

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	263
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	468/2020
		GZ:	OBM
Sitzungstermin:	21.07.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	Herr Knöller (VVS)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2020 - Einbringung -		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 03.07.2020, GRDs 468/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

Der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Stuttgart wird zugestimmt.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

Ein Exemplar des Nahverkehrsplans ist dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt (als Link verfügbar im Anhang der GRDs 468/2020).

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Einführend erläutert OB Kuhn, im Dezember 2018 sei bei der Beschlussfassung zum Nahverkehrsentwicklungsplan ebenfalls beschlossen worden, den Nahverkehrsplan (Planungszeitraum 5 Jahre) bereits im Jahr 2020 fortzuschreiben, um der starken Dynamik im ÖPNV Rechnung zu tragen. Die Kernpunkte des Nahverkehrsplanes (NVP)

seien die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022, die Grunderneuerung der Infrastruktur und der Fahrzeuge, die verbindliche Fixierung der Ausbaumaßnahmen sowie die Sicherung der Pünktlichkeit/Minimierung von Störeinflüssen. Die Stadt Stuttgart mache den ÖPNV systematisch attraktiver; dies werde auch durch die Coronakrise nicht infrage gestellt.

Herr Knöllner (VVS) berichtet im Sinne der Präsentation. Er ergänzt, der NVP habe eine größere Verbindlichkeit. Zur Barrierefreiheit nimmt er wie folgt Stellung: Diese bestehe aus der barrierefreien Fahrgastinformation, bei der man schon sehr weit sei, aus den auf die Höhe der Einstiegsstellen abgestimmten Fahrzeugen und entsprechend angepassten Haltestellen. Vor allem bei Bushaltestellen gebe es erheblichen Nachholbedarf, weshalb der NVP fortgeschrieben werden müsse (Folien 4 - 8). Zur Grunderneuerung der Infrastruktur merkt er an, das Thema Busbeschleunigung sei stärker betont worden als bisher. Die Kunden legten großen Wert darauf, dass die versprochenen Fahrzeiten eingehalten würden (Folien 9 und 10). Abschließend erläutert er weitere neue Inhalte des NVP, die sich beispielsweise aufgrund neuer Gesetzeslagen oder örtlicher Aufsiedlungen ergeben würden (Folien 11 - 13).

Im Verlauf der Aussprache danken die Rednerinnen und Redner für die Darstellung der neuen Inhalte des NVP.

Für StR Peterhoff (90/GRÜNE) ist es wesentlich, dass die Teilfortschreibung bereits heute und nicht erst in zwei Jahren umgesetzt wird. Es müsse eine verbindliche Planung für die nächsten Schritte geben, um neue Angebote machen zu können. Darin sei die Barrierefreiheit ein sehr wichtiges Thema, das anfangs zu zögerlich angegangen worden sei. Es sei folgerichtig gewesen, im Haushalt die Mittel dafür aufgestockt zu haben, um deutlich schneller voranzukommen. Ebenfalls sei zu begrüßen, dass die diskutierten Maßnahmen "griffiger" würden. Durch die Bevorrechtigung könne der Bus attraktiver gemacht werden. Ziel von Bund und Land sei die Verdoppelung des Angebotes. Beim weiteren Ausbau sei beispielsweise beim Nachtverkehr zu erkennen, dass der NVP "überholt" werde, denn im Haushalt sei ein entsprechendes Pilotprojekt enthalten, das zum Ende des Jahres umgesetzt werde. Bei den flexiblen Angeboten habe man mit SSB Flex bereits "einen Fuß in der Tür". Hier müsse auf einen weiteren Ausbau geachtet werden, falls sich die Rahmenbedingungen beim Bund verändern sollten. Auch der Tarif müsse sich den neuen Gegebenheiten anpassen. Er schlägt vor, neue Formen des Jobtickets für Personen zu prüfen, die viel im Homeoffice arbeiteten.

Die Fortschreibung des NVP ist laut StR Sauer (CDU) ein klares Bekenntnis zur herausragenden Rolle des ÖPNV in Stuttgart sowie ein Signal der Geschlossenheit der Fraktionen für Ausbau und Modernisierung in allen Bereichen. Angesichts der Corona-Pandemie sei dies besonders wichtig, da es zu teils dramatischen Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen und Einnahmen gekommen sei. Das eindrucksvollste Zeichen der Unterstützung könne mit der Teilfortschreibung des NVP gegeben werden, indem im Gegensatz zum Nahverkehrsentwicklungsplan nur diejenigen Maßnahmen neu aufgenommen und beschlossen würden, die sowohl planungsreif als auch finanziert seien. Er dankt allen Fraktionen, die eine vorgezogene Fortschreibung unterstützt haben. Es gebe nun für die Bezirksbeiräte die Möglichkeit, weitere Anregungen und Vorschläge in das laufende Verfahren einzuspeisen. Besonderer Wert bei der Beschlussfassung solle auf vier Punkte gelegt werden. Einen Schwerpunkt müsse die Barrierefreiheit bilden. Des Weiteren seien für die Grunderneuerung der Infrastruktur bereits in den vergangenen Haushaltsplanberatungen 120 Mio. Euro bereitgestellt worden. Für das Thema der Neube-

schaffung von emissionsarmen und -freien Linienbussen im Zuge der Clean Vehicle Directive inklusive der für die Betankung nötigen Infrastruktur müsse ebenfalls Geld in die Hand genommen werden. Abschließend verweist er auf den Ausbau von On-Demand-Verkehren mit der Überführung des Pilotprojektes SSB Flex in ein flächendeckendes Regelangebot der SSB.

Kritik am in der Direktvergabe (ÖDLA) zu zögerlich beschlossenen Grundangebot (siehe dazu NNr. 256/2017, GR 14.12.2017) formuliert StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Eine ÖPNV-Offensive sei wünschenswert gewesen. In der Folge habe es eine intensive Diskussion um den Nahverkehrsentwicklungsplan mit diversen ergänzenden Bausteinen gegeben, woraus noch nicht alle Arbeitsaufträge abschließend erledigt worden seien. Er erinnert an die Cityring-Linie mit einem Netz an Vorrangspuren. Mit der Teilfortschreibung vollziehe man die Aufnahme dieses bereits bekannten Paketes im Bereich der Stadtbahnen, aber auch ergänzender Maßnahmen beim Bus, die nun dauerhaft in das Verkehrsangebot übergängen. Er verweist auf die Höchststände beim gemarkungsübergreifenden Autoverkehr und der stadtinternen Kfz-Quote. Darauf müssten entsprechende Antworten formuliert werden, was nur durch einen leistungsfähigen ÖPNV geschehen könne. In diesem Kontext müsse ebenfalls beantwortet werden, wie ein öffentliches Transportsystem klimaneutral organisiert werden könne. Dazu habe der Rat in einem Zielbeschluss den notwendigen Auftrag erteilt. Die Grunderneuerung des Stadtbahnsystems sei einer der Schwerpunkte. Mit dem werterhaltenden Zuschuss aus dem Stadthaushalt werde die Bugwelle an nicht getätigten Investitionen angegangen. Dies werde auf die Fahrgäste abstrahlen; punktuell müsse Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Entscheidend sei die Ausweitung der On-Demand-Dienstleistungen. Beim Ridepooling befinde man sich mit SSB Flex leider immer noch im Pilotstatus. Es sei absolut notwendig, hier ein Regelangebot zu formulieren. Gegenüber Herrn Knöllner betont er die Notwendigkeit einer multimodalen Mobilitätsplattform, um alle alternativen Mobilitätsangebote vollständig in einer gemeinsamen Buchungsplattform zusammenzuführen. Diese Aufgabe obliege dem VVS. Es sei lange bekannt, dass in Stuttgart die gesetzliche Verpflichtung zur Barrierefreiheit nicht rechtzeitig erfüllt werden könne. Dies sei bedauerlich. Im nächsten Haushalt müsse darauf entsprechend reagiert werden. Eine große finanzielle Herausforderung stelle die Umsetzung der Clean Vehicle Directive dar. Dazu müsse eine Entscheidung zum Antriebsmix getroffen werden. Damit verbunden sei eine Aufrüstung der Busdepots und der Infrastruktur. Ein Einstieg in Hybridoberleitungsbusse sei denkbar. Dass der Nachtverkehr nun auch an Werktagen getestet werde, begrüße er außerordentlich. Noch nicht enthalten sei eine Linie S11 auf der Schusterbahn. Dies tangiere sehr stark das Stadtgebiet Stuttgart; verschiedene Haltestellen müssten als multimodale Knotenpunkte nachgerüstet werden. Der Stadtrat kündigt an, diese Thematik nach der Sommerpause aufzurufen. Er erwarte nun gerne weitere Anregungen aus den Bezirksbeiräten zur Teilfortschreibung.

Für StR Körner (SPD) besteht im Rat Einigkeit über die Wichtigkeit des ÖPNV für die Lebensqualität in der Stadt Stuttgart. Er verweist auf das neue Verkehrsmodell, bei dem der Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Verkehr von 31 auf 38 % gesteigert werden könne. Er spricht den stark erhöhten Anteil aus dem und ins Umland an und möchte wissen, wie dies erklärt werden könne. Er bitte um detailliertere Erläuterung, denn die Steigerung sei auffällig. Strittig sei der Ansatz, nicht nur auf gesteigerte Nachfrage zu reagieren, sondern - vor allem beim Bus - offensive Angebotsplanung zu betreiben. Er verweist auf den Beschluss zur Offensive im Busbereich, in dem der Abendtakt der Innenstadtlinien verbessert worden sei und gute Ergebnisse gebracht

habe. Bei der Stadtbahn liege die Priorität auf den Linien U17, U13 und U1. Der Stadtrat spricht die ab 2021 nicht geregelte Finanzierung der X1-Linie an. Er sei der Meinung, wenn neue Angebote beschlossen und in den fortgeschriebenen NVP aufgenommen würden, müsse die Stadt diese sofort finanzieren. Für die X1-Linie sei eine Finanzierung durch das Land vereinbart worden, da diese Bestandteil des Luftreinhalteplans des Landes sei. Die Finanzierungsfrage im NVP müsse nochmals auf den Punkt gebracht werden. Perspektivisch fordert er ein 365-Euro-Jahresticket für den gesamten Verbundraum. Dies werde aktuell für Schüler und Azubis eingeführt; im weiteren Schritt seien Studierende und Senioren wünschenswert, gefolgt von anderen Nutzern (Jobticket). Bei der SSB gebe es bezüglich der Finanzierung enorme Bedarfe; es habe jedoch im Haushalt mit den Zuschüssen für die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft bei der Grunderneuerung einen großen Fortschritt gegeben. Bei der Investitionsförderung hätten sich Bund und Land ebenfalls enorm bewegt. Wenn der ÖPNV ausgebaut werden solle, müsse dieser bei den Ausgaben der Stadt eine hohe Priorität genießen. Er plädiert dafür, die Mehrwertsteuersenkung an die Kunden weiterzugeben. Denkbar sei eine samstägliche kostenlose Nutzung (ebenso an verkaufsoffenen Sonntagen). Zusätzlich müsse es ein Angebot für die Abonnenten geben.

Als unbefriedigend bezeichnet StR Serwani (FDP) den schleppenden Ausbau der Barrierefreiheit (bis zum Jahre 2026 lediglich 70 % der Bushaltestellen). Ein schnelleres Vorranschreiten sei erstrebenswert. Der Nahverkehr in Stuttgart sei gut aufgestellt, jedoch dürfe die Region nicht außer Acht gelassen werden. Die Expressbuslinien müssten weiter ausgebaut werden. Wenn Barrierefreiheit hergestellt werde, müsse dies vollumfänglich geschehen. Als negatives Beispiel führt er den als barrierefrei gekennzeichneten Nordbahnhof an, bei dem für einen Umstieg ein Umweg von rund 1,3 km gemacht werden müsse. Die Grunderneuerung der Infrastruktur müsse ebenfalls schneller vonstattengehen. Eventuell müsse die finanzielle Unterstützung ausgebaut werden. Beim Modal Split rechnet der Stadtrat nicht mit umfangreichen Änderungen; dies hätten verschiedene Untersuchungen gezeigt. Gleichwohl müsse der ÖPNV weiter ausgebaut werden. Er gibt zu bedenken, dass ein 365-Euro-Ticket nicht alleine durch die Stadt Stuttgart beschlossen werden kann. Die Landkreise seien zu beteiligen.

StR Zeeb (FW) begrüßt den zweijährigen Rhythmus der Fortschreibung des NVP. Er stellt die Frage, ob manche Themen kritisch beleuchtet würden. Als Beispiel nennt er die Wirksamkeit der Schnellbuslinie. Er regt an, die Attraktivität des Jobtickets breiter zu kommunizieren. Unterstützung signalisiert er für ein kostenloses Ticket an Samstagen und verkaufsoffenen Sonntagen. Dies steigere die Attraktivität der Innenstadt und erhalte Arbeitsplätze.

Erleichterung darüber, dass die Coronakrise nicht die ÖPNV-Strategie beeinflusse, äußert StR Goller (AfD). Emissionsarme Busse seien zwar eine sinnvolle Vorgabe im Stadtbereich allgemein, die spezielle Stuttgarter Topographie müsse jedoch beachtet werden. Insofern könne Stuttgart nicht mit anderen Städten verglichen werden. In der Frage der Antriebstechnologie müsse der Meinung von Experten gefolgt werden. Es gehe darum, die effizientesten Maßnahmen zu ergreifen, nämlich Erreichbarkeit und Taktung zu steigern. Barrierefreiheit sei anzustreben; die letzten 20 % erforderten jedoch einen exponentiellen Aufwand. Die Forderung nach einem Oberleitungsnetzwerk lehnt er ab. Wichtig seien Nachtbetrieb auch unter der Woche und eine Vereinfachung der Tarife bei vermehrtem Homeoffice.

Den Schwerpunkt der Barrierefreiheit spricht StRin Königeter (PULS) an. Sie habe den Eindruck, dass Aufzüge häufig defekt seien, was dazu führe, dass die Haltestelle nicht mehr verlassen werden könne. Das Thema Mobilität für alle, egal mit welcher Einschränkung, müsse in den Fokus rücken. Viele Gruppen seien trotz hilfreicher Maßnahmen nach wie vor von der Nutzung des ÖPNV ausgeschlossen. Sie schlägt vor, ausgewählte Busse als seniorenfreundlich zu kennzeichnen und beispielsweise die Türen langsamer schließen zu lassen. Dies könne Senioren oder Familien mit Kleinkindern dazu ermutigen, den ÖPNV verstärkt zu nutzen. On-Demand-Angebote seien in diesem Zusammenhang ebenfalls positiv zu bewerten. Die X1-Buslinie biete eine gute Möglichkeit, barrierefrei in die Innenstadt zu gelangen, und sei eine Alternative bei ausfallenden Stadtbahnen. Das Angebot des X1 müsse stärker kommuniziert werden.

OB Kuhn greift die Fragen der Ausschussmitglieder auf. Er weist darauf hin, die X1-Linie sei Bestandteil des Luftreinhalteplans und müsse somit aufrechterhalten werden. Die Finanzierung sei bislang nicht geregelt. Nach Aussage des Verkehrsministeriums könne das Land nur neue Linien fördern. Die Stadt wolle die X1-Linie im Sechs-Minuten-Takt weiterführen; die Taktverlängerung um eine Minute generiere bereits ein gutes Einsparpotenzial. Ein Zehn-Minuten-Takt verändere den Charakter der Linie und werde nicht angestrebt. Bezüglich der Mehrwertsteuersenkung erklärt er, diese Mittel würden vollständig als Treueprämie an die Abonnenten ausgegeben. Ein wesentlicher Anteil der Tickets werde von Dauerkunden bezogen, die während der Corona-Zeit sehr treu gewesen seien. Generell würden die Anregungen aus dem Ausschuss in die Beratungen aufgenommen. Aus seiner Sicht seien zwei Punkte wichtig. Dies seien zum einen eine rasche Einführung neuer Linien bzw. Ausweitung bestehender Linien. Als Beispiel nennt er die U19, die bis zum Daimler-Werkstor geführt werden könne. Zum anderen stehe die Aufgabe im Zentrum, die Stadtbahnen sicher, sauber und pünktlich zu halten. Alle Schichten der Bevölkerung könnten dieses kommunitäre Verkehrssystem nutzen.

Zu dem von StR Körner angesprochenen Verkehrsmodell erklärt Herr Knöllner, dass für den Zustand 2030 deutlich andere Randbedingungen in das Modell eingeflossen seien. Er nennt beispielhaft den durchgängigen 15-Minuten-Takt der S-Bahn, das Regionalzug-Angebot, die Tarifzonenreform, die CO₂-Bepreisung und eine Anhebung der Bevölkerungsprognose. Zur Verbindlichkeit des NVP führt er aus, dieser richte sich in erster Linie an die Verkehrsunternehmen (in Stuttgart im Wesentlichen die SSB). Die Unternehmen sollten die Maßnahmen im Betrachtungszeitraum umsetzen. Woher das Geld dafür stamme, sei im NVP nicht ausgeführt. Diese müsse die Stadt als Eigentümerin in begleitenden Beschlüssen festlegen. Die X1-Linie sei entstanden, weil die U1-Linie nicht so schnell habe ausgebaut werden können wie gewünscht. Nun sei dieser Ausbau im NVP enthalten, daher könne die X1-Linie infrage gestellt werden. Wenn nach erfolgtem U1-Ausbau weitere Ideen zur modifizierten Weiterführung der X1-Linie aufkämen, könnten diese ohne Weiteres eingebaut werden. Den Vorschlag von einmal stündlich verkehrenden Bussen für mobilitätsbehinderte Menschen lehnt er ab. Er wolle keinem Fahrgast zumuten, eine Stunde auf einen speziellen Bus/Bahn warten zu müssen. Ziel müsse es sein, möglichst breiten Personenkreisen die Nutzung zu ermöglichen. Wenn es punktuelle Probleme gebe, weil Türen zu schnell schlossen oder das Personal nicht aufmerksam sei, sehe er dies eher als ein Thema der Schulung oder von technischen Veränderungen an den Fahrzeugen. Gegenüber StR Serwani greift er die 70%ige Umsetzung der Barrierefreiheit auf; dies sei ein ordentlicher Wert. Es gebe sehr schwierige Haltestellen mit engen Zufahrten etc.

Zur Finanzierung der X1-Linie stellt StR Körner fest, die Mittel dafür müssten im Haushalt eingestellt werden. Er wolle von der Verwaltung wissen, ob es dazu einen entsprechenden Vorschlag gebe.

StR Ozasek erinnert an seine Frage zur multimodalen Mobilitätsplattform. Er bitte um einen Fachvortrag zu dieser entscheidenden Buchungsplattform.

Herr Knöllner erklärt, diese Plattform sei in der Entwicklung. Die Abstimmungen zwischen den Partnern, die zum Teil divergierende Interessen hätten, liefen. Der entsprechende Auftrag sei vorhanden, und man sehe sich hier in der Verantwortung.

Zur Frage der X1-Finanzierung nimmt der Vorsitzende Stellung. Diese sei auch im Nachtragshaushalt nicht dargestellt worden, weil man sich noch in Gesprächen zu einer Co-Finanzierung befinde.

StR Peterhoff bittet um die Darstellung von Kapazitätsproblemen der Linie U1 am Wilhelmsplatz sowie die Möglichkeit zum Umstieg auf die X1-Linie. Solange der U1-Ausbau noch nicht vollzogen sei, gebe es an dieser Stelle ein Problem, das genau geprüft werden müsse.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt OB Kuhn fest:

Die GRDRs 468/2020 ist einggebracht.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
S/OB-Mobil
Klimaschutz
weg. STA, VA, GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. OB/82
 3. L/OB
L/OB-R
 4. Referat WFB
Liegenschaftsamt (2)
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. Referat SI
SI-BB
 7. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 8. Referat T
Tiefbauamt (2)
 9. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 10. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün,
Ob, P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 11. Rechnungsprüfungsamt
 12. L/OB-K
 13. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS