

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	128
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	28.03.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Arnold, Herr Himmelmann (beide SSB)		
Protokollführung:	Frau Westhaus-Gloël / pö		
Betreff:	Schnellbuslinie X1 - mündlicher Bericht -		

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 Papier- form angehängt.

Einführend bemerkt Herr Arnold (SSB), das Thema "Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und der Innenstadt" sei ein Beispiel dafür, wie auch im Busver- kehr der Systemgedanke hochgehalten werden müsse. Nur wenn das System aus Fahrweg, Haltestellen, Fahrzeugen und Betrieb ganzheitlich funktioniere, könne der Busverkehr entsprechend attraktiv sein. Speziell bei der Schnellbuslinie sei die SSB auf die konstruktive Zusammenarbeit mit den städtischen Ämtern und Dienststellen ange- wiesen. Er wolle an dieser Stelle allen danken, die sich bei dem Projekt bisher schon sehr intensiv eingebracht hätten: aus dem Referat von BM Dr. Schairer das Amt für öf- fentliche Ordnung mit der Straßenverkehrsbehörde und der Integrierten Verkehrsleit- zentrale (IVLZ) und aus dem Referat von BM Thürnau das Tiefbauamt mit dem Thema der Signalisierung. Die Erfahrungen am Berliner Platz mit dem Netz 2016 hätten ge- zeigt, dass eben nicht nur technologische Lösungen, sondern das ganz persönliche Zu- sammenspiel der Fachleute untereinander zu einem Erfolg führen. Abschließend ver- weist Herr Arnold auf die Aufsichtsratssitzung der SSB am heutigen Nachmittag, bei der die Schnellbuslinie ebenfalls auf der Tagesordnung steht.

Herr Himmelmann (SSB) berichtet im Sinne der Präsentation. Er informiert über die Kapazitätsgrenzen, die bei der Stadtbahn im Tallängssystem mit 40 m-Zügen nach und nach schon erreicht werden. Zur Entlastung werde ab Herbst 2017 die Linie U19 Neugereut - NeckarPark verkehren, ab Dezember 2018 solle die Linie U16 Fellbach - Giebel in Betrieb genommen werden. Im zentralen Abschnitt Bad Cannstatt - Charlottenplatz seien Kapazitätserweiterungen im Stadtbahnsystem auf die Schnelle nicht möglich. Mit der Schnellbuslinie stehe ein Parallelangebot zur hoch belasteten Stadtbahn als schnelle Lösung zur Verfügung.

Als Linienführung sei angedacht, vom Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt über König-Karl-Straße und Cannstatter Straße zum Charlottenplatz zu fahren, dann weiter ringförmig über Wilhelmsbau und Theodor-Heuss-Straße zum Hauptbahnhof und zurück nach Bad Cannstatt. Bedient werde nach der Haltestelle Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt die Haltestelle Charlottenplatz. Damit übernehme zukünftig die Stadtbahn auf diesem Abschnitt die Fein-Erschließung und der Bus die Punkt-zu-Punkt-Verbindung. Die bestehenden Haltestellen Rathaus, Wilhelmsbau und Hauptbahnhof würden mit genutzt. Im Bereich der Theodor-Heuss-Straße sollten zwei neue Haltestellen eingerichtet werden.

Um mit der Schnellbuslinie ein attraktives Angebot zu schaffen, würden kurze Beförderungszeiten und ein stabiler Betriebsablauf benötigt. Dazu seien aus Sicht der SSB verschiedene flankierende Maßnahmen erforderlich: eine Bevorrechtigung an den betroffenen Lichtsignalanlagen, ein teilweise eigener Fahrweg und überall da, wo der eigene Fahrweg nicht eingerichtet werden kann, Zuflussregelungen, um den Verkehr flüssig zu halten. Hierzu seien 26 Lichtsignalanlagen zu überprüfen und anzupassen und weitere Maßnahmen der Busbevorrechtigung einzurichten.

Zu den Maßnahmen sei die SSB schon seit längerer Zeit in intensiver Diskussion mit Mitarbeitern des Tiefbauamts, der IVLZ und der Verkehrsbehörde. Für den Bereich König-Karl-Brücke sei geprüft worden, von den drei Fahrstreifen einen als Busspur zu markieren. Eine Baustelle in diesem Bereich habe aber deutlich gemacht, dass es dann recht schnell zu Überstauungen auch in benachbarten Straßen kommt. Das liege nicht im Interesse der SSB, die den Gesamtverkehr im Blick habe. Auch wolle man vermeiden, dass andere Buslinien im Stau stehen. Es werde weiter geprüft, welche Maßnahmen dazu führen, mit der Schnellbuslinie ein attraktives Angebot zu bieten, den Individualverkehr (IV) aber trotzdem "vernünftig fließen zu lassen". Ganz ohne Leistungsreduzierungen des IV werde man aber nicht auskommen.

Herr Himmelmann stellt ausführlich die weiteren flankierenden verkehrstechnischen Maßnahmen vor, wie die Optimierung des Bad Cannstatter Wilhelmsplatzes, die Zuflussregulierung durch Lichtsignalanlagen, Busbevorrechtigungen, Busspuren und Busschleusen sowie die Einrichtung von Haltestellen. Gerade beim Thema Busspuren und Busschleusen habe man "noch einiges an Tüfteleien" vor sich. Er könne am heutigen Tag nur den aktuellen Diskussions- und Arbeitsstand zeigen. Spannend sei, dass verschiedene innovative Ansätze für Stuttgart diskutiert würden.

Derzeit sei angedacht, dass das Angebot der Schnellbuslinie von Montag bis Freitag von 06:00 bis 20:30 Uhr im 5-Minuten-Takt bestehen soll. Bei Bedarf und nach Erfahrungen könne nachgesteuert werden. Zum Einsatz kommen sollten Gelenkbusse mit innovativen Antriebstechnologien, die man leasen wolle, um die Möglichkeit zu haben, in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren, wenn vollelektrische Busse vernünftig zur Verfügung stehen, auch umstellen zu können. Die Kapazität der Buslinie im 5-Minuten-

Takt mit Gelenkbussen entspreche 1.100 Plätzen pro Stunde und erreiche damit annähernd das, was im 80 m-Zug-Betrieb auf der U1 möglich sein werde. Das Nachfragepotenzial sehe man durch Umsteiger am Wilhelmsplatz aus U13, U19, zukünftig auch aus der U16 sowie aus den Buslinien und der S-Bahn im Regionalverkehr. Man rechne mit zusätzlichen Fahrgästen an Feinstaubalarmtagen mit beschränkenden Maßnahmen beim Kfz-Verkehr.

Die erste Abschätzung der Betriebsführungskosten liege bei jährlich etwa 2,7 Mio. €. Die verkehrstechnischen Maßnahmen würden sich nach einer Schätzung des Tiefbauamts auf etwa 2 Mio. € belaufen. Für die SSB sei auch klar, dass die Buslinie nur zum Erfolg werden kann, wenn die beschriebenen Maßnahmen eingerichtet sind, um einen stabilen Betriebsablauf und ein attraktives Angebot bieten zu können.

StR Sauer (CDU) regt an, dass die Schnellbuslinie P1 - " P wie Pilot für E-Mobilität" - heißen soll. Seine Fraktion lege großen Wert darauf, dass die Buslinie mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ins Laufen gebracht wird. Wie in der letzten Woche in einer gemeinsamen Pressekonferenz und einem gemeinsamen Antrag (Nr. 86/2017 vom 22.03.2017, "Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung - Wichtige Maßnahmen zeitnah umsetzen") mit den Fraktionen 90/Grüne und SPD angekündigt, könne noch vor der Sommerpause für die Finanzierung dieses Angebots gesorgt werden. Für zunächst zwei Jahre würden 5,4 Mio. € Betriebsführungskosten benötigt und 2 Mio. € für die einmaligen verkehrstechnischen Maßnahmen. Man sei im Gespräch auch mit der Finanzverwaltung, damit von dort ein Vorschlag komme. Die SSB habe dann rasch eine Finanzierungssicherheit für das Pilotprojekt.

Noch offen geblieben sei, wann das Projekt umgesetzt werden könne, was notwendig sei, weil die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Linie U 1, wie der Bau und die Verlängerung von Stadtbahnhaltestellen für 80 m-Züge, erst im nächsten Jahrzehnt abgeschlossen werden könnten. Weitere Maßnahmen müssten folgen, zum Beispiel ein weiterer Stadtbahnbetriebshof für zusätzliche Fahrzeuge. Mit der Schnellbuslinie werde auch der Nahverkehrsknotenpunkt Bad Cannstatt-Wilhelmsplatz gestärkt. Von dort könne dann - auch im Zuge der Fahrverbote, die 2018 kommen - ein attraktiver Ersatzverkehr angeboten werden, mit dem man relativ schnell von Bad Cannstatt in die Innenstadt komme. Seine Fraktion begrüße das Projekt und wolle schnell Fakten schaffen.

StR Winter (90/GRÜNE) betont, die Schnellbuslinie werde auch dazu beitragen, dass der City-Ring mehr als "Verbindung zwischen einzelnen Elementen der Stadt" wahrgenommen wird. Bisher wirke der City-Ring eher als trennende Fahrbahn. Die Benennung der Linie als P1 – „progressiv, programmatisch, Pilotlinie“ - könne er sich ebenfalls vorstellen, zumal die Linienführung fast eine P-Form habe. Mit der Schnellbuslinie werde auch die schon lange bestehende Forderung nach einem Shuttlebus in der Innenstadt aufgenommen. Die 5-Minuten-Taktung sei ein attraktives Angebot. Gleichzeitig könne man dem Ziel näherkommen, den Modal Split in Richtung ÖPNV zu verändern.

Für seine Fraktion sei auch wichtig, dass neueste Antriebsarten getestet werden könnten. Zu hoffen bleibe, dass Stuttgarter Hersteller bei der E-Mobilität bald ganz vorne mit dabei sind. Auch das könne eine Motivation sein, so eine Linie in Stuttgart fahren zu lassen. Die Schnellbuslinie werde trotz der Busbevorrechtigungsmaßnahmen auch eine Entlastung für den Straßenraum mit sich bringen. Ein vollbesetzter Bus entspreche einer Autokette von 240 m Länge. Insgesamt werde mit dem Vorhaben ein großer Schritt getan, um bei dem Thema "Luftreinhaltung und Mobilität" voranzukommen.

Seine Fraktion begrüße sehr, dass man mit der Schnellbuslinie nun zu einer nachhaltigen Verbesserung beim Busverkehr in der Stadt komme, bemerkt StR Körner (SPD). Mit dem gemeinsamen Antrag Nr. 86/2017 habe sie die Bereitschaft erklärt, die notwendigen Kosten - auch für eine innovative Antriebstechnik - in Höhe von knapp 7,5 Mio. € für 2 Jahre bereitzustellen.

Als alternative Linienführung, so StR Körner weiter, bitte er zu prüfen, ob der Schnellbus von Bad Cannstatt kommend in die Wolframstraße abbiegen könne, um an Milaneo/Stadtbibliothek zu halten und dann über die Heilbronner Straße an den Hauptbahnhof und weiter wie geplant die Konrad-Adenauer-Straße entlang zu fahren. Der Vorteil liege in einer neuen Anbindung von Bad Cannstatt an Milaneo/Stadtbücherei und einer schnelleren Verbindung von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Über die Schnellbuslinie hinaus bedürfe es weiterer Verbesserungen beim Bussystem in der Stadt. Mit den Fraktionen von CDU und 90/Grüne sei man sich einig, dass pro Jahr 1 Mio. € zusätzlich investiert werden sollen, um z. B. einen besseren Abendtakt bei allen Innenstadtbuslinien, aber auch Verbesserungen in den Außenbezirken zu erreichen.

Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf der Tallängslinie dürften wegen der Schnellbuslinie nicht auf die lange Bank geschoben werden. Mit den Ausbaumaßnahmen auf der Linie U1 müsse man zügig vorankommen, weil man perspektivisch dort eine höhere Kapazität brauche. Dafür sei man auch bereit, Geld in die Hand zu nehmen.

StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) bezeichnet die Schnellbuslinie als sinnvoll und dankt für die Erarbeitung des Konzepts. Er erkundigt sich nach den Planungs- und Umsetzungszeiträumen und möchte wissen, ob die veranschlagten Kosten ausreichen werden.

StR Brett (AfD) begrüßt für seine Fraktion ebenfalls die Schnellbuslinie.

Die FDP, so StR Conz (FDP), habe ein ernsthaftes Problem mit dem Konzept. Er plädiert für eine Erhöhung der Kapazitäten bei der S-Bahn, mit der eine schnelle Verbindung vom Bahnhof Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof Stuttgart und weiter zum Rotebühlplatz besteht. Vor allem kritisiert er, dass es auf der Strecke Cannstatter Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Theodor-Heuss-Straße zu Leistungsreduzierungen für den Individualverkehr kommen wird, und schlägt vor, die Mittel für die Schnellbuslinie lieber in den Ausbau des Stadtbahnsystems zu investieren.

StR Dr. Schertlen (STd) erkundigt sich nach der Fahrzeit des Schnellbusses für die Strecke Wilhelmsplatz Bad Cannstatt - Gebhard-Müller-Platz. Wenn auf der Cannstatter Straße eine Busspur eingerichtet würde, so regt er an, solle geprüft werden, ob diese auch als Mehrpersonenfahrs pur für Fahrzeuge ab 3 Personen oder für Elektrofahrzeuge freigegeben werden könne. Er bittet um genauere Informationen über die Zielgruppe der möglichen Nutzer der Schnellbuslinie ab Bad Cannstatt.

An StR Conz gewandt weist BM Pätzold darauf hin, dass die Schnellbuslinie auch dazu dienen solle, Pendler zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bringen. Ein Bus habe eine Kapazität von 100 bis 120 Fahrgästen. Wenn davon 20 das Auto hätten stehen lassen, sei der Stau schon entsprechend kürzer.

Herr Arnold geht auf Fragen und Anregungen ein. Er führt aus, nach der bisherigen Planung könne man davon ausgehen, dass die Schnellbuslinie vermutlich im letzten

Quartal 2018 in Betrieb genommen werden könne. Wenn man die aktuellen Veröffentlichungen sehe, könnten dann auch die Fahrzeughersteller mit Technologien zur Verfügung stehen, die für den Einstieg interessant sind. Die Bezeichnung "X1" sei als Arbeitstitel gedacht. Man werde sich über den endgültigen Namen der Buslinie noch austauschen. Bei einer neuen Antriebstechnik werde die SSB nicht nur auf die "sehr reduzierte Diskussion auf Feinstaub und auf NOx" schauen, sondern die Klimaschutzziele des Landes berücksichtigen, wo es um eine Reduzierung von 25 % bei CO₂ gehe. Die baulichen Maßnahmen zum Ausbau der Linie U1 sollten so zügig wie möglich umgesetzt werden. Für die SSB müsse es aber auch eine Perspektive geben hinsichtlich einer Finanzierung der zusätzlich notwendigen Fahrzeuge und eines weiteren Betriebshofs.

Die von StR Körner angeregte alternative Linienführung werde geprüft werden, fährt Herr Arnold fort. Mit der vorgestellten Linienführung solle die Beförderungszeit in die City so kurz wie möglich gehalten werden. Das Anfahren des Hauptbahnhofs sei nicht in erster Linie das Ziel, weil zwischen Bad Cannstatt und Hauptbahnhof die S-Bahn verkehre. Das Angebot solle entsprechend ergänzt werden.

Was die zukünftigen Nutzer der Schnellbuslinie betreffe, so habe man ab Dezember 2018 die Situation, dass die verstärkende U19 und die verstärkende U16 die Fahrgäste am Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt zwingen, umzusteigen. Die eigentliche Konzeption sehe ja vor, mit dem 80 m-Zug bei der U1 das entsprechende Platzangebot zu bekommen. Bis dies möglich sei, komme das Angebot durch den Bus in Betracht. Er werde als leeres Fahrzeug am Wilhelmsplatz Bad Cannstatt bereitstehen und mit einer attraktiven Beförderungszeit Richtung Innenstadt fahren. Mit dem 5-Minuten-Takt würden die Wartezeiten minimiert. Die Schnellbuslinie sei ein Experiment. Stuttgart tue es aber gut, auch im ÖPNV-Bereich experimentierfreudig zu sein, nicht nur was die Antriebstechnik angehe, sondern auch in der Infrastruktur. Die Zusammenarbeit mit den städtischen Ämtern sei sehr gut. Überzeugt habe ihn die Art und Weise, wie der Berliner Platz beim Netz 2016 gemeinsam bearbeitet worden sei. Man versuche wirklich, mit einer entsprechenden Technologie und Steuerungseinrichtungen so viel Kapazität wie möglich insgesamt für alle Verkehrsarten herauszuholen.

Den Ausbau der Haltestellen der U1 werde man auf gar keinen Fall auf die lange Bank schieben. Die Maßnahmen erforderten allerdings einen entsprechenden Vorlauf bei den planungsrechtlichen Verfahren und bei der Finanzierung. Die Kosten für die Schnellbuslinie in Höhe von 7,75 Mio. € setzten sich zusammen aus den Zahlen, die die SSB beigesteuert habe, 2,7 Mio. € pro Jahr für die Fahrzeugvorhaltung und die Betriebsführung einschl. dem Leasen von Fahrzeugen, und den 2 Mio. €, die für die verkehrstechnischen Maßnahmen notwendig sind.

Die konzeptionelle Kritik, besser S-Bahn oder Stadtbahn auszubauen, sehe er nicht, weil mit der Schnellbuslinie in einer Situation, wo es um Kapazitäten gehe, auch Erfahrungen gesammelt werden könnten, wie überlagernde Angebote zur Schiene beim Bus angenommen werden. Was die Anregung von StR Dr. Schertlen zu Mehrpersonenfahrs Spuren angehe, so glaube er nicht, dass die Gesellschaft und das Sozialverhalten schon so weit seien, dass man das machen könne. Er könne nur davor warnen, den wichtigen Busfahrstreifen, der für die Konzeption benötigt werde, mit anderen Dingen zu überlagern, die Probleme bei den Fahrzeiten bringen.

Herr Himmelmann ergänzt, die Fahrzeiten für die Schnellbuslinie seien noch nicht abschließend festgelegt, weil bei dem Projekt „noch viele Stellschrauben zu drehen und Feinabstimmungen zu betreiben“ seien. Im Moment gehe man aber davon aus, dass der Bus die Fahrzeit der Stadtbahn auf der Strecke Wilhelmsplatz - Charlottenplatz - Rathaus zum Teil sogar unterschreiten könne.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, schließt BM Pätzold den Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 3. Referat StU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. BezA Bad Cannstatt
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. Stadtkämmerei (2)
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN