

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Unterstützung des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) durch das Land**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. mit welchem Betrag sie den VVS finanziell unterstützen wird, um eine Erhöhung der Fahrpreise im VVS zu verhindern;
2. ob eine solche finanzielle Unterstützung auch für andere Verkehrsverbände im Land geplant ist, wenn ja in welcher Höhe jeweils und wenn nein, warum in den anderen Verbänden keine Unterstützung des Landes zur Verhinderung von Fahrpreiserhöhungen gezahlt wird;
3. ob sie ein landesweites Förderprogramm zur Verringerung bzw. Nicht-Erhöhung von Ticketpreisen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ins Leben rufen wird und wenn ja in welcher Höhe;
4. was die Landesregierung für das geeignetere Mittel hält und welches Ziel sie prioritär verfolgen wird, um die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, die Senkung der Ticketpreise oder der Ausbau der Zuverlässigkeit, des Takts, des Angebots allgemein und der Infrastruktur im ÖPNV;
5. welcher Betrag in den Ausbau des Angebots im ÖPNV investiert wird, wenn die vorhandenen Finanzmittel in günstige Ticketpreise investiert werden;
6. mit welchen Maßnahmen sie bis 2030 eine Fahrgastverdoppelung im ÖPNV erreichen möchte und wie hoch sie den Betrag einschätzt, der insgesamt investiert werden muss, um alle Maßnahmen zu finanzieren sowie welchen Teil dieses Betrags die Landesregierung trägt und welcher Teil auf die Verkehrsverbände entfällt.

12. 11. 2019

Rivoir, Selcuk, Kleinböck, Rolland, Binder SPD

Eingegangen: 12. 11. 2019/Ausgegeben: 05. 12. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

### Begründung

Nach Berichten der Presse plant das Land, den VVS finanziell zu unterstützen. Der Antrag dient dazu, zur Höhe und zur Art dieser Unterstützung Näheres in Erfahrung zu bringen und auch zu erfahren, ob andere Verkehrsverbände ähnliche Unterstützungen des Landes erhalten können.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2019 Nr. 3-3892.02/1700 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. mit welchem Betrag sie den VVS finanziell unterstützen wird, um eine Erhöhung der Fahrpreise zu verhindern;*

Das Verkehrsministerium hat den anderen Finanzierungspartnern einer möglichen Nullrunde bei der Fortschreibung des VVS-Tarifs im Jahr 2020 angeboten, in den ersten 5 Jahren 33 % der nicht durch Mehrerlöse gedeckten Kosten (entspricht einem Betrag von bis zu 3,16 Mio. Euro p. a.) und anschließend dauerhaft 25 % der nicht durch Mehrerlöse gedeckten Kosten (entspricht einem Betrag von bis zu 2,37 Mio. Euro p.a.) aus freien verfügbaren Regionalisierungsmitteln zu übernehmen.

*2. ob eine solche finanzielle Unterstützung auch für andere Verkehrsverbände im Land geplant ist, wenn ja in welcher Höhe jeweils und wenn nein, warum in den anderen Verbänden keine Unterstützung des Landes zur Verhinderung von Fahrpreiserhöhungen gezahlt wird;*

Sowohl das Land als auch die Landeshauptstadt Stuttgart sind der Auffassung, dass nach der zum 1. April 2019 umgesetzten Tarifzonenreform und aufgrund der nach wie vor bestehenden angespannten Situation bei der Luftreinhaltung in Stuttgart mit einer drohenden Ausweitung der flächenhaften Fahrverbote eine Erhöhung der VVS-Tarife im Jahr 2020 das falsche verkehrspolitische Signal wäre. Aufgrund dieser Umstände besteht eine Sonderinvestition, die sich nicht auf andere Landes- teile übertragen lässt.

Aufgrund seiner Gesellschafterrolle im VVS ist das Land gemäß § 10 Abs. 3 VVS-Gesellschaftervertrag verpflichtet, als Gebietskörperschaften-Gesellschafter die Mindereinnahmen bzw. nicht gedeckten Mehrkosten auszugleichen, wenn die Gebietskörperschaften eine geringere als ursprünglich von den Unternehmens-Gesellschaftern vorgesehene Tarifierhöhung beschließen. Mit Ausnahme im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gibt es bei den anderen Verkehrs- und Tarifverbänden keine vergleichbare Rechtsgrundlage, nach der das Land einen Verbund bei einer Unterlassung von Fahrpreiserhöhungen unterstützen kann.

Daher ist eine derartige Unterstützung für andere Verkehrsverbände derzeit nicht geplant.

*3. ob sie ein landesweites Förderprogramm zur Verringerung bzw. Nicht-Erhöhung von Ticketpreisen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ins Leben rufen wird und wenn ja in welcher Höhe;*

Ein solches Förderprogramm ist derzeit nicht geplant.

*4. was die Landesregierung für das geeignetere Mittel hält und welches Ziel sie prioritär verfolgen wird, um die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, die Senkung der Ticketpreise oder der Ausbau der Zuverlässigkeit, des Takts, des Angebots allgemein und der Infrastruktur im ÖPNV;*

Ein attraktiver ÖPNV, der die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt, erfordert sowohl ein attraktives Verkehrsangebot mit gutem Takt, hoher Zuverlässigkeit und Qualität als auch ein attraktives Tarifsystem mit einfachen und günstigen Tarifen.

*5. welcher Betrag in den Ausbau des Angebots im ÖPNV investiert wird, wenn die vorhandenen Finanzmittel in günstige Ticketpreise investiert werden;*

In der Budgetplanung des Landes zur Verwendung der Regionalisierungsmittel sind Beträge für Tarifmaßnahmen vorgesehen. Diese Mittel stehen nicht nur dem VVS sondern auch anderen Verkehrsverbänden zur Verfügung, wenn Maßnahmen zu einer erheblichen Vereinfachung oder Absenkung der Tarife ergriffen werden, sofern sich auch die kommunale Seite mit deutlichen finanziellen Beiträgen einbringt. Der weitere Ausbau des Angebots im ÖPNV leidet hierunter nicht und wird berücksichtigt: u. a. durch Umsetzung des Zielkonzepts 2025 im SPNV, durch Novellierung des LGVFG und auch des GVFG bei der Infrastruktur und durch die ÖPNV-Finanzreform beim ÖPNV in Verantwortung der Landkreise. Außerdem findet durch niedrigere Tarife eine teilweise Refinanzierung dadurch statt, dass mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können, die bisher andere Verkehrsmittel genutzt haben.

*6. mit welchen Maßnahmen sie bis 2030 eine Fahrgastverdoppelung im ÖPNV erreichen möchte und wie hoch sie den Betrag einschätzt, der insgesamt investiert werden muss, um alle Maßnahmen zu finanzieren sowie welchen Teil dieses Betrags die Landesregierung trägt und welcher Teil auf die Verkehrsverbände entfällt.*

Um in Richtung Verdoppelung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 hinzuarbeiten, setzt das Ministerium für Verkehr auf einen Mix aus Maßnahmen. Ausgangslage ist die These, dass nur ein verlässliches, tariflich und betrieblich (=Fahrplan) verständliches und untereinander gut vertaktetes ÖPNV-Angebot zu einer nachhaltigen Steigerung der Fahrgastnachfrage führt. Daran gekoppelt ist die Ertüchtigung bestehender und der Ausbau neuer stationärer Infrastrukturen u. a. zur Förderung der Intermodalität (z. B. Mobility Hubs, Bike+Ride, Park+Ride), tarifliche Anreize (z. B. bw-Tarif, Unterstützung von Tariffusionen zwischen Verbänden) und digitale Vorhaben (z. B. landesweite Prüf-App für E-Ticketing, Automatische Fahrgastzählsysteme[AFZS]-Förderung).

Aktuell ist eine Marktpotenzialanalyse in Arbeit, welche die räumlich-differenziert betrachteten Wirkungseffekte der o. g. Maßnahmen genauer untersucht, um Handlungsempfehlungen für die Erreichung des Verdoppelungsziels bis 2030 zu identifizieren. In diesem Zusammenhang werden auch Aussagen zum effektiven Mittelausatz (Nutzen-Kosten-Verhältnis) der Maßnahmen erarbeitet werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor