

Stuttgart, 07.05.2018

## **P-Buslinie (Schnellbus X1) – Verkehrliche Maßnahmen - Baubeschluss und Vergabeermächtigung**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	15.05.2018
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	16.05.2018
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	17.05.2018

### **Beschlussantrag**

1. Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen zur Einrichtung der P-Buslinie (Schnellbus X1) gemäß dem Plan (Anlage 1) und dem Kostenanschlag (Anlage 2) des Tiefbauamts mit Gesamtkosten von 2.713.600 EUR (einschließlich aktivierungsfähigen Eigenleistungen von 153.600 EUR) wird zugestimmt.
2. Die Auszahlung in Höhe von 2.560.000 EUR (ohne aktivierungsfähige Eigenleistungen) wird im Teilfinanzhaushalt 660 – Tiefbauamt – beim Projekt P-Bus 7.665028 – Schnellbuslinie X1, Ausz.Gr. 7873 - Sonstige Baumaßnahmen wie folgt gedeckt:

Jahr 2018	1.060.000 EUR
<u>Jahr 2019</u>	<u>1.500.000 EUR</u>
Gesamt	2.560.000 EUR

3. Im Teilfinanzhaushalt 200 – Stadtkämmerei – ist beim Projekt 7.202300 – Mobilität und Luftreinhaltung – für die Schnellbuslinie X1 ein Budget von 2.120.000 EUR veranschlagt, das für den finanziellen Vollzug auf das Projekt 7.665028 – Schnellbuslinie X1 umgesetzt wird. Zur Gesamtfinanzierung der Maßnahme werden weitere Mittel i.H.v. 593.600 EUR aus den beiden IVLZ-Maßnahmen Paket 4, Busbevorrechtigung und weitere Beschleunigungsmaßnahmen (Projekt 7.661055) und dem Paket 5, Maßnahmen zur Stabilisierung des ÖPNV (Projekt 7.661064) herangezogen. Die Mittel werden in Verwaltungszuständigkeit umgesetzt (siehe Anlage 6).
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens von 2.560.000 EUR sämtliche für die Einrichtung des Schnellbusbetriebs erforderlichen Planungs- und Bauleistungen auszuschreiben und ohne erneute Beschlussfassung der Gremien zu beauftragen.

## **Begründung**

### Situation:

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich zum Ziel gesetzt, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern. Um dies zu erreichen wurden von der Stadtverwaltung qualifizierte Konzepte erarbeitet.

Sowohl das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK 2030) als auch der Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ beschäftigen sich mit dem wichtigen Handlungsfeld „ÖPNV“. Ein gut ausgebauter und gut funktionierender ÖPNV ist ein wichtiges Instrument zur Senkung der Umweltbelastung und Entlastung des Straßennetzes.

Die Umsetzung der Schnellbuslinie sowie die Finanzierung wurden vom Gemeinderat bereits am 29. Juni 2017 im Rahmen des „Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung“ beschlossen.

Die SSB AG und das Tiefbauamt haben die Planungen hierfür vorangetrieben und den Ausschuss für Umwelt und Technik am 23. Januar sowie 27. Februar 2018 informiert. Die Bezirksbeiräte in S-Bad Cannstatt und S-Ost wurden am 7. Februar, der Bezirksbeirat S-Mitte am 19. Februar informiert.

### Anlass:

Die Kapazitätsgrenzen der Stadtbahn im Tallängssystem mit 40 m Zügen ist erreicht. Seit Herbst 2017 verkehrt die U19 Neugereut-Neckarpark dauerhaft, ab Dezember 2018 verkehrt die U16 Fellbach-Giebel zur Entlastung der parallelen Stadtbahnlinie U1 und U13. Im zentralen Abschnitt Bad Cannstatt-Charlottenplatz sind im Stadtbahnsystem Kapazitätserweiterungen erst im nächsten Jahrzehnt möglich. Hierzu sind Verlängerungen der Haltestellen auf 80 m, zusätzliche Stadtbahnzüge und Anpassungen von Betriebsanlagen zur Fahrzeugwartung einschließlich eines zusätzlichen Stadtbahnbetriebshofs erforderlich.

Bis diese Voraussetzungen geschaffen sind, soll der Schnellbus ein Parallelangebot zur hochbelasteten Stadtbahnlinie U1 (40 m-Züge) darstellen und die Stadtbahnstammstrecke zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und der Innenstadt entlasten.

### Konzeption:

- Fahrplan:  
Montag-Freitag von ca. 6:00-20:30 Uhr im 5 Min.-Takt (Einstiegskonzeption)
- Busse:  
Gelenkbusse mit innovativen Antriebstechnologien zum Sammeln von Erfahrungen

- Kapazität:  
1.100 Plätze pro Stunde und Fahrtrichtung
- Erwartete Nachfragepotentiale:  
Umsteiger von U13, U19 und zukünftig auch von U16 sowie den Buslinien 52 und 56 sowie von der S-Bahn und vom Regionalverkehr, Direkteinsteiger aus dem Bereich Bad Cannstatt Wilhelmsplatz insbesondere an Feinstaubalarm-Tagen mit beschränkenden Maßnahmen beim Kfz-Verkehr.

### Linienführung:

Start-/Endhaltestelle ist Bad Cannstatt Wilhelmsplatz. Ringlinie über Cannstatter Straße – Konrad-Adenauer-Straße – Hauptstätter Straße – Eberhardstraße (Querspange) – Theodor-Heuss-Straße – Friedrichstraße – AKP- Schillerstraße – GMP – Cannstatter Straße – Wilhelmsplatz Bad Cannstatt.

### Haltestellen:

#### Bad Cannstatt Wilhelmsplatz:

- Bei einem dichten 5 Min.-Takt der Ringlinie muss die Wendezeit ausreichend bemessen werden (länger als 5 Minuten). Daher ist davon auszugehen, dass 2 Busse gleichzeitig, kurzfristig sogar 3 Busse gleichzeitig an der Endhaltestelle stehen werden.
- Weitere Randbedingungen: Endhaltestelle Linie 52, Durchfahrthaltestelle (aber auch einsetzende Busse) der Linie 56.
- Neue Zuordnung der Haltepunkte ist erforderlich: Haltepunkt der X1 zur Aufstellung von 3 Bussen beginnt direkt nach Einmündung Eisenbahnstraße. Die DB-Fahrradstände nach Einmündung Eisenbahnstraße müssen entfernt / verlegt werden.
- Haltepunkt Linie 56 ausschließlich in der Badstraße. Einsetzende Busse müssen "punktgenau" anfahren.

#### Dorotheenstraße (Charlottenplatz):

- Mitbedienung der Haltestelle zusammen mit den Linien 43, 44
- Umsteigemöglichkeit zu den Stadtbahnlinien des Talquersystems

#### Rathaus:

- Mitbedienung der Haltestelle zusammen mit den Linien 43, 44

#### Querspange/Wilhelmsbau

- Mitbedienung der Haltestelle zusammen mit der Linie 43

#### Büchsenstraße:

- Neue Haltestelle in der Theodor-Heuss-Straße
- Erschließung der Bereiche Büchsenstraße/Hospitalviertel/Kronprinzplatz

#### Kleiner Schloßplatz:

- Neue Haltestelle in der Theodor-Heuss-Straße (Fahrbahnhaltestelle). Keine baulichen Maßnahmen erforderlich.
- Erschließung der Bereiche Kleiner Schloßplatz/Friedrichsbau/Hochschule für Technik, Bolzstraße, Lautenschlagerstraße

Arnulf-Klett-Platz –Hauptbahnhof:

- Mitbedienung der Haltestelle zusammen mit den Linien 40, 42, 44
- Umsteigemöglichkeit zu den Stadtbahnlinien, den S-Bahnlinien und dem Fernverkehr

### Planungsgrundlagen:

Für ein attraktives Angebot der Schnellbuslinie sind kurze Beförderungszeiten und ein stabiler Betriebsablauf entscheidend. Dafür notwendig sind:

- konsequente Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- teilweise eigener Fahrweg
- Überprüfung und Anpassung aller 26 Lichtsignalanlagen im Linienvverlauf hinsichtlich Busbevorrechtigung

Das Tiefbauamt hat die baulichen sowie signaltechnischen Maßnahmen zur Busbeschleunigung stadintern sowie mit der SSB geplant und zusammengestellt. Ziel ist es, den Schnellbus auf seiner Route optimal zu bevorzugen und wo möglich auf gesonderten Busspuren zu führen.

### Bauliche Anpassungen:

- Wilhelmsplatz, Bad-Cannstatt: Spureinteilung (2. Linksabbieger in die Wilhelmstraße), Einrichtung Haltestelle
- König-Karls-Brücke, Bad Cannstatt: Busschleusen, Busspuren
- Cannstatter Straße, Ost: Busschleusen, Mittelstreifenüberfahrten, Busspur im Richtungswechsel
- Eberhard-/Tor-/Steinstraße, Mitte: Provisorischer Umbau des Knotenpunkts
- Theodor-Heuss-Straße/Büchsenstraße, Mitte: Einrichtung Haltestelle
- Theodor-Heuss-Straße/Bolzstraße, Mitte: Einrichtung Haltestelle
- Friedrichstraße/Kronenstraße, Mitte: Busschleuse

### Busspur im Richtungswechselbetrieb Cannstatter Straße:

Herzstück der Schnellbuslinie ist die ca. 800 m lange Busspur in der Cannstatter Straße, die mittels dynamischer Anzeigetafeln im Richtungswechselbetrieb betrieben werden kann. Der linke Fahrstreifen der stadtauswärtigen Fahrbahn wird dafür als Busspur eingerichtet und baulich von den anderen Spuren getrennt. Die Busspur beginnt nach dem Knoten Heilmannstraße im Bereich der Aral-Tankstelle und endet vor der Villastraße.

Der Normalbetrieb sieht vor, die Busspur vormittags durch den Schnellbus in stadteinwärtiger Richtung befahren zu lassen. Nachmittags soll die Busspur in stadtauswärtiger Richtung betrieben werden. Bei Unfällen oder anderen Behinderungen in einer Fahrtrichtung kann die IVLZ den Richtungsbetrieb mittels der dynamischen Anzeigetafeln ändern (Überwachung über Kameras).

Im Bereich der Cannstatter Straße muss die heutige dynamische Geschwindigkeitsempfehlung beim Betrieb der Schnellbuslinie aufgegeben werden.

### Signaltechnische Anpassungen:

Entlang des Streckenverlaufs des Schnellbusses werden an insgesamt 26 Lichtsignalanlagen Busbevorrechtigungen eingerichtet bzw. optimiert. Für eine störungsfreie Umfahrung des Wilhelmsplatzes Bad Cannstatt bis zur Villastraße sind außerdem zusätzliche Optimierungsmaßnahmen an umliegenden Lichtsignalanlagen vorzusehen.

### Termine:

Die baulichen Maßnahmen werden im Mai 2018 beginnen und bis zum Ende der Sommerferien 2018 abgeschlossen sein.

Der Start des Schnellbusses ist für 15. Oktober 2018 vorgesehen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Mit GRDRs 393/2017 wurde der Grundsatzbeschluss „Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung“ gefasst. U. a. wurden Mittel für die Pilot-Bus-Linie "P" mit "ZERO-EMISSION" in der Innenstadt und Verbindung nach Bad Cannstatt bereitgestellt.

Zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme werden Mittel aus der Pauschale „Mobilität und Luftreinhaltung“ (veranschlagt im Teilhaushalt 200 – Stadtkämmerei, Projekt 7.202300) und aus den beiden im Teilhaushalt 660 – Tiefbauamt veranschlagten IVLZ-Maßnahmen (Paket 4, Busbevorrechtigung und weitere Beschleunigungsmaßnahmen, Projekt 7.661055 und dem Paket 5, Maßnahmen zur Stabilisierung des ÖPNV, Projekt 7.661064) zusammengeführt und im Rahmen der Deckungsfähigkeit zum Projekt 7.665028 umgesetzt. Siehe hierzu Anlage 6.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referat WFB

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

### **Erledigte Anfragen/Anträge:**

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtslageplan
- Anlage 2: Kostenberechnung
- Anlage 3: Planungen in S-Bad-Cannstatt
- Anlage 4: Planungen in S-Ost
- Anlage 5: Planungen in S-Mitte
- Anlage 6: Angaben zur Finanzierung

<Anlagen>