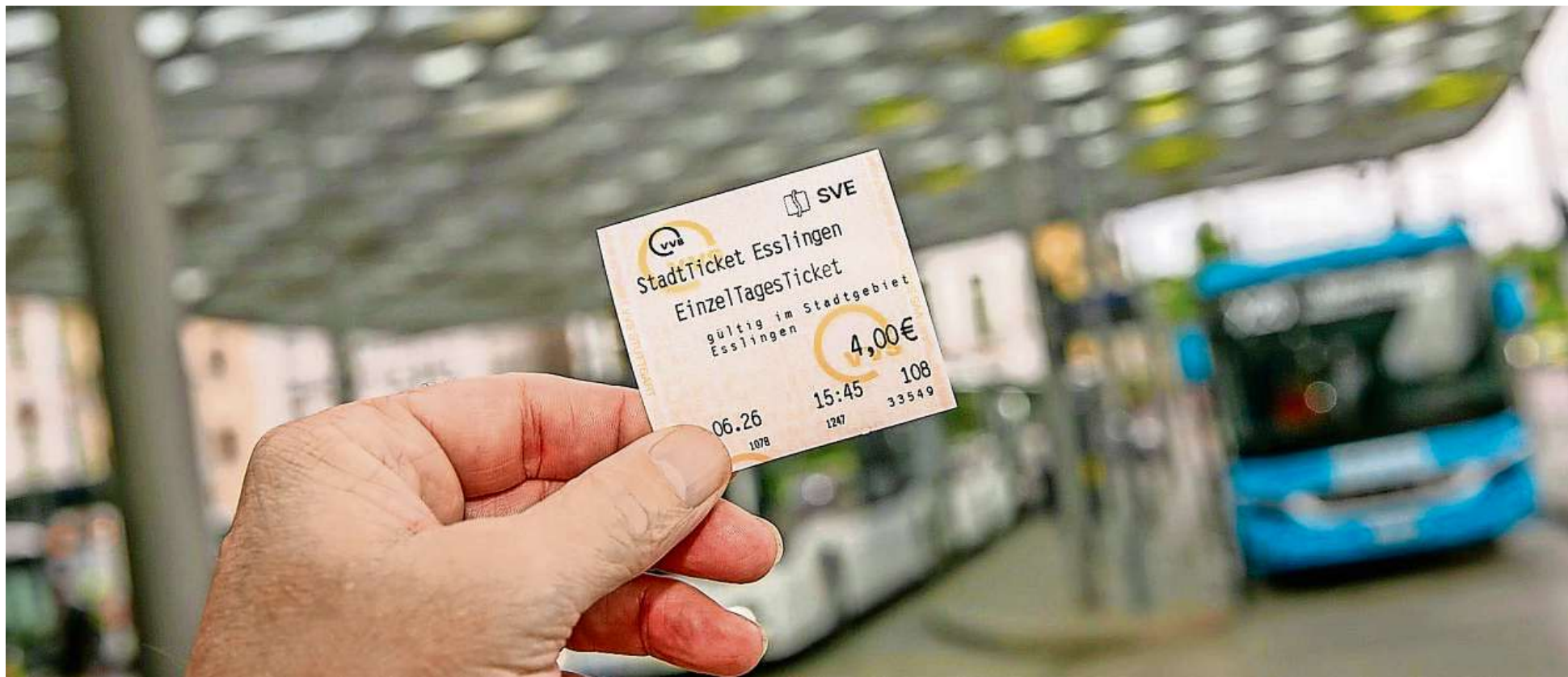




Erneut droht das Ende des Stadttickets, doch das Tauziehen um den günstigen ÖPNV-Tarif ist noch nicht entschieden.

Foto: Roberto Bulgrin

Von Alexander Maier

ESSLINGEN. Kurz vor der Entscheidung über die Zukunft des Stadttickets suchen verschiedene Ratsfraktionen Wege, die subventionierte Fahrkarte für den Esslinger Stadtverkehr weiter zu finanzieren. Die Verwaltung hatte angesichts knapper Kassen den Rotstift angesetzt, doch im Gemeinderat tun sich viele schwer, dieses Angebot zu streichen. Die CDU auf der einen sowie Grüne und SPD auf der anderen Seite haben nun zwei neue Finanzierungsvorschläge präsentiert. Das letzte Wort hat am kommenden Montag der Gemeinderat.

Finanzbürgermeister Ingo Rust wies zuletzt immer wieder darauf hin, dass das Stadtticket keine spürbare Wirkung bei den Fahrgastzahlen gebracht habe: Nur etwa 60 Fahrgäste täglich geben nach seinen Worten an, das Stadtticket sei für sie der Grund zum Umstieg auf den Bus. „Für den Einzelnen ist der günstige Preis sicher sehr attraktiv, für den Stadtverkehr ist es dagegen ein relativ kleiner Effekt“, so Rust.

Einige Ratsfraktionen wollen das Stadtticket retten. Grüne und SPD hatten schon vor Wochen gemeinsam beantragt, die finale Entscheidung solle „erst nach einer Wirkungsanalyse im Rahmen der Konsolidierungsrunde ab Herbst 2026 erfolgen“. Damit wäre eine Kündigung frühestens für 2029 möglich. Linke und FÜR wollen das Stadtticket ebenfalls beibehalten und zur Finanzierung Mehrerträge aus der Ladesäulen-Konzessionsabgabe und der SWE-Konzessionsabgabe heranziehen. Nun kommt noch einmal Bewegung in die Debatte.

Unverhoffter Geldsegen könnte beim Erhalt des Stadttickets helfen

Die CDU-Ratsfraktion hat einen Antrag vorgelegt mit dem Ziel, „das Esslinger Stadtticket zu erhalten und die hierfür erforderli-

chen Haushaltsmittel bereitzustellen“. Fraktionschef Tim Hauser sagt: „Das Stadtticket verbindet einen konkreten Mehrwert für die Bürger unserer Stadt mit einem attraktiven Angebot für Besucher.“ Anders als Modelle eines kostenlosen ÖPNV an einzelnen Aktionstagen schaffe das Stadtticket einen ganzjährigen Nutzen. „Gerade für Besucher, die sich überwiegend in der Innenstadt aufhalten, bietet das Stadtticket eine kostengünstige Möglichkeit, auch die Höhenlagen zu erreichen“, betont Hauser. Im Tariffsystem des VVS gebe es zahlreiche Angebote für Vielfahrer. Für Gelegenheitsfahrer gebe es nur wenige attraktive Alternativen. „Mit dem Stadtticket schließen wir genau diese Lücke und schaffen ein niederschwelliges Angebot für alle, die den ÖPNV als Gelegenheitsfahrer nutzen“, betont die CDU.

Finanziert werden solle die Fortführung des Stadttickets „aus den Zinserträgen, die im Zusammenhang mit dem Bürgschaftsverfahren der Van-Hool-Insolvenz angefallen sind“. Die Stadt hatte bei Van Hool 46 O-Busse bestellt und dafür Vorauszahlungen geleistet. Nach der Insolvenz des belgischen Bus-Herstellers war zunächst unklar, ob die Stadt finanziellen Schaden nehmen könnte. Ein Gericht hat inzwischen bestätigt: Die Vorauszahlung war ordnungsgemäß abgesichert und die Stadt erhält den geschuldeten

Betrag über die Versicherung zurück. Außerdem werden Zinsen von knapp einer Million Euro an die Stadt überwiesen – Geld, das die CDU für das Stadtticket nutzen möchte. Das Urteil ist nun auch rechtskräftig. Weitere finanzielle Spielräume für die Beibehaltung des Stadttickets sollen aus der Beherbergungssteuer sowie durch den Verzicht auf eine höhere Bustaktung an einzelnen Eventtagen und auf kostenlosen ÖPNV an ausgewählten Einkaufssamstagen entstehen.

Esslinger Grüne und SPD bringen neue Abgabe im Gespräch

Grüne und SPD wollen ebenfalls die Beibehaltung des Stadttickets und schlagen nun in einem weiteren Antrag vor, „zur Deckung der Mehrkosten die Einführung eines Mobilitätspasses für Esslingen zu prüfen und die daraus erwachsenden Einnahmen zur Finanzierung des Stadttickets zu verwenden“. Modellberechnungen des baden-württembergischen Verkehrsministeriums ließen dadurch Netto-Erlöse im Millionenbereich erwarten. Die Antragsteller verweisen auf das Landesmobilitätsgesetz, das Städten die Möglichkeit eröffnet, einen Mobilitätspass einzuführen. „Das System ist einfach und fair“, erklären Grüne und SPD. „Einwohner oder Kfz-Halter leisten für den Mobilitätspass eine monatliche Abgabe. Als Gegenleis-

tung erhalten Sie ein Guthaben für ein ÖPNV-Ticket in gleicher Höhe.“ Beim Kauf des Deutschland-Tickets kann das Guthaben ebenfalls angerechnet werden.

„Alle zwei Abgaben-Modelle sind sozial verträglich“, erklären Ben Baecker für die Grünen und Christa Müller für die SPD. Zur Zahlung seien nur volljährige Personen oder juristische Personen verpflichtet. Ermäßigungen oder Befreiungen seien nach sachgerechten Gesichtspunkten vorgesehen. „Die durch die Abgabe entstehenden Mehreinnahmen sollen in den ÖPNV vor Ort investiert werden und diesen besser machen“, betonen die Antragsteller, die die Verwaltung beauftragen wollen, „die verschiedenen Umsetzungsmodelle des Mobilitätspasses darzustellen, ein Einführungsszenario zu entwickeln und eine Kalkulation von Einnahmen und Kosten zu erstellen“.

Das Stadtticket in Kürze

Chronologie Das Esslinger Stadtticket war im April 2019 eingeführt, im Frühjahr 2023 wieder gestrichen und nach zahlreichen Protesten aus der Bürgerschaft im Herbst 2025 wieder aufgelegt worden.

Angebot Anfangs kostete das Einzel-Stadtticket drei Euro, inzwischen sind es vier Euro. Dafür können Fahrgäste einen Tag lang beliebig oft Busse und Bahnen im Esslinger Stadtgebiet nutzen. Nun will die Verwaltung das vergünstigte Einzel- und das Gruppentagesticket Ende 2027 aus Kostengründen wieder abschaffen. Im Rathaus erhofft man sich in den Jahren 2026 und 2027 wegen eines geringeren Bedarfs bereits Einsparungen von je 160 000 Euro, in 2028 und 2029 sogar jeweils 760 000 Euro. Derzeit werden pro Einzelticket 2,51 Euro aus dem Stadtsäckel beigesteuert, pro Gruppenticket, das acht Euro kostet, sind es 4,64 Euro.

Quelle: Esslinger Zeitung - 24.07.2026