

Geplante VVS-Tarifanpassung 2026 - Verband Region Stuttgart stimmt Erhöhung zu

Steigende Kosten im ÖPNV erfordern Anpassungen im VVS-Tarif. Verkehrsausschuss akzeptiert Tarifsteigerungen in Höhe von 5,95 Prozent, bemängelt jedoch, dass die Tarifanpassung nicht mit der Qualität übereinstimmt.

STUTT GART, 12.02.2026: Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat sich als erster Gesellschafter gestern mit der geplanten Tarifanpassung im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) für das Jahr 2026 befasst. Als Gesellschafter im VVS hat der Verband die vorgeschlagene Umsetzung der Tarifanpassung beraten und dafür gestimmt. Hintergrund der geplanten Tarifanpassung sind deutlich gestiegene Kosten im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere bei den Personalkosten. Die Verkehrsunternehmen im VVS gehen für das Jahr 2025 von einer Kostensteigerung von rund 5,95 Prozent aus. Auf dieser Basis wurde ein Tarifvorschlag erarbeitet, der nun die Grundlage für weitere Entscheidungen bildet. Die Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen hat VVS-Geschäftsführer Dr. Jan Neidhardt in der Ausschusssitzung vorgestellt.

Seitens der Mitglieder des Verkehrsausschusses wurde deutlich gemacht, dass der Verband Region Stuttgart bei der Bewertung großen Wert auf eine ausgewogene Tarifanpassung legt. Neben der wirtschaftlichen Stabilität des ÖPNV stehen dabei insbesondere die Auswirkungen auf die Fahrgäste und die Bezahlbarkeit der Angebote im Fokus. Ein leistungsfähiger und attraktiver Nahverkehr bleibt ein zentraler Baustein für die Mobilität in der Region.

Zudem wurde das vom VVS für den 8. Juni 2026 geplante Tarifsymposium begrüßt. Dort sollen unter anderem Fragen zur Weiterentwicklung in den Bereichen Tarif und Vertrieb, zu sozialen Aspekten sowie zu den Kundenanforderungen im Umfeld des Deutschlandtickets vertieft behandelt werden. Die Ergebnisse sollen in einer späteren Sitzung erneut im Ausschuss beraten werden.

STIMMEN DER FRAKTIONEN

CDU/ÖDP Elmar Steinbacher machte deutlich, dass die Grundentscheidung über Preisanpassungen beim Verkehrsunternehmen liege. Zwar sei die Diskussion um Ticketpreise aktuell „aus der Zeit gefallen“, da die Qualität vieler Angebote „im Keller“ sei, dennoch sehe man sich in einem Dilemma: „Die Unternehmen haben die Erhöhung beschlossen, aber wir haben kein Geld, sie auszugleichen – wir sitzen da ein Stück weit in der Falle.“

Mit Blick auf das angekündigte Symposium äußerte er die Hoffnung, dass dort das geplante Kindertagesticket konkret beraten werde. Die geplante Änderung

bei der Mitnahme von Kindern sei „ein echter Beitrag zur Familienfreundlichkeit“. Die Fraktion unterstütze auch das rabattierte digitale Einzel-Tagesticket. Die schwierigste Frage sei aber: „Wie bringen wir das Ganze langfristig ins Lot?“ Eine Aufgaben- und Strukturkritik beim VVS sei unvermeidlich, da sich die Aufgaben des Verbundes verändern würden. „Auch wenn da nicht die großen finanziellen Ressourcen stecken.“

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Prof. Dr. André Reichel stellte klar, dass der Ausschuss nicht über die konkrete Preiserhöhung entscheide – diese liege bei den Verkehrsunternehmen. „Wir entscheiden über die Systematik“, betonte er. Die steigenden Kosten seien zwar nachvollziehbar, träfen aber immer weniger klassische Einzelfahrgäste, da die Mehrheit inzwischen mit dem Deutschlandticket unterwegs sei.

Dass auch das Deutschlandticket teurer werde und dadurch Mehreinnahmen generiere, sei so ursprünglich nicht gedacht gewesen – es sollte den ÖPNV vereinfachen. „Solange Bund und Länder ihre Finanzierung nicht dauerhaft sichern, wird das Deutschlandticket für die Fahrgäste teurer“, so Reichel. Gleichzeitig werde es weiterhin Fahrgäste geben, für die das Deutschlandticket nicht attraktiv sei und die auf Einzelfahrscheine angewiesen seien. Deshalb müsse im angekündigten Symposium diskutiert werden, „welche Angebote der VVS künftig machen kann und machen muss. Man muss sich gemeinsam überlegen, was jetzt sinnvoll und tragfähig ist.“

FREIE WÄHLER

Frank Buß wies ausdrücklich darauf hin, dass stetige Kostensteigerungen und deren automatische Weitergabe an die Kundinnen und Kunden kein Naturgesetz seien. „Das darf kein Automatismus sein – Preissteigerungen können auch gedeckelt werden“, betonte er. In den vergangenen Jahren seien die Angebote kontinuierlich ausgebaut worden, doch man müsse auch die Wirtschaftlichkeit einzelner Leistungen kritisch hinterfragen. Es stelle sich die Frage, ob man durch das Abbestellen unwirtschaftlicher Angebote – etwa im Nachtverkehr – Entlastung schaffen könne. „Der umlagefinanzierte Verband Region Stuttgart ist keine Insel der Glückseligen“, so Buß. Man werde sich daher auch mit möglichen Streichungen beschäftigen müssen. Diese Debatte müsse ganz oben auf die Agenda von VVS und VRS.

AFD

Dr. Michael Mayer plädierte dafür, das Grundproblem klar zu benennen. Grundsätzlich solle gelten: „Wer eine Leistung in Anspruch nimmt, sollte auch für ihre Bezahlung verantwortlich sein.“ Dass der öffentliche Nahverkehr nicht kostendeckend arbeite, sei zwar bekannt, doch mit der Einführung des Deutschlandtickets habe sich die Lage verschärft. „Wir haben es so einfach und attraktiv gemacht, dass es begeistert genutzt wird – aber die Finanzierung hat

nicht funktioniert“, so Mayer. Das Deutschlandticket entfalte so unter Umständen sogar eine schädliche Wirkung, weil es Erwartungen wecke, die finanziell nicht dauerhaft abgesichert seien.

SPD

Thomas Leinitz stellte fest, dass Tarifierhöhungen für viele Fahrgäste durch das Deutschlandticket „einen Teil ihres Schreckens verloren“ hätten. Wie die langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets gesichert werden könne, werde sich jedoch erst noch zeigen. Kritisch äußerte er sich zum Einzelticket: „Es ist nicht mehr die Einstiegsdroge in den ÖPNV – mittlerweile wirkt es eher toxisch.“ Gleichzeitig bemängelte Leinitz das Fehlen eines echten Sozialtickets. Dieses Thema solle beim angekündigten Symposium gezielt aufgegriffen und intensiv diskutiert werden.

FDP

Gabriele Heise kritisierte, dass mit dem Deutschlandticket eigentlich mehr erreicht werden sollte, als nur ein attraktives Angebot für Fahrgäste zu schaffen. „Wir haben immer noch unterschiedliche Tickets – das kann nicht das Ziel gewesen sein.“ Der ursprüngliche Gedanke sei auch gewesen, die Verbünde stärker zur Zusammenarbeit zu drängen und die Tarifstrukturen insgesamt zu vereinfachen. „Sonst sitzen wir jedes Jahr hier und diskutieren wieder über prozentuale Erhöhungen“, warnte Heise. Aus ihrer Sicht brauche es deshalb eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung.

VERBAND REGION STUTTGART

Der Verband ist die politische Ebene der Region Stuttgart. Wer in der Regionalversammlung vertreten ist, entscheiden die Bürgerinnen und Bürger alle fünf Jahre bei der Regionalwahl. Der Verband arbeitet an einer vorausschauenden und nachhaltigen Entwicklung der Region Stuttgart. Zur Region gehören 179 Kommunen aus den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg, dem Rems-Murr-Kreis und der Landeshauptstadt Stuttgart.