summe, die das Land zuschießt, abgezogen. Ich will beim Land noch sagen, das wird so gehen, die 42 Mio. € werden über 6 Jahre abgeschmolzen. Im ersten Jahr, weil das später beginnt, 8 Mio. €. Dann 10 Mio. €, dann noch mal 10 Mio. €, dann 6 Mio. €, dann 4 Mio. €, und dann 4 Mio. €.

Wir haben etwas Neues aufgenommen. Es ist wichtig, dass Sie das verstehen, da bin ich auch besonders stolz drauf, dass wir das am Ende des Tages so durchgesetzt haben. Wenn es Mehreinnahmen gibt in 2019 und 2020, dann werden die nicht wie gewohnt an die Verkehrsbetriebe gegeben, sondern es wird ein Referenzwert gebildet. Das bedeutet, wie viel würden Sie kriegen, wenn es keine Tarifsenkung gäbe. Und alles, was drüber hinausgeht, wird verursachergerecht zwischen der Stadt Stuttgart oder wer die Verkehre hat und den Landkreisen aufgeteilt. Also nicht 45/55, sondern wir erwarten da einen wesentlich deutlicheren Anteil bei der Stadt Stuttgart. Ich will es jetzt nicht schätzen, aber jedenfalls wird die Stadt Stuttgart von Mehreinnahmen (ist ja das Ziel der Reform, dass man mehr Einnahmen hat, weil mehr Fahrgäste da sind) stärker profitieren, als der sonstige Verteilungsschlüssel. Sodass Sie von daher erwarten können, dass die Belastung für die Stadt Stuttgart, was die Kosten angeht, noch mal sinkt.

Wir haben mit dem Verband geredet, die das auch gut finden, vor allem weil sie das lange Thema Sektorengrenzen da unterbringen können. Das ist ja ein Verbandsmantra sozusagen. Also insgesamt kriegen wir da eine Mehrheit her. Deswegen bin ich sehr zufrieden damit.

Und weil wir ja über Verdienste reden. Also den Anstoß hat klar der Stuttgarter Gemeinderat gegeben. Mein Auftrag als VVS Aufsichtsratsvorsitzender war, diese vielen Gespräche richtig zu führen. Manchmal musste ich wirklich schauen, welchen Hut ich grade aufhabe, weil ich ja als SSB-Aufsichtsratsvorsitzender auch die Interessen der SSB vertreten muss,

die nicht immer identisch sind mit denen vom VVS. Und natürlich politisch die Stadtinteressen als Stadtoberhaupt. Aber es ist gut gelungen, weil wir eine klare Richtung hatten. Und die Richtung heißt, wir geben nur Geld aus, wenn wirklich die verkehrlichen Lenkungseffekte optimiert sind. Und nicht nur so vielleicht oder eventuell, sondern wenn das klar sichtbar wird.

Es ist gelungen, zusammen mit dem Land und der Region und den Landkreisen ein Commitment zu bekräftigen. Das heißt, das ist wichtig: Dieses Ganze hat nur einen Sinn, wenn sich alle Beteiligten - Region, Landkreise, Stadt Stuttgart - für Investitionen in mehr ÖPNV verpflichten oder committen. Es hat ja keinen Sinn, sozusagen bessere preisliche Bedingungen zu schaffen, aber die Infrastruktur wird nicht besser. Da hatte ich auch wieder durch unsere Stadt ein starkes Argument. Die 72 Mio. € für die SSB waren ein solches Signal. Was das Land investiert, z. B. die Metropolexpresszüge, auch. Und die Landkreise haben ja, was z. B. Buszubringer zu den S-Bahn-Stationen angeht, auch einiges vor. Aber es ist völlig klar, diese sensationelle Tarifreform im Sinne es wird günstiger, den ÖPNV zu nutzen, wird verbunden mit dem Argument, wir wollen den ÖPNV über die nächsten 10, 20 Jahre kontinuierlich ausbauen. Es ist übrigens auch einfacher, da gibt es ja einen Zusammenhang, je einfacher es wird, umso besser kann man es nutzen. Das ist also wirklich eine Tarifreform, die sich sehen lassen kann. Die komplizierte Konstruktion VVS hat sich in einer schwierigen Fragestellung bewährt. Deswegen bin ich sehr zufrieden."

Die in der vergangenen Woche präsentierte Lösung zur Reform der Tarifzonen im VVS-Verbundgebiet bezeichnet StR Sauer (CDU) als "großen Wurf". Damit befinde sich die Landeshauptstadt auf dem besten Weg, bundesweit eine Vorreiterrolle bei der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu übernehmen. Mit der großen Lösung, bei der es nur Gewinner gebe, sehe sich seine Fraktion am Ziel ihrer Forderung, den ÖPNV so attraktiv zu machen, dass er von deutlich mehr Kunden als bisher genutzt wird. Knapp 9 Mio. zusätzliche Fahrten pro Jahr würden in einem Gutachten durch die Tarifzonenreform für das gesamte VVS-Gebiet prognostiziert. Davon entfielen knapp 7,8 Mio. Fahrten, nahezu 90 %, allein auf das Stuttgarter Stadtgebiet. Für die Unterstützung durch die Verantwortungsträger in den vier Verbundlandkreisen bedankt sich der Stadtrat.

Zudem äußern sich StR Winter (90/GRÜNE), StR Körner (SPD), StRin von Stein (FW), StR Conz (FDP) und StR Klingler (BZS23) mit Nachdruck erfreut zu der kommenden Reform. StR Winter sieht in der sich abzeichnenden Reform einen Bewusstseinswandel. Diesem sei ein mühsamer Prozess vorausgegangen. Seine Fraktion habe zum Thema Luftreinhaltung bereits in den Jahren 2007 und 2009 erste Anträge gestellt, und nun sei die Diskussion "Mobilitätspakt" angestoßen worden. Die kommende Reform sei ein erster Schritt zur Entlastung der Landeshauptstadt und der Region beim Individualverkehr. Gegenüber dem Oberbürgermeister bedankt sich dieses Ratsmitglied für den schnellen und großen Verhandlungserfolg.

Von der größten und besten Tarifreform in Deutschland, spricht StR Körner. Darauf könnten "alle gemeinsam" stolz sein. Die Stadt werde dazu Jahr für Jahr ca. 15 Mio. € strukturelle Mehrausgaben leisten. Die Finanzierung des Nahverkehrs werde gerechter. Die SPD-Gemeinderatsfraktion habe bekanntlich die beiden letzten Fahrpreiserhöhungen abgelehnt, um den Trend zu stoppen, die Fahrgäste immer stärker und die Steuerzahler/-innen immer geringer bei der ÖPNV-Finanzierung zu belasten. Darüber hinaus werde der ÖPNV, und insbesondere für Stuttgart sei dies bedeutsam, attraktiver. Hervorgehoben wird von ihm, dass es beim 09.00 Uhr-Umweltticket mit der Jobticket-Variante gelingen könne, die Entgeldmarke von 365 Euro/Jahr zu erreichen. Perspektivisch halte seine Frak-

tion am Ziel fest, eine ÖPNV-Finanzierung im Verhältnis von 50 : 50 (Fahrgäste/öffentliche Mittel) zu erreichen.

StR Urbat (SÖS-LINKE-PluS), der sich in puncto Finanzierungsanteil der Fahrgäste StR Körner anschließt, bedankt sich beim Vorsitzenden sowie Herrn Stammler (VVS) für den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen. Das Endziel "fahrtscheinfreier Nahverkehr" lasse sich nicht über Steuergelder realisieren, aber bedauerlicherweise wolle das Land keine Nahverkehrsabgabe einführen. Von ihm wird begrüßt, dass 2019 von einer Tarifierhöhung abgesehen wird und dass erstmals effektiv die Fahrpreise reduziert werden.

"Stuttgart eine Zone" ist für StRin von Stein ein großer Erfolg. Politischer Druck und veränderte Rahmenbedingungen hätten mit dazu beigetragen, festgefahrene Positionen zu verändern. Dabei nennt sie die Stichworte Umweltschutz und Luftverschmutzung. Günstig hätten sich auch die guten finanziellen Verhältnisse des Landes, der Landeshauptstadt und der Kommunen der Region ausgewirkt. Interessant sei, dass im Nahverkehrsentwicklungsplan darauf hingewiesen wird, dass unter Berücksichtigung schon vorhandener Subventionen (Jobticket, Sozialticket) bereits eine Finanzierungsaufteilung von 50 : 50 existiere.

Laut StR Conz konnte sich seine Fraktionsgemeinschaft eine noch geringere Zonenanzahl vorstellen. Das nun für die Stuttgarter Bevölkerung und die Menschen in der Region Erreichte sei aber durchaus ein großer Erfolg. Damit werde das ohnehin schon gute Leistungsspektrum des ÖPNV nochmals verbessert.

Für StR Klingler, der den Oberbürgermeister für das Verhandlungsergebnis lobt, können die Reforminhalte die Menschen motivieren, auf den ÖPNV umzusteigen. Während die SSB hervorragende Qualität biete, müsse bei der S-Bahn gehofft werden, dass sich wieder akzeptable Zustände einstellen. Er begrüßt den Verzicht auf eine Tarifierhöhung im Jahr 2019. Spannend werde sein, ob damit auch die Erhöhung der Parkgebühren ausfalle.

StR Sauer betont, einen ihrer Ursprünge habe die Reform in dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung. Dieses habe die CDU-Gemeinderatsfraktion gemeinsam mit den Gemeinderatsfraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD auf den Weg gebracht. Für die StRe Winter, Körner und Conz handelt es sich um eine Erfolgsgeschichte mit vielen Vätern. Die Aussage des Vorsitzenden, dass die Initiative für die Reform vom Stuttgarter Gemeinderat ausging, begrüßt StR Klingler.

Laut StR Sauer wurde die große Lösung auch durch die jetzt vorliegende finanzielle Unterstützung seitens des Landes möglich. Natürlich hänge diese Hilfe damit zusammen, dass es durch das Leipziger Bundesverwaltungsgericht ein Urteil über mögliche Fahrverbote gegeben hat. Mit der Umsetzung der Reform leiste Stuttgart einen wirksamen Beitrag zur Luftreinhaltung in Stuttgart und in der Region. Seinem Dank an das Land schließt sich StR Körner an.

Nach Aussage von StR Sauer wird mit der nun gefundenen Lösung, die Stuttgart bereits 2019 und dann vor allem in den Jahren darauf deutlich mehr Geld kosten wird, die Erwartung verbunden, einen wichtigen Beitrag dafür leisten zu können, dass in Stuttgart Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge verhindert werden. Aus diesem Grund sei die CDU-Gemeinderatsfraktion bereit, schon heute ihre Unterstützung für die notwendigen Mehrkosten

zu signalisieren (2020 und 2021 jeweils 14,4 Mio. €/Jahr, in den Jahren darauf - bedingt durch den sinkenden Landeszuschuss - rund 17 Mio. €/Jahr).

Dass auch in Zukunft Investitionen in den ÖPNV notwendig sein werden, zeigen StR Sauer nicht nur die durch die Tarifzonenreform prognostizierten Steigerungen der Fahrgastzahlen, sondern auch die Beschlüsse in der Klausur des SSB-Aufsichtsrats. Mit der Umsetzung dieser Beschlüsse würden kurz-, mittel- und langfristig Maßnahmen zum weiteren Ausbau von Bus und Schiene in Stuttgart auf den Weg gebracht. Dazu zählten beispielhaft die Verlängerungen der U19 bis zum Mercedes-Museum und der Buslinie 65 bis zum Flughafen. Außerdem würden im Zusammenhang mit dem neuen Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) in den kommenden Wochen von der CDU-Gemeinderatsfraktion Überlegungen dazu angestellt, welche weiteren Verbesserungen in den nächsten Jahren dazukommen sollen. Die Entscheidungen darüber würden nach der Sommerpause getroffen.

Auch die StRe Winter und Körner betonen die Notwendigkeit weiterer Investitionen in den ÖPNV, um die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Von StR Winter wird ebenfalls auf erste Maßnahmen hingewiesen (z. B. Start der Buslinie X1). Zu begrüßen sei, dass der ÖPNV mehr öffentliche Mittel erhalte. Als große Herausforderung bezeichnet es StR Körner, dafür zu sorgen, den Menschen eine stärkere ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Dies bedeute, das Angebot auszubauen. Zu hoffen sei, dass es gelinge, das Land zu Förderungen insbesondere bei Stadtbahnen und Bussen zu motivieren.

Einen massiven Ausbau des ÖPNV fordert StR Urbat. Die dafür bislang eingesetzten Mittel reichten nicht aus. Er hofft auf ansteigende Fahrgastzahlen, wobei er auf bestehende Engpässe insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr hinweist.

Große Entwicklungsbedarfe bei Bequemlichkeit und Tangentialverbindungen ergeben sich für StRin von Stein.

StR Conz erachtet einen Streckenausbau sowie längere Züge für erforderlich. Zudem gehöre am Thema Sicherheit gearbeitet. Auf subjektive Gefährdungsgefühle der Menschen in den Zügen und auf den Bahnhöfen müsse z. B. durch bessere Beleuchtung und das Mitfahren von Sicherheitspersonal in den Abendstunden eingegangen werden.

Die Probleme des ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten zeigen für StR Klingler die Notwendigkeit, den ÖPNV auszubauen. Angesichts der Flächenknappheit in Stuttgart sollte beispielsweise bei der Planung von Betriebshöfen versucht werden, die Region einzubinden. Dabei nimmt er Bezug auf die Diskussionen im Zusammenhang mit einem neuen SSB-Betriebshof im Stadtbezirk Weilimdorf. Für die ÖPNV-Entwicklung sei der Bau von weiteren Park + Ride Anlagen unabdingbar.

Im Verlauf der Aussprache stellt StR Körner folgende Fragen:

- Was bedeutet die Reform für das Jobticket der Stadt?
- Was bedeutet die Reform für das Stuttgarter Sozialticket?

Dem Vorschlag des Vorsitzenden, darauf in der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 27.06.2018 einzugehen, wird nicht widersprochen.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, schließt OB Kuhn diesen Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Häbe / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. OB-PR
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Rechnungsprüfungsamt
 5. L/OB-K
 6. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. Gruppierung FDP
 7. Gruppierung BZS23
 8. Die STAdTISTEN
 9. AfD
 10. LKR