

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	39
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	07.02.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Stammler (VVS)		
Protokollführung:	Frau Westhaus-Gloël / pö		
Betreff:	Weiterentwicklung des VVS-Tarifs - 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 und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Einführend bemerkt OB Kuhn, im gesamten VVS-Gebiet und insbesondere in der Stadt Stuttgart wachse der ÖPNV in beachtlichen Raten von 2,5 bis 3 %. Wenn sich diese Entwicklung fortsetze, könnten tatsächlich Veränderungen beim Modal Split erreicht werden. Auch die Abonnementquote sei kontinuierlich gestiegen. FirmenTicket, Scool- Abo und SozialTicket seien "Renner", anders als vorhergesagt. Mit heutigem Stand würden 8,5 Mio. € aus dem städtischen Haushalt für FirmenTicket und SozialTicket ausgegeben. Wenn von einem Finanzierungsanteil für die VVS-Kunden von 60 % ge- sprochen werde, seien diese städtischen Mittel nicht mit eingerechnet.

Bei der Diskussion um die künftige Tarifstruktur sei zu beachten, dass die Interessen von VVS und SSB manchmal, aber nicht automatisch dieselben seien. Die SSB habe in der mittelfristigen Finanzplanung eine jährliche Tarifsteigerung von 2,2 %, die die Mit- glieder des Aufsichtsrats zur Kenntnis genommen hätten, die aber für den nächsten Wirtschaftsplan jeweils zu beschließen sei. Für die Tarifsteigerung seien auf VVS-Level 11 Mio. € und auf SSB-Level 5 Mio. € in der städtischen Finanzplanung eingeplant, aber natürlich noch nicht beschlossen.

Bei den vielen verschiedenen Tariff Fragen, die auch im Verband Region Stuttgart (VRS) diskutiert würden, seien unterschiedliche Finanzierungsmodalitäten zu berücksichtigen. Wenn der VRS zuständig sei, sei die Stadt Stuttgart zu 30 % an der Finanzierung beteiligt, manchmal sei die Stadt Stuttgart allein zuständig. Es würden nun nicht nur die Tarifstruktur und die Tarifierhöhung zur Diskussion gestellt, sondern auch die Frage, wie Tarifierhöhungen in der VVS GmbH beschlossen würden.

Für die Stadt Stuttgart sei von Bedeutung, dass Mittel sowohl für mögliche Tarifreformen als auch für Investitionen in den Ausbau ÖPNV gebraucht würden. Letzten Endes werde im Zusammenhang mit den Tarifreformen, aber auch im Zusammenhang mit dem Doppelhaushalt zu entscheiden sein, wie viele Mittel zusätzlich in den ÖPNV gehen und ob sie in die Tarifstruktur oder in Investitionen im SSB-Bereich gehen sollen. In den Landeshaushalt seien - für drei Jahre gesichert - jetzt doch 20 Mio. € pro Jahr für den Neukauf von Schienenfahrzeugen eingestellt worden. Bei Schienenfahrzeugen werde man daher mit einem Zuschuss des Landes von etwa 25 % rechnen können. Man hätte sich zwar auch mehr vorstellen können, sei aber froh über diesen Wiedereinstieg in die Bezuschussung, aus der sich das Land seit 2005 vollständig zurückgezogen hatte.

Abschließend fasst OB Kuhn zusammen, die Erfolgsgeschichte des ÖPNV in Stuttgart sei nicht zu bestreiten. Natürlich könne immer etwas verbessert werden, deshalb werde ja auch über die Tarifstrukturen diskutiert. Vor der anstehenden VVS-Tarifklausur in der kommenden Woche erhoffe er sich von der heutigen Diskussion Klarheit zu der Frage, wo der Stuttgarter Gemeinderat stehe.

Herr Stammler berichtet im Sinne der Präsentation. Er stellt zunächst die positive Entwicklung beim VVS anhand von Daten dar. Dabei geht er auf die Entwicklung der Fahrten und der Einnahmen und auf die Entwicklung bei den verschiedenen Angeboten wie FirmenTicket, SeniorenTicket, SozialTicket, HandyTicket und bei den Angeboten im Ausbildungsverkehr ein. Der Fokus liege beim VVS auf der Stammkundengewinnung und -bindung. Bei der Weiterentwicklung des VVS-Tarifs seien die Grundsätze Gerechtigkeit, Einfachheit/Übersichtlichkeit und Ergiebigkeit zu berücksichtigen.

Für die Diskussion um die Tarifstruktur benennt Herr Stammler die folgenden **Kernbotschaften**:

- Der Tarif soll weiterhin zur Gewinnung und Bindung von Stammkunden beitragen.
- Der Tarif soll Hemmschwellen abbauen, um Neukunden an den ÖPNV heranzuführen.
- Der Tarif soll dazu dienen, freie Kapazitäten außerhalb der Hauptverkehrszeiten besser auszulasten.
- Neue Medien (z. B. polygoCard, Smartphone) sollen genutzt werden, um neue Zielgruppen zu erschließen.
- Eine weitere Differenzierung des Tarifangebotes soll möglichst vermieden werden.
- Die Tarifeinnahmen bleiben auch in Zukunft eine wichtige Finanzierungssäule des ÖPNV.

Folgende **Themenfelder** seien dabei aus Sicht des VVS zu bearbeiten:

- Überprüfung der Tarifzoneneinteilung
- Angebot für "Ab-und-zu-Fahrer" (Flex-Tarif mit Bestpreis-Abrechnung)
- Kapazitätssteigerung durch tarifliche Steuerung (9-Uhr-Ticket)
- Neuordnung der Jugendangebote
- Schaffen eines günstige(re)n Einstiegsangebots.

StR Kotz (CDU) spricht von einer Erfolgsgeschichte des ÖPNV in der Stadt, die sich nicht nur an den Fahrgastzahlen, sondern auch am Ausbau des Stadtbahnnetzes und an der Qualität der Fahrzeuge und der Technik festmachen lasse. Er plädiert dafür, mittelfristig auf die Erfassung der Fahrgäste über das Smartphone mit Bestpreisabrechnung umzustellen. Der Kauf von Tickets an Automaten und anderen Stellen werde dann nur noch eine Randerscheinung sein. Jede Gerechtigkeitslücke im Tarifsystem zu schließen werde nicht möglich sein, weil sonst die Tarifstruktur zu kompliziert werde. In Stuttgart zukünftig nur noch eine Tarifzone zu haben, halte seine Fraktion für sinnvoll und notwendig. Der Preis werde sich wahrscheinlich in der Mitte zwischen 1-Zonen- und 2-Zonen-Ticket bewegen, mit Tendenz zum 1-Zonen-Preis.

Für notwendig hält StR Kotz auch, dass ein Attraktivitätsanreiz für eine Verlagerung der ÖPNV-Nutzung außerhalb der Hauptverkehrszeiten gesetzt wird. Der Tarif allein werde nicht zum Erfolg führen, sondern es müssten Arbeitgeber und die Schulen mit eingebunden werden. Zu überlegen sei, ob die Stadt Stuttgart mit gutem Beispiel vorangehen könne, was die Arbeitszeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder die Termine der Gremiensitzungen angehe. Zusammenfassend könne festgehalten werden, dass im ÖPNV neben dem Ausbau von Angeboten im Netz, beim Takt und bei den Fahrzeugen Veränderungen im Tarif sinnvoll sind. Seine Fraktion fordere OB Kuhn auf, die Stadt und den Gemeinderat in diesem Sinne zu vertreten.

Abschließend weist StR Kotz darauf hin, dass seiner Ansicht nach die Gefahr besteht, die Abonnementkunden im VVS nachhaltig zu verärgern, wenn die Zahl der Feinstaubalarmtage und damit die Möglichkeit zum Kindertarif zu fahren, weiter zunehme. Ein kostenloser Besuch des Fernsehturms reiche als Ausgleich nicht aus.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) hebt die Wachstumszahlen bei FirmenTicket, SozialTicket und Ausbildungs-Abo hervor. Durch die Zunahme bei den Einnahmen sieht er Spielräume für künftige Angebotsverbesserungen. Der Kostendruck auf den Nahverkehr steige aber weiter. Eine gewisse Entlastung gebe es durch die Bezuschussung des Landes für Ersatzfahrzeuge im Personenschienenverkehr. Der notwendige Ausbau des ÖPNV dürfe nicht zulasten der Preise und der Kunden gehen. Die Kommune müsse ihren Teil beitragen.

Als "immense Verbesserung für die Bewohner der Stadt" bezeichnet StR Peterhoff die Einführung nur einer Tarifzone in Stuttgart. Das 9-Uhr-UmweltTicket müsse zu einem 9-Uhr-FirmenTicket weiterentwickelt werden, um die Spitzenzeiten zu entlasten. Erfreulich sei, dass das NeubürgerTicket im Herbst komme. Wenn jemand in die Stadt ziehe und sich die Lebensverhältnisse änderten, ändere sich auch das Mobilitätsverhalten.

StR Körner (SPD) erinnert daran, dass ein wenig mehr als ein Drittel der motorisierten Wege in Stuttgart mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Die Stadt habe sich im Flächennutzungsplan das Ziel gesetzt, diesen Anteil auf 50 % zu erhöhen. Um dieses an-

spruchsvolle Ziel, das die Lebensqualität in vielen Bereichen verbessere, zu erreichen, müsse beim Ausbau des Nahverkehrs "Gas gegeben werden". Die heutige Diskussion im Gemeinderat über die Zukunft des VVS-Tarifs verstehe er auch so, dass OB Kuhn als Aufsichtsratsvorsitzender des VVS vor der Tarif-Klausur die Meinung des Gemeinderats mitnehmen wolle, um die Interessen der Stadt gut vertreten zu können. Dass es sowohl Angebotsverbesserungen als auch attraktivere Ticketangebote im VVS gegeben habe, habe zu der erfolgreichen Entwicklung geführt.

Wenn oft betont werde, dass die Stadt bereits 8,5 Mio. € aus dem städtischen Haushalt investiere, gehöre auch dazu zu sagen, dass die Stadt 8 Mio. € von der SSB in Form einer Straßenbenutzungsgebühr erhalte, fährt StR Körner fort. Seine Fraktion sehe bei den Investitionen der Stadt noch viel Luft nach oben. Der Feinstaubalarm an fast 60 Tagen seit Oktober 2016 zeige, dass es über das Feinstaubticket sehr wohl möglich sei, mehr öffentliche Mittel in den ÖPNV zu bringen. Strukturelle Verbesserungen, die allen das ganze Jahr über zugutekommen, halte er für sinnvoller.

Der Nahverkehr sei derzeit nicht gerecht finanziert, weil die Fahrgäste prozentual immer mehr - mittlerweile 60 % - bezahlen und die öffentliche Hand immer weniger. Auch er habe dem von OB Kuhn angesprochenen SSB-Wirtschaftsplan zugestimmt, der aber jährliche Umsatzsteigerungen von 2,2 % enthalte, ein ganz wichtiger Unterschied zu Tarifsteigerungen. Der Wirtschaftsplan der SSB könne auch über Mengenentwicklungen erreicht werden.

Seine Fraktion schlage vor, mit dem Ausbau des ÖPNV weiter voranzuschreiten. Endlich müssten auch 500.000 € für einen besseren Abendtakt aller Innenstadtbuslinien investiert werden. Die öffentliche Hand solle eine vernünftige Zonenreform in Stuttgart auch finanziell unterstützen. Über die große Lösung in der Region müsse nachgedacht werden.

Beim 9-Uhr-UmweltTicket brauche es ein Preissignal: 365 € - 1 € am Tag - in den Zonen 10 und 20 wären ein tolles Angebot für die, die außerhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs seien. Was Herr Stammler als "Stadtbezirksticket" bezeichnet habe, sei die von seiner Fraktion eingebrachte Idee, in bestimmten ausgewählten Bereichen der Stadt, zum Beispiel in Obertürkheim/Uhlbach, die Gültigkeit des Kurzstreckentickets mit städtischen Mitteln auszuweiten, damit man von Uhlbach günstig zum Einkaufen nach Obertürkheim und zurück komme, was auch dem örtlichen Einzelhandel nütze. Ähnliche Beispiele seien aus dem VVS-Gebiet bekannt. Auf eine Gerechtigkeitslücke habe der Stuttgarter Jugendrat hingewiesen bei Schülerinnen und Schülern, die kein Scool-Abo haben, weil sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Das 14 Uhr-Junior Ticket sei vergleichsweise teuer. Mit guten Ticket-Angeboten könne man noch mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen, so StR Körner abschließend. Dafür müsse auch öffentliches Geld in die Hand genommen werden. Die vom Land beschlossenen Fördermittel in Höhe von 20 Mio. € für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen seien allerdings enttäuschend.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) betont, eine "metropole Stadtregion wie Stuttgart" benötige einen sehr leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr. Busse und Bahnen würden auch gebraucht, um Lärm- und Luftprobleme in den Griff zu bekommen. Mit der SSB gebe es ein starkes kommunales Verkehrsunternehmen, das die ökologische Verkehrswende in der Stadt umsetzen könne.

Einheitlichen Tarifierungslösungen gebe die Fraktionsgemeinschaft den Vorrang vor immer kleinteiligeren Ticketangeboten, fährt StR Ozasek fort. Der große Erfolg des SozialTickets müsse in der Konsequenz zu einem verbundweiten SozialTicket führen, auch um Gerechtigkeit in der Region herzustellen. Erfreulich seien auch die Zuwächse im Ausbildungsverkehr und bei den FirmenTickets. Beim Angebot fehle ein Nachttakt werktags auf Ebene der SSB. Bei der Tarifzonenstruktur müsse das Thema der Umwegeverbindungen angegangen und ein Bestpreisangebot eingerichtet werden. Wenn man die Sektorengrenzen streiche, würden die Tangentialverkehre gestärkt und der S-Bahn-Stammast entlastet. Zu befürchten sei, dass eine einheitliche Stuttgart-Zone die Ungerechtigkeiten im Gesamttarifsystem, insbesondere im ländlichen Raum, noch erheblich verschärfen werde.

Die Finanzierung des Betriebs durch die Kunden habe mit mittlerweile 60,5 % einen Höchststand erreicht. Die erhebliche Ungerechtigkeit liege darin, dass die Nutzerinnen und Nutzer eine so große Last tragen und sich die öffentliche Hand gleichzeitig immer mehr aus der Mitfinanzierung des Betriebs von Bussen und Bahnen zurückzieht. Auch die Kreistage in der Region akzeptierten das nicht mehr. Die Fraktionsgemeinschaft werde weiterhin die Tariferhöhungen ablehnen. Als solidarische Finanzierungsgrundlage stelle sich eine Nahverkehrsabgabe dar. Dieses Thema müsse vom VVS offensiv gegenüber der Landesregierung vorangetrieben werden. Der Gesetzgeber sei in der Verantwortung. Für die notwendige ÖPNV-Offensive bei der SSB müsse die Stadt Mittel für Investitionen bereitstellen. Die Förderung seitens des Landes für die Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen sei zwar ein Fortschritt, aber das Land dürfe sich angesichts der zunehmenden Verkehre nicht weiter aus der Neufahrzeugbeschaffung heraushalten.

Bei der Angebotssituation setze die Fraktionsgemeinschaft einen Schwerpunkt bei den Tangentialverkehren. Man erwarte die Ergebnisse von zwei Machbarkeitsstudien von VRS und SSB zur Bedienung der Panoramabahn, auch was die Vernetzung mit dem Stadtverkehr angehe. Die Anbindung der Filderebene ins Neckartal als Südtangentiale und die "Schusterbahn" als Osttangentiale würden weiter offensiv vertreten.

Die Steigerungsraten beim ÖPNV seien erfreulich, doch gebe es gleichzeitig "gigantische Zuwächse bei den Kfz-Quoten", und es würden kaum Verkehre im Modal Split zugunsten des Umweltverbunds verschoben. Es müssten auch ordnungspolitisch Maßnahmen ergriffen werden, um mehr Menschen in den ÖPNV zu bekommen. 75 % der Menschen in der Region Stuttgart arbeiteten nicht an dem Ort, wo sie wohnten. Um den Verkehr insgesamt zu reduzieren, müssten Wohnort und Arbeitsort wieder zusammengeführt werden. Abschließend weist StR Ozasek ebenfalls auf die Straßenbenutzungsgebühr für die SSB hin und bemerkt, eine Straßenbenutzungsgebühr für den Autoverkehr und nicht für Busse und Bahnen könne eine lenkende Maßnahme sein hin zu mehr öffentlichem Verkehr.

StR Zeeb (FW) wünscht sich für die Haushaltsplanberatungen, dass Informationen und Vorschläge von Verwaltung und VVS/SSB vorgelegt werden für die anstehende Entscheidung, ob Finanzmittel der Stadt in die Tarifstruktur, in Investitionen zum Ausbau oder in beide Bereiche fließen sollen. Stuttgart biete im ÖPNV einen hohen Standard. In die Überlegungen sei einzubeziehen, ob das in jedem Fall so bleiben müsse. Beim HandyTicket gebe er zu bedenken, dass viele betagte Mitbürgerinnen und Mitbürger weiter die Möglichkeit haben müssen, per Knopfdruck an ihr Ticket zu kommen. Beim

Park-and-Ride-Parkhaus Österfeld gebe es offensichtlich viel Ärger. Er bitte, das Problem nicht aus den Augen zu verlieren.

Beim FirmenTicket sieht StR Zeeb noch erhebliches Potenzial. Er regt an, die Arbeitgeber mit einer Kampagne darüber zu informieren, dass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Zuschuss zum Ticket bis zu einer Höhe von 44 € steuerfrei gewährt werden kann.

StR Brett (AfD) lobt das Nahverkehrssystem in Stuttgart. Er spricht sich ebenfalls für ein einheitliches 1-Zonen-Ticket aus und hält den Zuschuss der Stadt für den Nahverkehr für zu gering. Wenn es gelinge, mehr Personen in den öffentlichen Nahverkehr zu bringen, lösten sich viele andere Probleme. Was das HandyTicket angehe, habe er datenschutzrechtliche Bedenken, weil nachverfolgt werden könne, wer wann und wo gefahren sei. Der Stadtrat plädiert für die Einführung eines Zehnertickets und bittet OB Kuhn, sich beim Bundesverkehrsminister dafür einzusetzen, dass das erhöhte Beförderungsentgelt für das Fahren ohne gültiges Ticket, das derzeit 60 € beträgt, erhöht wird.

Für StR Conz (FDP) muss beim HandyTicket noch nachgebessert werden, was den Empfang und die Software angeht. Das Ticket am Automaten zu lösen, sei nicht nur kompliziert, sondern auch langwierig. Er kritisiert, dass der Vorteil, den Abo-Kunden im VVS haben, durch viele Feinstaubtage schnell aufgebraucht ist. Man müsse dafür sorgen, dass das Abonnement immer am günstigsten bleibe.

Zur Kapazitätserweiterung regt StR Conz an, die Regeln, die sich der schienengebundene Verkehr selbst gegeben habe, soweit aufzulösen, dass es in Zukunft möglich ist, mit langen Zügen an kürzeren Bahnsteigen zu halten und beim letzten Wagen die Türen geschlossen zu halten. Eine einheitliche Tarifzone in Stuttgart sei denkbar. Tarifsprünge von einer Zone zur anderen sollten möglichst linear erfolgen. Die Zonenaufteilung sei teilweise relativ komplex. Ringe um Stuttgart könnten Abhilfe schaffen. Sinnvoll sei in diesem Zusammenhang der Ringschluss im S-Bahn-Bereich, damit nicht jeder zunächst nach Stuttgart hineinfahren müsse.

StR Dr. Schertlen (STd) macht eine Reihe von Vorschlägen zu Tarifen und Tickets:

- preiswertes Ticket für eine 3-4-Personengruppe (Besatzung eines Autos)
- TeilzeitTicket für 2 - 3 Tage pro Woche
- 3- oder 4-Stunden-Ticket
- Anslussticket für Abo-Kunden bei Zonenüberschreitung zum Kindertarif
- Mannschaftstickets für Sportvereine am Wochenende
- Bei zwei möglichen Strecken muss das Prinzip des günstigsten Tarifs gelten
- Ungerechtigkeiten bei den Zonen auflösen/Gültigkeit des KurzstreckenTickets
- Park-and-Ride-Parkplatz außerhalb der Stadt mit Innenzonen-Tarif

Weiter wirft er die Frage auf, ob in Zeiten des HandyTickets die Zoneneinteilung überhaupt noch gebraucht wird. Am Startpunkt könne man den Zielpunkt einfach eingeben und bekomme dann einen Preis, der fair der Entfernung entspreche. Andere Städte hätten ihre Zonen aber auch mit einer Wabenstruktur nochmals feiner gegliedert. Für begrüßenswert halte er den Vorschlag, als Versuchsmodell ein JahresTicket für 1 € pro Tag einzuführen, bei dem man in den Morgenstunden von 7 - 9 Uhr mit einem Zuschlag fahren dürfe. Der Befürchtung, das HandyTicket führe zu einer Art Überwachung, könne man vielleicht mit einer Prepaidkarte begegnen.

Was die Kapazitätserweiterung im Nahverkehr angeht, erinnert StR Dr. Schertlen an seinen Antrag, Langschläferschulen einzurichten. Der ÖPNV in den Morgenstunden könne auch durch einen flexibleren Arbeitsbeginn entlastet werden. An Herrn Stammler gerichtet bittet er, so vorhanden, um Informationen, welche Art von Ticket in welcher Höhe zu den gesamten Einnahmen beitrage. Als Fazit aus dem Vortrag nehme er mit, dass die Kunden kommen, wenn die Preise attraktiver werden. Der VVS sei also zu teuer. Das sei auch die am häufigsten geäußerte Kritik in Stuttgart und der Region. Um mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, sei es auch notwendig, die Haltestellen attraktiv zu machen, was Überdachung, Beleuchtung und Barrierefreiheit angehe. Auch das Umsteigen an den Haltestellen müsse ohne großen Aufwand möglich sein. Mit dazu gehöre, dass ein 24-Stunden-Betrieb für die Stadtbahnen eingeführt werde.

OB Kuhn geht auf Fragen und Anregungen ein. Zum FirmenTicket führt er aus, Herr Dr. Münter mache regelmäßig Konferenzen mit Arbeitgebern im City-Bereich, bei denen er auch auf die steuerlichen Möglichkeiten hinweise. Mittlerweile machten 450 kleinere und mittlere Unternehmen beim FirmenTicket mit. Eine weitere Zunahme sei auch künftig zu erwarten. Was das Feinstaubticket angehe, so lasse sich derzeit noch nicht sagen, wie es im Oktober 2017 weitergehe. Bisher zahle das Land die Hälfte, der Rest sei über den VVS finanziert. Mit den besonderen - massiv austauscharmen - Wetterlagen im Dezember, Januar und vielleicht auch noch im Februar habe man nicht rechnen können. Wenn es zu viele Feinstaubalarmtage gibt, fühlten sich die Abonnenten benachteiligt. Im Tarif müsse eine Antwort darauf gefunden werden.

Seiner eigenen Überzeugung entspreche der Wunsch des Gemeinderats, in Stuttgart eine einheitliche Tarifzone einzuführen. Wenn das zum Preis von einer Zone gemacht werde, koste es 13 Mio. €. Die Kosten der sogenannten großen Lösung bei den Tarifzonen lägen für die Stadt Stuttgart bei 21 Mio. €. Weiterhin spreche sich der Gemeinderat dafür aus, das 9-Uhr-UmweltTicket zu verbessern. Ob dies durch ein stärkeres Preissignal geschehen solle, müsse gerechnet und erörtert werden. Mit einem Ticket für 1 € am Tag ab 9 Uhr könnten starke Verdrängungswettbewerbe entstehen.

Ein wichtiges Ziel sei die Einfachheit und Übersichtlichkeit des Tarifangebots. Je komplizierter es werde, umso mehr Menschen würden von der Nutzung des ÖPNV abgehängt. Die Frage, ob es 1 Zone oder 2 Zonen in Stuttgart geben solle, sei vor allem eine Frage der Übersichtlichkeit und der Vereinfachung. Zu viele Spezialtickets im Angebot führten dazu, dass das Gesamtsystem zu schwierig wird.

Das oft angesprochene Thema Gerechtigkeit sei differenziert zu betrachten. Eine Frage der Gerechtigkeit sei zum Beispiel erst einmal, ob Menschen aufgrund ihres Einkommens prinzipiell von der Nutzung des ÖPNV ausgeschlossen sind. Darauf habe die Stadt eine Antwort gefunden mit dem SozialTicket. Von Anfang an sei klar gewesen, dass dies eine Leistung der Stadt Stuttgart sei, die nicht über den VVS finanziert sein solle. Dafür sei im VVS auch keine Mehrheit zu bekommen gewesen. Eine Ausweitung des SozialTickets auf das gesamte VVS-Gebiet sei ein Thema für die Gemeinden und Kreise in der Region, nicht aber für den VVS.

Ob bei 50 % Nutzerfinanzierung Gerechtigkeit noch bestehe und bei 60 % nicht mehr, könne nicht die Frage sein, fährt OB Kuhn fort. Bei der Finanzierung durch die Nutzer zahlten die Nutzer und machten dadurch sozusagen Platz für andere. Bei der Finanzie-

rung aus öffentlichen Haushalten, ganz egal auf welcher Ebene, handle es sich um eine Steuerfinanzierung, das heiße, alle bezahlen. Darin könne man ein Gerechtigkeitsthe- ma sehen. Die Diskussion über eine Nahverkehrsabgabe treibe er voran. Bei der Nah- verkehrsabgabe zahlten alle Nutzer eine bestimmte Gebühr bei Betreten eines Stadt- raums. Aus diesen Mitteln könne z. B. der ÖPNV in den Kosten reduziert oder ausge- baut werden.

Beim Thema Veränderung des Modal Split habe er den Eindruck, dass noch Zuwächse des Verkehrs abgearbeitet werden müssten. Die Verkehrspolitik müsse berücksichtigen, dass die in der Metropolregion lebenden 5,5 Mio. Menschen gerne in die Stadt Stutt- gart, mit welchem Verkehrsmittel auch immer, einfahren. Die Metropolregion werde auch noch weiter wachsen.

Was die auch aus seiner Sicht notwendigen Tarifreformen angehe, wolle er in Erinne- rung rufen, dass die reinen Personalkosten bei der SSB völlig unabhängig von der Fra- ge steigen, ob eine Tarifierhöhung beschlossen wird. Die Personalkosten könnten auf Dauer nicht allein durch Mengensteigerung bei den Kunden aufgefangen werden. In den Haushaltsplanberatungen werde zu diskutieren sein, wie viel die Stadt für Tarif- strukturverbesserungen ausgeben will und kann und wie viel zusätzlich zur Finanzie- rung des Nahverkehrsausbaus bei der SSB gebraucht werde. Bei Tarifierhöhungen werde im übrigen oft rger laut, weil die Pünktlichkeit der S-Bahn gleichzeitig nicht zu- nehme.

Die 20 Mio. €, die das Land jährlich für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen im Schienenpersonenverkehr zur Verfügung stelle, seien für drei Jahre zugesagt. Damit würden in drei Jahren vom Land 60 Mio. € bereitgestellt. Der Gesamtbedarf in Baden- Württemberg belaufe sich zwar auf etwa 250 Mio. €, doch sei nicht zu unterschätzen, dass das Land durch die Zusage akzeptiert habe, dass Ersatzbeschaffungen beim Schienenverkehr auch eine Aufgabe des Landes sind.

Abschließend betont OB Kuhn, der Ausbau des ÖPNV müsse in der Stadt Stuttgart wie in der Region und im Land, hier vor allem in Bezug auf die Metropolregion, weiter voranschreiten.

Herr Stammler geht auf weitere Fragen und Anmerkungen ein. Er bedankt sich zu- nächst für das klare Votum des Gemeinderats, in Stuttgart nur 1 Zone im ÖPNV einzu- richten. Zum 9-Uhr-Ticket wolle man ein Preissignal geben. Den Vorschlag, das 9-Uhr-Ticket in das FirmenTicket zu integrieren, nehme man positiv auf. Relativ skep- tisch sei er, ob es gelinge, ein 365 €-Ticket dafür zu kreieren.

Niemand hege die Absicht, alle Kunden zum HandyTicket zu zwingen. Es sei als zu- stzliches Angebot gedacht, das zunehmend vor allem von jungen Menschen gerne in Anspruch genommen werde. Für betagte Kunden gebe es auf Antrag das verbundweit gültige SeniorenTicket, das alle Beschaffungsprobleme beseitige.

Für die Aussage, der VVS sei zu teuer, gebe es kein objektives Kriterium. Eine ähnliche Diskussion gebe es in anderen Verkehrsverbnden. In den letzten Jahren habe man sich verpflichtet, den Tarif nie stärker zu erhöhen als die Kosten gestiegen seien. Diese seien leider stärker gestiegen als die allgemeine Inflationsrate. Wie berichtet habe es aber keine Abwanderung von Kunden gegeben, sondern im Gegenteil ein Mengen-

wachstum. Erreichen wolle man zwei Dinge: mehr Fahrgäste und die notwendigen Einnahmen, um Investitionen und den Ausbau des ÖPNV finanzieren zu können.

Das NeubürgerTicket, mit dem man noch in 2017 beginnen werde, sei eine Marketingmaßnahme, für die es sogar Geld vom Land gebe. Der Gemeinderat habe eine Vorfinanzierung beschlossen. Neubürger erhielten die Gelegenheit, zwei Wochen lang den ÖPNV zu nutzen und zu testen.

Hinter die Aussage, dass die öffentliche Hand immer weniger zur Finanzierung des ÖPNV beitrage, würde er ein Fragezeichen machen. Das habe allerdings über viele Jahre gegolten. Mittlerweile seien aber auf allen Ebenen - Stadt, Land und Bund - Beschlüsse gefasst worden, die dafür sorgten, dass insgesamt im ÖPNV wieder mehr Geld zur Verfügung stehe. Wenn kritisiert werde, dass der Kunde immer mehr zahle, müsse man bedenken, dass in den letzten Jahren eine gute wirtschaftliche Entwicklung stattgefunden habe und die Reallöhne wieder gestiegen seien.

Was den Vorschlag von StR Körner zu Uhlbach angehe, schlage er vor, eher über eine andere Gestaltung des Kurzstreckentickets zu diskutieren als ein Sonderticket einzuführen. Einzellösungen für bestimmte Stadtbezirke zu machen, laufe dem Ziel zuwider, das System einfacher und übersichtlicher zu machen.

Ziel beim Thema Park-and-Ride sei, dass die Menschen nicht erst in Stuttgart ihr Auto abstellen, sondern möglichst vor Ort. Jemand, der in Nürtingen wohne, solle es in Nürtingen abstellen. Jemand, der außerhalb des VVS-Gebiets wohne, in Rottenburg zum Beispiel, solle es möglichst in Bondorf abstellen. Da die Gemeinde Bondorf nicht gezwungen werden könne, ein Parkhaus mit mehreren Stockwerken zu bauen, müsse hier die Region einspringen, was sie auch gemacht habe. Die Situation beim Parkhaus Österfeld müsse noch weiter beobachtet werden. Auch müsse man schauen, ob die Preisgestaltung richtig sei. Zunächst einmal habe ein Pendler aber überhaupt wieder die Möglichkeit, dort einen Parkplatz zu finden. Bisher sei das Parkhaus oft belegt gewesen von Reisenden, die die hohen Parkgebühren am Flughafen sparen wollten.

Das FirmenTicket werde von manchen Arbeitgebern nur mit 10 € bezuschusst, aber es gebe auch Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern die gesamten Fahrtkosten zahlten und eine Pauschalversteuerung hätten, die günstiger sei, als wenn man über den Lohn abrechne. Man sei beratend bei den Firmen tätig. Was den Datenschutz beim HandyTicket angehe, würden alle Maßnahmen mit den Datenschutzbeauftragten auf den verschiedenen Ebenen abgestimmt. Es müsse immer ein Angebot geben, bei dem man sich der Personalisierung entziehen könne.

Bei den Preisstufen für die Zonen gebe es nur einen unregelmäßigen Sprung, ganz bewusst zwischen der ersten und der zweiten Preisstufe, als Zugeständnis an die Stadt Stuttgart. Ansonsten seien die Preisstufen in den Zonen 3 bis 7 relativ linear.

Abschließend bemerkt Herr Stammler, die Ideen von StR Dr. Schertlen habe er notiert und schlage vor, sie bilateral anzusprechen. Anmerken wolle er nur, dass Mannschaften oder Jugendgruppen mit dem Gruppen-Tagesticket für nur 12 € für 5 Personen in Stuttgart fahren könnten. Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans werde man noch die Gelegenheit haben, weitere Themen zu diskutieren.

StR Körner gibt zu bedenken, dass die große Lösung bei der Tarifzonenstruktur der ganzen VVS-Region zugutekomme. Damit gelte grundsätzlich erst einmal nur die übliche Beteiligung für die Stadt Stuttgart. Wenn man vonseiten der Stadt gleich schon von Kosten in Höhe von 20 Mio. € ausgehe, gebe man andere Möglichkeiten auf. Er wolle dafür werben, in die Gespräche zu gehen und die große Lösung auf VVS-Ebene nicht gleich auszuschließen. Wenn das Land im kommunalen Finanzausgleich nicht 20 Mio. € pro Jahr weggenommen hätte, hätte diese Summe schon zur Verfügung gestanden.

Diesem Satz schließe er sich ausdrücklich an, betont OB Kuhn. Was die Tarifzonenstruktur angehe, werde gar nichts ausgeschlossen. Klarstellen wolle er, dass die große Lösung 13 Mio. € für die eine Zone in Stuttgart plus 9 Mio. € koste. Es gehe in der weiteren Diskussion darum, zu klären, welche Mittel an welcher Stelle den größten Effekt bringen.

Abschließend stellt der Vorsitzende fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / pö

Verteiler:

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

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

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