

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	260
		TOP:	1
	Verhandlung	Drucksache:	-
		GZ:	
Sitzungstermin:	27.06.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Dr. Nopper		
Berichterstattung:	Herr Stammler (VVS)		
Protokollführung:	Herr Haupt / as		
Betreff:	Anpassungen im Verbundtarif des Verkehrsverbunds Stuttgart (VVS) - mündlicher Bericht -		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform beigelegt.

Der gemeinsame Antrag Nr. 188/2023 vom 26.06.2023 der Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion und der SPD-Gemeinderatsfraktion liegt den Sitzungsteilnehmenden vor. Er ist dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptakte beigelegt.

OB Dr. Nopper betont, auf Wunsch des Gremiums solle unter diesem Tagesordnungspunkt in der heutigen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik (STA) über die Anpassung im Verbundtarif des Verkehrsverbundes Stuttgart berichtet werden, bevor sich die Gremien von SSB und VVS mit dem Thema befassen. Die VVS-Ticketpreiserhöhungen seien in der Sitzungsvorlage diplomatisch als "Fortschreibung des VVS-Gemeinschaftstarifs" bezeichnet worden. Herr Stammler (VVS) nehme an der Sitzung des STA das letzte Mal in seiner Funktion als VVS-Geschäftsführer teil. Bei der Tarifierhöhung befinde man sich in einer völlig anderen Situation als bei der Tarifierhöhung der vergangenen Jahre. Dies liege an der geradezu revolutionären Veränderung in der Tariflandschaft durch die Einführung des Deutschlandtickets sowie des Jugendtickets Baden-Württemberg. 70 Prozent der Fahrten würden von diesen beiden Tickets

erfasst und seien daher nicht von der Tarifierhöhung betroffen, sondern ausschließlich der Gelegenheitsverkehr, welcher die restlichen 30 % der Fahrten ausmache. Die einzigartige und außergewöhnliche Kostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen von 2021 auf 2022 liege - gewichtet über alle Unternehmen hinweg - bei 14,9 %. Der Hauptgrund für diese Kostexplosion seien die exorbitant gestiegenen Energiepreise. Die vorgeschlagene Preiserhöhung in Höhe von 7,5 % ab dem 01.09.2023 sei das Ergebnis eines nach langem Ringen gefundenen fein austarierten Ausgleichs der verschiedenen Interessen: Dies seien die Interessen der ohnehin schon durch zahlreiche andere Kostensteigerungen gebeutelten Fahrgäste und die Interessen von anderen Verkehrsunternehmen, die noch stärker als die SSB belastet seien. Zudem betreffe dies die öffentlichen Haushalte von Landkreisen und den Stadtkreisen. Der Mechanismus von Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern führe zu folgendem völlig neuem Sachverhalt: Je früher die Preiserhöhung erfolge, desto früher werde die Ausgleichszahlung von Bund und Ländern für das Deutschlandticket wirksam.

Herr Stammler (VVS) betont, der Vorschlag des VVS für die Tarifierhöhung sei ein Vorschlag mit Maß und Mitte. Die Preiserhöhung von 7,5 % betrage zwar mehr als je zuvor, allerdings seien die enormen Kostensteigerungen beispielsweise bei Gas, Strom, Benzin und Diesel allseits bekannt. Es sei bewusst davon abgesehen worden, die volle Kostensteigerung weiterzugeben, da dies nicht im Interesse der Fahrgäste liege. Daraufhin berichtet Herr Stammler im Sinne der angehängten Präsentation.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, durch die Ausführungen von Herrn Stammler sei der Vorschlag der Verwaltung für die Preisanpassung gut nachvollziehbar. Dennoch gestalte sich die Preiserhöhung in der heutigen Situation nach Auffassung des Stadtrats schwierig. Die Fahrpreise seien erheblich gestiegen, obwohl vorgeschlagen werde, nicht die volle Preissteigerung, sondern lediglich die Hälfte weiterzugeben. Der Betrag von 40 Mio. EUR werde benötigt, um die gewohnte Qualität durch die SSB zu erbringen. Es sei ein Kapazitätswachstum beim Deutschlandticket zu verzeichnen und die Bahnen transportierten mehr Fahrgäste. Hierauf müsse mit der raschen Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten reagiert werden, was mit Kosten verbunden sei. Die in den letzten Jahren durchgeführte Angebotsoffensive müsse weiterbetrieben werden und es dürften hierbei keine Gelder gestrichen werden. Dieses Vorgehen erwarte seine Fraktion von den SSB und dem VVS.

Wie dargestellt bestehe im Bereich der Tickets eine deutliche Umverteilung. In Deutschland werde in Milliardenhöhe in Form des Deutschlandtickets und des Jugendtickets in den ÖPNV investiert, was bei den Fahrgästen zu großen Einsparungen führe. Bei dem vorgelegten Vorschlag der Tarifierhöhung werde deutlich, dass 70 % der Fahrten abgesichert und von der Tarifierhöhung nicht betroffen seien. Durch die erwähnte Ausgleichszahlung würden hohe finanzielle Mittel eingenommen, die für den ÖPNV genutzt werden könnten. Obwohl oftmals gegen eine Preiserhöhung argumentiert werde, müssten die Einnahmen von 40 Mio. EUR berücksichtigt werden. In dem Antrag von der FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei würden konkret die Regularien zitiert: Lehne die Stadt eine Tarifsteigerung ab, müssten die Kosten für andere Verkehrsunternehmen übernommen werden. Dieses Vorgehen wäre angesichts derjenigen Landkreise unfair, die kein Sozialticket anböten. Dennoch müssten die sozialen Härten abgefedert werden, da das Sozialticket eine gute Lösung für dessen Nutzer*innen darstelle. Falls eine Erhöhung von über 7 % bei den Einzeltickets durchgeführt werde, führe dies zu sozialen Härten bei denjenigen Fahrgästen, die weniger fahren. Das 25-Euro-Ticket lohne sich in diesem Fall nicht. Daher werde in einen gemeinsamen Antrag sei-

ner Fraktion mit der SPD eine Prüfung vorgeschlagen, ob beispielsweise ein Kindertagsticket für die Bonuscard-Besitzer angeboten werden könne. Er appelliert an die Verwaltung, den SSB deutlich mehr finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. Hierbei würden dreistellige Millionenbeträge benötigt, um den Ausbau und die Sanierung des Streckennetzes zu gewährleisten und zudem die Kostenerhöhung auszugleichen. Dieser Aspekt solle bei den Doppelhaushaltsberatungen berücksichtigt werden. An Herrn Stammler gewandt, betont StR Peterhoff, bei den Tarifierhöhungen sei man ein Stück weit aus dem Takt gekommen. Es dürfe nicht alle paar Monate eine Tarifierhöhung durchgeführt werden, sondern es müsse eine klare Regelung gefunden werden, nur einmal im Jahr über eine Preiserhöhung zu befinden.

Er schließe sich den Ausführungen des Oberbürgermeisters an, betont StR Sauer (CDU). Er äußert seinen Dank an Herrn Stammler für seine 14jährige Tätigkeit als VVS-Geschäftsführer. Dieser habe u. a. die Tarifzonenreform im Jahr 2019 eingeführt, was den Fahrgästen eine Kostenersparnis von 42 Mio. EUR im ÖPNV gebracht habe. Während zuvor das gesamte Stadtgebiet Stuttgart mit zwei Zonen befahren werden musste, sei nun eine Zone ausreichend. Der Aspekt höherer ÖPNV-Preise löse keine Freude aus, zumal diese bereits im Januar um 4,9 % erhöht worden seien. In Summe ergebe sich in diesem Jahr eine Kostensteigerung von 12,4 %. Dennoch sei diese Fahrpreiserhöhung angesichts der stark gestiegenen Energiekosten und der hohen Inflationsrate unausweichlich. Seine Fraktion und deren Vertreter in den entsprechenden Gremien stimmten dem Vorschlag der Verwaltung zu. Es sei richtig, sich bei der Erhöhung um lediglich 7,5 % an der Inflationsrate im Jahr 2022 zu orientieren und nicht die durchschnittliche Kostensteigerung von knapp 15 % zu beschließen. Dies wäre der Bevölkerung angesichts der aktuellen Probleme im S-Bahnverkehr nicht vermittelbar und würde die Bemühungen für eine Mobilitätswende mit der dazu notwendigen Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV-Bereich konterkarieren. Die Fahrgastzahlen lägen bislang 15 % unter denen des Jahres 2019. Ebenso richtig sei der um vier Monate vorgezogene Zeitpunkt der Tarifierhöhung im September, damit die von den regionalen Busunternehmen für notwendig erachtete knapp zehnpromtente Steigerung zumindest teilweise ausgeglichen werden könne. Die S-Bahn schlage mit einer Kostensteigerung von knapp 28 % völlig aus dem Ruder, obwohl sie oftmals technische Probleme habe. Dagegen halte sich die Kostensteigerung bei den SSB mit 5 % im Rahmen. Die Steigerung der Kosten liege im regionalen Busverkehr bei 9,97 %.

OB Dr. Nopper habe erwähnt, dass durch die Einführung des Deutschlandtickets sowie des Jugendtickets Baden-Württemberg 70 % der Fahrten nicht von der Tarifierhöhung betroffen seien. Nach Auffassung von StR Sauer liegt dieser Wert sogar bei etwa 80 %. Allein 150.000 SSB-Abonnenten nutzten das Jugendticket und das Deutschlandticket. Es bestehe bereits ein günstiges Deutschland- und Jugendticket, für die mit Bund- und Land Finanzierungsverträge gälten und somit der Aspekt der Kostensteigerung geregelt sei. Dies betreffe ebenso das Sozialticket, welches ebenfalls 49 EUR im Monat koste, aber laut Beschluss des STA in der vergangenen Woche zur Hälfte von der Stadt bezuschusst werde und neuerdings im gesamten VVS-Gebiet gelte. In diesem Zusammenhang begrüße seine Fraktion den Antrag von 90/GRÜNE sowie der SPD und schließe sich diesem an, obwohl sie nicht gefragt worden sei. Der PULS-Fraktionsgemeinschaft und seiner Fraktion sei es bei dem Sozialticket außerdem wichtig, zu Verbesserungen bei dessen Bezug zu kommen. Viele Nutzerinnen und Nutzer hätten Probleme bei der Finanzierung des Sozialtickets über einen Bankeinzug bzw. einen Dauerauftrag. Etwa 100.000 Personen seien über das Bonusticket bereits berechtigt, das Sozialticket zu

beziehen, während derzeit etwa 75.000 dieses Angebot nutzten. Dieser Nutzerkreis innerhalb der Bürgerschaft werde sich enorm erhöhen.

Ein Problem bestehe in Hinblick auf eine mögliche Zweiklassengesellschaft beim Thema Gelegenheitsverkehr. Dies betreffe den Personenkreis, welcher ein Einzel-, Vierer- oder Tagesticket löse oder ein Monatsticket für Stuttgart (eine Zone) für aktuell 75,70 EUR erwerbe. Dieser Kreis sei von der Preiserhöhung in vollem Maß betroffen. Bei einem Einzelticket (eine Zone) mache diese eine Steigerung von 0,20 EUR aus und daher müsse für diesen Aspekt eine Lösung erzielt werden. Gerade über diese Gelegenheitsfahrer mit einem Anteil von 20 % könne die Verkehrswende in der LHS erreicht werden. Diese dürften schlussendlich nicht die Leidtragenden einer hohen Preiserhöhung von insgesamt 12,4 % in diesem Jahr sein. Zum jetzigen Zeitpunkt könne jedoch keine Lösung gefunden werden, da die Zuschussgeber Bund und Land darauf bestünden, dass die Erhöhung von 7,5 % auf diesen Kundenkreis umgelegt werde. Diese Nutzer sollten in Betracht ziehen, ab September ein Deutschlandticket für 49 EUR im Monat oder bis zu einem Alter von 26 Jahren ein Jugendticket für 365 EUR im Jahr zu erwerben. Diese Fahrpreiserhöhung sei bedauerlicherweise ein Schritt, sich auf Dauer von den Gelegenheitsfahrern zu verabschieden. Wie von StR Peterhoff ausgeführt müsse in den Haushaltsberatungen bei der Finanzierung des ÖPNV weiter Kurs gehalten werden. Die CDU-Fraktion werde dafür sorgen, den ÖPNV in der Stadt durch dichtere Takte und längere Betriebszeiten bei Bussen und Bahnen auszubauen. Ebenso betreffe dies neue Stadtbahnlinien wie die U25 nach Plieningen und die Stadtbahnverlängerung wie die U13 nach Hausen und Ditzingen. Außerdem werde die gesamte Busflotte bis zum Jahr 2035 auf emissionsfreien Antrieb umgestellt, welches das erste Jahr der klimaneutralen Stadt Stuttgart darstelle.

StRin Schanbacher (SPD) berichtet, sie habe am Wochenende den Schienenersatzverkehr des ÖPNV in Richtung Remstal mit zwei Kindern incl. Kinderwägen und Gepäck genutzt. Dies habe im Prinzip gut funktioniert, die Reisezeit habe sich allerdings nahezu verdoppelt. Vor diesem Hintergrund und den allgemein steigenden Lebenskosten sei das Signal einer Preiserhöhung des ÖPNV der Bevölkerung eher schwer zu vermitteln. Die Entscheidung über eine Tarifierhöhung sei nicht leichtgefallen. Auf der anderen Seite bestehe eine Notwendigkeit des Handels für die Verkehrsbetriebe, welche die gestiegenen Energiekosten decken müssten. Herr Stammler habe ausgeführt, den öffentlichen Nahverkehr weiter auszubauen. Hierzu würde ein starkes Rückgrat in den Verkehrsbetrieben benötigt, welches diese Vorhaben ausführen könnten. Die einmalige Anpassung der Ticketpreise in Höhe der Inflation erkenne ihre Fraktion an, ob wohl sich ihr nicht die Logik von Bund und Land erschließe, eine Preiserhöhung vor dem Hintergrund des Deutschlandtickets zu belohnen. Dies wecke unwillkommene Begehrlichkeiten. Die Tarifierhöhung führe zu einer Verringerung der Mobilität der Menschen, da sich die höheren Preise immer weniger Bürgerinnen und Bürger leisten könnten. Obwohl mit dem Sozialticket umgehend ein vergünstigtes Angebot geschaffen worden sei, liege für viele Menschen die monatliche Belastung von 24,50 EUR dennoch hoch. In Gesprächen mit den Sozialverbänden werde zu diesem Aspekt ein sehr eindeutiges Bild gezeichnet. Die Verbände hätten daher verständlicherweise Nachbesserungen und ein Neun-Euro-Ticket für Stuttgart eingefordert. Das Fazit einer möglichen Untätigkeit in diesem Bereich sei das "Schwarzfahren" von einer steigenden Anzahl von Menschen oder gar der Verzicht auf Fahren im ÖPNV. Daher sei die einmalige Zustimmung ihrer Fraktion zu der Anpassung der Ticketpreise an ein Nachschärfen des Sozialtickets geknüpft. Daher sei der vorliegende Antrag 188/2023 vor der Sitzung ausgeteilt worden.

Die Stadträtin äußert in diesem Zusammenhang ein Lob an die CDU-Fraktion, dass diese den Antrag mittrage. Ihre Fraktion beauftrage die Verwaltung, bis zu den Doppelhaushaltsplanberatungen ein Ticketangebot zu entwickeln, welches maximal niederschwellig sei: So solle es möglich sein, dieses Ticket ohne monatliche Belastung am Fahrkartenautomat zu erwerben und als Voraussetzung über kein Konto wie bislang verfügen zu müssen. Das Angebot solle für die LHS gelten und die Lücken beim Sozialticket schließen. Zum Abschluss ihrer Ausführungen dankt die Stadträtin Herrn Stammler für dessen Einsatz für eine nachhaltige Mobilität und die zurückliegende vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Es sei begrüßenswert, das Thema der Tarifierhöhung in der heutigen Sitzung noch vor dem Beschluss in anderen Gremien diskutieren zu können, betont StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Er wünsche sich zukünftig für die Nachfolgerin oder den Nachfolger von Herrn Stammler, mehr über den Ausbau der Netze zu diskutieren und weniger über Tarife zu debattieren. Seiner Erinnerung nach habe eine Teilnahme von Herrn Stammler in diesem Gremium stets zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung für die Nutzer*innen des ÖPNV geführt, so STR Pantisano. Dies liege jedoch nicht an der Person von Herrn Stammler, sondern an der Aufgabe, die er erfüllen müsse: So müsse er stets Preissteigerungen aus den verschiedensten Gründen erklären und Tarifierhöhungen durchzusetzen. Herr Stammler widerspricht dieser Aussage und gibt zu bedenken, offenbar habe StR Pantisano noch nicht an vielen Sitzungen des Gremiums in der Vergangenheit teilgenommen. Vielmehr habe er in den Sitzungen oftmals Preissenkungen und neue Angebote vorgestellt, so Herr Stammler.

StR Pantisano ergänzt, es bestehe ein grundsätzlicher Fehler im System der Preissteigerungen, da immer die wichtige Thematik zur Finanzierung des Nahverkehrs jeweils geführt werde. Bei einer zurückliegenden Diskussion über die Erkenntnisse des Mobilitätspasses habe Herr Stammler zahlreiche Möglichkeiten und Modelle vorgestellt, wie der Nahverkehr in Bezug auf die zahlreichen Preissteigerungen auskömmlich finanziert werden könne. Beispielsweise habe StR Kotz ausgeführt, zur Finanzierung des Nahverkehrs werde keine Diskussion benötigt, da hierfür genügend finanzielle Mittel vorhanden seien. Nun solle jedoch in der heutigen Sitzung über eine Erhöhung von 7,5 % der Ticketpreise entschieden werden. Daher sollten beide Aspekte gemeinsam diskutiert werden und es solle eine Loslösung der Finanzierung des Nahverkehrs von Preiserhöhungen der Tickets erfolgen. Nicht die Nutzer*innen sollten den Nahverkehr ausschließlich über die Ticketpreise finanzieren, sondern die Mittel sollten steuerbedingt oder über eine Nahverkehrsabgabe bzw. den Mobilitätspass in den verschiedenen dargestellten Modellen aufgebracht werden. Auf diese Weise bräuchten keine Anträge wie vorliegend diskutiert werden, wie mögliche Ausgleichsmaßnahmen der Tarifierhöhungen gestaltet werden könnten. Die Preiserhöhungen stellten ein völlig falsches Signal dar. Das auf Folie 5 der Präsentation dargestellte Dreieck stelle mit den Begriffen Marktlage, Kostenentwicklung und Fahrgastinteressen die falsche Formulierung dar, da die Aspekte Klima und Soziales fehlten. Die Frage der Tariffortschreibung könne nicht ohne den Aspekt der Auswirkungen auf das Klima diskutiert werden.

Zwar seien 70 % der Fahrten durch das Deutschlandticket abgedeckt. Die über alle Ticketarten geplante 7,5-prozentige Preiserhöhung führe jedoch zu einer virtuell zu einer Preissteigerung und gleichzeitig zu einer Erhöhung der Nettoeinnahmen als Ausgleich durch Bund und Land. Daher neige man zu einer hohen Preisansetzung, da dadurch ein höherer finanzieller Ausgleich gewährt werde. Dieser Aspekt sei ebenso im Zusammenhang mit den Flüchtlingsunterkünften diskutiert worden. Dieser Sachverhalt

werde auf Bundes- und Landesebene zu einer Debatte darüber führen, wie viel das Deutschlandticket bei der nächsten Preiserhöhung kosten solle. Aufgrund der 7,5-prozentigen Preiserhöhung sei davon auszugehen, dass das Deutschlandticket bei der nächsten Preisanpassung in zwei Jahren auf 59 EUR erhöht werde. Hierdurch werde das Deutschlandticket durch die Preisanpassung indirekt unattraktiver. Die gewünschte Preisrevolution werde zu einem Rohrkrepierer, da das Preisniveau insgesamt steige. Die Finanzierung des Nahverkehrs müsse auf andere Beine gestellt werden. Bei der Betrachtung der Tarifierhöhung fehle der Aspekt der massiven Zunahme der Anzahl der Abos, was sich finanziell an anderer Stelle auswirken müsse. Auf der einen Seite bestehe die Preissteigerung von fünf Prozent aber es fehle die Gegenrechnung für das Preisgefüge aufgrund der gestiegenen Abozahlen, so StR Pantisano.

Seine Fraktionsgemeinschaft lehne die Tarifierhöhung in dieser Weise ab, was in einem entsprechenden Antrag so formuliert sei. Von den 30 % der Gelegenheitsfahrer*innen liege der Anteil der Bonuscard-Inhaberinnen und -Inhaber sehr hoch, da sie sich weder das Deutschland- noch das Sozialticket leisten könnten. Die für diese Tickets notwendige Schufa-Überprüfung würde diese Bevölkerungsgruppe scheuen. Für diese sozial schwachen Menschen sei auch ein Ticketpreis von 1,50 oder 1,60 EUR zu viel. Der Stadtrat appelliert an OB Dr. Nopper, er solle nach der revolutionären Einführung des kostenlosen ÖPNV-Tickets für die städtischen Beschäftigten ebenso für die Bonuscard-Inhaber*innen für die Zone 1 in Stuttgart die kostenlose Nutzung des ÖPNV ohne Ticket gewähren. Dieses Vorgehen könne adäquat zu den Geflüchteten aus der Ukraine erfolgen, die lediglich ihre ukrainische Staatsbürgerschaft nachweisen müssten. Dies sei ein praktikabler Vorschlag hinsichtlich des vorliegenden Antrags von der Fraktion 90/GRÜNE und der SPD-Fraktion und es könnten dadurch verwaltungstechnisch komplizierte Vorgänge gespart werden. In Bezug auf das Kinderticket könne geprüft werden, ob dies für Inhaber*innen der Familiencard gelte. Bei der kostenlosen Nutzung des ÖPNV durch die städtischen Beschäftigten und die Mitglieder des Gemeinderats werde u. a. von der Caritas daran Kritik geäußert, dass einige dieser Personen gut verdienen und dagegen den sozial Schwachen kein entsprechendes Angebot einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung gewährt werde. StR Pantisano äußert die Bitte nach einer Abstimmung des Antrags seiner Fraktionsgemeinschaft in der heutigen Sitzung.

OB Dr. Nopper stellt klar, dass unter diesem Tagesordnungspunkt lediglich eine Berichterstattung vorgesehen sei und daher keine Abstimmung stattfinde. Vielmehr werde eine Entscheidung in den zuständigen Gremien von SSB und VVS getroffen. StR Pantisano sei als SSB-Aufsichtsrat abstimmungsberechtigt, allerdings erfolge im heutigen STA keine Beschlussfassung.

Der von StR Pantisano angesprochene Aspekt der klimafreundlichen Mobilität finde in dem in der Präsentation dargestellten Dreieck keine Berücksichtigung, was bedauerlich sei, betont StRin Köngeter (PULS). Schließlich sei es wichtig, viele Bürger*innen für den ÖPNV zu gewinnen, wobei leider derzeit die schlechten Nachrichten im ÖPNV wie Kostensteigerungen, Streckensperrungen sowie Zugausfälle und -verspätungen die öffentliche Wahrnehmung dominierten. Aktuell stehe die zweite Kostensteigerung in diesem Jahr an und es bestehe kein sozialverträgliches Ticketangebot für Gelegenheitskunden*innen. Schließlich wachse die von Armut betroffene Bevölkerungsschicht in der Stadt und in den Landkreisen. Die Preisanpassung für die Gelegenheitskunden*innen liege an den hohen Gewinnen der Energieversorger vor Beginn des Ukrainekriegs. Diese Unternehmen brächten großen Schaden und deren Gewinne sollten die ÖPNV-Kunden*innen tragen, die die klimafreundliche Mobilität voranbringen könnten.

Es bestünden mehrere Modelle für ein Finanzierungsmodell des ÖPNV, wofür derzeit jedoch kein Vorschlag vorliege. Es schmerze ihre Fraktionsgemeinschaft, eine derartige Kostensteigerung zur Kenntnis zu nehmen. Einerseits müsse dieser Erhöhung zugestimmt werden, da hiervon Fördermittel abhängen, andererseits sei ein negatives Bild des ÖPNV in der Öffentlichkeit zu verzeichnen. Der Antrag der Fraktion 90/GRÜNE und der SPD-Fraktion sei zu begrüßen. Wie von Herrn Stammler dargestellt, solle die Kostensteigerung zum 01.09.2023 wirksam werden. Gleichzeitig sei im Antrag aufgeführt, dass zu den Doppelhaushaltsplanberatungen ein sozialverträgliches Ticket angeboten werden solle. Es stelle ein Problem dar und sei der Öffentlichkeit schwer zu vermitteln, für lediglich drei Monate die Preise zu erhöhen und danach eine andere Handhabung einzuführen. Das Preissystem des ÖPNV müsse gerade für die Gelegenheitsnutzer*innen einfach zu vermitteln sein, da diese oftmals mit den Fahrkartenautomaten Schwierigkeiten hätten. Es stelle sich die Frage, warum die Kostensteigerung bereits zum 01.09.2023 in Kraft trete und nicht erst mit einer sozialverträglichen Lösung zu Beginn des nächsten Jahres wirksam werde.

StR Serwani (FDP) begrüßt die frühzeitige Information der Stadträte und Regionalräte durch die SSB vor der Beschlussfassung. Der Besuch von Herrn Stammler in diesem Gremium habe nicht immer mit Tarifierhöhungen in Zusammenhang gestanden. Der Stadtrat erinnert an die umfassende Tarifzonenreform, die Herr Stammler maßgeblich in die Wege geleitet habe. Zudem seien sehr viele Verbesserungen und Maßnahmen nicht zuletzt auf Bundesebene durch sein Engagement zustande gekommen. Es sei dem Oberbürgermeister und Herrn Stammler gelungen, mit der Deutschen Bahn, SSB, Land und Landkreisen einen Kompromiss in Form einer Erhöhung von lediglich 7,5 % abzuschließen. Gemäß der allgemeinen Kostensteigerung bei den Verkehrsbetrieben hätte die Erhöhung sonst bei weit über 20 % gelegen. Während derzeit bei der S-Bahn große Probleme wie Stellwerk- und Weichenstörungen aufträten, seien die SSB dagegen von diesen Problemen ausgenommen und funktionierten hervorragend. Die S-Bahn renoviere nun umfassend ihr System und erstelle als erste in Deutschland einen digitalen Knoten. Es sei daher nachvollziehbar, dass zum jetzigen Zeitpunkt zahlreiche Störungen aufträten und u. a. Stammstreckensperrungen vorgenommen werden müssten. Gewichtet über alle Verkehrsunternehmen wäre eigentlich eine Tarifierhöhung von 14,9 % nötig gewesen. Der Stadtrat erinnert daran, dass 0,77 % der Kosten aus der umfassenden Tarifzonenreform seit rund drei Jahren der DB und den SSB immer noch fehlten. Diese Kosten seien in der Tarifierhöhung nicht eingerechnet und müssten zu einem späteren Zeitpunkt ebenso auf die Tarifierhöhung aufgeschlagen werden. Die Jahre vor der Corona-Pandemie hätten die Akzeptanz einer Preiserhöhung seitens der Kunden gezeigt, wenn das Angebot stimme. Die steigenden Fahrgastzahlen bei den SSB zeigten deren stimmiges Angebot, welches weiter ausgebaut werde. Mit dem Deutschlandticket mit Kosten von 49 EUR würden 70 % aller Fahrten durchgeführt. Es seien über 140.000 neue Kunden hinzugewonnen worden. Dies betreffe 20 % des Gelegenheitsverkehrs.

Die Aussage, der Kunde könne sich den Gelegenheitsverkehrspreis nicht mehr leisten, könne er nicht nachvollziehen, so StR Serwani. In anderen Großstädten wie in Köln koste das Einzelticket 3,20 EUR und in Berlin weit über 3 EUR, weshalb die LHS mit ihren Tarifen nicht an der Obergrenze liege. So erhöhe beispielsweise die Stadt Dresden ihre Fahrpreise um 11 %. Beim Gelegenheitsverkehr werde es ein Tagesticket geben und dieses solle 2,80 EUR bzw. 3,10 EUR kosten. Der Stadtrat erinnert an die langjährige Forderung seiner Fraktion, dass der VVS ein Zehner-Tagesticket nicht lediglich für einen Monat anbiete, sondern dauerhaft. Für eine Zone koste das Zehner-

Tagesticket nach der Erhöhung 45 EUR. Dies bedeute, ein Tagesticket koste statt 6,20 EUR nur 4,50 EUR und der Nutzer könne damit zehn Tage im ÖPNV im Gelegenheitsverkehr fahren. Er stimme der Erhöhung der Fahrpreise in der morgigen Sitzung des SSB-Aufsichtsrat zu.

Die Menschen in der LHS und in der Region könnten sich über das Angebot des VVS glücklich schätzen, betont StR Schrade (FW). Eine Tarifierhöhung sei zwar nicht erfreulich, aber angesichts anderer Lebensbereiche sei diese völlig normal. Der VVS sei weit mehr als die LHS und die SSB und müsse die zahlreichen beteiligten Akteure wie Landkreise, Kommunen und die Verkehrsunternehmen in Einklang bringen. Hierbei gelte es, die Interessen abzuwägen und eine gute Balance zu finden und zu halten. Dies sei nach Auffassung des Stadtrats in Bezug auf die anstehende Tarifierhöhung geschehen. Der Ausbau des ÖPNV sei wünschenswert, allerdings nicht um jeden Preis für die Nutzer sowie die Träger bzw. die öffentliche Hand. Der Ausbau solle vielmehr bedarfsorientiert erfolgen, damit keine leeren Busse und Bahnen verkehrten. Eine gute Nutzung sei schließlich maßgeblich für die Wirtschaftlichkeit. Seine Fraktion stimme dem gemeinsamen Antrag der Fraktion 90/GRÜNE sowie der SPD-Fraktion zu. Auf die Frage des Stadtrats nach den Bedarfen betont Herr Stammler, hierzu würden entsprechende Berechnungen mit einigen Modellen angestellt. Im Rahmen der Doppelhaushaltsberatungen würden einige Vorschläge unterbreitet, die vom Gemeinderat diskutiert und entschieden werden könnten. Vor einigen Wochen sei der Preis des Sozialtickets um 35 % abgesenkt worden und der Kreis der Wohngeldberechtigten sei in die Bonuscard mit einbezogen worden. Diese beiden Wirkungen auf den städtischen Haushalt wollten die VVS aufzeigen.

Zum Abschluss seiner Ausführungen dankt StR Schrade Herrn Stammler für dessen langjähriges Engagement.

StR Dr. Mayer (AfD) betont, nicht alle vorherigen Ausführungen seien zutreffend gewesen. Die Fahrpreise stellten ein soziales Thema dar und es sei wichtig, über diese zu diskutieren. Für das Klima seien die Preise für ein Busticket in Stuttgart völlig irrelevant. Es sei eine Illusion der Sozialisten, der Nahverkehr könne mit allgemeinen Steuern finanziert werden, da auch die finanziellen Mittel der LHS begrenzt seien. Die Inflation spiele eine wichtige Rolle und hieran seien nicht die gierigen Energieversorger schuld, sondern u. a. die extrem schlechte Politik der Bundesregierung. Der Nahverkehr müsse im Wesentlichen von den Nutzern finanziert werden, weshalb eine Preisanpassung entsprechend der Marktverhältnisse, der Kundenbedürfnisse und der Kostensituation unvermeidlich sei. Seine Fraktion sei mit dem Vorschlag der Verwaltung einverstanden.

Bezüglich des gewünschten Nachweises des Anstiegs der Kosten mit Zahlen betont Herr Körner (S/OB), es sei in diesem Zusammenhang die Frage aufgeworfen worden, ob es sich um eine faire Preisstruktur handle. Zum 01.04.2019 sei eine umfassende Tarifzonenreform durchgeführt worden und es habe ein Anteil der Fahrgäste an der Finanzierung des Systems von nahezu 60 % vorgelegen. Dieser Sachverhalt habe eine Motivation dargestellt, den steuerlichen Anteil zu erhöhen und die Fahrgäste zu entlasten. Durch die verschiedenen neuen Angebote wie das Deutschlandticket und das Jugendticket Baden-Württemberg liege mittlerweile der Anteil der Fahrgäste bei lediglich 35 bis 40 %. Im Gesamtsystem stelle dies eine derart umfassende Entlastung der Fahrgäste dar, wie es sie in diesem Umfang noch nie gegeben habe.

Herr Stammler habe die deutliche Absenkung der Kosten für Ticketabonnenten in der LHS von 20 bis 30 % dargestellt. Bei Betrachtung des gesamten VVS ließe sich eine wesentlich dramatischere Kostensenkung bei den Abonnenten in Höhe von über 100 % feststellen. Durch die Initiative und Unterstützung des Gemeinderats bestehe das Sozialticket für 24,50 EUR, bei dem die Preise erneut gesenkt worden seien und der Geltungsbereich deutlich erweitert worden sei. Dieses Angebot bestehe außer in Göppingen noch nicht in den Landkreisen beim VVS.

Bei dem vorliegenden Antrag Nr. 188/2023 gehe es um das Thema sozial schwacher Menschen. Zu diesem Antrag werde die Verwaltung mit dem Gremium in einen erneuten Austausch gehen. An StR Pantisano gewandt, betont Herr Körner, für das Angebot des Sozialtickets der LHS, welches seinesgleichen suche, sei keine Schufa-Auskunft erforderlich. Grundsätzlich stelle der Abschluss eines Abonnements eine Zustimmung einer langfristigen Zahlungsverpflichtung dar, bei der ohnehin mit den Kunden*innen gesprochen werden müsse, welche Verpflichtungen sozial verantwortbar seien oder nicht.

In Bezug auf den Antrag Nr. 183/2023 der FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei betont Herr Körner, die Beschlussziffer 2 sei aufgrund der heutigen Beratung noch vor den beschließenden Gremien erledigt. Zu Ziffer 1 könne in der heutigen Sitzung kein Beschluss gefasst werden, da dies wie von OB Dr. Nopper erwähnt nicht auf der Tagesordnung stehe. Die Verwaltung könne jedoch gerne eine Rückmeldung geben, wie eine Beschlussfassung erreicht werden könne. Hinsichtlich der unter Beschlussziffer 1 aufgeführten angefallenen Kosten für Gelegenheitsverkehre erklärt Herr Körner, der Gesellschaftsvertrag der VVS sehe vor, dass die Gebietskörperschaften einer Tarifierhöhung von 7,5 % lediglich mit einer Mehrheit widersprechen könnten. Diese Mehrheit müsse in diesem Fall den kompletten Ausfall in Höhe von rund 40 Mio. EUR tragen. Es sei bekannt, dass das Land Baden-Württemberg, der Verband der Region Stuttgart und die Landkreise der Erhöhung nicht widersprechen würden.

In Bezug auf die mehrfach angesprochene Preiserhöhung bereits zum 01.09.2023 erklärt Herr Körner, durch das Deutschlandticket bestehe eine völlig neue Situation. Dadurch werde das Preissystem bundesweit komplett dominiert. Dies mache sich in diesem Jahr daran fest, dass die Ausgleichsansprüche der Stadt gegenüber Bund und Land in der Höhe der Einnahmen vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 bestünden - fortgeschrieben mit den Tarifierhöhungen zunächst bis Ende des Jahres 2023. Bund und Land verträten die Auffassung, falls keine Corona-Pandemie aufgetreten wäre, würden die Kommunen besser bei den Fahrgeldeinnahmen dastehen. Die Regelung des Ausgleichsanspruches im Jahr 2024 sei völlig unbekannt. Ebenso sei die Entscheidung des Bundes mit den Ländern über die zukünftigen Kosten des Deutschlandtickets unklar. Der Zeitpunkt der Tarifierhöhungen im ÖPNV werde nicht in Stuttgart, sondern zukünftig an anderer Stelle entschieden. Die Energiepreise seien mittlerweile wieder gesunken, was zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise Auswirkungen für die Fahrgäste mit sich bringe. Allerdings würden die Löhne und Gehälter eher deutlich steigen.

In Bezug auf die zukünftige Finanzierung des ÖPNV stellt Herr Körner klar, ohne Fahrgeleinnahmen sei ein gutes Qualitätsangebot nicht finanzierbar. StR Peterhoff habe die Unterstützung der Stadt für die SSB angemahnt. Derzeit würden die strategischen Ziele der SSB abgeklärt und der SSB-Aufsichtsrat beschäftige sich in seiner morgigen Sitzung mit diesem Thema. In diesem Zusammenhang sollten Antworten auf die im Antrag Nr. 188/2023 gestellten Fragen formuliert werden.

Herr Stammler betont, die Zeiträume der Tarifierhebungen seien aus dem Takt gekommen. Es habe die Alternative bestanden, zum 01.01.2024 eine Tarifierhebung mit 14,9 % vorzunehmen. Dies sei allerdings nicht der Wunsch der SSB gewesen und die Folge hiervon sei nun die vorzeitige Erhöhung bereits zum 01.09.2023. Diese Lösung stelle das Verhandlungsergebnis mit den beteiligten Partnern dar. Bezüglich des Jahres 2024 hoffe er auf Bundesebene auf ein Verfahren, bei dem die Kostenentwicklung sowie die Fahrgast- und Klimainteressen usw. berücksichtigt würden. Dieses Verfahren könne dann auf die anderen Tarife übertragen werden. Es könne nicht angehen, den Preis für das Deutschlandticket bei 49 EUR zu belassen und dafür vor Ort die Preise für ein Einzelticket permanent zu erhöhen. Vielmehr werde ein stringentes Tarifsysteem benötigt. Herr Stammler betont, er habe die Preiserhöhung noch in seiner Amtszeit durchführen und nicht als offene Baustelle seiner Nachfolgerin Frau Christian überlassen wollen.

In Bezug auf die Entwicklungen bei den Abonnentenzahlen fehlten noch die Zahlen des Monats Mai, welche jedoch benötigt würden. Die Verkaufszahlen des Deutschlandticket seien von 165.000 ohne die Jugendtickets um etwa 140.000 auf rund 305.000 Abos gestiegen. Dies bedeute jedoch nicht, dass mehr Einnahmen generiert würden. Die Preise lägen sehr niedrig und zahlreiche Nutzer*innen seien umgestiegen und hätten Monatstickets erworben. Daher handle es sich um keine Neukunden. Die Vorstellung, dass ein Pkw-Nutzer aufgrund des Deutschlandtickets auf den ÖPNV umsteigen werde, sei relativ naiv. Schließlich sei das Deutschlandticket kein Jahresticket klassischer Art, sondern könne monatlich gekündigt werden: Falls ein Fahrgast zuvor ein Monatsticket für 75 EUR gekauft habe, liege der Preis nun bei lediglich 49 EUR. Dieses zusätzliche Abonnement sei zwar erfreulich, führe jedoch zu weniger Einnahmen, welche vom Bund ausgeglichen würden. Generell würden die bisherigen Einnahmen zusätzlich der Tarifsteigerung ausgeglichen. An StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) gewandt betont Herr Stammler, nach drei bis vier Monaten im Herbst könne hierüber eine erste Bilanz gezogen werden. Dann könne ebenso eine Prognose an den Bund abgegeben werden, der prüfe, ob die zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 3 Mrd. EUR ausreichen.

Auf Nachfrage von StR Rockenbauch zu den detaillierten Kosten sagt Herr Stammler die Übersendung einer detaillierten Tabelle zu. Ein wesentlicher Kostentreiber sei der Bahnstrom gewesen, dessen Kosten sich im letzten Jahr nahezu verdoppelt hätten. Die Bahn verkehre klimafreundlich überwiegend mit Strom, und nur wenige Züge würden im Knoten Stuttgart noch mit Diesel betrieben. Ebenso werde der Busverkehr elektrifiziert. Ein zweiter Kostentreiber sei der Dieselmotorkraftstoff gewesen, dessen Preis im letzten Jahr um etwa 70 % gestiegen sei. Im Jahr 2023 würden die Kosten im Vergleich zum Vorjahr eher sinken, wogegen die Personalkosten in sehr hohem Umfang steigen würden. Bei den Eisenbahnen stünden noch wesentliche Tarifverhandlungen bevor und bei den privaten Busunternehmen sei ein Abschluss mit 14 % erzielt worden.

StR Rockenbauch betont, in den letzten Jahren habe Herr Stammler weniger häufig als zuvor Tarifierhöhungen angekündigt. Allerdings seien oftmals angeblich unvermeidliche Preiserhöhungen vorgenommen worden. Die Reaktion im Gemeinderat sei stets die gleiche gewesen: Es könne an der Anhebung ohnehin nichts geändert werden, da sie schon beschlossen sei. Nun sei das Prozedere geändert worden und Ziel dabei sei es, nicht einfach die Beschlüsse der SSB- und VVS-Gremien hinnehmen zu müssen, sondern darauf reagieren und politisch agieren zu können. Daher sei es in Debatten wichtig, bereits vorher die entsprechenden Zahlen u. a. über die Kostenentwicklung vorliegen zu haben. Das jetzt angewandte Vorgehen sei nicht transparent für die Öffentlichkeit. Seine Information habe er den Medien sowie den nicht öffentlichen SSB-Unterlagen entnehmen müssen. Auf Frage von OB Dr. Nopper, wo konkret die angebliche Intransparenz liege, betont StR Rockenbauch, er habe keinerlei Angaben über die absolute Kostenstruktur erhalten. Selbst wenn das Gremium nicht selbst über eine Tarifierhöhung entscheiden könne, dürfe es seine ablehnende Meinung hierzu äußern. Insgesamt müsse ein verbindliches Verfahren eingeführt werden, in dem der Gemeinderat Beschlüsse fasse. Unter diesem Tagesordnungspunkt könne in der heutigen Sitzung durchaus abgestimmt werden, betont StR Rockenbauch. Im Ältestenrat sei beschlossen worden, bei Berichten der Verwaltung, in der sie ein Votum abfrage, müsse dies vorher dem Gremium bekannt sein. Hierzu würden Präsentationen erforderlich, auf denen die verschiedenen Handlungsoptionen dargestellt seien. Ebenso sei im Ältestenrat festgelegt worden, dass über Anträge aus dem Gemeinderat entschieden werde. StR Rockenbauch stellt klar, er könne jederzeit auch mündliche Anträge stellen. Die gesamte Debatte habe den Zweck, den Sachverhalt vor einer Entscheidung zu diskutieren, um darüber mitentscheiden zu können.

Er könne den Wortbeitrag von StR Rockenbauch teilweise nachvollziehen, so StR Serwani. In der letzten Woche sei über die Tarifierhöhung im Verkehrsausschuss der Region diskutiert und abgestimmt worden. Hierzu habe eine Vorlage zur Verfügung gestanden, auf der alle Tarifangebote aufgelistet worden seien.

Herr Körner erklärt in Bezug auf das Verfahren, vor einem Jahr habe das Gremium mitgeteilt, man wolle diskutieren, bevor eine Beschlussfassung in den zuständigen Gremien erfolgt. Unter diesem Tagesordnungspunkt habe die Verwaltung über die Kostensteigerung von 14,9 % informiert und zu diesem Sachverhalt sei nichts hinzuzufügen. Der Gemeinderat könne nur Beschlüsse fassen, wenn diese auf der Tagesordnung aufgeführt seien. Am 11.07.2023 entscheide die Gesellschafterversammlung des VVS über die Tarifierhöhung und bis zu diesem Datum könnten Anträge gestellt werden. Dies werde entsprechend auf die Tagesordnung gesetzt, da der Öffentlichkeit über die veröffentlichte Tagesordnung bekannt gemacht werden müsse, ob Beschlüsse gefasst würden oder nicht. Herr Körner bekräftigt seine Auffassung, dass eine Abstimmung unter diesem Tagesordnungspunkt in der heutigen Sitzung nicht möglich sei.

Herr Stammler betont, die dargestellten Prozentwerte in Bezug auf die Kostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen könnten in absoluten Zahlen konkretisiert werden. Die in seiner Präsentation gezeigte Tabelle speise sich aus einer Reihe von Zahlen wie beispielsweise dem Anteil des Dieselkraftstoffs bei den Bussen. Dieser Anteil sei beispielsweise bei den SSB niedriger als bei den regionalen Bussen. Herr Stammler bietet an, die konkreten Zahlen in der Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei vorzustellen. Ebenso könnten diese Werte in einer der nächsten Sitzungen ausführlich dargestellt werden.

Die von ihm geforderte Transparenz beziehe sich nicht lediglich auf seine Fraktionsgemeinschaft, so StR Rockenbauch. Dies betreffe vielmehr die Nutzer*innen des ÖPNV.

OB Dr. Nopper schlägt vor, die Diskussion zu beenden, nicht zuletzt darum, dass nun parallel eine Besprechung der Fraktionsvorsitzenden stattfindet und noch mehrere Tagesordnungspunkte behandelt werden müssten.

Dem widerspricht StR Rockenbauch und verweist auf den Vorschlag von Herrn Körner, den Antrag der Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierchutzpartei in einer nächsten STA-Sitzung zu behandeln. Allerdings liege dieser Antrag bereits vor.

Der Oberbürgermeister schlägt vor, das Thema der Tarifanpassung im VVS im Ältestenrat am Donnerstag zu erörtern. Aus wohlerwogenen Gründen sei vor Jahren dieser Aspekt in die Gremien von SSB und VVS delegiert worden.

Da keine weiteren Wortmeldungen geäußert werden, stellt OB Dr. Nopper Kenntnisnahme des Berichts durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik fest.

Zur Beurkundung

Haupt / as

Verteiler:

- I. OB/82
zur Weiterbehandlung

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat JB
Schulverwaltungsamt (2)
Jugendamt (2)
 6. Referat SI
Jobcenter
Sozialamt
 7. Amt für Revision
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 6. *FDP-Fraktion*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*
 9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

kursiv = kein Papierversand