

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	36
		<b>TOP:</b>	1
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	06.02.2024		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau Christian (VVS), Herr Laube (SSB), Herr Körner (S/OB)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>ÖPNV: VVS-Preise 2024 - mündlicher Bericht -</b>		

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.

Herr Körner (S/OB) und Frau Christian (VVS) berichten im Sinne ihrer Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Zunächst führt Herr Körner in die Thematik der geplanten Fahrpreiserhöhungen zum 01.08.2024 ein. Ein Beschluss erfolge in der Gesellschafterversammlung des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart GmbH (VVS) im April dieses Jahres. Die heutige, frühzeitige Information des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik (STA) und die sich daran anschließende Diskussion seien ihm wichtig. Er selbst vertrete im Tarifausschuss und darüber hinaus den Bereich der Landeshauptstadt in Funktion des Auftraggebers für den Nahverkehr (SSB). Mit dem preislich sehr attraktiven Deutschlandticket habe man eine neue Welt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eröffnet (Folie 1). Gleichwohl müsse er die erheblichen Einnahmeausfälle bei den Verkehrsverbänden erwähnen. Es ergäben sich Erstattungsansprüche gegenüber Bund und Land für das Jahr 2023 von über 120 Mio. €, und bereits in 2024 von mehr als 200 Mio. €. Bund und Land müssten ihrer Zahlungsverpflichtung nachkommen, hätten sie doch das Deutschlandticket "bestellt", und die Rücklagen dafür reichten voraussichtlich aus, was zum allergrößten Teil an der kurzen Gültigkeitsdauer des Tickets im Jahr 2023 (acht Monate) liege. Das Jahr 2024 sei somit das erste, in dem das Deutschlandticket 12 Monate Gül-

tigkeit habe. Bereits 2024 - und wohl auch 2025 - summierten sich die Erstattungsansprüche an Bund und Länder auf das Doppelte des Anspruchs im Jahr 2023 (2 Mrd. €). Da dieser Ausgleich bei den Verkehrsunternehmen inzwischen einen der relevantesten Einnahmeblöcke darstelle, müsse er zwingend nachhaltig und in voller Höhe heute und in Zukunft beglichen werden. Es fehle jedoch die entsprechende verbindliche Förderrichtlinie des Landes. Die vorliegende Muster-Förderrichtlinie, auf die sich der Bundeskanzler mit den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten verständigt habe, sehe Erstattungsansprüche gegenüber Bund und Land in Höhe von 8 % über dem Tarifniveau des Jahres 2023 vor. Dabei seien bereits steigende Kosten und damit steigende Preise bei den Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Einerseits seien diese 8 % eine Orientierungsmarke, andererseits habe das Land naturgemäß ein Interesse an einer nur moderaten Erhöhung der Fahrpreise, um die entsprechende Abdeckung im Landeshaushalt ebenso moderat zu halten. Ein Prozentpunkt weniger Tarifierhöhung entlastete den Landeshaushalt um ca. 6 Mio. €, erläutert Herr Körner weiter. Die Stadt Stuttgart und die Region seien bestrebt, den Menschen ein gutes Bus- und Bahnangebot zu machen, was eine Refinanzierung der dabei deutlich ansteigenden Kosten notwendig mache. Aus seiner Sicht müsse sich der Bund auch in 2026 und nachhaltig an der Finanzierung des Deutschlandtickets beteiligen. Der Ansprechpartner der Stadt jedoch sei rein rechtlich das Land Baden-Württemberg, das gesetzliche Sicherheit im Rahmen eines geänderten ÖPNV-Gesetzes schaffen müsse. Auch werde das Land Baden-Württemberg ab 2025 keine Beiträge mehr zur Finanzierung der Tarifreform leisten, obwohl es an dieser beteiligt gewesen sei.

Danach betont Frau Christian (VVS), sie erlebe eine sehr leistungsfähige, starke Region im ÖPNV, die durch Stuttgart 21 weiter gestärkt werde. Dies sei nicht zuletzt dem politischen Engagement geschuldet, für das sie sich ausdrücklich bedanke. Die Abonnement-Zahlen seien mit dem Deutschlandticket erfreulich gestiegen, im November habe man rund 577.000 Abonnenten gezählt. Ein Deutschlandticket lohne sich bereits bei 5 Tagestickets und 9 Einzeltickets in Zone 3, in Zone 1 ab der 15. Fahrt (Nutzenschwellen).

Die Geschäftsführerin des VVS erläutert anhand von Folie 3 zunächst die Zuständigkeiten nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS sowie dessen inhaltliche Festlegungen. Im Jahre 2011 hätten sich alle Gesellschafter auf eine transparente Formel zur Kostenermittlung für Tarifanpassungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen (VU) verständigt. Die gewichtete Kostenentwicklung im gesamten VVS (inklusive Bus, Bahn, S-Bahn usw.) der Ist-Kosten von 2023 zu 2022 betrage prognostiziert 6,36 % (Folie 4), zusammengesetzt aus Personal-, Strom-/Diesel- sowie sonstigen Kosten. Die Energiekosten hätten sich aufgrund der günstigeren Marktbedingungen in der Corona-Krise um 22,88 % reduziert. Endgültige Bilanzen lägen naturgemäß noch nicht vor, daher handle es sich bei den dargestellten Werten um Prognosen. Signifikante Änderungen seien jedoch nicht zu erwarten. Aus den Werten ergebe sich der Vorschlag für eine Tarifanpassung 2024 in Höhe von 7,9 % (Folie 5). Die Differenz zu den zuvor erläuterten Kostensteigerungen resultiere unter anderem durch den fehlenden finanziellen Ausgleich der Tarifzonenstrukturreform, insbesondere dem Kundenanteil. Man habe sich zugunsten der Kunden auf 7,9 % festgelegt, obwohl sich eine genaue Berechnung auf einen Wert von über 8 % summiert hätte. Die künftig in einem jährlichen Rhythmus vorgesehene Tarifanpassung betreffe hauptsächlich marktrelevante Tickets im Gelegenheitsverkehr (Kurzstrecke, Einzel-, 4er- und Tagesticket), wobei der Prozentsatz von 7,9 nicht linear auf alle Tickets angewandt werden könne - unter anderem wegen der Not-

wendigkeit von Preisen ohne Cent-Beträge. Daraus folgten die auf Folie 7 dargestellten Vorschläge für Anpassungen:

- Kurzstrecke von 1,80 € auf 2,00 € (+ 11 %)
- Einzelticket Zone 1 von 3,10 € auf 3,30 € (+ 6,5 %)

Der 50 %ige Rabatt auf Kinderfahrtscheine werde beibehalten.

Obwohl sich das Land eine andere Tarifierungsmaßnahme wünsche, halte sie diese auch nach sorgfältiger Abwägung und Abstimmung mit allen Verantwortlichen für notwendig, schließt Frau Christian ihren Vortrag ab.

Herr Körner betont ergänzend, die Preisgestaltung werde intensiv mit den zahlreichen Partnern diskutiert. Es sei ein großer Wert an sich, dass sich die sehr diversen Beteiligten mit unterschiedlichsten Vorstellungen auf eine Lösung mit Maß und Mitte einigten. Er sehe die Rolle der Stadt in der Moderation des Prozesses.

Ihren Dank für die Präsentation bekunden StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Kotz (CDU), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Ozasek (PULS), StR Serwani (FDP), StR Schrade (FW) und StR Dr. Mayer (AfD). StR Kotz und StR Pantisano äußern sich zudem lobend über die erstmalige Möglichkeit der Beratung bereits im Vorfeld der Tarifierhöhung. Im Jahr 2023, meint StR Serwani, sei man auch vorab informiert worden. Diese Vorgehensweise halte er für richtig.

Wichtig sei die Zuverlässigkeit und Preisstabilität des Deutschlandtickets, beginnt StR Peterhoff die Aussprache, wovon der VVS durch die enormen Fahrgastzuwächse in hohem Maße profitiere. Ungeachtet der Debatte über die Erstattungsverpflichtungen gehe es letztlich um die Preiserhöhungen für Kundinnen und Kunden. Eine Erhöhung um 8 % sei für seine Fraktion nicht nachvollziehbar. Natürlich könne er die Notwendigkeit von Tarifierhöhungen unter anderem als Inflationsausgleich verstehen, nicht jedoch die gezeigten Werte (Folie 4), insbesondere die dargestellten 15 % Sonstiges. Seiner Ansicht nach benötige man eine Rückkoppelung im Verhältnis zur Inflation. Des Weiteren äußert sich der Stadtrat kritisch zu den Mehraufwänden durch Beschlüsse aus der Tarifzonenreform 2019. Insgesamt sehe er, so StR Peterhoff, die Erhöhung um knapp 8 % nach der letztjährigen Gesamterhöhung um über 12 % als überzogen. In dem Zusammenhang erinnere er an die Maxime, Tarifierhöhungen grundsätzlich mit einer Verbesserung des Angebots zu koppeln. Zudem frage er sich, warum immer noch nicht im Jahresrhythmus, und damit im September 2024, erhöht werde. Auch StR Kotz meint, ein jährlicher Rhythmus sollte entsprechend der für die Verkehrsunternehmen anfallenden Kostensteigerungen eingehalten werden. So erzeuge man Verständnis und Nachvollziehbarkeit bei Kundinnen und Kunden. Ursprünglich, erläutert Herr Laube (SSB), habe man ab 01.01.2025 zu einem jährlichen Rhythmus zurückkehren wollen - die Diskussion darüber sei noch im Gange. Herr Körner sagt zu, die Thematik mitzunehmen. Das Datum 01.08. komme den Landkreisen organisatorisch wegen der entsprechenden Beauftragung von Busunternehmen entgegen.

StR Peterhoff kritisiert zudem die Ticketaufteilung. Gerade beim Kurzstreckenticket sei die Preiserhöhung seiner Meinung nach mit 11 % viel zu hoch. Damit überschreite man auch die "magische Marke" von 2 €. Vorausblickend sehe er zwei Themen als besonders relevant: einerseits Prozess und Beschluss der Kostenerhöhungen mit einem nachvollziehbaren Index, andererseits müsse eine Gesamtreform der Tickets abseits

der Abonnements und nach Prüfung der Bedarfe erfolgen. Der Bitte nach einer Klärung seiner Fragen kommt Frau Christian im Folgenden nach:

Die Berechnungen der Kostenentwicklung seien in üblicher Form erfolgt, erläutert die Geschäftsführerin des VVS. Dazu seien die durchschnittlichen Werte für alle Verkehrsunternehmen herangezogen worden. Die SSB habe einen wesentlichen Kostenanteilsfaktor. Unter "Sonstiges" seien unter anderem Materialaufwendungen enthalten. Die Tarifzonenreform werde mit einem Faktor von derzeit ca. 2,1 % gerechnet. Vonseiten der Unternehmerschaft habe es somit ein wesentliches Zugeständnis in Form eines Ausgleichs zu den Altbeträgen gegeben, obwohl die Tarifreform sich durch das Deutschlandticket verändert habe. Auf der anderen Seite heiße das aber auch, dass die Last bei den Aufgabenträgern liege.

Ergänzend geht Herr Laube näher auf die Kostensteigerungen ein. Für den gesamten VVS betrügen diese 6,36 %, für die SSB 10,44 %. Der größte Block entfalle dabei auf das Personal (9,46 % in 2023). Allein aus den letztjährigen Entgelt-Tarifverhandlungen seien bisher 4,54 % hervorgegangen. Stufe 2 werde im laufenden Jahr umgesetzt, was zusammen über 11 % ergebe, und die Zahlen würden allem Anschein nach künftig noch steigen. So werde z. B. eine Nahverkehrszulage in Höhe von 450 € pro Mitarbeiter und Monat gefordert - nicht zu vergessen 150 € aus den letzten Haushaltsplanberatungen. Schmerzhaft sei die Forderung nach einer stufenweisen Anpassung der Arbeitszeit auf 35 Stunden/Woche, was einer 10 %igen Produktivitätseinbuße gleichkomme, die mit neuem - auf dem Markt fehlenden - Personal ausgeglichen werden müsse. Gleichwohl wolle er sein Verständnis für die Mitarbeiter betonen. Eine weitere Kostenposition komme aus den Strom- und Dieselaufwendungen. Dabei habe man 2023 mit lediglich minus 12 % von alten Stromverträgen profitiert, während für 2024 durch notwendig werdende Stromeinkäufe mit deutlich höheren Kosten gerechnet werden müsse. Die Position "Sonstiges" setze sich aus Materialkosten, Fremdleistungen, sonstigen betrieblichen Aufwendungen, aber auch aus Abschreibung und Zinsen zusammen. Wolle man eine Verkehrswende, könne diese nicht allein über Zuschüsse von Stadt, Land und Bund finanziert werden. Dafür habe die SSB drei sehr große Darlehensverträge mit entsprechenden, ständig steigenden Referenzzinssätzen abgeschlossen (derzeit über 3 %). Zudem müssten Fahrzeugflotten und Strecken erneuert werden, um das qualitativ hochwertige System aufrechterhalten zu können. Zwar sei die SSB als zuverlässiger Verkehrspartner bekannt, aber im letzten Jahr habe man insbesondere beim Fahrpersonal Einschränkungen hinnehmen müssen. All diese zusätzlichen Kosten müssten schlussendlich über Tarifierhöhungen von den Fahrgästen mitgetragen werden.

Die konkreten Werte benennt Herr Laube mit 6,36 % plus 2,1 % aus der Tarifzonenreform, was zusammen 8,46 % ergebe. Man schlage 7,9 % vor, wodurch bereits ein Minus von 0,56 % entstehe. Rein kaufmännisch gerechnet müsste sich die Erhöhung auf 10,44 % plus 2,1 % belaufen. Demgegenüber habe man eine ausgewogene Anpassung bevorzugt. Anzumerken sei, dass die 2,1 % ursprünglich durch Fahrgaststeigerungen ausgeglichen werden sollten, die nicht in dem erhofften Maß eingetreten seien. Insofern handle es sich um einen Ausgleichsmechanismus.

Danach führt Frau Christian aus, durch das Deutschlandticket habe sich die Situation modifiziert. Eine Preiserhöhung bei diesem Ticket wirke sich nur in der Finanzierungssäule Bund/Land reduzierend aus. Die Erhöhungsmöglichkeiten beschränkten sich insofern auf die Tarifierhöhungsmaßnahmen in den Regionen und Verkehrsverbänden. Die Kostendeckungsgrade aus dem Jahr 2023 seien noch nicht absolut berechnet, fügt

sie hinzu, jedoch werde man auf 35 % Kostendeckungsgrad, oder sogar weniger, kommen, mit finanziert durch die Ausgleichsmechanismen für das Deutschlandticket mit. Die Tarifierhöhung von 7,9 % ergebe in der Rechnung des VVS rund 47 Mio. € Mehreinnahmen. Nur 10 Mio. € davon kämen von den Kunden, während sich der Rest aus dem Zuschussmarkt speise. Durch das Deutschlandticket habe man eine Mehrfinanzierung des ÖPNV als Daseinsvorsorge von der Politik bekommen. Insofern sei eine politische Diskussion über Refinanzierungen auf politischer Ebene im Sinne der Verkehrswende und der Finanzierbarkeit des ÖPNV unerlässlich. Es müsse eine nachhaltige Finanzierung für den ÖPNV gefunden werden, auch für das Deutschlandticket. Auf eine mögliche Tarifstrukturreform eingehend, stellt Frau Christian klar, der VVS habe als einer der ersten Verbünde ein Tarifsymposium mit sehr guten Diskussionen aufgestellt. An den Themen werde weitergearbeitet und im nächsten Schritt ein politischer Diskurs angestrebt. Man brauche politische Rahmenbedingungen - nachhaltig und langfristig. Das gelte auch für das Sozialticket; als Verbund sei man auch Aufgabenträger, und es stelle sich die Frage, wer sozialpolitische Maßnahmen finanziere. Herr Laube bekräftigt das und ergänzt, Bund und Land müssten Finanzierungssicherheit gewährleisten, was mit dem Ausstieg des Bundes aus dem Deutschlandticket im Jahr 2026 fraglich sei. Es müssten nach der erfolgreichen Lancierung des Deutschlandtickets weitere Schritte folgen, um den Erfolg zu festigen. Der VVS nehme im Rahmen seiner Möglichkeiten in den entsprechenden Gremien - auch auf Bundesebene - Einfluss.

Verfahren und Formeln zur Berechnung von Tarifwerten, wie 2011 gemeinsam erstellt, sollten nach Meinung von StR Kotz konsequent "in guten wie in schlechten Zeiten" verfolgt werden. Gleichwohl habe sich das Ticketgefüge entscheidend verändert, und man diskutiere derzeit nicht über die Preise für die mehr als 90 % Fahrgäste mit Monats-Abonnements. Vielmehr handle es sich nunmehr um den kleinen Bereich der Einzeltickets mit allerdings großem Aufwand. Die Personen, die längerfristig vom Individualverkehr auf den ÖPNV wechselten, seien potenzielle Nutzer des Deutschlandtickets. Er halte insofern die dargestellten Tarifierhöhungen für vertretbar und gerechtfertigt, wenngleich er sich andere Zahlen gewünscht hätte. Im Übrigen verweise er auf die in den vergangenen Haushaltsplanberatungen beschlossenen, umfangreichen Beschlüsse zugunsten des ÖPNV.

Eine Transparenz gegenüber den Menschen bezüglich der Tarifanpassungen finde sie im Sinne der Demokratie wichtig, so StRin Schanbacher (SPD). Das sehr unkomplizierte und unvergleichlich günstige Deutschlandticket sei ein sehr großer Erfolg und ein entscheidender Schritt zur Klimaneutralität 2035, zu sozial gerechter Mobilität und einem starken ÖPNV in Stuttgart. Stärker als je zuvor sehe man den Erfolg am Modal Split der Stadt. Nun gehe es darum, noch mehr Menschen - auch im Sinne der Finanzierung - für das Deutschlandticket zu gewinnen. Innerhalb eines Jahres erfolge nunmehr bereits die zweite Tarifierhöhung, die jener kleine Teil tragen müsse, der kein Deutschlandticket besitze. Die Preiserhöhung stehe in keiner Relation zum Preis für ein Deutschlandticket. Sie frage sich, ob das in Zeiten großer Unsicherheit angemessen sei. Im Gegenteil sehe sie eine Anpassung der Ticketstruktur als Mittel der Wahl. Es fehle an einem Angebot für Einzelpersonen und Familien, die in der Stadt mobil sein wollten. Mit den geplanten Preisen für Einzel- und Kurzstreckentickets werde man dem nicht gerecht und mache den ÖPNV für diese Personengruppe noch unattraktiver. Für 2024, konstatiert die Stadträtin, seien die Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket abgedeckt. Sie erinnert an den Wunsch ihrer Fraktion nach einem 9-Euro-Sozialticket und weiteren Angeboten für kostenlosen Nahverkehr für Kinder in Stuttgart. Dazu müsse eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV angestrebt werden. Dies errei-

che man auch über zuverlässige Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt, über die Drittnutzerfinanzierung durch Unternehmen sowie die Anordnung des Deutschlandtickets durch das Land Baden-Württemberg. Das jüngste Statement von Verkehrsminister Hermann sei in diesem Sinne "aberwitzig". Auch StR Schrade findet die Aussage des Ministers, die Stadt müsse mehr tun, unangemessen.

Entscheidend ist StR Pantisano zufolge das Ziel einer klimagerechten Mobilitätswende mit einem starken VVS und ÖPNV. Die präsentierten Fakten sabotierten das mit einer Preiserhöhung um 15 % innerhalb eines Jahres. Dazu bittet Frau Christian um Differenzierung: Die Anpassungen seien auf die Jahre 2023 und 2024 verteilt.

Weiter räumt StR Pantisano ein, die Rahmenbedingungen zwingen den VVS zu solchen Maßnahmen. Entscheidend bei der Debatte sei die Problematik des Ausgleichs von Mindereinnahmen. Bund und Land zögen sich aus der Finanzierung immer mehr heraus und kämen nicht zu einer Entscheidung, obwohl die Fördersummen relativ gering seien, verglichen mit sonstigen Förderungen aus dem Verkehrsetat. Die Stadt, der VVS und die SSB seien gegenüber Bund und Land zu leise und zu wenig öffentlich in ihren Forderungen. Zudem koppelte sich die Einnahmenseite des Verkehrsverbunds sehr eng an die Ticketpreise. Der Knoten der Verbindung zwischen Mindereinnahmen und Fahrpreiserhöhungen müsse durchschlagen werden. Die Anpassung, wohl anhand der Orientierungsmarke von 8 % festgelegt, und die Kostenentwicklung in Höhe von 6,3 % seien ihm nicht klar. Man könne auch nicht mit einer geringeren Tarifierhöhung im kommenden Jahr argumentieren, schaue man sich die derzeitigen harten Tarifaufeinandersetzungen an. Insgesamt schöpfe der VVS die vorhandenen Möglichkeiten nicht aus, meint der Stadtrat mit Hinweis auf den Mobilitätsspass, für den man sich als Modellregion hätte bewerben können. Am Beispiel einer vierköpfigen Familie verdeutlicht er die monatlichen Kosten für den ÖPNV (150 €), die nicht tragbar seien und Einzelfahrten mit dem Pkw geradezu notwendig machten. Hier widerspricht StR Serwanj: Könne sich jemand das Sozialticket nicht leisten, sei auch ein Pkw nicht erschwinglich. Er erinnere in diesem Zusammenhang an die Erhöhung des Mobilitätsfaktors im Zuge der Anpassung des Bürgergeldes. Den Schülerverkehr, den StR Pantisano mit seiner Äußerung auch angesprochen hatte, könne man gern politisch diskutieren, regt Frau Christian an. Sie sei jedoch zunächst froh über die zügige Etablierung des Jugendtickets.

Abschließend plädiert StR Pantisano für eine neue Tarifstruktur, angepasst an den Preis des Deutschlandtickets, und empfiehlt eine Ablehnung der Preiserhöhung sowie neue Überlegungen beim VVS im Rahmen seiner Verantwortlichkeiten zur Vermeidung von derartigen Preiserhöhungen. Das von ihm angesprochene Wiener Modell, bestätigt Frau Christian, habe den entscheidenden Vorteil, dass es einen Gesamtfinanzierungswillen, -finanzierungsweg und eine Gesamtfinanzierungsverantwortung zeige.

StR Ozasek hebt zunächst den positiven Aspekt der Stabilität des Deutschlandtickets hervor. Er betont, die nachfolgende Kritik richte sich in erster Linie an Bund und Land und nicht an den VVS, der im Spannungsfeld der Rahmenbedingungen operieren müsse. Diese wiederum müssten zwingend im Sinne einer soliden Finanzierung des ÖPNV angepasst werden. Ein schlechtes Signal allerdings sei der erneute Tarifschock für die übrigen Kund\*innen. Hier zeige sich ein grundsätzlicher Konstruktionsfehler des Deutschlandtickets. Der Druck auf die Verbünde zu massiven Preisanpassungen in der alten Tarifwelt sei hoch und entsprechende Fehlanreize seien programmiert worden. Bei den nunmehr vorgeschlagenen 7,9 % Tarifierhöhung werde der Spielraum weitgehend ausgereizt, wobei 1,6 % auf die nachholende Kostenübernahme der großen Ta-

rifzonenreform entfielen. Die Landesregierung propagiere guten ÖPNV, scheue aber die dauerhafte Finanzierungslast als gesetzliche Pflichtaufgabe. Besonders ärgerlich sei dies angesichts der Tatsache, dass das Instrument der Drittnutzerfinanzierung immer noch nicht in Gesetzesform gegossen worden sei, womit alternative Finanzierungswege fehlten, geht er auf die auch von StR Pantisano angesprochene Drittnutzerfinanzierung ein. Er habe große Zweifel an der Umsetzung in der laufenden Legislaturperiode. Aus verkehrspolitischer Sicht habe der Vorschlag der Erhöhung um 7,9 % erhebliche soziale Unwucht, unter anderem deshalb, weil viele Menschen in der alten Tarifwelt verblieben seien. Schließlich fehle eine Sozialkomponente im Deutschlandticket. In Stuttgart werde das soziale Defizit aufgefangen (Bonuscard-Ticket), in vier Landkreisen des VVS gebe es jedoch diese Sozialtarifizierung nicht, was den vollen Durchschlag der Tarifierhöhung für 15 % der VVS-Kund\*innen zur Folge habe. Diese 15 % könnten sich das Deutschlandticket aber oftmals auch nicht leisten. Die seitherigen Tarife würden so lange mitgeschleppt, bis sich die Ampelkoalition zu einer dauerhaften Finanzierungszusage verpflichte. Die Kritik des Stadtrats richtet sich auch an die Landräte, die bis heute eine soziale Tarifierungslösung blockierten und damit auch den Mobilitätspass verhinderten, der die Finanzierungslasten perspektivisch auffangen könne. Auch sei der Zeitpunkt der Tarifierhöhung zum 01.08.2024 denkbar ungünstig, blicke man auf die Dauerkrise bei der S-Bahn mit unzumutbaren Einschränkungen für die Fahrgäste. Hinzu komme die wochenlange, planmäßige Stilllegung des S-Bahn-Stammasts in eben jenem August dieses Jahres. Zu schlechtem Service kämen dann steigende Tarife, was zu einem großen Vertrauensverlust in die Aufgabenträger von Bus und Bahn führe. Dieses Dauerdilemma der S-Bahn beschäftigt auch StR Schrade, und es sei schwierig, in dem Kontext die Preise zu erhöhen. Oberstes Ziel müsse zunächst die Zuverlässigkeit der S-Bahn auf einer soliden Basis sein.

StR Peterhoff führt aus, im Juli 2023 sei der Gemeinderat dem Antrag der Fraktionsgemeinschaft PULS gefolgt, die Absicht, eine sozial ausgewogene Tarifgestaltung in das strategische Zielsystem der SSB aufzunehmen. Dies beinhalte die politische Aussage, dass nicht mehr auf dem Weg der kostensteigerungsorientierten Tarifanpassungen navigiert, sondern eine sozialpolitische Verantwortung übernommen werde. Die vorgeschlagene Tarifanpassung widerspreche dem, insbesondere durch die Abstrahlung auf die Region. Aus Sicht seiner Fraktion sei die Erhöhung daher abzulehnen. Bund und Land seien gefordert, eine zuverlässige und gerechte Finanzierungsbasis für den ÖPNV zu schaffen, der bei den kommenden Tarifverhandlungen im schlechtesten Fall mit über 40 Mio. € (SSB) belastet würde, und das bei ohnehin schon großen vorhandenen und zu erwartenden Defiziten.

Die Handlungsmöglichkeit des politischen Aufgabenträgers bestehe darin, so StR Serwani, die Erhöhung auf die Ticketarten zu verteilen. Die zu erwartenden Kosten, unter anderem der Personalkosten im Rahmen der Tarifverhandlungen, seien hoch. Mit 7,9 % Erhöhung in diesem Jahr werde man nicht auskommen. Gleichwohl freue er sich über die Aufrechterhaltung des Deutschlandtickets in der derzeitigen Form. Es müsse alles darangesetzt werden, dieses zu erhalten. Mit Blick auf das Kurzstreckenticket könne er sich vorstellen, dieses im Zuge der Preisanpassung von seither drei auf künftig fünf Haltestellen (Stadtverkehr), und bei der S-Bahn auf zwei Haltestellen zu erweitern. Diesen Vorschlag begrüßt StR Schrade, zumal die Struktur des Kurzstreckentickets noch aus der Zeit vor der Tarifzonenreform stamme. Zudem seien 11 % Erhöhung für diesen Fahrschein doch recht hoch. Die Anregung, so Frau Christian und Herr Körner, werde mitgenommen. Beide geben jedoch die finanziellen Aspekte zu be-

denken, die durch die "Wanderungsbewegung" von Fahrgästen hin zu einem dann günstigeren Kurzstreckenticket entstünden.

Eingehend auf das zuvor angesprochene Sozialticket, erinnert StR Serwani an die große Tarifreform des Jahres 2019, im Zuge derer viele Preise sogar gesunken seien - mithilfe der öffentlichen Hand in Form eines Ausgleichs. Das Land ziehe sich nun aus der Förderung zurück, und die Belastungen aus der Tarifreform wirkten sich immer noch aus. Die Verkehrsunternehmen hätten weiterhin ein Anrecht auf 0,7 % Ausgleich, die noch nicht zum Tragen gekommen seien. Er sehe keine Möglichkeit, die seiner Ansicht nach moderate Tarifierhöhung in den Gremien abzulehnen. Weder Bund noch Land zeigten sich derzeit bereit, notwendige zusätzliche Förderungen auf den Weg zu bringen.

Der ÖPNV verursache Kosten, so StR Schrade, und je mehr er ausgebaut werde, desto höhere Investitionen seien erforderlich. Dass der Kunde an den Kosten beteiligt werde, sei aus Sicht seiner Fraktion grundsätzlich legitim. Er vertraue dem VVS, die Tarifierhöhungen mit Maß und Mitte zu gestalten. Schön sei die gute Akzeptanz des Deutschlandtickets und dessen vorläufige Preisstabilität. Von der geplanten Preiserhöhung werde man Kenntnis nehmen und könne sie in der Form - wenn auch nicht begeistert - mittragen.

Man habe es im vorliegenden Fall lediglich mit 15 % der Fahrgäste zu tun, stellt StR Dr. Mayer fest. Zwar habe der Staat Rekordsteuereinnahmen, letztlich müsse man aber die gegebene Situation akzeptieren. Angesichts der Politik der Ampelregierung müsse man sich über die Inflation nicht wundern. Der Stadtrat stößt sich an dem mehrfach gefallenen Begriff der "Sabotage" durch die Preisanpassung, vor allem gegenüber den hier anwesenden Vortragenden. Unverständlich finde er, dass die Landesregierung den Anwendungsbefehl noch nicht erteilt habe, was die kommunale Ebene mit den Folgen konfrontiere, die sie nicht tragen dürfe.

Herr Körner geht auf die geäußerte Kritik an den Preiserhöhungen ein, verweist auf andere Verkehrsverbünde und führt beispielhaft den Karlsruher Verbund an, der die Fahrpreise zum 01.08.2024 um 7,9 % erhöhe - und dies, obwohl er seine Preise 2023 bereits um 9,7 % mit der Begründung der Indexentwicklung angepasst habe. Insofern falle der VVS nicht aus der Reihe. Er müsse aber einräumen, dass es für die Kundinnen und Kunden natürlich eine Belastung darstelle.

Bei der vorliegenden Preiserhöhung handele es sich um eine lineare Tarifanpassung, so Frau Christian. Die Differenzierung zwischen Abonnement- und Gelegenheitskundenbereich greife nicht mehr. Vielmehr heiße die Auflage des Bundes "eine linear verteilte Maximalerhöhung von 8 %." Anderenfalls verliere man die Gelder aus dem Ausgleich für das Deutschlandticket.

Auf den mehrfach angesprochenen Mechanismus von Preisanpassungen eingehend, erklärt Herr Laube, grundsätzlich sehe das Regelwerk des VVS vor, Höhe und Zeitpunkt von Tarifanhebungen würden von den Verkehrsunternehmen bestimmt. Sei ein Aufgabenträger nicht einverstanden, könne er einen anderen Wert bestimmen, müsse aber den Differenzbetrag dauerhaft decken. Das gelte auch für die Stadt Stuttgart.

Er wolle, so Herr Körner, abschließend die städtischen Anstrengungen unterstreichen. So beteilige sich die Stadt nachhaltig an der Finanzierung der Tarifzonenreform, ebenso

wie am Sozialticket. Letzteres sei im Übrigen von der Preisanpassung auch durch die Anstrengungen der Stadt ausgenommen. Ebenso werde das JugendTicketBW von den Kommunen, also auch der Stadt, mitgetragen. Auf Vorschlag des Oberbürgermeisters habe man zudem mit dem Deutschlandticket für alle städtischen Beschäftigten eine erhebliche Zahl an Abonnenten generiert. Das Defizit der SSB sei mittlerweile sehr viel höher als vor einigen Jahren (ca. 20 Mio. €). Mittlerweile finanziere die Stadt pro Jahr ca. 140 bis 150 Mio. € für den laufenden Betrieb des Nahverkehrs. StR Peterhoff erschließt sich der Zusammenhang zwischen Investitionen der SSB und der Tarifierhöhung nicht; er bittet um nähere Erläuterungen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
VVS
  2. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz
  3. Stadtkämmerei (2)
  4. Amt für Revision
  5. L/OB-K
  6. 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*