

Stuttgart, 20.06.2017

Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung Grundsatzbeschluss

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	28.06.2017 29.06.2017

Beschlussantrag

1. Den nachstehenden Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität und Luftreinhaltung in Stuttgart wird grundsätzlich zugestimmt:

Lfd. Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten
1	Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn als Teil des ÖPNV im Bereich Vaihingen	200.000 EUR
2	Machbarkeitsstudie für einen „Ostheimer Tunnel“ und einen „Zero-Emission-Tunnel“ parallel zum Wagenburg-tunnel	300.000 EUR
3	Städtebaulicher Wettbewerb für den „neuen Cityring“ einschließlich verkehrsberuhigter Schillerstraße	260.000 EUR
4	Weiterentwicklung der IVLZ: Paket 6 – Zuffenhausen	600.000 EUR
5	Erneuerung der Netzbeeinflussungsanlage Nord	750.000 EUR
6	Versuchsprojekt „e-carsharing im Haus“ in fünf Quartieren/größeren Wohnobjekten von SWSG oder Baugenossenschaften mit Investition in Fuhrpark (e-Bike, Auto, Transporter), Bau der Ladeinfrastruktur, Bau einer Photovoltaikanlage	750.000 EUR

7	Pilot-Bus-Linie "P" mit "ZERO-EMISSION" in der Innenstadt und Verbindung nach Bad Cannstatt	7.500.000 EUR
8	Verbesserung des Angebotes der Buslinien und einer attraktiveren Taktverdichtung	2.000.000 EUR
9	Fahrradstation / Fahrradparkhaus im Bereich Paulinenbrücke mit Ladestation für E-Bikes	200.000 EUR
10	Imagekampagne "Stuttgart aufs Rad" einschließlich besserer Beschilderung der Radwege	50.000 EUR
11	3-jähriges Förderprogramm für die Erneuerung von Heizungsanlage in Wohn- und Gewerbegebäude, um die Verbrennung von Öl und Festbrennstoffen zu reduzieren	4.000.000 EUR
12	Bau des Kreisverkehrs Solitude- / Engelbergstraße Weilimdorf	1.161.000 EUR
13	Abriss des Auffahrtsbauwerks an der Friedrichswahl in Zuffenhausen und Neubau einer direkten Straßenverbindung (1. Tranche)	10.000.000 EUR

2. Die Verwaltung wird beauftragt, soweit erforderlich die notwendigen Einzelbeschlüsse zeitnah herbeizuführen, im Übrigen die Maßnahmen umzusetzen.
3. Allen im Haushaltsjahr 2017 entstehenden Mehraufwendungen in den Ergebnishaushalten und Mehrauszahlungen in den Teilfinanzhaushalten/Investitionsprojekten für die in Ziffer 1 dargestellten Maßnahmen wird bis zur Höhe der ausgewiesenen Gesamtkosten zugestimmt.

Die Deckung der Mehraufwendungen 2017 für die Maßnahmen 1, 2, 3 und 10 in Höhe von insgesamt 810.000 EUR erfolgt durch Inanspruchnahme der im Teilergebnishaushalt 900, Amtsbereich 9006120, Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft, veranschlagten Deckungsreserve.

Die Maßnahmen 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12 und 13 werden aus vorhandener freier Liquidität durch Bildung einer Davon-Position innerhalb der Ergebnisrücklage im Jahresabschluss 2016 in Höhe von 25 Mio. EUR finanziert. Die Deckung erfolgt aus dieser neu geschaffenen Investitionspauschale zur Verbesserung der Mobilität und Luftreinhaltung im Teilfinanzhaushalt 200 Stadtkämmerei, aus der die erforderlichen Mittel maßnahmenbezogen in die betreffenden Teilhaushalte der Ämter umgesetzt werden.

4. Die für die Haushaltsjahre 2018 und 2019 zu erwartenden Mittelabflüsse aus der Investitionspauschale werden in den Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2018/2019 und in das Investitionsprogramm aufgenommen.
5. Von der Absicht zur Umsetzung von Maßnahme 8 (Angebotsverbesserungen im Busverkehr der SSB) in der Wirtschafts- und Finanzplanung der SSB ab 2018 jährlich zusätzlich 1 Mio. EUR zur Verfügung zu stellen, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Begründung

Die Gemeinderatsfraktionen von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD haben mit dem Antrag 86/2017 insgesamt 13 Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Verbesserung der Mobilität und der Luftreinhaltung in Stuttgart beitragen. Die Verwaltung macht sich die Begründung des Antrages zu eigen und schlägt dem Gemeinderat vor, einen Grundsatzbeschluss zur Umsetzung und Finanzierung dieser Maßnahmen zu fassen.

Nachstehend werden zu jeder beantragten Maßnahme der aktuelle Planungsstand und die zeitliche Realisierbarkeit erläutert und vom Antrag abweichende Kostenangaben begründet.

1 Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn als Teil des ÖPNV im Bereich Vaihingen 200.000 EUR

Den verkehrlichen Anforderungen im Synergiepark Vaihingen/Möhringen soll durch mehrere Maßnahmen begegnet werden. Trotz der künftig deutlich höheren Anzahl an Arbeitsplätzen muss das Gewerbegebiet funktionsfähig erschlossen bleiben. Das Verkehrskonzept für das Gebiet zeigt ein Paket an verschiedenen Einzelmaßnahmen auf, durch die das Gebiet bezüglich seiner Erschließung weiter entwickelt werden kann. Ein Vorschlag ist, den ÖPNV durch die Realisierung einer Seilbahn deutlich zu stärken. Im Fokus steht dabei der Korridor zwischen dem Bereich der Bundesautobahn 8 mit möglichen Standorten für ein Parkhaus und dem Bahnhof Vaihingen als multimodalem Verknüpfungspunkt (Regionalbahn, S-Bahn, Stadtbahn, Bus, Fahrradstation).

Durch eine Machbarkeitsstudie sollen die Voraussetzungen für die Realisierung einer Seilbahn geklärt werden. Dazu gehören eine Trassenuntersuchung, Überlegungen zum Betriebssystem, die Klärung verfahrensrechtlicher Fragen sowie erste Planungen für die Lage, die Anzahl und die städtebauliche Einbindung der Seilbahnstationen.

Für die Durchführung der Studie werden Kosten in Höhe von 200.000 EUR veranschlagt. Die Studie soll in einzelnen Modulen vergeben werden.

2 Machbarkeitsstudie für einen „Ostheimer Tunnel“ und einen „Zero-Emission-Tunnel parallel zum Wagenburgtunnel“ 300.000 EUR

Für beide Projekte liegen entsprechende Arbeitsaufträge vor, die Grundlage dieser Stellungnahme sind (Antrag Nr. 329/2016 der CDU-Gemeinderatsfraktion vom 28.10.2016 und Antrag Nr. 374/2016 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22.11.2016).

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie können beide Projektideen gemeinsam betrachtet werden, da sich zum Teil räumlich überschneidende Fragestellungen ergeben.

Die verkehrliche Wirkung und die grundsätzliche Machbarkeit (z. B. mögliche Lage einer Trasse) eines „Ostheimer Tunnels“ wurden in einem ersten Schritt geprüft, die Ergebnisse wurden am 13.12.2016 im Ausschuss für Umwelt und Technik vorgestellt. Für eine abschließende Aussage zur Machbarkeit des Projekts sind die vorliegenden Erkenntnisse jedoch nicht ausreichend, da einzelne Themen vertieft untersucht werden müssen. Dazu gehören zunächst Analysen der Geologie, die Klärung des Bauens unter Verkehr und im Bestandsnetz und die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte

Für die Projektidee eines „Zero-Emission-Tunnels“ liegen noch keine grundsätzlichen Überlegungen vor. Dazu gehören zunächst strukturelle Aussagen über die Einbindung der ÖPNV- und Radachse in das umgebende Netz und sich daraus ergebende Fragen, die in eine Kosten-/Nutzen-Betrachtung eingehen. Die bauliche Anbindung ist im Rahmen der Studie ebenfalls mit zu untersuchen. Hier stellt sich insbesondere die Frage der baulichen Umsetzung, da der Ausbau der Nordröhre wegen der Rettungszufahrt zum Fildertunnel nicht ohne weiteres möglich ist.

Synergien beider Projekte gibt es beispielsweise bei den Fragen der Geologie, des Bauens unter Verkehr und der Trassenfestlegung.

Für die Durchführung der Studie werden Kosten in Höhe von 300.000 EUR veranschlagt. Die Studie soll in einzelnen Modulen vergeben werden.

3 Städtebaulicher Wettbewerb für den „neuen Cityring“ einschließlich verkehrsberuhigter Schillerstraße **beantragt 300.000 EUR**

Grundsätzlich können die Projekte nicht unabhängig voneinander betrachtet werden, die Aufgabenstellungen haben aber unterschiedliche Betrachtungsebenen.

Um die vorliegenden Planungen für die Umgestaltung der B14 fortzusetzen, wurden bereits im Doppelhaushalt 2016/17 Finanzmittel in Höhe von 400.000 EUR bereit gestellt. Dieses Projekt wurde aufgrund der laufenden Diskussionen über die Zukunft der Stadtentwicklung im Bereich des „City-Rings“ zurück gestellt, ein Teil der Mittel wurde für ein anderes Projekt verwendet (Gesamtkonzeption Mauereidechsen). Zur Verfügung stehen derzeit noch Finanzmittel in Höhe von 290.000 EUR, die zum Teil zur Durchführung eines Wettbewerbs für den „City-Ring“ unter der Voraussetzung einer Mittelübertragung in den Doppelhaushalt 2018/19 verwendet werden können. Ein Teil des Betrags wird jedoch benötigt, um noch in 2017 die gewünschte Diskussion zum Thema in der Bürgerschaft durchführen zu können (Kolloquium zur Vorbereitung der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs). Es wären somit 110.000 EUR bereitzustellen.

Ein Wettbewerb für eine verkehrsberuhigte Schillerstraße kann aus vorhandenen Pauschalmitteln für das Städtebauprojekt „Stuttgart 21“ finanziert werden. Voraussetzung ist aber zunächst die Untersuchung einer Variante für die Umgestaltung der Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße als Voraussetzung für die Unterbrechung der Schillerstraße. Ein Grundsatzbeschluss für die Unterbrechung der Schillerstraße und vorbereitende verkehrliche Untersuchungen liegen vor. Die Untersuchung beinhaltet weitere Analysen und Verkehrserhebungen, auf Grundlage eines Verkehrsentwurfs soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Planungsmittel in Höhe von 150.000 EUR sind erforderlich.

Die unter Punkt 2. genannten Tunnelvarianten können in den Auslobungstexten zu den Wettbewerben berücksichtigt werden. Dies bezieht sich vor allem auf die Frage der Anbindung im Kreuzungsbereich Gebhard-Müller-Platz.

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher eine Bereitstellung zusätzlicher Mittel in Höhe von 260.000 EUR.

4 Weiterentwicklung der IVLZ: Paket 6 – Zuffenhausen

600.000 EUR

Die Weiterentwicklung der IVLZ im Bereich der Schwieberdinger Straße in Zuffenhausen wurde zu den Haushaltsplanberatungen 2016/2017 in der GRDRs 369/2015 als Paket 6 beantragt. In der GRDRs 263/2017 „Weitere Entwicklung der IVLZ“ wird der o. g. Bereich als Paket 4 „Verkehrsmanagement Zuffenhausen (Schwieberdinger Straße)“ behandelt.

Für die Kamerastandorte und die Lage der einzelnen Meßquerschnitte liegt derzeit eine Vorplanung vor. Die umfangreiche Erhebung der Kabeltrassen, Anschlussmöglichkeiten über Steuergeräte usw. sowie die darauf aufbauenden Entwurfs- und Ausführungsplanungen stehen aus. Eine vorgezogene Bearbeitung ist derzeit nicht möglich, da der aktuelle Aufbau der 13 Variotafeln und die Ausschreibungsplanung für das Parkleitsystem alle Personalressourcen binden.

Mit der GRDRs 263/2017 „Weitere Entwicklung der IVLZ“ wird auch die Schaffung einer Stelle für einen Elektroingenieur beantragt. Ohne die Stellenschaffung verschiebt sich die Bearbeitung des Projekts „Verkehrsmanagement Zuffenhausen (Schwieberdinger Straße)“ weiter nach hinten. Die Einrichtung der Schnellbuslinie hat oberste Priorität (siehe Projekt 7).

Für das Projekt wurden Gesamtkosten von 600.000 EUR ermittelt.

2018	20.000 EUR
2019	150.000 EUR
2020	350.000 EUR
2021	80.000 EUR

Nach Inbetriebnahme fallen jährlich Betriebskosten von 24.000 EUR an.

5 Erneuerung der Netzbeeinflussungsanlage Nord

750.000 EUR

Die für das Verkehrsmanagement in Stuttgart wichtige Alternativroutensteuerung im Stuttgarter Norden (A 81/ B 10/ B 295) ist technisch nicht mehr funktionstüchtig und kann die an sie gestellten Anforderungen nicht mehr erfüllen. Die Anlage wurde im Jahr 2006 zur Fußball-Weltmeisterschaft gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg in Betrieb genommen und dient der Lenkung des Verkehrs von und nach Stuttgart.

Die Netzbeeinflussungsanlage Nord besteht aus mehreren Komponenten wie dynamische Wegweiser, Hardware mit entsprechender Steuerungslogik, Detektoren und Kabelverbindungen. Dazu gehört auch eine Schaltmöglichkeit für die Landesstelle für Straßentechnik der Straßenbauverwaltung. Der Umfang der Erneuerung muss für die Angebotseinholung noch näher spezifiziert und ausgearbeitet werden. Die Umsetzung des Projekts ist für 2018/2019 geplant.

Die „Erneuerung der Netzbeeinflussungsanlage“ ist als Paket 2 Teil der „Weiteren Entwicklung der IVLZ“ (GRDRs 263/2017).

Mit der GRDRs 263/2017 „Weitere Entwicklung der IVLZ“ wird auch die Schaffung einer Stelle für einen Elektroingenieur beantragt. Ohne die Stellenschaffung muss die Bearbeitung des Projekts Erneuerung der Netzbeeinflussungsanlage Stuttgart-Nord

weiter verschoben werden. Die Einrichtung der Schnellbuslinie hat oberste Priorität (siehe Projekt 7).

Die Kosten des Projekts werden auf 750.000 EUR geschätzt.

2018	400.000 EUR
2019	350.000 EUR

Die laufenden Betriebskosten von 30.000 EUR/a werden wie bisher aus dem Budget des Tiefbauamts finanziert.

6 Versuchsprojekt „e-carsharing im Haus“ in fünf Quartieren / größeren Wohnobjekten von SWSG oder Baugenossenschaften mit Investition in Fuhrpark (e-Bike, Auto, Transporter), Bau der Ladeinfrastruktur, Bau einer Photovoltaikanlage bis zu 750.000 EUR

Hierzu gibt es ein Musterprojekt des Siedlungswerks mit Stadtmobil im Gebiet Rosenstein. Es sollen in einem ersten Schritt in einem Neubau - und einem Bestandsgebiet mit wissenschaftlicher Begleitung zukunftsfähige Mobilitätsformen implementiert werden und gleichzeitig die systematischen Grundlagen für eine Ausdehnung auf andere Gebiete geschaffen werden. Die Verwaltung wird Gespräche mit SWSG und den Baugenossenschaften führen, um weitere geeignete Gebiet für die Umsetzung vorzuschlagen.

Projekt 1: Neubaugebiet Neckarpark - Umsetzung von zwei Bausteinen der Elektromobilität

a) Einrichtung von stationärem elektrischen Carsharing im Quartier.
Konkret: Kostenübernahme für Ladeinfrastruktur.

b) Ausrüstung der geplanten Quartiersgarage, die ein wärmegeführtes BHKW enthalten soll, mit möglichst viel Ladeinfrastruktur (Zielgröße ca. 20 % von ca. 320 Stellplätzen, Details noch nicht klar).

Konkret: Kostenübernahme für Ladeinfrastruktur und dynamisches Lastmanagement der benötigten Energie (inkl. Photovoltaik).. Dazu gehören dann auch die rechtlichen Voraussetzungen zur Bindung der Investoren an die Vorgaben.

Wissenschaftliche Begleitung (Schwerpunkt: Technik, Infrastruktur) durch Fraunhofer IAO und Beteiligung von Stadtwerken und EnBW

Projekt 2: Im Bestandsgebiet gemeinsam mit Baugenossenschaften in Freiberg

In Stuttgart-Freiberg gibt es eine große Wohnanlage aus den 60er Jahren mit über 600 Wohnungen. Die beiden Baugenossenschaften wollen ca. 100 zusätzliche Wohnungen bauen und benötigen hierfür ein Entgegenkommen beim Stellplatzschlüssel. Eine Reduzierung ist vorstellbar, wenn die Baugenossenschaften eine "Mobilitätspauschale" einführen, die monatlich von jedem Mieter bezahlt wird. Im Gegenzug gibt es einen Zuschuss zu einem "Jobticket" bzw. "Quartierticket" für den ÖPNV, Lademöglichkeiten, Miet-Lastenräder und -Pedelecs, Carsharing sowie sichere Abstellanlagen für Räder.

Wissenschaftliche Begleitung (Schwerpunkt: Sozialforschung) z.B. durch Zirius Uni Stuttgart oder ISOE Frankfurt (Mobilitätsbewusstsein und -verhalten, Wirkung von Anreizen, Wirkung des reduzierten Stellplatzschlüssels etc.)

7 Pilot-Bus-Linie "P" mit "ZERO-EMISSION" in der Innenstadt und Verbindung nach Bad Cannstatt

**beantragt
7.750.000 EUR**

Konzeption

Der Verknüpfungspunkt Bad Cannstatt Wilhelmsplatz wird mit der U19 und der U16 noch an Bedeutung gewinnen. Deshalb soll eine neue Schnellbuslinie zwischen dieser ÖPNV-Drehscheibe im Nordosten des Stadtgebiets und der Stuttgarter Innenstadt eine attraktive Verbindung bieten.

Unter Kapazitäts Gesichtspunkten haben SSB und Stadtverwaltung diese Lösung, die sich der Antrag zu eigen macht, für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Maßnahme M4) entwickelt. Aus Kapazitätsgründen ist ein solches Parallelangebot zum Stadtbahnverkehr notwendig und sinnvoll bis auf der Stadtbahnlinie U1 80-m-Züge eingesetzt werden können.

Mit den Haltestellen Dorotheenstraße/Charlottenplatz, Rathaus, Wilhelmsbau und Hauptbahnhof, sowie zwei neuen Haltestellen in der Theodor-Heuss-Straße wird die Innenstadt ringförmig, im Uhrzeigersinn erschlossen. Alle wichtigen innerstädtischen Aktivitätszentren werden von dort über kurze Fußwege erreicht.

Vorgesehenes Leistungsangebot

Die neue Schnellbuslinie soll Montag – Freitag zwischen 6:00 und 20:30 Uhr mit modernen Gelenkbussen bedient werden. Zu den Hauptverkehrszeiten ist ein 5-Minuten-Takt vorgesehen, der tagsüber, abhängig von der Nachfrage, in einen 10-Minuten-Takt übergehen kann.

Einsatz innovativer Antriebstechniken

Es ist vorgesehen, auf der neuen Linie Erfahrungen mit innovativen Antriebstechniken zu sammeln. Damit hier neue Entwicklungen der Fahrzeugindustrie frühzeitig zum Einsatz kommen können, sollen die dort eingesetzten Busse gemietet bzw. geleast werden.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Abhängig vom Betriebskonzept ergeben sich jährliche Fahrzeugvorhaltungs- und Betriebsführungskosten von 2,3 bis 2,7 Mio. EUR. Bei den Fahrzeugen wurde hierbei eine Leasing-Rate von 600 TEUR/Jahr unterstellt. Die zusätzlichen Mehreinnahmen bei der SSB aus Tarifeinnahmen können derzeit noch nicht beziffert werden.

Flankierende verkehrstechnische Maßnahmen

Für ein attraktives Angebot mit Schnellbussen ist neben kurzen Beförderungszeiten ein zuverlässiger Betriebsablauf entscheidend. Dieser kann nur durch konsequente Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und durch einen, zumindest teilweise, eigenen Fahrweg erreicht werden. Mit den zuständigen städtischen Ämtern (Tiefbauamt und Amt für öffentliche Ordnung) ist ein Maßnahmenbündel abgestimmt, dessen weitere Konkretisierung durch Ingenieurbüros im Auftrag des Tiefbauamts erfolgen soll.

Die Schnellbuslinie passiert 26 Lichtsignalanlagen. Diese werden mit dem Ziel der Busbeschleunigung und -bevorrechtigung überprüft und angepasst.

In der Cannstatter Straße ist zwischen Villastraße und Heilmannstraße eine Busspur auf der stadtauswärtigen Fahrbahn vorgesehen. Diese soll von den Bussen im Richtungswechselbetrieb, morgens stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts, befahren werden. Am Ende der Busspur sind signalgeregelte Busschleusen geplant.

In Richtung Bad Cannstatt soll eine Busspur mit Busschleuse vor der Kreuzung König-Karl-Brücke/Mercedesstraße eingerichtet werden.

In der Friedrichstraße wird die Rechtsabbiegespur vor der Kronenstraße zur Stauumfahrung genutzt; für das Einfädeln in die Geradeausspur ist wiederum eine signalgeregelte Busschleuse geplant.

Für eine störungsfreie Umfahrung des Wilhelmsplatzes Bad Cannstatt bis zur Villastraße sind zusätzlich Zuflussdosierungen des Kfz-Verkehrs erforderlich.

Der Zeitrahmen ist extrem eng, zumal auch Ingenieurbüros und Signalbaufirmen derzeit über keinerlei freie Kapazitäten verfügen.

Erste Kostenschätzungen für die verkehrstechnischen Maßnahmen gehen von ca. 2.120.000 EUR aus.

2018	1.380.000 EUR
2019	740.000 EUR

Die Schaffung einer neuen Stelle für einen Elektroingenieur/In beim Tiefbauamt wird zum Doppelhaushalt 2018/2019 beantragt.

Für einen zweijährigen Pilotversuch ist somit von Kosten von insgesamt ca. 7,5 Mio. EUR auszugehen (verkehrstechnische Maßnahmen und Betriebskosten).

8 Verbesserung des Angebotes der Buslinien und einer attraktiveren Taktverdichtung – befristeter Sonder-Zuschuss an die SSB für die Jahre 2018/19 2.000.000 EUR

Die SSB hat Wünsche aus der Bürgerschaft und aus der Kommunalpolitik immer anhand von verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet und in eine Dringlichkeitsreihung gebracht. Denn die Wirksamkeit der Vorschläge ist eine wichtige Entscheidungshilfe für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Leistungsangebotes im ÖPNV. In diesem Sinne wird bei der SSB ein Maßnahmenpaket für den Busverkehr entwickelt, das Angebotsverbesserungen enthält, die

- (a) die Abschnitte regional ausgerichteter Linien im Stuttgarter Stadtgebiet auf den im NVP definierten innerstädtischen Standard anheben,
- (b) dem Bus zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen,
- (c) fehlende Tagentialverbindungen schaffen.

Denkbar sind auch innovative Angebotskonzepte, um mit buchbaren on-demand-Lösungen und kleineren Fahrzeugen Gebiete zu erschließen, die heute noch außerhalb vertretbarer Einzugsbereiche des ÖPNV-Angebots liegen. Auch eine attraktivere

und zugleich wirtschaftlichere Gestaltung des Spätverkehrs erscheint mit solchen Ansätzen möglich.

Die SSB geht aktuell davon aus, dass rund die Hälfte der vorgesehenen Mittel für strukturelle Verbesserungen im Sinne von (a) bis (c) eingesetzt werden könnten, also ca. 500 T EUR pro Jahr. Die andere Hälfte könnte für den Einstieg in on-demand-Lösungen bzw. Verbesserungen im innerstädtischen Spätverkehr verwendet werden.

Die Entscheidung über ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Busangebots wird im Aufsichtsrat der SSB AG erfolgen.

Für die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets werden im Wirtschafts- und Finanzplan der SSB ab 2018 jährlich zusätzlich 1 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

9 Fahrradstation / Fahrradparkhaus im Bereich Paulinenbrücke mit Ladestation für E-Bikes 200.000 EUR

Die Planung für eine Fahrradstation im Bereich Paulinenbrücke, ergänzt um eine Ladestation für Pedelecs und Fahrradparken, liegt vor. Die geschätzten Kosten für die Fahrradstation liegen bei 250.000 EUR. Das Projekt soll im Jahr 2018 realisiert werden. Zusätzlich zu der beantragten Summe von 200.000 EUR kann mit einer finanziellen Unterstützung durch ein privates Wirtschaftsunternehmen gerechnet werden.

10 Imagekampagne "Stuttgart aufs Rad" einschließlich besserer Beschilderung der Radwege 50.000 EUR

Eine die vorhandenen Werbeaktionen ergänzende Image-Kampagne könnte z.B. darin bestehen, weitere Flyer zu verschiedenen Radverkehrsthemen und über einzelne Fahrradprojekte zu veröffentlichen, oder auch durch einen Film für die Möglichkeiten des Fahrradfahrens in Stuttgart zu werben. Das vorgeschlagene Budget bietet dazu eine ausreichende Grundlage.

Die Beschilderung von Radwegen wird im Rahmen der Realisierung der Haupttrassen umgesetzt und ist Bestandteil dieser Projekte.

11 3-jähriges Sonderzuschussprogramm für die Erneuerung von Heizungsanlage in Wohn- und Gewerbegebäude um die Verbrennung von Öl und Festbrennstoffe zu reduzieren 4.000.000 EUR

Die Verwaltung wird in der zweiten Jahreshälfte 2017 entsprechende Richtlinien zur Beschlussfassung vorlegen. Das Förderprogramm soll über das Energieberatungszentrum abgewickelt werden.

12 Bau des Kreisverkehrs Solitude- / Engelbergstraße Weilmordorf 1.161.000 EUR

Der Knotenpunkt Engelberg-/Solitudestraße mit der Einmündung des Spechtwegs ist heute vollsignalisiert. Durch den Bau des Kreisverkehrs kann die Lichtsignalanlage

entfallen, die signalisierten Überwege werden durch Zebrastreifen ersetzt. Die Fußgängerverbindungen, insbesondere zwischen der Stadtbahnhaltestelle und dem Solitudegymnasium im Spechtweg, werden dadurch verbessert. Die großen Verkehrsflächen werden neu gegliedert und teilweise zurückgebaut. Zudem werden durch den Bau des Kreisverkehrs eine Abnahme des Geschwindigkeitsniveaus und ein Rückgang der Lärmemissionen erwartet. Durch den Bau des Kreisverkehrs entfällt die in den nächsten Jahren notwendige vollständige Erneuerung der Lichtsignalanlage und die weitere Instandsetzung der Fahrbahnen. Zudem können die dauerhaften Betriebs- und Unterhaltungskosten der Lichtsignalanlage eingespart werden.

Die letzten Nachweise der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs datieren aus dem Jahr 2009. Die letzten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 zeigen eine Zunahme des Verkehrs am Knotenpunkt, die dazu führt, dass der Kreisverkehr auf Grundlage der neueren Verkehrszählungen in einzelnen Relationen in Spitzenstunden überlastet sein könnte. Es ist daher möglich, dass mit dem Kreisverkehr nicht zu allen Tageszeiten eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann. Dieser Sachverhalt wird von Seiten der Verwaltung im weiteren Verfahren genauer dargestellt.

Die Vorlaufzeit für Planung und Vorbereitung der Ausschreibung liegt bei ca. einem Jahr, so dass mit dem Umbau der Kreuzung frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2018 begonnen werden kann.

Die Kosten des Projekts werden auf Grundlage der aktuellen Planungsgrundlagen mit 1.161.000 EUR veranschlagt.

2018	159.000 EUR
2019	740.000 EUR
2020	262.000 EUR

13 Abriss des Auffahrtsbauwerks an der Friedrichswahl in Zuffenhausen und Neubau einer direkten Straßenverbindung (1. Tranche) 10.000.000 EUR

Der Abbruch des bestehenden Auffahrtsbauwerks („Ohr“) wird seit ca. 10 Jahren thematisiert. Verschiedene Varianten wurden untersucht, der letzte Bericht im Ausschuss für Umwelt und Technik war am 5. März 2013.

Die Stadtverwaltung wurde bereits zum Doppelhaushalt 2008/2009 mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Abriss des Bauwerks beauftragt. Als Ergebnis der Studie, die im Juli 2009 im Ausschuss für Umwelt und Technik (GRDrs 139/2009) vorgestellt wurde, sind im Wesentlichen drei Varianten übrig geblieben. Die einfachste Variante, die Variante 3, hat vorgesehen, dass man die Heilbronner Straße mit einem weiteren Brückenbauwerk anschließt. Diese Variante hat keine Zustimmung gefunden. Als realisierbar anzusehen sind die Variante 6, bei der die Stadtbahn tiefer gelegt und die Straße über die Stadtbahn geführt wird und die Variante 8b, bei der die Straße unter der Stadtbahn durchgeführt wird und die Stadtbahnlinie erhalten bleibt. Beide Varianten ermöglichen den Anschluss der sogenannten MEA-Brücke an die B10/B27. Damit wird eine direkte Anbindung des Industriegebiets in Feuerbach erreicht, so dass die Schwieberdinger Straße in Zuffenhausen und die Wernerstraße in Feuerbach vom Verkehr entlastet werden.

Für alle Varianten muss das Planungsrecht geschaffen werden. Für einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss müssen die Varianten noch detaillierter einander gegenübergestellt und abgewogen werden. Die Planungsphase dauert ca. drei, die Bauzeit ungefähr vier Jahre. Für die Maßnahme sind keine Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erwarten, weil keine wesentlichen verkehrlichen Verbesserungen entstehen. Lediglich für den Anschluss der MEA-Brücke sind voraussichtlich Zuschüsse möglich.

Die Umweltwirkungen durch den Abbruch des Auffahrbauwerks im Bereich Friedrichswahl sind beträchtlich. Dadurch, dass eine Fahrstrecke von 460 Metern entfällt, kann bei einer Annahme von 40.000 Kfz pro Werktag eine Fahrleistung von rund 18.400 km eingespart werden. Übers Jahr sind dies ca. 6 Mio. km. Nach Angaben des Amtes für Umweltschutz aus 2005 würden so pro Tag 3,1 kg Feinstaub und 17,9 kg Stickoxide weniger entstehen. Hochgerechnet auf das Jahr beträgt der Nutzen für die Umwelt eine Verminderung um 1 t Feinstaub und 5,7 t Stickoxide. Der Anschluss der MEA-Brücke ist eine sehr wichtige Ergänzung des Projekts, der neben der Schwieberdinger Straße auch die Kreuzung Heilbronner Straße/Borsigstraße entlasten könne.

Bevor mit weiteren konkreten Planungen begonnen werden kann, ist ein Grundsatzbeschluss über die angestrebte Variante erforderlich. Für die dazu erforderliche weitere Planung wurden im Doppelhaushalt 2016/17 Planungsmittel von 250.000 EUR bereit gestellt. Erste Vorarbeiten mit Kosten von rund 25.000EUR wurden durchgeführt (Softwarebeschaffung zur Überarbeitung des Verkehrsmodells, Verkehrszählungen), der Planungsauftrag soll in 2017 vergeben werden.

Erst auf dieser Grundlage kann das weitere Verfahren und der Umfang der zu erstellenden Gutachten geklärt werden.

Im Rahmen der Durchführung des Rechtsverfahrens und der weiteren Planung bis einschließlich der Ausführungsplanung werden Mittel benötigt, die – Erfahrungen aus anderen Projekten zugrunde legend – mit rund 25 % der Bausumme prognostiziert werden können. Bei diesem Ansatz fließt auch die Komplexität der Maßnahme mit ein. Bei einer ersten überschlägigen Kostenschätzung des Projekts wurden Baukosten von 35 Mio. EUR ermittelt. Diese stammt jedoch aus dem Jahr 2009 und ist fort zu schreiben.

Die Verwaltung empfiehlt, nach Festlegung einer Variante (siehe Anmerkungen zu den bereit gestellten Mittel in Höhe von 250.000 EUR) vorrangig die wichtigsten Fragen des Projekts zu klären. Dazu gehören insbesondere

- Zuständigkeiten (Bund/Land/Stadt)
- Fördermöglichkeiten
- Erforderliche Gutachten für das Planfeststellungsverfahren
- Erstellung eines Vorentwurfs
- Kostenschätzung
- Umweltbelange, u.a. Eingriff in den Hang der Krailenshalde
- Bauen unter Verkehr

Die Verwaltung wird zeitnah die notwendigen Sachbeschlüsse des Gemeinderates herbeiführen bzw. – soweit solche nach Hauptsatzung und Zuständigkeitsordnung nicht notwendig sind – die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.

Finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand von insgesamt 27.810.000 EUR kann wie folgt finanziert werden:

- Die Mehraufwendungen 2017 für die Maßnahmen 1, 2, 3 und 10 in Höhe von 810.000 EUR werden aus der Deckungsreserve 2017 finanziert.
- Zur Finanzierung der Maßnahmen 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12 und 13 soll im Jahresabschluss 2016 aus der vorhandenen freien Liquidität eine Davon-Position der Ergebnissrücklage in Höhe von 25 Mio. EUR mit dem Titel „Investitionspauschale zur Verbesserung der Mobilität und Luftreinhaltung“ gebildet werden.
- Zur Finanzierung von Maßnahme 8 wird die Verwaltung sicherstellen, dass der SSB ab 2018 in der Wirtschafts- und Finanzplanung jährlich zusätzlich 1 Mio. EUR zur Verfügung stehen.

Fritz Kuhn

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Anlagen

lagen>