

<b>Protokoll:</b>	<b>Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	378
		<b>TOP:</b>	3
	<b>Verhandlung</b>	<b>Drucksache:</b>	748/2023
		<b>GZ:</b>	OB
<b>Sitzungstermin:</b>	05.07.2023		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	EBM Dr. Mayer		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Moser, Herr Laube (beide SSB)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Strategische Ziele für die Stuttgarter Straßenbahnen AG</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 28.06.2023, GRDRs 748/2023, mit folgendem

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat stimmt der strategischen Ausrichtung der SSB AG sowie den in der Begründung unter Ziffer 2. dargestellten ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen zu.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

Die Anträge Nrn. 197/2023 vom 30.06.2023 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) und 200/2023 vom 04.07.2023 (PULS) sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

In einigen einführenden Worten zur Vorlage hebt OB Dr. Nopper auf die zukünftige, herausragende Stellung der SSB in Deutschland und sogar Europa ab und verweist auf vier ambitionierte Ziele, die man sich gesetzt habe:

1. Man wolle das jährliche finanzielle Engagement der Stadt für die SSB verdoppeln oder sogar verdreifachen - von gegenwärtig 40 bis 50 Mio. Euro pro Jahr auf 100 bis 150 Mio. Euro pro Jahr. Dies werde zukünftig nicht mehr über die SVV, sondern über den städtischen Haushalt finanziert. Bis zum Jahre 2030 wolle die

Stadt 2,1 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes, die Grunderneuerung von Anlagen, die Modernisierung und Digitalisierung sowie in die Beschaffung und Sanierung von Bussen und Bahnen investieren.

2. Bis zum Jahr 2030 sollen die Fahrgastzahlen gegenüber 2022 um 40 % gesteigert werden.
3. Es werde ein Höchstmaß an Kundenzufriedenheit angestrebt. Die SSB wolle emissionsfrei, verlässlich, qualitativ, sicher und sauber sein.
4. Dieser Kraftakt solle ohne die Erhebung einer Mobilitätsabgabe durchgeführt werden. Das Land Baden-Württemberg habe dafür ohnehin noch keine Rechtsgrundlage geschaffen. Im Übrigen sei die Mobilitätsabgabe auch nicht Teil einer SSB-Strategie, sondern allenfalls ein Teil einer städtischen Finanzierungsstrategie. Eine solche Abgabe stelle darüber hinaus in der Region und im Land eine Insellösung dar und schwäche die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Stuttgart, dessen Finanz- und Steuerkraft zur Stärkung des ÖPNV in der Stadt dringend benötigt werde.

Herr Moser (SSB) betont die Wichtigkeit des heutigen Termins für die SSB, denn dieser sende ein Signal an die SSB und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In seinem Vortrag erläutert er zunächst die zeitliche Entwicklung im Vorfeld, an deren Ende nun als Ergebnis die strategischen Ziele in einem Nachhaltigkeitsdreieck (siehe GRDRs 748/2023, S. 2) festgehalten seien. Um die zusätzlichen 60 Mio. Fahrgäste bis 2030 zu erreichen, müssten gewisse Maßnahmen umgesetzt werden, die die Leistungsfähigkeit erhöhten und sicherstellten. Der Referent verweist in seinen weiteren Ausführungen auf das Alter des Stadtbahnsystems von 40 Jahren, auf das mit einer Grunderneuerung reagiert werden müsse. Auch der Fahrzeugbestand weise aktuell ein sehr hohes Durchschnittsalter auf. Eine Umstellung auf emissionsfreie Busse (Elektro, Wasserstoff, Brennstoffzelle mit Retarder) verursache sehr hohe Kosten, denn solche Fahrzeuge kosteten das Dreifache gegenüber Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb (konventionelle Technik: 350.000 Euro/Fahrzeug, emissionsfreie Technik: 900.000 - 1 Mio. Euro/Fahrzeug). Dies verursache bei 270 Bussen Kosten von ca. 350 Mio. Euro. Die Flotte der 76 Stadtbahnwagen müsse ebenfalls erneuert werden, wobei die Kosten für einen Wagen bei rund 6 Mio. Euro lägen. Die Finanzierung für diese Maßnahmen müsse nun sichergestellt werden. Dringend benötigt werde auch ein weiterer Betriebshof, um das Angebot weiter ausbauen zu können.

Nach einem Hinweis von EBM Dr. Mayer auf die vorliegenden Änderungsanträge kommt der Verwaltungsausschuss überein, zunächst in eine allgemeine Aussprache einzutreten, womit sich auch die Antragsteller einverstanden erklären.

Auf den ÖPNV als wichtige Säule beim Ziel der Klimaneutralität 2035 verweist StR Winter (90/GRÜNE), der zudem erklärt, die bisher eingestellten Summen reichten nicht aus, weshalb er den heutigen Vorschlag begrüße. Den ersten drei von OB Dr. Nopper dargestellten Punkten könne er zustimmen; lediglich den Ausschluss einer Mobilitätsabgabe halte er nicht für sinnvoll. Dies zeige wiederum die Wichtigkeit von Antragsziffer 2 des Antrages Nr. 200/2023, eine Drittnutzerfinanzierung mit ökologischer Lenkungswirkung als ergänzende Finanzierungssäule vorzusehen. Grundsätzlich äußert der Stadtrat Freude über die Einstellung von Mitteln im Haushalt und begrüßt den Antrag Nr. 200/2023, der in Teilen bereits umgesetzt werde.

StR Sauer (CDU) begrüßt die öffentliche Debatte, denn die Öffentlichkeit müsse über die Zielsetzung informiert werden. Mit Blick auf die bereits begonnenen Maßnahmen gehe es heute um deren Fortsetzung und die Definition der strategischen Ziele der SSB bis zum Jahr 2040. Man schaffe mit der Vorlage Klarheit in der Finanzierung sowie in der Debatte um den Defizitausgleich, den er als eine Zeitenwende betrachte. Dadurch werde der Kapitalstock der SVV durch die SSB nicht weiter abgeschmolzen. Bezüglich der ökonomischen Ziele verweist er auf die Beträge in Summe von 2,1 Mrd. Euro bis 2030 und 3,4 Mrd. Euro bis 2040, für die Finanzierungshilfe geleistet werden müsse. Neben der Säule des Ausgleichs des Betriebskostendefizits spiele auch die zweite Säule Eigenkapital eine Rolle. Aus seiner Sicht müsse dieses zwingend erhöht werden, denn die SSB habe ihre Kreditfähigkeit auf dem Kapitalmarkt ausgeschöpft. Man dürfe mit der Eigenkapitalquote nicht unter 20 % fallen. Aus diesem Grunde regt er an, mit Blick auf die oben genannten Beträge einen gemeinsam mit der SSB abgestimmten Vorschlag zur Erhöhung des Eigenkapitals vorzulegen. Beispielsweise bekomme die SWSG über drei Jahre 200 Mio. Euro zusätzlich und die Stadtwerke bis 2026 300 Mio. Euro. Um keine Zeit zu verlieren, könne dieser Vorschlag im Zusammenhang mit der Darstellung des Jahresüberschusses 2022 oder alternativ zu den Haushaltsplanberatungen erbracht werden. Er hoffe, dass die Gremiumsmitglieder diesem Ansinnen folgten. Dem Antrag Nr. 200/2023 könne er bezüglich der Drittnutzerfinanzierung mit einer ökologischen Lenkungswirkung nicht zustimmen, da die öffentliche Hand über ausreichend Mittel als Teil der kommunalen Daseinsfürsorge verfüge. Die Ziffern 1 und 3 könnten mitgetragen werden.

Die Stadt wolle 2035 klimaneutral werden, erklärt StRin Schanbacher (SPD), und dies gelte natürlich auch für die Tochter- und Beteiligungsunternehmen. Nach der SWSG und den Stadtwerken folge mit der SSB heute die dritte Strategiedebatte, die am wenigsten kontrovers geführt werde, denn fraktionsübergreifend sei der Rat der Meinung, dass der ÖPNV eine zentrale Säule der öffentlichen Daseinsvorsorge bilde und entsprechend unterstützt werden müsse. Die SSB stelle eine zentrale Akteurin bei der Verkehrswende und Vorreiterin in Sachen Klimaschutz dar; die Notwendigkeit von Millionen-Finanzierungen werde anerkannt. Zustimmung äußert die Stadträtin zur GRDRs 748/2023, denn damit könne die SSB selbstbewusst in die Zukunft durchstarten. Dies signalisiere auch ein Bekenntnis zur SSB und deren Angebotsausweitung. Wie StR Sauer richtig angemerkt habe, müsse neben der Finanzierung auch über das Eigenkapital gesprochen werden. Als wichtigen Punkt kennzeichnet sie die soziale Dimension, die eine der zentralsten Säulen der Strategie bilde, denn nur mit den Menschen, die die Fahrzeuge der SSB bewegen, könne die Verkehrswende umgesetzt werden. Problematisch sei bei der Gewinnung von Fachkräften vor allem das Thema Wohnraum; wer keine Wohnung finde, könne auch nicht bei der SSB arbeiten. Aus diesem Grunde stelle sie den mündlichen Antrag, folgenden Satz bei den Sozialleistungen (siehe GRDRs 748/2023, S. 2, Nachhaltigkeitsdreieck) hinzuzufügen: "Hierzu gehören Werks- und vor allem Auszubildendenwohnungen." Es müsse eine Außenwirkung in die Stadt geben, dass die Stadt als Arbeitgeberin unternehmerische Verantwortung übernehme. Bezüglich der Finanzierung durch kostensteigerungsorientierte Tarife könne sie dem Vorschlag der Fraktionsgemeinschaft PULS zustimmen, dies sozial verträglich auszugestalten. Zur Drittnutzerfinanzierung signalisiert sie ebenfalls Zustimmung, denn für ein zusätzliches Angebot über die Strategie hinaus, das nicht über den Haushalt erbracht werden könne, werde dieses Instrument benötigt. Das Land müsse diesbezüglich nun dringend eine entsprechende Gesetzesgrundlage schaffen. Abschließend regt sie an, beim letzten Punkt der ökologischen Ziele (energetische Sanierung, siehe eben-

falls Nachhaltigkeitsdreieck, S. 2) das Zieldatum 2035 aufzunehmen. Sie erhoffe sich weiterhin eine starke SSB als Top-Arbeitgeberin mit klarem Klimakompass und einer nachhaltigen Finanzierung.

Eine Eigenkapitalerhöhung ist für StR Urbat (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) eine Selbstverständlichkeit, denn ansonsten sei die Finanzierung nicht gesichert. Der Forderung seiner Vorrednerin nach Werkswohnungen könne er vollumfänglich zustimmen, um die SSB als Arbeitgeberin attraktiver zu machen. Zur Drittmittelfinanzierung erklärt er, die Landeshauptstadt Stuttgart müsse hier aktiv werden, um dem Land einen Impuls zu geben. Er halte es für einen strategisch großen Fehler, den Gelegenheitsnutzern die Kostensteigerungen praktisch alleine aufzubürden, denn dies erschwere den Einstieg in eine dauerhafte Nutzung. Abschließend thematisiert er das Personalkonzept, um dem Fahrermangel zu begegnen.

Trotz der schwierigen Bedingungen durch den pandemiebedingten Rückgang der Fahrgastzahlen gebe der Gemeinderat grünes Licht für eine ÖPNV-Offensive, den Abbau der Bugwelle zurückgestellter Investitionen sowie Zukunftsinvestitionen, hält StR Ozasek (PULS) fest. Drei Projekte nennt der Stadtrat exemplarisch, nämlich die Entwicklung von Betriebswohnungen im Ostend-Areal, die Revitalisierung der SSB-Zentrale sowie den vierten Stadtbahn-Betriebshof. Die SSB sei der Motor für die Mobilitätswende und den Klimaschutz und erbringe einen wesentlichen Beitrag zum Klimaneutralitätsziel 2035. Einen Dank für die Ausarbeitung des Zieldreiecks richtet er an den Vorstand und führt weiter aus, allein die Zahl von 3,4 Mrd. Euro an Investitionen bis 2040 kennzeichne, "wohin die Reise geht". Auch an BM Fuhrmann richte er einen Dank für die Aussage, dass das jährliche Defizit auch auf lange Sicht vollständig aus dem Stadthaushalt übernommen werde, was der SSB Planungssicherheit biete. Erfreulicherweise sei von der Idee eines Defizitdeckels Abstand genommen worden, denn dies hätte erneut Substanzverzehr im Unternehmen provoziert. Dies sei ein deutliches Signal auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denn das Personal sei die wertvollste aller Ressourcen. Er gibt zu bedenken, dass in den kommenden Jahren ein Drittel der Belegschaft ersetzt werden müsse, weshalb die Arbeitgeberqualität eine große Rolle spiele. Die von StR Sauer angesprochene Eigenkapitalquote sieht StR Ozasek ebenfalls kritisch; auch er sei der Meinung, dass diese Quote deutlich erhöht werden müsse. Er rechne mit 250 - 300 Mio. Euro, was aber in den Haushaltsplanberatungen geklärt werden müsse. Seine Fraktion werde dazu einen entsprechenden Antrag einbringen. In seinen weiteren Ausführungen erklärt er, das Zieldreieck sei imagebildend für das Unternehmen, weshalb seine Fraktion den Änderungsantrag Nr. 200/2023 gestellt habe, den er in der Folge ausführlich erläutert. Die SSB sei in vielen Bereichen bereits sehr vorbildlich, was offensiver kommuniziert werden müsse. Als Beispiel nennt er den Verzicht auf die Chemikalie Glyphosat. Wesentlich sei auch ein Bekenntnis zur Kreislaufwirtschaft bis 2035, was theoretisch bis zu 40 % der globalen Emissionen reduzieren könne. Beim Thema Biodiversität leiste die SSB ebenfalls sehr viel, wie beispielsweise bei den preisgekrönten Magerrasen. Kritik übt er am Begriff der kostensteigerungsorientierten Tarife, die letztendlich für eine soziale Unwucht im VVS sorgen. Vier von sechs Landkreisen hätten keine Lösung für Menschen im Hilfesystem, und jede Tarifsteigerung belaste den Geldbeutel der Fahrgäste. Dementsprechend beantrage man, eine soziale Verpflichtung einzuziehen. Bezüglich der Drittnutzerfinanzierung betont er gegenüber StR Sauer, dies sei ein im Koalitionsvertrag verankertes Projekt der grün-schwarzen Koalition, weshalb die Ablehnung der CDU nicht nachvollziehbar sei. Es werde früher oder später zu einer Gesetzesgrundlage kommen, woraus auch ein Stuttgarter Modell entwickelt werden könne und müsse, denn das Deutschland-Ticket habe

die Tarifautonomie erheblich geschwächt. Es könne nicht mehr in beliebiger Weise an der Tarifschraube gedreht werden, weshalb eine sichere, stabile Finanzierungssäule für die Zukunftsaufgaben benötigt werde. Hinsichtlich der sozialen Ziele wolle der Ergänzungsantrag verdeutlichen, dass die SSB in vorbildlicher Weise ein Integrationsbetrieb gewesen sei und weiterhin bleiben solle. Die SSB eröffne Zukunftsperspektiven vor allem für Menschen, die vor Krieg und Krisen flüchteten. Es müsse deutlich unterstrichen werden, dass man eigene Anstrengungen zur beruflichen Integration geflüchteter Menschen unternehmen wolle. Hier habe man sich in den vergangenen Jahren zu sehr aus der Verantwortung genommen. Wichtig sei auch, Frauen in Führungsverantwortung zu bringen und individuelle Karriereplanungen zu entwickeln. Zustimmung äußert StR Ozasek zum Vorschlag von StRin Schanbacher zum betrieblichen Wohnraum und endet mit der Bemerkung, mit dem Zieldreieck steuere die SSB sehr gut in die Zukunft.

Herr Moser habe die Herausforderungen der nächsten Jahre eindrücklich dargestellt, erklärt StR Serwani (FDP). Es gehe um Investitionen, um den Klimawandel auch finanziell zu beherrschen. Die SSB habe das Zeug, die Mobilität in Stuttgart zu steigern, und dank ihrer engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leiste sie eine hervorragende Arbeit. Erfreulicherweise gebe es in Zukunft keine Deckelung des Defizitenausgleichs. Bezüglich der Preisgestaltung verweist er auf die ebenfalls im VVS beteiligten Landkreise, die im Gegensatz zu Stuttgart nicht aus dem Vollen schöpfen könnten. Den Ziffern 1 und 3 des Antrages Nr. 200/2023 könne er zustimmen, Ziffer 2 werde er ablehnen, da die Drittmittelfinanzierung als eine politische Entscheidung nicht in das Strategiepapier der SSB gehöre. Den Äußerungen der StRe Sauer und Ozasek zur Erhöhung der Eigenkapitalquote schließt sich der Stadtrat an, wobei er allerdings nicht bis zum Doppelhaushalt im Dezember warten will. Auch für die SWSG sei unterjährig ein entsprechender Beschluss gefasst worden. Die SSB sei eine attraktive Arbeitgeberin; die Qualität der Arbeitsverhältnisse werde immer besser. Abschließend dankt er für die gute Arbeit auch in schwierigen Zeiten.

Beim Blick auf das Zielsystem ist es für StRin von Stein (FW) klar, dass sich zwingend notwendige Finanzierungen ergeben, wenn die ökologischen Ziele bis 2035 erreicht werden sollen. Die ökologischen und ökonomischen Ziele seien gesetzt, und eine Kapitalerhöhung erfolge aus der Notwendigkeit, dass die SSB bei den Banken kreditfähig sein müsse. Bei den sozialen Zielen weist die Stadträtin darauf hin, dass die multimodale Vernetzung enorm wichtig sei. Wenn die Infrastruktur ausgebaut werde, müsse insbesondere an die Haltestellen und Aufzüge gedacht werden. Wenn eine Vernetzung erreicht werden solle, müsse auch an die Einbindung von Lastenrädern gedacht werden, damit Familien auf das Auto verzichten könnten. Bezüglich der Ziffer 3 des Antrages Nr. 200/2023 regt die Stadträtin an, das Thema Inklusion ebenfalls aufzunehmen. Abschließend gibt sie mit Blick auf die Forderung nach Betriebswohnungen zu bedenken, dass es neben der SSB zahlreiche weitere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gebe, die für die kommunale Infrastruktur wichtig seien, die sich in einer ähnlichen Gehaltsstruktur bewegten. Wenn das Thema Wohnen explizit für einen Arbeitgeber herausgestellt werde, müsse auch für die anderen eine Lösung gefunden werden. Grundsätzlich müsse jedoch alles dafür getan werden, die Belegschaften zu halten, ansonsten könnten viele Angebote nicht aufrechterhalten werden. Abschließend lehnt sie eine Nahverkehrsabgabe ab und möchte wissen, was mit ausgemusterten Bussen geschehe.

Mit den strategischen Zielen kann StRin Yüksel (Einzelstadträtin) "ohne Weiteres" mitgehen. Zurecht werde darauf hingewiesen, dass diese nur erreicht werden könnten,

wenn ein motivierter Mitarbeiterstamm akquiriert werden könne und die SSB zu einer Top-Arbeitgeberin werde. Sie möchte wissen, welche der auf der letzten Seite der Präsentation genannten Maßnahmen bereits umgesetzt sei und was noch ausgebaut werden solle. Sie verweist auf das große Potenzial beispielsweise unter den neu zugewanderten Menschen oder bei alleinerziehenden Frauen - eventuell in Teilzeit, auch bei der Ausbildung. Den Ziffern 1 und 3 des Antrages Nr. 200/2023 werde sie daher gerne zustimmen. Angesichts des Fachkräftemangels thematisiert sie vollautomatisierte S- und U-Bahn-Systeme, die zumindest als Pilotprojekt eingeführt werden könnten.

Zu den Fragen und Anmerkungen der Ausschussmitglieder nimmt zunächst BM Fuhrmann Stellung und dankt für die positiven Rückmeldungen. Zum Aspekt des Defizitausgleichs führt er aus, die Mittel der SVV, über die die SSB finanziert werde, gingen zur Neige. Derzeit gebe es die Situation, dass die Mittelschicht in die SVV vorgezogen werde. Irgendwann wäre man nicht mehr darum herumgekommen, über den Haushalt zu finanzieren, womit 2024/2025 begonnen werden solle. Damit werde die SVV gestärkt und der SSB der nötige Rückhalt für die Zukunft gegeben. Bezüglich des Aspektes des Eigenkapitals betont der Bürgermeister, zusammen mit der SSB werde nun ein Finanzierungskonzept ausgearbeitet, um das Thema der investiven Vorhaben zu berücksichtigen. Zunächst gehe es aber darum, die Höhe der Fördertatbestände zu klären und die Frage zu beantworten: Wie hoch kann die SSB aus eigenen Mitteln im Rahmen der Kreditaufnahme - und da habe ja auch der Aufsichtsrat die entsprechenden Beschlüsse gefasst - finanzieren? Schließlich blieben noch die Investitionszuschüsse seitens der Landeshauptstadt. Diese Thematik könne in den kommenden Doppelhaushaltsplanberatungen besprochen werden, stehe aber natürlich unter der Leistungsfähigkeit des Doppelhaushaltes. Ein entsprechender Vorschlag werde bis dahin erarbeitet. Zum Thema Werks- und Azubiwohnungen führt er aus, dieser Aspekt sei lange diskutiert worden, bilde aber nicht das Kerngeschäft der SSB. Selbstverständlich werde die SSB ihre eigenen Immobilien dementsprechend bearbeiten, es sei aber nicht zwingend, diesen Punkt in das Strategiepapier aufzunehmen. Es bestehe kein Zweifel an der Wichtigkeit der Aufgabe.

Für das positive Feedback dankt ebenfalls Herr Moser, der bestätigt, dass sich die SSB beim Thema Ökologie gelegentlich schlecht verkaufe. Viele Dinge wie Schotterrecycling, Ökostrom oder grüner Wasserstoff würden bereits umgesetzt. Zur Frage Gesellschaft und Personal führt er aus, bei der Stadtbahn würden Aspekte wie Migrationshintergrund oder Diversity täglich "gelebt", da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Schichten der Gesellschaft stammten. Er betont, ohne Personen mit Migrationshintergrund könne die SSB ihre Leistungen nicht mehr erbringen. Wichtig sei aber auch eine gute Qualifizierung beispielsweise im Falle von Betriebsstörungen, bei denen ein Fahrer die ersten zehn Minuten nach einem Vorfall alleine bewältigen müsse. Gegenüber StRin von Stein führt er zum Thema Inklusion aus, die 1.300 Personen beim Fahrpersonal müssten gewisse gesundheitliche Anforderungen erfüllen. Ältere Mitarbeiter, die im Alter gesundheitliche Probleme entwickelten, würden anderweitig bei der SSB beschäftigt. Außerdem gebe es ein Wunschkonzept oder die Möglichkeit zur Teilzeit. Insofern sei die SSB eine vorbildliche, soziale Arbeitgeberin und eine verlässliche Partnerin. Grundsätzlich zeige die Belegschaft der SSB eine große Bereitschaft, auftretende Probleme und Aufgaben wie neue Strecken, Veranstaltungen, Brückensperren, Baustellen und Ähnliches schnell zu lösen, weshalb er Kritik bei kurzfristigen Schwierigkeiten nicht nachvollziehen könne. Wenn das vorhandene Fahrpersonal jedoch überbelastet werde, bleibe dies auf der Strecke. Er gebe StR Ozasek Recht, der sage, die Leistungen der SSB müssten stärker kommuniziert werden. Wenn der Service

optimal laufe, werde dies als normal betrachtet, aber darum fielen Störungen umso mehr auf. Er sei stolz auf das sichere und zuverlässige Bild, das die SSB abgebe, was für ihn auch den obersten Anspruch darstelle. Als nächste große Herausforderung kennzeichnet er die Fußball-EM 2024, wofür die SSB bereitstehe, um einen optimalen Service zu bieten. Bezüglich Betriebswohnungen könne er sich den Ausführungen von BM Fuhrmann anschließen und freue sich - verbunden mit einem Dank an die Stadt und an den Gemeinderat - über die bisherigen guten Ergebnisse.

Das Thema Wohnungen wird ebenfalls von Herrn Laube (SSB) aufgegriffen, der auf den aktuellen Bestand von rund 485 Werkwohnungen verweist. Durch das Ostend-Areal kämen weitere 160 Wohnungen dazu. Für die SSB seien zwischen 3.300 und 3.500 Mitarbeiter tätig, sodass ein relativ hoher Anteil "zumindest vom Angebot her" mit einer Wohnung ausgerüstet werden könne. Aufgrund langer Mietverträge seien einige Wohnungen nicht unbedingt von SSB-Mitarbeitern belegt, da manche Wohnungen vor langer Zeit an andere Personen vergeben worden seien, als vonseiten der SSB kein Bedarf bestanden habe. Es werde sehr behutsam vorgegangen und diesen Mietern nicht gekündigt. Bezüglich der kostenorientierten Tariffortschreibung verweist er auf die Satzung des VVS, worin dies entsprechend beschrieben sei und seit Jahren praktiziert werde. Die für die letzte Tariffortschreibung ermittelte Kostensteigerung basiere auf diesem Verfahren, woraus ein Vorschlag zur Gestaltung der nächsten Fortschreibung entwickelt werde. Der Wert für das vergangene Jahr habe bei 14,8 % gelegen, wovon aber "nur" 7,5 % an die Fahrgäste weitergereicht würden. Die Musterförderrichtlinie, die den Ausgleich für das Deutschland-Ticket über Bund und Länder finanziere, sehe vor, dass Tariffortschreibungen, die in den Verbänden vorgenommen würden, den sogenannten Soll-Ausgleich nach oben anpassten. Dies bedeute, dass die Differenz zwischen dem 49-Euro-Ticket und dem eigentlich zustehenden Betrag aus dem alten System von Bund und Land jeweils zur Hälfte ausgeglichen werde. Somit werde ein Großteil der Kunden durch die Tariffortschreibung gar nicht belastet, aber man erhoffe sich eine entsprechende Sogwirkung auf Kunden im Gelegenheitsverkehr. Letztendlich werde der Haushalt der Stadt entlastet, weshalb die Möglichkeit genutzt werde. Eine Satzungsänderung beim VVS hält der Referent aufgrund der zahlreichen Beteiligten für kompliziert; auf die haushalterisch schlechter gestellten Landkreise müsse Rücksicht genommen werden. In seinen Ausführungen verweist er des Weiteren auf die umfassende Tarifzonenreform des Jahres 2019, was damals zu einer massiven Absenkung der Preise geführt habe. Bis heute erreiche man bei den meisten Fahrausweisarten nicht das Level vor dieser Reform, weshalb er den Vorwurf, die Tarife würden nicht sozial ausgewogen gestaltet, nicht stehenlassen wolle. Abschließend greift er die von StR Sauer vorgeschlagene Eigenkapitalerhöhung auf und verweist auf die Darlehensaufnahmen der SSB in den letzten eineinhalb bis zwei Jahren mit einem Volumen von rund 550 Mio. Euro. Dies reiche derzeit aus, um bis 2027/2028 die Investitionen vernünftig abzusichern und zu finanzieren. Erst danach gelange man in "schwieriges Gelände", weshalb es nicht nötig sei, noch vor der Sommerpause eine Entscheidung über eine Eigenkapitalerhöhung zu treffen. Diese werde über das Konzept vorbereitet und mit soliden Berechnungen zu den Haushaltsplanberatungen vorgelegt.

Da in den Wortmeldungen häufig auf zusätzliche finanzielle Mittel wie Eigenkapitalerhöhung und Drittnutzerfinanzierung Bezug genommen worden sei, wolle er nochmals auf die Äußerungen des Oberbürgermeisters zu Beginn der Aussprache hinweisen, so Herr Körner (S/OB). Der Kern des Beschlusses, wonach aus dem städtischen Haushalt 100 bis 150 Mio. Euro pro Jahr zukünftig zur Verfügung gestellt würden, sei ein "unglaublich starkes Signal" der Landeshauptstadt. Dies bedeute eine Verzwei- bis Ver-

dreifachung dessen, was die Stadt bisher für die SSB leiste. Von großer Bedeutung sei ebenfalls der Aspekt, dass nun das Vermögen der SVV geschont werden könne und somit grundsätzlich Geld zur Verfügung stehe, um bei den Stadtwerken weiter investieren zu können, was für das Ziel der Klimaneutralität entscheidend sei. In seinen weiteren Ausführungen greift er die Frage der Drittnutzerfinanzierung auf und erklärt, die Planung laufe nun bis 2040 und sei noch von vielen Unsicherheiten zum Beispiel bei den Fahrgeldeinnahmen, den Ausgleichsansprüchen durch den Bund oder den tatsächlichen Ist-Verlusten der SSB geprägt. Aus diesem Grund wolle er etwas "bremsen", was weitere Kapitalbedarfe anbelange. Er betont, es gehe heute um die Strategie der SSB, deren Aufgabe es nicht sei, sich um die Drittnutzerfinanzierung zu kümmern. Es sei bedauerlich, wenn im Rahmen des starken, städtischen Signals "gleich die nächsten Fässer aufgemacht werden".

Die Einschätzung eines starken Signals teilt StR Winter; es handle sich um eine ÖPNV-Offensive. Trotz alledem schade es manchmal nicht, alles aufzuzeigen und festzuhalten. Wenn Gutes getan werde, müsse darüber gesprochen werden, wie beispielsweise die Umsetzung einer vielfältigen Gesellschaft. Zur Drittnutzerfinanzierung führt er aus, man wolle den Rucksack der SSB nicht zu voll machen. Aber der Oberbürgermeister habe diese Möglichkeit von vornherein ausgeschlossen, womit er sich in einer anderen Position als die Mehrheit des Rates befinde. Es könne heute deutlich gemacht werden, dass die Mehrheit die Drittnutzerfinanzierung als eine wichtige Säule betrachte, das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Zeitspanne bis 2040 sei noch sehr lang und von großer Unsicherheit für die Haushalte gekennzeichnet. Diese Säule von vornherein kategorisch abzulehnen, decke sich nicht mit der Mehrheitsmeinung des Rates. Unterstützung signalisiert der Stadtrat für die nachhaltige Sicherung des Eigenkapitals. Es müsse in ein gesundes Miteinander der städtischen Töchter eingetreten werden.

OB Dr. Nopper erklärt, er schließe nie etwas für alle Zeiten aus, halte heute aber die Mobilitätsabgabe für falsch. Im Übrigen wolle er Herrn Körner in der Einschätzung bestärken, dass diese Diskussion unter diesem Tagesordnungspunkt das Thema verfehle. Es gehöre nicht zur SSB-Strategie, sondern zu einer Mobilitätsstrategie der Stadt. Derzeit sei noch nicht bekannt, welche Formen von Abgaben möglich sein werden und wie die (Umland-)kommunen in Baden-Württemberg reagieren werden.

Die Finanzierung des ÖPNV habe sich in den vergangenen fünf Jahren enorm verschoben, erklärt StR Kotz (CDU). Eine Drittnutzerfinanzierung werde sich in etlichen Bereichen negativ auf Stuttgart auswirken, vor allem wenn es sich um eine Insellösung handle, die an der Stadtgrenze ende. Wenn sich der Trend bei der Finanzierung von Fahrgeldeinnahmen hin zur öffentlichen Hand fortsetze, dürfe sich die Landeshauptstadt keine unnötigen Dinge aufhalsen, da die Finanzierung ohnehin "drittnutzermäßig" werde, nämlich über den Steuerzahler. Er halte das Thema der Nahverkehrsabgabe mit der Einführung des Deutschland-Tickets für überholt. Des Weiteren führt er aus, es müsse dafür gesorgt werden, dass sich die Fahrgäste in den Bahnen der SSB sicher und wohl fühlten. Der Klimarat habe deutlich gefordert, für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Haltestellen und Bahnhöfen und fortführend in den Fahrzeugen zu sorgen. Er wünsche sich diesbezüglich geeignete Vorschläge zur Verbesserung.

Heute werde über eine ÖPNV-Offensive beschlossen, "nicht mehr und nicht weniger", betont StRin Schanbacher. Wie StR Kotz ausgeführt habe, befinde man sich durch das Deutschland-Ticket in einer anderen Welt. Bezüglich der in der Satzung festgeschriebenen, kostenorientierten Tarife stelle sich die Frage, ob diese in ein Zielsystem aufge-



nommen werden sollten, was aber von einer Mehrheit abgelehnt werden. Im Gegensatz zur Landes-CDU wehre sich die städtische CDU schon seit jeher gegen die Drittnutzerfinanzierung. Wie der Antrag von PULS zeige, könne sich eine Mehrheit des Rates eine solche Drittnutzerfinanzierung vorstellen, um zusätzliche Angebote zu machen. Diese sei zwar kein Teil der strategischen Aufstellung der SSB, aber dennoch eines der Instrumente, die zur Verfügung ständen, wenn das Land die entsprechenden Gesetze verabschiede. Bezüglich des Themas Wohnen betont sie den Vorbildcharakter der SSB, die ihre unternehmerische Verantwortung wahrnehme. Ihr Antrag zielen nicht darauf ab zu sagen, die Kernaufgabe der SSB sei der Bau von Wohnungen. Stattdessen müsse Wohnraum **geboten** werden, um Fachkräfte zu gewinnen und zu halten. Ihr Anliegen sei es, der SSB den Rücken zu stärken, wenn es um den zuverlässigen Betrieb gehe. Sie kenne viele Menschen, die die Nutzung der Stadtbahn gegenüber der S-Bahn bevorzugten.

Der Forderung, die Themen Wohnen und Drittmittel als Option in der Strategie zu erwähnen, kann sich StR Urbat anschließen. StR Ozasek betont, auch die im vorgeschlagenen Zieldreieck enthaltene Frage der Finanzierungsstruktur entziehe sich im Wesentlichen dem eigenen Wirkungshorizont der SSB, denn darüber entscheide der Zuwendungsgeber oder die Stadt über den Defizitenausgleich. Wie BM Fuhrmann erwähnt habe, müsse im Zuge der Haushaltsplanberatungen über das Tragen des Defizits entschieden werden. Aus diesem Grund sei die Argumentation nicht stimmig zu sagen, eine solche ergänzende Finanzierungssäule als Absichtserklärung könne nicht aufgenommen werden. Er bleibe dabei, heute eine solche Absichtserklärung abzugeben, was auch in den mündlichen Beiträgen der Mehrheit der Ausschussmitglieder zu erkennen gewesen sei. Er bittet darum, die Antragsziffern 1 und 3 gemeinsam abstimmen zu lassen, die Sätze aus Antragsziffer 2 jedoch getrennt.

Selbstverständlich sei der Bau von Werkwohnungen keine ureigene Aufgabe der SSB, so StRin Yüksel, bilde aber einen Teil der Strategie zur Personalgewinnung, die zum Teil bereits umgesetzt werde. Insofern halte sie es für unschädlich, dies in den Strategieplan aufzunehmen. Sie regt an, bei den in den vergangenen fünf bis zehn Jahren nach Deutschland gekommenen Personen aktiv Akquise zu betreiben. Außerdem dankt sie für die Ausführungen zu Teilzeitmöglichkeiten für Alleinerziehende und Mütter und bittet um Information, ob auch eine Ausbildung in Teilzeit möglich sei.

Zum Deutschland-Ticket gibt Herr Laube den Hinweis, dass dessen Finanzierung lediglich für 2023 gesichert sei. Auch die Frage der Preisentwicklung sei weiterhin offen, weshalb die Struktur noch nicht als gesetzt betrachtet werden dürfe. Aus diesem Grunde sei es wichtig, eine Rückfallebene zu haben, die durch das heutige Tarifsysteem gegeben sei.

Eine vollautomatische U-Bahn hält Herr Moser in Stuttgart für unrealistisch, da die Züge auch auf Straßen unterwegs seien. Vollautomatische Bahnen seien nur unterirdisch ohne Begegnungskontakt mit Autos, Fahrrädern oder Fußgängern möglich. Die Anregung einer Teilzeitausbildung hält er für gut und richtig und will diese mitnehmen. Das von StR Kotz angesprochene Thema der Sicherheit habe er bereits in einer Aufsichtsratssitzung aufgegriffen. Es müsse zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit differenziert werden. Er appelliert, die SSB benötige diesbezüglich die Unterstützung der Stadt, denn häufig sei nicht die SSB das Problem, sondern der Weg zu den Haltestellen. Dabei gehe es nicht nur um die Fahrgäste, sondern auch das Personal, wenn bei-

spielsweise nachts um drei Uhr eine Ablösung erfolge. Die Übergriffe auf Fahrpersonal seien zum Teil nicht unerheblich.

Nach der Aussprache stellt EBM Dr. Mayer zunächst den weitergehenden Antrag Nr. 200/2023 (PULS) zur Abstimmung und stellt fest:

Der Verwaltungsausschuss stimmt den Antragsziffern 1 und 3 bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu.

Die in Antragsziffer 2 beantragte Neuformulierung wird getrennt zur Abstimmung gestellt, wozu EBM Dr. Mayer feststellt:

Dem Satz "Sicherstellung der Finanzierung durch eine sozial ausgewogene Tarifgestaltung, Fördermittel, Kredite, Eigenkapital, Defizitausgleich" wird bei 2 Gegenstimmen mehrheitlich zugestimmt (1 Enthaltung).

Dem Satz "Eine Drittnutzerfinanzierung mit ökologischer Lenkungswirkung wird als ergänzende Finanzierungssäule angestrebt" wird bei 8 Gegenstimmen mehrheitlich zugestimmt (1 Enthaltung).

Durch diese Abstimmung hat sich der Antrag Nr. 197/2023 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) erledigt.

Zum mündlichen Antrag von StRin Schanbacher (SPD), den letzten Punkt der Rubrik "Soziale Ziele" um die Formulierung zu erweitern: "Hierzu gehört die Zurverfügungstellung von Werks- und vor allem Auszubildenden-Wohnungen", stellt der Vorsitzende fest:

Dem Antrag wird einmütig zugestimmt (2 Enthaltungen).

Abschließend stellt der Vorsitzende die GRDRs 748/2023 mit den oben genannten Maßgaben zur Abstimmung und stellt fest:

Der Verwaltungsausschuss stimmt dem Beschlussantrag mit Maßgaben bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu (1 Enthaltung).

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

## Verteiler:

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