

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	248
		TOP:	1
	Verhandlung	Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	20.07.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	EBM Dr. Mayer		
Berichterstattung:			
Protokollführung:	Herr Häbe / pö		
Betreff:	ÖPNV-Finanzierung und VVS-Tarifanpassung zum 01.01.2023 - mündlicher Bericht -		

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

Einführend merkt OB Dr. Nopper an, in einer Zeit deutlich steigender Energie- und Kraftstoffpreise habe der VVS leider keine andere Wahl, als eine Tarifierhöhung vorzu- nehmen. Die vom VVS vorgeschlagene Erhöhung liege etwas unter den Kostensteige- rungen der VVS-Verkehrsunternehmen. Der Vorschlag sei das Ergebnis eines intensi- ven Ringens aller Verbundpartner mit dem Ziel einer ausgewogenen Berücksichtigung der Interessen der Fahrgäste, der ÖPNV-Träger und der Verkehrsunternehmen im VVS.

Zu der Rollenverteilung zwischen Bund/Land sowie den Verkehrsunternehmen fährt er fort, Bund und Land seien mit dem 9 €-Ticket für die frohen Botschaften zuständig und die Verkehrsunternehmen mit Tarifierhöhungen für die harten Realitäten. Sinnvoller wä- re es, wenn Bund und Land den ÖPNV nicht nur mit einem dreimonatigen "9 €-Stroh- feuer", sondern dauerhaft stärker fördern würden. Wie der heutigen Tagespresse ent- nommen werden könne, scheine es diesbezüglich Bewegung zu geben.

Der anschließende Sachvortrag von Herrn Stammler (VVS), in dem dieser die Inhalte der Präsentation ausführlich darstellt, sind nachstehend im überarbeiteten Wortlaut wiedergegeben:

"Seit über 30 Jahren ist in der Satzung des VVS niedergelegt, dass in der Gesellschafterversammlung in einem ersten Schritt die Verkehrsunternehmen über Zeitpunkt und Höhe einer Tarifierhöhung beschließen. Das ist erfolgt mit den bekannten 4,9 %, auf die ich noch zu sprechen komme. In einem zweiten Schritt wird dann über die Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen beraten. Und wir haben einen Passus in unserem Gesellschaftsvertrag, dass die öffentlichen Gesellschafter mit 50 % der Stimmen einer Tarifierhöhung widersprechen können, eine niedrigere Anpassung festlegen können. In diesem Fall müssen aber die Kosten, die ja entstanden sind, entsprechend ausgeglichen werden.

Die Mehrheitsverhältnisse im VVS, einem sogenannten Mischverbund, sind so: 50 % der Anteile hält die öffentliche Hand, 50 % halten die Verkehrsunternehmen. Innerhalb der öffentlichen Hand hat die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) 14 %, also nicht 51 %, sondern 14 %, d. h. wir brauchen da Partner, die einer Tarifierhöhung widersprechen, die aber dann auch bereit sind, diese Kosten zu übernehmen.

Die Kriterien für eine Tarifierhöhung sind relativ einfach. Die Verkehrsunternehmen schauen zunächst einmal, wie haben sich die Kosten entwickelt. In den vergangenen Jahren waren das moderate Entwicklungen, 1, 2, 3 %. Da haben wir in aller Regel auch moderate Anpassungsraten gehabt, die keine größeren Probleme ausgelöst haben, vor allem nicht, was die Nachfrage betrifft.

Im Jahr 2022 müssen wir darauf schauen, wie sich die Kosten 2021 gegenüber 2020 entwickelt haben. Diese Kostenentwicklung ist die Grundlage für eine Tarifentscheidung im Jahr 2023. Wir hängen hier immer zwei Jahre hinterher. Wir haben im Augenblick eine stärkere Kostenentwicklung, da kommen wir später auch noch mal drauf zu sprechen. Aber wie hoch die im Gesamtjahr 2022 ist, können wir jetzt natürlich noch nicht sagen, weil ja erst das erste Halbjahr vorbei ist. Die Verkehrsunternehmen beachten dabei natürlich die Marktsituation/die Preiselastizität. Ist durch eine Tarifierhöhung zu erwarten, dass Kunden abspringen? Das ist natürlich bei einer Situation, wo der Preis für Diesel und Benzin um über 70 % gestiegen ist, eine andere Situation, als wenn wir jetzt beispielsweise sinkende Preise im Autoverkehr hätten. Die Marktsituation des ÖPNV verbessert sich also auch bei einer Preiserhöhung von 4,9 % gegenüber dem Autoverkehr deutlich. Schon vor dem 9 €-Ticket zeigte sich, dass der VVS wieder deutlich mehr Kunden hatte.

Immer wieder wird angeführt: "Ihr könnt doch nicht die gesamte Kostenentwicklung auf den Fahrgast überwälzen". Dies geschieht ohnehin nicht. Wenn Sie sehen, dass wir in normalen Zeiten, in Corona ist es deutlich weniger, aber in normalen Zeiten haben wir eine Fahrgelddeckung von 50 %. Wenn wir jetzt also eine Kostensteigerung von 5 % haben und diese in eine Preiserhöhung umsetzen, ist die öffentliche Hand ohnehin mit 50 % dabei. Das heißt, es wird nie die Kostenentwicklung vollständig auf den Fahrgast übergewälzt, sondern dies geschieht immer nur in dem Anteil, wo wir ohnehin eine Kostendeckung haben. Im vorliegenden Fall sind das eben 50 %.

Da hier sehr genau vorgegangen wird, dauert dieser Prozess einige Monate. Wir haben ja nicht nur die Stuttgarter Straßenbahnen im VVS, sondern 40 Verkehrsunternehmen, und dabei wird geschaut, wie sich in Bezug auf Personal, Energie, Materialkosten, Baukosten, Fahrzeugkosten etc. die Kosten entwickelt haben. Im Jahr 2021 ergibt sich hier eine Kostenerhöhung von 5,2 %. Die ist deswegen höher als in der Vergangenheit, weil bereits im letzten Jahr doch deutliche Steigerungen beim Diesel, vor allem auch beim

Bahnstrom erfolgt sind, wobei diese Entwicklung jetzt in diesem Jahr noch einmal deutlich kräftiger ausfällt, als im vergangenen Jahr. Wir haben den Beschluss der Verkehrsunternehmen, dass eben die Fahrpreise zum 01.09.2022 um durchschnittlich 4,9 % steigen sollen. Diese Rate liegt, wie Sie eben gesehen haben, unter der Kostensteigerung. Sie liegt auch deutlich unter der allgemeinen Inflationsrate, die wir im Augenblick haben, aktuell sind das 7,6 %. Es wird ja gegen Ende des Jahres eher noch mit höheren Steigerungen gerechnet. Im Augenblick haben wir ja auch durch das Energieentlastungspaket dämpfende Preise, sowohl was den ÖPNV betrifft - das berühmte 9 €-Ticket - als auch im Bereich insgesamt der Energie. Aber, und das ist glaube ich die wichtigste Aussage, die größte Kundengruppe, die wir haben, sind die jungen Menschen - Schüler, Studierende, Auszubildende und junge Menschen, die sich zwischen zwei Ausbildungsverhältnissen befinden. Die werden keine Fahrpreissteigerung haben, sondern eine deutliche Senkung um durchschnittlich 30 %. Das heißt, 40 % werden nächstes Jahr 30 % weniger bezahlen. Dies bedeutet, dass insgesamt, wenn alle Fahrgäste betrachtet werden, wir eben keine Preissteigerung über alle Fahrgäste haben, sondern wir haben sogar eine Preissenkung, denn wir entlasten wie gesagt die jungen Menschen um mehr als 30 % durch das Landesweite Jugendticket (LWJT). Diesem hat der Gemeinderat ja einstimmig zugestimmt.

Der Kostendeckungsgrad wird durch diese Tarifmaßnahme nicht erhöht. Nochmals, die Kostendeckung beläuft sich auf 50 %; angesichts der Corona-Pandemie beläuft sich die Kostendeckung durch die Rettungsschirmgelder von Bund und Land augenblicklich sogar auf deutlich unter 50 %. Wir erholen uns gerade. Deswegen gehen wir davon aus, dass in den nächsten Jahren, wenn die Pandemiegelder nicht mehr fließen, dieser ursprüngliche Kostendeckungsgrad wieder bestehen wird.

Was zudem bedacht werden muss, die Verkehrsverbünde bekommen inzwischen doch sehr viel Geld von staatlicher Seite. So gibt das Land zum LWJT über 100 Mio. € aus. Davon fließt der Großteil auch in den größten Verkehrsverbund, nämlich den VVS. Hinzu kommt der bereits erwähnte Rettungsschirm der letzten Jahre.

Als Einnahmeanspruch werden die Soll-Einnahmen des Jahres 2019 genommen. Diese werden durch die getroffenen Tarifmaßnahmen erhöht, und würde die in Rede stehende Tarifmaßnahme unterbleiben, würden wir von Bund und Land in den nächsten Jahren 4,9 % weniger erhalten. Auch dieser Ausfall müsste dann letztlich kommunal finanziert werden, und diese Mittel stünden eben für andere Dinge, beispielsweise den Angebotsausbau, der uns ja sehr am Herzen liegt, nicht mehr zur Verfügung.

Zur Frage, ob man einen Widerspruch gegen diese Tarifmaßnahme ausübt und dann eben das Geld aus städtischen oder kommunalen Kassen bezahlt. Da ist jetzt aufgrund der vielen Gespräche, die Herr Oberbürgermeister und wir vom VVS mit den Kollegen, den Landräten, dem Land, dem Verband Region Stuttgart geführt haben, ganz einfach keine Mehrheit zu erwarten. Wir haben keinen Partner, weder die Landkreise noch das Land, das in den vergangenen Jahren immer auch angeboten hat, den auf das Land entfallenden Anteil - das sind im VVS leider nur 7 % - zu übernehmen. Auch angesichts der Situation im Landeshaushalt, hat das Land gesagt, sind sie dieses Jahr nicht dazu in der Lage. Das heißt, auch das Land hat der Tarifmaßnahme zugestimmt. Wir haben einfach keine Mehrheit hier zu erwarten. Ich glaube, das gehört auch zur Realität. Und zur Realität gehört auch, dass es sich immerhin um ein Volumen von 25 Mio. € pro Jahr handelt. Das heißt, selbst wenn es eine Mehrheit gäbe, müsste die Stadt eben doch einen Großteil der 25 Mio. € bezahlen. Da meinen wir, Sie haben ja eine ganze Reihe

von Angebotsausweitungen in petto, die wir alle begrüßen und die auch unmittelbar dazu dienen, mehr Nachfrage zu generieren, die halten wir auch für deutlich wichtiger, als wenn man jetzt eine einmalige Tarifierhöhung nicht macht und dann jedes Jahr bezahlen muss. Denn die 25 Mio. € wirken ja nicht nur im Jahr 2023, die fehlen dann auch 2024, 2025 und in den folgenden Jahren und müssten dann dauerhaft finanziert werden dafür, dass man einmal nicht erhöht hat. Deshalb halten wir das für keine gute Maßnahme.

Was passiert nächstes Jahr? Ich habe dazu noch keine abschließende Meinung. Wir haben auch noch nicht die Kostenentwicklung. Wir können hier nur raten, wohin das möglicherweise geht bis Ende des Jahres, wird es mehr, wird es weniger? Wir wissen ebenfalls nicht, wohin die Diskussion um das 9 €-Ticket führt. Deswegen ist es wichtig, dass wir im nächsten Jahr uns in der Tat sehr frühzeitig, bevor irgendwelche Beschlüsse gefasst sind, mit allen Beteiligten zusammensetzen, um dann abzuklären, was zu tun ist. Da es dann durchaus noch wesentlich problematischer werden kann, muss rechtzeitig gegensteuert werden.

Das 9 €-Ticket wird vom Bund bezahlt, leider nur für drei Monate. Für drei Monate, und das ist schon viel Geld für eine einmalige Maßnahme, sind das 2,5 Mrd. €. Diese Maßnahme ist durchaus ein Renner. Wir haben im ersten Monat (Juni) im VVS über 1,1 Mio. Tickets verkauft. Aber diese zu 100 % durch den Bund finanzierte Maßnahme läuft am 31.08.2022 aus. Die VVS-Geschäftsführung steht eng mit dem Bundesverkehrsministerium und ohnehin mit dem Landesverkehrsministerium in Kontakt. Seitens der Geschäftsführung besteht selbstverständlich die Bereitschaft, an einer Nachfolgeregelung mitzuwirken. Wir hatten in der letzten Woche schon Kalkulationen durchgeführt im Auftrag des BMDV. Der VVS ist eine erste Adresse, was solche Kalkulationen betrifft. Deswegen ist es selbstverständlich, dass der VVS konstruktiv mitarbeitet, wenn der Bund sagt, wir wollen eine Nachfolgeregelung, wie auch immer sie aussehen wird. Die Diskussion ist eröffnet, es gibt zahlreiche Vorschläge, Sie haben den Vorschlag des bayerischen Ministerpräsidenten gehört. Auch unser Verband hat einen Vorschlag gemacht, der VCD hat einen durchaus überlegenswerten Vorschlag gemacht. Allerdings, wir müssen da auch ehrlich sein, Vorschläge kann man immer dann machen, wenn man davon ausgeht, ein anderer bezahlt. In dem Fall geht der bayrische Ministerpräsident nicht unbedingt davon aus, dass der Freistaat Bayern das finanziert, sondern selbstverständlich der Bund. Also die Finanzierung ist ungeklärt. Für das von unserem Verband vorgeschlagene 69 €-Ticket wurde ein Mittelbedarf in der Größenordnung von 2 Mrd. € kalkuliert. Dies ist kein Pappenstiel. Sie wissen und verfolgen ja die Diskussion, wie derzeit überall gekürzt wird, wie auch Wahlversprechen und Koalitionsvereinbarungen einkassiert werden, weil es eben beim Bund und beim Landeshaushalt nicht so einfach aussieht.

Was bedeutet die Tarifierhöhung für Menschen, die kein eigenes Einkommen haben, die auf staatliche Leistungen angewiesen sind. Man sollte sich vor Augen führen, wir haben ja seit einigen Jahren das segensreiche Bildungs- und Teilhabegesetz des Bundes. Dadurch wird für alle Schülerinnen und Schüler, deren Familien auf staatliche Leistungen angewiesen sind, ALG2, Asylbewerberleistungsgesetz etc., das Ticket für den ÖPNV in vollem Umfang bezahlt. Dies ist nicht jedem Diskussionsteilnehmer klar, aber das ist so. Bund und Land agieren hier sehr gut. In Stuttgart gibt es zudem das Sozialticket. Seit dessen Umstellung im Jahr 2015 bezahlt die Stadt Stuttgart 50 % der Ticketkosten für jede Person mit Bonuscard-Berechtigung. Im Jahr 2019 wurde die Tarifzonenreform durchgeführt. Der Großteil der Sozialticketnutzer*innen hatte damals ein Ti-

cket für die damaligen zwei Stuttgarter Zonen. Jetzt ist Stuttgart nur noch eine Zone, und der Preis wurde drastisch reduziert. Selbst wenn wir jetzt diese 4,9 % in vollem Umfang auf das Monatsticket für Stuttgart umsetzen würden, wären wir beim Sozialticket oder auch beim normalen Monatsticket immer noch unter dem Preis, den wir 2018, also vor der Tarifzonenreform, hatten. Dies sollte gesehen werden. Das Sozialticket, das die Stadt über 4 Mio. €/Jahr kostet, muss in diesem Jahr evaluiert werden. Dazu wurde ein Vertrag mit der LHS abgeschlossen.

Meine Quintessenz ist, dass die Tarifierhöhung erstens beschlossen ist, dass sie unter den aktuellen Rahmenbedingungen, sprich der Inflationsrate, die wir haben, auch noch vertretbar ist, vor allem weil eben beim Kontrahenten - im Wesentlichen wollen wir ja Autofahrer gewinnen oder auch keine Fahrgäste ans Auto verlieren -, weil eben die Preise beim Autoverkehr deutlich stärker gestiegen sind, sodass sie unter diesen Rahmenbedingungen vertretbar ist. Wir müssen auf das Jahr 2023 aufpassen, da müssen wir uns rechtzeitig mit allen Beteiligten zusammensetzen. Das haben wir auch im Aufsichtsrat so beschlossen. Wir werden dazu im VVS-Aufsichtsrat eine Klausurtagung durchführen. Und wir werden und müssen in den Dialog mit allen Beteiligten, also auch mit dem Gemeinderat der LHS, gehen. Abzuwarten ist, was tut sich beim 9 €-Ticket? Vielleicht lässt sich ja doch bundesweit eine gute Lösung umsetzen. Wichtig ist mir in dem Zusammenhang, dass wir mit dem Landesweiten Jugendticket wirklich einen Knaller haben. Sie haben schon mal Vorleistungen als Stadt Stuttgart mit dem 365 €-Ticket hier geleistet. Das machen wir jetzt landesweit. Alle jungen Menschen dürfen dann auch an den Bodensee und nach Karlsruhe und nach Heilbronn und überall hinfahren. Das sollte jetzt auch wirklich gut vermarktet und zum Erfolg geführt werden. Das sehen wir als unsere wichtigste Aufgabe für die nächsten Monate an."

Für den Sachvortrag von Herrn Stammler bedanken sich StRin Rühle (90/GRÜNE), StR Sauer (CDU), StRin Meergans (SPD), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Dr. Oechsner (FDP), StR Ozasek (PULS) und StRin von Stein (FW).

Die Tarifierhöhung zum jetzigen Zeitpunkt bezeichnet StRin Rühle trotz des Preisdrucks bei den Energiekosten im Namen ihrer Fraktion als falsches Signal. Gerade das 9 €-Ticket zeige, welchen Einfluss die Ticketpreise auf die Attraktivität des ÖPNV haben. Dieses Ticket dürfe kein Strohfeuer sein, sondern benötigt werde eine dauerhafte Attraktivitätssteigerung durch eine attraktive Preisgestaltung. Nur dann gelinge der Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV. Dies stelle einen zentralen Baustein für eine erfolgreiche Mobilitätswende und damit für den Klimaschutz sowie für die sozialen Aspekte dar. Trotz Sozialticket und LWJT angesichts steigender Energiepreise und der befürchteten Inflation sei die soziale Frage bei der Tarifgestaltung relevant. Gerade sozial schwächere Haushalte verfügten häufig über kein Auto, und deshalb nutzten diese den ÖPNV häufiger. Zudem sei diese Gruppe von steigenden Verbraucherpreisen überproportional betroffen. Daher sei von ihrem Fraktionsvertreter die Erhöhung im Aufsichtsrat abgelehnt worden.

Natürlich müssten die gestiegenen Energiepreise für die Verkehrsunternehmen kompensiert werden, und natürlich habe der VVS außer Tarifierhöhungen oder Angebotsreduzierungen, die gerade angesichts des Klimaschutzes nicht gewollt werden könnten, keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten. Eine auskömmliche Finanzierung sei jedoch entscheidend, um das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern. Dafür müssten aber

neue, andere, stabile und nachhaltige Finanzierungswege in der Region gefunden werden (z. B. Drittnutzerfinanzierung mittels einer Nahverkehrsabgabe).

Zum Abschluss ihrer Stellungnahme merkt StRin Rühle an, ihre Fraktion fühle sich allerdings an das Mehrheitsvotum des VVS-Aufsichtsrats gebunden.

Wert legt StR Sauer zu Beginn seiner Ausführungen darauf, dass der VVS auf die Kostensteigerungen reagieren muss. Für ihn sei mit der zur Beratung stehenden Tarifsteigerung im Umfang von 4,9 % allerdings eine Schmerzgrenze erreicht. Berücksichtigt gehöre, dass durch die große Tarifzonenreform im Jahr 2019 42 Mio. € öffentliche Mittel in das Tarifsysteem gepumpt worden seien, um zu Kostenentlastungen zu kommen. Der Preis für ein Fahrgastticket für die neu geschaffene eine Stuttgart-Zone betrage aktuell 2,80 €. Würde die Erhöhung von 4,9 % hinzuaddiert, würde sich ein Preis von 2,94 € ergeben. Damit würde der im Jahr 2018 für die damals zwei Stuttgarter Zonen (gesamtes Stadtgebiet) in Höhe von 2,90 € um 4 % überschritten. Die Bezuschussung des Landes für die große Tarifzonenreform laufe 2023 aus. Dann müssten die VVS-Träger die 10 Mio. €, die das Land im ersten Jahr für die Reform bezahlt habe, kompensieren. Für die LHS werde dies ein Betrag in Höhe von 7 Mio. €/Jahr sein. Diesen Fehler habe das Land zwar nun mit dem LWJT korrigiert, aber die Stadt habe diese Kosten sowie die Kosten der ausgebliebenen Tarifierhöhung im Jahr 2019 nachträglich zu kompensieren. Eigentlich würde sich rechnerisch eine Kostensteigerung von 5,17 % ergeben, aber die Politik habe darauf gedrängt, unter 5 % zu bleiben. Die 5 % seien für seine Fraktion auch im nächsten Jahr eine Schmerzgrenze. Sollten die tatsächlichen Kostensteigerungen der VVS-Verkehrsunternehmen höher liegen, müsste über Kompensationsmaßnahmen gesprochen werden.

Wie Herr Stammler weist er zudem auf die in der Vergangenheit erfolgten und für die Zukunft geplanten Angebotsverbesserungen hin. Darüber hinaus erwähnt er infrastrukturelle Verbesserungen und das Ziel, die komplette Innenstadt-Buslinie bis zum Jahr 2027 emissionsfrei zu machen bzw. die gesamte Busflotte der SSB bis 2037 (wenn möglich schon ab 2035) emissionsfrei zu machen. Des Weiteren wird von ihm der heutige TOP 25 "Freie Fahrt für Schülergruppen - Pilotversuch" erwähnt. All diese Herausforderungen gehörten finanziert. In der letzten SSB-Aufsichtsratssitzung seien dafür 500 Mio. € Kredite aufgenommen worden. Diese müssten bedient werden.

Der Umfang der Tarifierhöhung ist für StRin Meergans im Namen ihrer Fraktion nicht akzeptabel. Natürlich müssten die Verkehrsunternehmen auf Kostendeckung achten, aber angesichts des großen Zuspruchs des 9 €-Tickets zeige sich, dass die Menschen sehr wohl auf günstige Ticketpreise reagieren, und zudem habe die öffentliche Hand angesichts explodierender Energiekosten etc. die Verantwortung für die Menschen. Da es für eine Ablehnung bei der öffentlichen Hand keine Mehrheit gebe, erübrige es sich, dass sich die LHS weiter für einen Widerspruch einsetze. Die Stadt müsse sich darauf fokussieren, wie sie daraus resultierende soziale Härten abfedern könne. Vorstellbar ist für sie, dafür einen Betrag aus den durch das LWJT freiwerdenden Mitteln zu reservieren (z. B. für eine Verbesserung des Sozialtickets).

Für eine Verlängerung des 9 €-Tickets plädiert StR Pantisano. Dass dafür Mittel bei einer korrekten Schwerpunktsetzung vorhanden sind, leitet er aus den Bundesmitteln für fossile Energieträger und dem Tankrabatt ab. Des Weiteren vermisst er bislang ernsthafte Maßnahmen seitens der Stadt, um das anvisierte Ziel Klimaneutralität 2035 zu

erreichen. Erste wissenschaftliche Untersuchungen würden folgende Punkte zum 9 €-Ticket hervorheben:

- Das Ticket hat das riesige Potenzial für die ÖPNV-Nutzung aufgezeigt.
- Ein günstiges Ticketangebot hat bei der Gewinnung neuer Fahrgäste den Vorrang vor einem ÖPNV-Ausbau.
- Dadurch, dass durch dieses Ticket Menschen von ihren Autos auf den ÖPNV umgestiegen sind, profitiert der Klimaschutz.

Seines Erachtens sollte das 9 €-Ticket bis zum Jahresende verlängert werden. Als Nachfolgelösung sollte ein 365 €-Jahresticket sowie ein kostenloses ÖPNV-Angebot für Schüler*innen kommen. Er wirft die Frage auf, weshalb mit dem Beschluss für die Tarifierhöhung nicht eine Nachfolgeregelung für das 9 €-Ticket abgewartet worden ist.

Gegenüber StR Pantisano kündigt der Vorsitzende an, dass in der Vorlage zum Erreichen des Klimaschutzziels 2035 durchaus konkrete Maßnahmen benannt werden. Unter anderem seien dies fünf Ausbaumaßnahmen im Bereich der SSB.

Hinsichtlich der Bewertung des 9 €-Tickets rät StR Dr. Oechsner dazu, die weiteren, noch kommenden Erkenntnisse dazu abzuwarten. Seiner Auffassung nach denkt StR Pantisano die Frage der Gesamtfinanzierung von Lösungen nicht zu Ende. Gut sei, dass durch das 9 €-Ticket eine Diskussion darüber angestoßen worden sei, wie sich der Bund zukünftig finanziell in den ÖPNV einbringe. Seine Fraktion priorisiere einen ÖPNV-Ausbau vor Ticketvergünstigungen.

Für StR Ozasek beinhalte die galoppierende Inflation sozialen Sprengstoff. Die Krise treffe die Ärmsten am härtesten. Durch die geplante Erhöhung schrecke der VVS verlorengegangene Kunden ab. Die Erhöhung sei im Sinne des Klimaschutzes und im Sinne des sozialen Zusammenhangs ein falsches Signal. Seine Fraktionsgemeinschaft lehne die Erhöhung ab.

Dass die Tarifierhöhung sozialen Sprengstoff birgt, räumt StRin von Stein ein. Die ÖPNV-Nutzer müssten allerdings einen Beitrag zu den gestiegenen Kosten leisten. Die Senkung des Kostendeckungsgrads von ehemals 60 % habe die Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion nachvollziehen können. Die Tarifierhöhung werde mitgetragen. Sie weist dabei darauf hin, dass viele Landkreise im VVS finanziell schlechter dastehen als die LHS. Als Widerspruch nimmt sie wahr, dass die Fraktionen, die sich gegen die Erhöhung aussprechen, auf deutlich verbesserte Arbeitsbedingungen bei den Verkehrsbetrieben drängen.

Das System des Sozialtickets ist für StR Ozasek für die heutigen Verhältnisse zu starr. So sei es lediglich als Monatsticket verfügbar, es sei zu bürokratisch, und vor allem handle es sich um eine Rabattierung und nicht um ein eigenständiges Ticket. An Herrn Stammler gewandt bittet er um Prüfung einer Umstellung auf ein echtes Ticket, insbesondere auf ein Jahresticket. Wie sich dies in einer Kostenrechnung darstelle, bittet er vorzulegen. Nur so lasse sich die soziale Härte durch die Tarifsteigerung, die sich wohl nicht mehr abwenden lasse, abfangen. Für das Sozialticket, so Herr Stammler, gebe die LHS bereits 4,6 Mio. €/Jahr aus. Die Einführung der 50 %-Regelung bei diesem Ticket bezeichne er als "revolutionären Akt". Diese Änderung habe zu einer deutlich besseren Akzeptanz dieses Tickets geführt. Die gezielte Unterstützung bestimmter Gruppen sehe er im Verhältnis zu einer pauschalen Tarifierhöhung als besseren Weg an. So gehe die Stadt nicht nur im Bereich des Sozialtickets vor. Wenn alle Angebote wie Jobticket für

die städtische Mitarbeiterschaft, Sozialticket, Schülerbeförderung und Auszubildenden-/Meisterschülerförderung zusammenaddiert würden, ergebe sich eine städtische Förder-summe in Höhe von 20 Mio. €/Jahr. Weiter weist er nochmals darauf hin, dass, wenn eine Tariferhöhung unterbleibe, diese in den kommenden Jahren ebenfalls finanziert werden muss. Die Evaluation des Sozialtickets werde zum Anlass genommen, Überlegungen für eine Weiterentwicklung dieses Tickets anzustellen. Mit dem Sozialticket sei die LHS in Baden-Württemberg führend. Ein solches Ticket würden lediglich wenige Städte und insbesondere nicht im Umfang von Stuttgart anbieten.

StRin Rühle geht im nächsten Jahr noch von einer schwierigeren Situation in Sachen Tarifsteigerung aus. Notwendig seien generell bei Entscheidungen solcher Größenordnung öffentliche politische Debatten. Dabei müssten alle Facetten in Vorberatungen durch die gemeinderätlichen Gremien beleuchtet werden, um zu tragfähigen politischen Lösungen zu kommen, die den ÖPNV stützten, aber nicht zulasten der ÖPNV-Nutzer*innen gingen. Es handle sich dabei auch nicht um rein unternehmerische, sondern um politische Entscheidungen. Dass die Notwendigkeit besteht, ein Verfahren zu finden, wie mit der Thematik Tarifsteigerung zukünftig umgegangen wird, teilt StR Sauer. Die ersten Gespräche dazu würden in einer Klausur des SSB-Aufsichtsrats im November 2022 stattfinden. Im VVS-Aufsichtsrat sei letzte Woche eine Klausur des VVS-Aufsichtsrats besprochen worden. Auch dort werde dies Thema sein. Was die VVS-Tariferhöhung für das Jahr 2023 angehe, er geht von einer höheren Steigerung als 4,9 % aus, werde rechtzeitig eine öffentliche Diskussion im Gemeinderat zu führen sein. In dieser Diskussion müssten für eine Tariferhöhung und möglicherweise zu anderen Lösungen eine verbundweite Lösung und politische Mehrheiten gefunden werden. In punkto öffentliche Debatte vor künftigen Tarifentscheidungen und bezogen auf die künftige ÖPNV-Finanzierung schließen sich StRin Meergans, StR Dr. Oechsner, StR Ozasek und StRin von Stein ihren Vorrednern an.

StR Ozasek schließt für 2023 eine Tariferhöhung von 7 % und mehr nicht aus. Insbesondere weist er dabei darauf hin, dass, um bei der jetzigen Erhöhung die 5 %-Marke nicht zu überschreiten, der Ausgleichsanspruch der VVS-Verkehrsunternehmen in Höhe von 0,77 % zusätzlicher Tariferhöhung aufgeschoben wird. Bitter sei vor allem, dass die Entscheidung im SSB-Aufsichtsrat getroffen worden sei. Dort sei eine Verständigung der Eigentümerseite nicht gelungen, und dadurch entstehe wieder der falsche Eindruck, dass die SSB die Preistreiberin im VVS sei, da die SSB den Signalbeschluss im Mischverbund fasse. Die öffentlichen Aufgabenträger im VVS versteckten sich letztlich hinter der SSB. Diese Logik, die letztlich das Image der SSB schädige, wolle seine Fraktionsgemeinschaft durch den Antrag Nr. 187/2022 "VVS-Tarifschock abwenden" durchbrechen.

Bedauerlich sei, dass der Oberbürgermeister verhindert habe, dass dieser Antrag vorab im Verwaltungsausschuss aufgerufen worden sei. Aus Sicht seiner Fraktionsgemeinschaft müsse heute über folgende Punkte gesprochen werden:

- Versteckt sich der Gemeinderat auch künftig bei Tariferhöhungen hinter der SSB oder werden die Fragen der Preisbildung und der Kostentragung in den Rat gezogen?
- Wie wird der deutlich heftigere Tarifschock im Jahr 2023 abgewendet (Drittnutzerfinanzierung)?
- sozialer Sprengstoff insbesondere bei Bonuscardinhabern.

Die Region Stuttgart sei Modellregion für die Drittnutzerfinanzierung, weshalb frühzeitig an Lösungen gearbeitet werden könne. Eine Insellösung für die LHS schließt er angesichts der politischen Mehrheitsverhältnisse in der Region Stuttgart nicht aus.

Laut Herrn Körner (S/OB) hat mit den Antragstellern zu der Frage, wann im Gemeinderat zu welchem Thema eine Diskussion stattfindet, ein Austausch stattgefunden. Aufgrund der erwarteten Kostenentwicklung werde sich im Jahr 2023 eine besondere Situation einstellen. Zum laufenden Jahr merkt er an, der Oberbürgermeister agiere nicht im politisch luftleeren Raum. Die LHS sei vielmehr eingebunden in den VVS. Sollte der Gemeinderat vorneweg Beschlüsse fassen, die am Ende für den gesamten VVS eine Bindungskraft entfaltet, gegebenenfalls über die SSB, wäre dies für das VVS-Solidarsystem aus seiner Sicht "nicht ohne". Es müsse darüber Klarheit bestehen, was dies für das Agieren der Landkreise und des Landes bedeute. Zudem agiere der Oberbürgermeister ja insofern auch nicht im luftleeren Raum, als dass im Nahverkehrsentwicklungsplan durch den Gemeinderat ein Rahmen beschlossen worden sei, innerhalb dessen sich die Verwaltung bewege. Ein Extrakapitel dieses Plans gehe darauf ein, wie sich die LHS zum Thema Tarife verhalten möchte. Beschlusslage des Gemeinderats sei, dass der Finanzierungsanteil der Nutzer*innen nach Umsetzung der Tarifreform nicht ansteigen solle. Mit dem, was nun umgesetzt werde, steige dieser Anteil nicht an. Somit werde genau in dem politischen Rahmen agiert den der Gemeinderat der Verwaltung mitgegeben habe. Wenn dieses der Gemeinderat in Zukunft verändern möchte, müsste sich der Rat bewusst machen, dass er selbst diesen Rahmen beschlossen habe (Nutzeranteil 2018 56 %, 2019 nach der Tarifreform ab 01.04.2019 49 % / volle Jahreswirkung eventuell 46 %).

Im Verlauf der Aussprache spricht sich StR Pantisano mit Nachdruck dafür aus, dass der Stuttgarter Gemeinderat die Tarifierhöhung ablehnt bzw. dass der Rat den Oberbürgermeister anweist, beim VVS gegen diese Tarifierhöhung zu stimmen. Dies wäre, obwohl sich bei dem VVS-Träger keine Mehrheit für eine Ablehnung abzeichne, ein wichtiges politisches Signal. Für nicht möglich erachtet es Herr Stammler, dass durch den Gemeinderat ein VVS-Aufsichtsratsmitglied angewiesen werden kann, wie dieses Mitglied abzustimmen hat. Möglich sei, dass der Gemeinderat erklärt, die LHS werde einen Widerspruch gegen die Tarifierhöhung einlegen. Diese Haltung werde wohl aber bei den VVS-Trägern keine Mehrheit finden. Durch StR Dr. Oechsner erfolgt der Hinweis, dass ein Aufsichtsrat seinem Unternehmen und nicht der Politik verantwortlich ist. Das von StR Pantisano bezogen auf den Oberbürgermeister Angesprochene sei in der Gesellschafterversammlung möglich. Im weiteren Verlauf beantragt StR Ozasek als politisches Signal, dass die LHS im VVS-Aufsichtsrat Widerspruch anmeldet.

Zu den Fragen von StR Pantisano

- Kann der Gemeinderat per Beschluss dem Oberbürgermeister für den Aufsichtsrat ein Abstimmungsverhalten vorgeben?
- Wie muss vorgegangen werden, damit der Gemeinderat der Tarifierhöhung widersprechen kann?

berichtet EBM Dr. Mayer, eine rechtliche Prüfung habe er nicht vornehmen können, aber seiner Einschätzung nach werde beim Weisungsrecht kommunaler Gremien an Aufsichtsratsmitglieder unterschieden, ob es sich um fakultative oder obligatorische Aufsichtsratsmitglieder handle. Bei der SSB geht er von einem obligatorischen mitbestimmten Aufsichtsrat aus. Bei diesen Aufsichtsräten gelte das Aktienrecht, und dieses statuiere wohl, dass die Aufsichtsratsmitglieder ausschließlich dem Interesse des Unternehmens verpflichtet seien. Weisungsmöglichkeiten wären hier also ausgeschlossen.

Zu der zweiten Frage fährt er fort, wenn es einen klaren Hinweis auf einen mündlichen Bericht auf der Tagesordnung gebe und der Betreff keinen Bezug auf eine bestimmte Vorlage beinhalte, sei das Fassen von Beschlüssen für die Öffentlichkeit nicht erwartbar. Deswegen glaube er nicht, dass heute unter Beachtung des Öffentlichkeitsgrundsatzes Beschlüsse gefasst werden könnten.

In der SSB-Aufsichtsratssitzung, so der Oberbürgermeister, habe es - gerade mit den Vertretern der SSB-Mitarbeiterschaft - eine erdrückende Mehrheit für die Tarifierhöhung gegeben.

Gegenüber StR Ozasek erklärt Herr Körner zum Antrag Nr. 187/2022, die Fraktionsgemeinschaft PULS habe beantragt, dass der Oberbürgermeister eine Vorlage vorlegen solle. Dazu habe es eine Stellungnahme des Herrn Oberbürgermeisters gegeben. Aus dieser Vorlage sei hervorgegangen, dass der Oberbürgermeister diesem Antrag nicht folgen werde. Sich so zu verhalten, sei das Recht des Vorsitzenden. Neben der Stellungnahme sei der antragstellenden Fraktionsgemeinschaft zugesichert worden, dass die gewünschte allgemeine Diskussion im Verwaltungsausschuss stattfinden werde. An diese Zusicherung habe sich die Verwaltung gehalten. Die Vorgehensweise der Verwaltung sei üblich.

Nachdem der Erste Bürgermeister als Verfahrensvorschlag einen Nachtrag für die Sitzung des Verwaltungsausschusses am 27.07.2022 anbietet, nimmt StR Ozasek, Bezug nehmend auf die sehr umfangreiche Tagesordnung dieses Ausschusses in der nächsten Woche sowie auf die absehbaren eindeutigen Mehrheitsverhältnisse, Abstand davon, sein Anliegen in der genannten Sitzung weiterbehandeln zu lassen. Er nehme die Zusicherung von Herrn Stammler mit, das Thema Weiterentwicklung Sozialticket im Rahmen der Evaluation dieses Tickets zu thematisieren.

In der Folge erachtet es der Oberbürgermeister für möglich, in der heutigen Sitzung ein Stimmungsbild zu einer deklaratorischen Erklärung von StR Ozasek einzuholen. Dies wiederum aufgreifend formuliert StR Ozasek folgenden Antrag: Die Stadt als öffentliche Aufgabenträgerin im VVS meldet zur Erhöhung der Tarife um 4,9 % Widerspruch an.

Dazu stellt der Oberbürgermeister fest:

Als politisches Stimmungsbild lehnt der Verwaltungsausschuss diesen Antrag bei 6 Ja-, 11 Gegenstimmen und 2 Stimmenthaltungen mehrheitlich ab.

Danach schließt OB Dr. Nopper 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. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
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. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand