



**Verband Region  
Stuttgart**

Körperschaft  
des öffentlichen Rechts

Pressestelle  
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15  
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: [presse@region-stuttgart.org](mailto:presse@region-stuttgart.org)

Aktuell im Internet:  
[www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

## Presse-Information vom 02.12.2019

---

### Region positioniert sich zur VVS-Tarifdiskussion

**Verkehrsausschuss diskutiert moderate Tarifierhöhung um 1,9 Prozent mit. VVS-Vorschlag bestimmte Tickets von der Anpassung auszunehmen befürwortet.**

10 STUTTGART: Der Verband Region hat sich als Gesellschafter im VVS und Besteller der S-Bahn Stuttgart in der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses mit dem VVS-Tarif 2020 beschäftigt. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart sind bereit, die Kosten für eine weitere Nullrunde mitzutragen. Der Nullrunde müssen als weitere Finanzierungspartner auch die Verbundlandkreise zustimmen. Deren Gremien haben noch nicht abschließend darüber beraten, es deutet sich jedoch eine ablehnende Haltung an. Einer der Hauptgründe liegt in den heute bereits hohen finanziellen Investitionen in den ÖPNV – vor allem im Busverkehr – durch die Landkreise.

20 Für diesen Fall hat der VVS für seine morgige Gesellschafterversammlung einen Vorschlag für eine moderate Tarifierhöhung um 1,9 Prozent erarbeitet. Dieser sieht vor, bestimmte Tickets von der Tarifsteigerung auszunehmen. Hierbei handelt es sich um die Zeittickets des Ausbildungsverkehrs, die von der Tarifreform nicht unmittelbar profitiert haben. Konkret betrifft es das Scool-Abo, Ausbildungs-Abo, StudiTicket und das 14-Uhr-JuniorTicket. Die Preise für Einzel- und 4erTickets für Kinder sollen ebenfalls unangetastet bleiben. Das TagesTicket soll weiterhin unverändert das günstigste Tagesticket aller deutschen Großstädte bleiben. Das Gesamtvolumen von 1,9 Prozent will man durch eine maßvolle Anpassung bei Tickets im Gelegenheitsverkehr, im Berufsverkehr und bei den Senioren erreichen. Die Tarifanpassung hat ein Volumen von 10,6 Millionen Euro und erfordert zur Deckung des Defizits zusätzliche Fahrgastzuwächse. Der regionale Verkehrsausschuss hat sich in seiner heutigen Sitzung für den Vorschlag ausgesprochen.

30 Für Rainer Ganske (CDU/ÖDP) zeigt die aktuelle Entwicklung, dass die Höhe des Tarifs zum Umsteigen anrege, aber leider nicht der entscheidende Faktor sei. Angebot, Takt, Pünktlichkeit und Qualität seien ebenso bedeutend. „Wenn man an diesen Stellschrauben drehen will, dann braucht man finanzielle Mittel.“ Er kritisierte, dass das Land im Zuge der Tarifreform Angebote mache, sich aber nach

einer gewissen Zeit zurückziehe und die Landkreise dies kompensieren müssten. In anderen Regionen würde das Land hingegen dauerhaft fördern. Die moderate Tarifierhöhung sei ein gangbarer Weg. „Zu suggerieren, dass es einen guten ÖPNV zum Nulltarif gibt, ist unehrlich.“ Die vorgeschlagene Tarifstruktur sei für ihn ausgewogen und biete die Chance zu korrigieren, was bei der Reform auf der Strecke geblieben ist.

Prof. Dr. André Reichel (Bündnis 90/Die Grünen) bezeichnete die Tarifreform als „großes, kraftvolles Signal für die Verkehrswende.“ Er habe Sorge, dass es durch eine Erhöhung geschwächt werde. Zudem betonte er, dass das Land sich nur bei einer Nullrunde beteiligen würde, deren Kosten für die Landkreise überschaubar wären. Diese hätten es in den Händen das Signal der Reform zu verstärken. „Wer sagt, wir können uns das nicht leisten, argumentiert an den Tatsachen vorbei.“ Eine moderate Erhöhung ist für ihn das „Mindeste.“ Für die Zukunft habe er die Hoffnung, dass man die Kräfte sammle, um den Tarif weiterzuentwickeln, damit das Signal der Reform nicht weiter geschwächt würde.

Bernhard Maier (Freie Wähler) betonte, dass alle dasselbe Ziel hätten, mehr Fahrgäste. Dies könne man aber durch den Tarif alleine nicht erreichen. Es bedürfe auch Qualitätsverbesserungen. Diese seien schon beschlossen, deren finanzielle Auswirkungen in den kommunalen Kassen aber noch nicht angekommen. „Mit einer Nullrunde und zusätzlichen Kosten für die Landkreise und Kommunen nehmen wir die Kraft aus den kommunalen Kassen.“ Durch eine moderate Erhöhung verliere man keine Fahrgäste, könne aber die Kommunen entlasten. „Wir sollten solidarisch mit den Kreisen sein.“

Für Harald Raß (SPD) stellte sich die Frage, wer die Finanzierung übernehme, die Fahrgäste oder die Steuerzahler. Früher hätten die Fahrgäste 50 Prozent der Kosten finanziert, seit einigen Jahren liege deren Anteil bei 60 Prozent. Mit der Nullrunde böte sich die Chance dies zu reduzieren. „Es wäre nur anständig, wenn wir wieder auf einen vertretbaren Anteil der Fahrgeldeinnahmen an der Gesamtfinanzieren zurückgehen.“

Laut Patricia Schäfer (AfD) sei eine Nullrunde nicht zielführend. „Zukunftsfähigkeit gibt es nicht zum Nulltarif.“ Die Nullrunde sei für sie eine versteckte Steuerfinanzierung. Sie möchte eine Bugwelle verhindern, die man sonst zu einem späteren Zeitpunkt mit einer eklatanten Tarifierhöhung abfangen müsste. Darüber hinaus brauche man die Mittel für Verbesserungen der Infrastruktur, denn diese führten laut Schäfer zu wirklichen Fahrgaststeigerungen.

Armin Serwani (FDP) stellte fest, dass es seit dem 1.1.2018 keine Tarifierhöhung gegeben habe, sondern durch die Reform eine deutliche Tarifsenkung stattgefunden habe. „Wir brauchen viel Geld, um zu erreichen, dass der ÖPNV noch attraktiver wird.“ Daher stimme die FDP in der Region wie auch im Stuttgarter Gemeinderat gegen die Nullrunde.

80

Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT) betonte, dass viel Menschen die Kosten des Autos drastisch unterschätzten, während man dazu neige die Kosten des ÖPNV zu überschätzen. Daher sei eine Nullrunde ein wichtiges Signal für den ÖPNV.

*Mittwoch, den 2. Dezember 2019, aa*

---