

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	186
		TOP:	5
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	22.06.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Oehler (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Ergebnisse der Verkehrszählungen an der Markungsgrenze 2020 - mündlicher Bericht -		

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

Herr Oehler (ASW) berichtet im Sinne der Präsentation. Zu Beginn seiner Erläuterungen weist er ausdrücklich darauf hin, dass die Verkehrserhebung in 2020 unter Pandemiebedingungen abgelaufen sei. Man habe sich bewusst zur Durchführung entschlossen, um entsprechende Erkenntnisse zu gewinnen und eventuell Konsequenzen und Schlüsse für weitere Planungen zu ziehen. Er verweist auf die getrennte Erfassung von Kraftfahrzeugen, Schwerverkehr (über 3,5 t) und Transportern (1,8 t - 3,5 t). Dadurch sei die Lage von Gewerbegebieten gut ablesbar. Als Schwerpunkte gälten die verschiedenen Bundesstraßen, allen voran die B14 aus Richtung Kappelbergtunnel, die die größte Verkehrsmenge aufweise. Interessant sei vor allem der Vergleich mit der letzten Zählung aus 2018 (Folien 6 - 12), wobei die relativen und absoluten Veränderungen betrachtet werden müssten, um Fehlinterpretationen zu vermeiden. Insgesamt sei aufgrund der Pandemie an vielen Querschnitten ein sehr starker Rückgang festgestellt worden. Bemerkenswerterweise gelte dies für den Schwerverkehr nicht; es habe im Gegenteil eine leichte Zunahme gegeben, die allerdings im Rahmen der üblichen Schwankungen liege. Auffällig sei der deutliche Rückgang in den Nachtstunden über alle Verkehrsarten hinweg. Grundsätzlich unterliege der Schwerverkehr sehr großen

Schwankungen, die zum Teil wirtschaftlich bedingt und somit nur sehr begrenzt prognostizierbar seien. Eine deutliche Verlagerung in die Tagesstunden sei bei den Transportern festgestellt worden. Diese hätten die sich pandemiebedingt tagsüber auftuenden Lücken genutzt. Beim auf einen Wert von 1,31 Personen gestiegenen Pkw-Besetzungsgrad (Folie 15) geht der Referent nicht von einer nachhaltigen Entwicklung aus. Die Nichtnutzung des ÖPNV aufgrund der Corona-Krise zerschlage die Strategie, diesen als großen Mobilitätsträger weiter zu etablieren. Bei der Auslastung mit Kfz an der Markungsgrenze befinde man sich auf dem Niveau von 1995 (Folie 16); der Schwerverkehr habe sich hingegen kaum merklich verändert (Folie 17). Abschließend äußert er im Rahmen des Fazits die Hoffnung, dass sich die positiven Pandemieeffekte erhielten und die negativen zurückgingen.

Wie alle weiteren Redner*innen dankt StR Peterhoff (90/GRÜNE) für die Darstellung. Er ruft die Entwicklung der Pandemie im vergangenen Jahr in Erinnerung, wonach es im ersten Lockdown eine sehr starke Abnahme und im Sommer wieder eine Zunahme bis zum nächste Lockdown gegeben habe. Somit könnten die Werte vom Oktober 2020 zwar nicht im Normalbetrieb, aber als relativ erholt betrachtet werden. Insofern könne ein Rückgang von 12,5 Prozent als positiv angesehen werden und müsse gehalten werden. Schwere Aufgabe in den nächsten Jahren sei die Rückgewinnung von Kfz-Nutzern für den ÖPNV. Die Werte beim Schwerverkehr haben den Stadtrat nicht erstaunt, denn der reine Wirtschaftsbetrieb mit Ausnahme von Einzelhandel und Gastronomie sei kontinuierlich weitergelaufen. Er möchte wissen, ob anhand der Zahlen Effekte von einzelnen Maßnahmen, wie Pfortnerung an der Beskidenstraße, abzulesen seien. Diese Information sei wichtig für die Betrachtung in den kommenden Jahren, zum Beispiel beim Rosensteintunnel. Bezüglich Folie 18 regt er an zu vermerken, dass durch Corona ein Sondereffekt zum Tragen komme. Erstaunlich sei der Pkw-Besetzungsgrad.

StR Kotz (CDU) kann sich der Einschätzung seines Vorredners anschließen, wonach das gewählte Zeitfenster (Oktober 2020) einen relativ normalen Zustand abbilde. Der Stillstand in der Kultur habe sicherlich einen Beitrag zu den gesunkenen Zahlen in den Nachtstunden geleistet. In den gestiegenen Pkw-Besetzungsgrad dürfe nicht zu viel hineininterpretiert werden; stattdessen sollten die Zahlen aus 2022 abgewartet werden. Er gehe davon aus, dass bei der Kesselrandzählung im Oktober 2021 noch "Spuren" der Pandemie zu erkennen seien. Kritisch sieht er die Thematik der Pfortnerung. Wenn eine Pfortnerung zu einer Verdrängung auf andere Hauptverkehrsachsen führe, die in der Erhebung auch erfasst würde, sei dies akzeptabel. Problematisch sei hingegen die Verdrängung in parallel liegende Anwohnerstraßen, die nicht erfasst würden. Eine derartige Entwicklung sei nicht gewünscht.

Verwunderung über diesen nur geringen Rückgang der Verkehrszahlen äußert StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Er habe dies subjektiv anders erwartet und mit einem Rückgang von 25 Prozent und mehr gerechnet. Zu Unrecht sei der ÖPNV als Pandemietreiber wahrgenommen worden, wodurch sich nun die Herausforderung ergebe, den ÖPNV langfristig mit Rettungsschirmen finanziell aufzufangen. Der Zählung sei nicht zu entnehmen, dass es momentan trotz Bevölkerungsrückgang den höchsten Stand an Kraftfahrzeugen in der Stadt gebe. Somit sei der Trend zur automobilen Stadtgesellschaft leider ungebrochen. Dieses Ausreißerjahr werde sich sicherlich ein Stück weit nivellieren. Die Frage sei, wie sich Veränderungen in der Arbeitswelt durch Homeoffice und "shared desks" dauerhaft auswirkten. Bei der Marktbeobachtung werde festgestellt, dass Büroarbeitsplätze nicht mehr entwickelt

würden und sich die Preise deutlich veränderten. Er bestärkt Herrn Oehler dahingehend, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Effekte langfristig zu erhalten und eine klimafreundlichere Mobilität zu etablieren. Er plädiert für eine stärkere Pfortnerung an verschiedenen Zuflusspunkten, um Rückgewöhnungseffekte abzubauen. Insgesamt hoffe er, dass künftig ein anderes Mobilitätsgeschehen antizipiert werde und nicht mehr so hohe Summen in den Ausbau von Kreuzungen und die Leistungsfähigkeit von Knoten investiert werden müssten.

Für die Zukunft sei interessant, so StR Körner (SPD), ob sich das Mobilitätsverhalten nach der Pandemie grundlegend verändere. Er hege die Hoffnung, dass der ÖPNV wieder das Niveau vor der Krise erreichen werde. Bestand haben werde verstärktes Homeoffice, was auch Chancen zur Reduktion von Pendlerverkehr biete. Unterstützung könne eine Stadtplanung liefern, die Wohnen und Arbeiten näher zusammenbringe. Für weitere Erhebungen äußert er die Bitte, die Spitzenzeiten zwischen 7 und 9 Uhr und 16 und 18 Uhr aufzunehmen. Er plädiert dafür, an den großen Einfallschneisen ein funktionierendes Park + Ride-System zu installieren, um 10 bis 20 Prozent an Verkehr zurückzuhalten.

Die Zahlen der Erhebung bestätigen aus Sicht von StR Serwani (FDP) die Effekte der Pandemie. Trotz zahlreicher Maßnahmen verzichteten viele Menschen auf die ÖPNV-Nutzung, obwohl dieser kein verstärktes Infektionsrisiko berge. Er habe den VVS aufgefordert, mehr Werbung für die Sicherheit zu betreiben. Für einen angemessenen Vergleich müssten die Zahlen aus 2022 abgewartet werden. Erfreulich sei der Rückgang des Schwerverkehrs und von Transportern in den Nachtstunden. Angesichts steigenden Interneteinkaufs müsse darüber nachgedacht werden, Auslieferungszentren zu installieren. Er befürchte, dass viele Menschen nicht mehr zum ÖPNV zurückkehrten. Bezüglich der Pfortnerungen müsse mit den umliegenden Gemeinden gesprochen werde.

Dass die Erhebung trotz Pandemie durchgeführt worden ist, begrüßt StR Schrade (FW). So sei der deutliche Einschnitt im Corona-Jahr zu erkennen. Er verweist auf eine aktuelle Studie, wonach der Kfz-Bestand in größeren Städten zunehme. Daran sei abzulesen, dass viele Menschen nicht gänzlich auf ein Auto verzichten wollten, sondern ein "Sowohl-als-auch" praktizierten. Eine gewisse Flexibilität sei sicherlich gewünscht und habe ermöglicht, in der Pandemie ohne großen Aufwand umzusteigen.

Für StR Goller (AfD) ist es zwar vorstellbar, dass der ÖPNV nicht Treiber der Pandemie ist, dennoch müsse die Frage gestellt werden, wodurch die Pandemie dann vorangetrieben werde. Er halte es für unseriös, wenn in dieser erstmaligen, weltweiten Ausnahmesituation die in der Verkehrszählung auftretenden starken Effekte mit anderen Zusammenhängen begründet würden. Um eine derartige These aufzubauen, seien monatscharfe Daten notwendig. Er bittet darum, die absoluten Zahlen farblich zu markieren. Grundsätzlich sei für ihn in der Pandemie ein Plus oder Minus von zehn Prozent im Straßenverkehr "die geringste Sorge". Er sehe andere Probleme für die Unternehmen und die Lebensqualität insgesamt. Ähnlich wie beim saisonalen Effekt eines Elektrofahrrades sei das Homeoffice von Wochentagen abhängig. Büroräume seien montags relativ leer, dennoch könnten Firmen keine Arbeitsplätze und Infrastruktur einsparen, da dienstags und donnerstags ÖPNV und Straßen benötigt würden. Der daraus resultierenden Forderung nach einem Rückbau von Verkehr erteilt er eine Absage. Auch beim Lieferverkehr drehe sich seine Sorge nicht um mehr LKWs, sondern um Unternehmen, die möglicherweise pleitegingen. Der Fokus dürfe nicht auf die positiven oder negativen Aspekte des Verkehrs gelegt werden.

Die Zahlen lassen StRin Köngeter (PULS) ratlos zurück, da es viele Gründe für die Veränderungen gebe, wie Homeoffice, Freizeitverhalten oder subjektives Gefahrenempfinden. Auch viele offene Fragen könnten nicht ad hoc beantwortet werden. Beispielsweise sei nicht zu erklären, warum mehr Menschen in Fahrgemeinschaften führen bzw. welches Verkehrsmittel sie zuvor genutzt hätten. Vermutlich hätten diese Personen bisher den ÖPNV genutzt. Somit bringe es nichts zu sagen, diese sollten wieder auf den ÖPNV umsteigen, da dann wiederum weniger Personen in einem Auto säßen. Interessant sei zu erfahren, wie stark der Verkehr in der Pandemie über alle Verkehrsmittel - also auch Rad- und Fußverkehr - gesunken sei. Wenn der Verkehr insgesamt um 50 Prozent gesunken wäre, seien zwölf Prozent beim Auto im Vergleich sehr wenig. Am Hinweis von StR Schrade zum hohen Kfz-Stand in Großstädten sei abzulesen, dass die Menschen verschiedene Verkehrsmittel nutzen wollten, was prinzipiell in Ordnung sei. Es gehe nicht darum, Autos komplett abzuschaffen, sondern um die Verringerung der Anzahl. Nicht jeder Haushalt müsse über drei Autos verfügen, die den Großteil der Zeit nur herumstünden. Carsharing eröffne die Möglichkeit der Nutzung eines Fahrzeuges und müsse weiter ausgebaut werden. Es müsse besser eruiert werden, warum manche Menschen nicht auf ein Carsharing-Fahrzeug umstiegen. Einige Probleme könnten sicher gelöst werden.

StRin Kletzin (SPD) spricht die Zunahme von 50 Prozent in der Schwieberdinger Straße und die Abnahme um 50 Prozent an der Rampe B10 an (Folie 6). Sie wolle wissen, wie sich dieser Ausreißer erkläre.

Gegenüber StR Goller merkt StR Peterhoff an, es werde über eine Markungsgrenzzählung diskutiert und im Anschluss die dargestellten Verkehrswerte bewertet und Schlüsse gezogen. Es gehe nicht um eine Corona-Grundsatzdiskussion, so bedauerlich die Entwicklung im letzten Jahr auch gewesen sei. Wenn eine Verkehrsabnahme festgestellt werde, sei das für die Stadt positiv. Die positive Entwicklung des Homeoffice müsse gestärkt werden. Er empfehle grundsätzlich, eine Diskussion "auf den Punkt" zu führen.

Für StR Goller hat eine Argumentation meistens kein punktuell Ausmaß. Wenn Corona in dieser Diskussion ausgeschlossen werde, sei das für ihn nicht akzeptabel. Bei den von StRin Köngeter geäußerten Zukunftsplänen fehle der Blick auf die Realität. Es dürfe nicht zu viel über die vielfältigen Effekte interpretiert werden, wenn nur der singuläre Effekt von Corona zum Tragen komme.

Kritik an der Sichtweise von StRin Köngeter bezüglich der Nutzung von Autos äußert StR Kotz. Das Ziel, öffentlichen Raum von Kfz "freizuräumen" könne er unterstützen. Er habe bisher Carsharing jedoch immer dergestalt verstanden, die Nutzung eines Fahrzeuges unattraktiver zu machen, um mehr Menschen zur Nutzung eines Fahrrades zu bewegen. Der Stadtrat hält fest, durch Carsharing zukünftig nicht weniger Fahrten zu generieren, sondern ein Stellplatzproblem zu lösen. Somit stelle sich die Frage, warum nicht mehr Stellplätze in Tiefgaragen gebaut würden.

StRin Köngeter schildert ihre persönliche Situation ohne eigenes Auto im Haushalt. Wer über ein eigenes Auto verfüge, nutze dieses selbstverständlich häufiger als ein Carsharing-Fahrzeug. Ein Carsharing-Auto nutze ihre Familie nur dann, wenn die Strecke mit dem ÖPNV nicht machbar sei. Somit würden durchaus Autofahrten reduziert. Sie verweist auf Erhebungen, wonach ein Carsharing-Fahrzeug fünf Autos ersetze. So gäbe es

theoretisch in Stuttgart als Wunschvorstellung nur noch ein Fünftel der aktuellen Fahrzeugzahl, die den öffentlichen Raum oder private Stellplätze belegten. Dieser Raum könne dann anderweitig genutzt werden. Sie warne davor, Homeoffice zu glorifizieren, da in vielen Haushalten zu wenig Wohnraum zur Verfügung stehe. Viele Eltern hätten in der Pandemie massive Probleme gehabt, zuhause Kinder zu versorgen und gleichzeitig zu arbeiten.

Gegenüber StR Kotz führt StR Peterhoff aus, dass es beim Carsharing um ein Angebot zum effizienten Nutzen von Fahrzeugen gehe. Ein Auto stehe durchschnittlich an 23 von 24 Stunden pro Tag herum. Beim Carsharing ersetze ein Carsharing-Stellplatz 5 - 7 Parkplätze. In Stuttgart sei man auf einem guten Weg, denn es würden immer mehr Stationen eingerichtet. Er schlägt eine separate Debatte zu diesem Thema vor.

StR Goller verweist auf Menschen, die zwingend auf ein Auto angewiesen seien. Es dürfe nicht immer alles auf die persönliche Situation zurückgeführt werden.

Zu den aufgeworfenen Fragen der Ausschussmitglieder nimmt Herr Oehler Stellung und führt aus, die Kesselrandzählung erfolge stets im Mai, die Zählung an der Markungsgrenze im Oktober jeweils außerhalb der Schulferien. Daraus ergebe sich eine langjährige statistische Vergleichsmöglichkeit. Die Effekte der Pandemie mit Interpretationen zur Pfortnerung überlagern zu wollen, halte er nicht für seriös. Wenn eine Fahrzeugmenge für eine Pfortnerung gar nicht groß genug sei, ergebe sich der Effekt nicht. Für den Rosensteintunnel erwarte man einen klaren Bündelungseffekt. Anhand des Belastungsplanes (Folie 13) hält er fest, es könne bei Stau oder Störungen der Ausweichverkehr in einem bestimmten Korridor nachvollzogen werden. Effekte auf Wohngebiete gebe die Erhebung nicht her. Gegenüber StR Ozasek betont er, die Zählung habe vor dem erneuten Lockdown stattgefunden. Insofern sei eine weniger extreme Abnahme plausibel. Einige Firmen gingen davon aus, dass dauerhaft 25 Prozent der Belegschaft mobil arbeiten werde. Diese Auswirkungen müssten abgewartet werden. StR Körner sagt er die Prüfung einer detaillierteren Aufbereitung der Spitzenzeiten zu. Zur von StR Schrade benannten Untersuchung merkt der Referent an, es gebe eine Gesamtverkehrsuntersuchung mit dem Titel "Mobilität in Deutschland", an der die Stadt Stuttgart ebenfalls teilnehme. Darin werde eine kontinuierliche Zunahme des bundesweiten Kfz-Bestandes, aber auch eine Zunahme des Radverkehrsanteils bestätigt. Dies deute darauf hin, dass viele Menschen die Verkehrsarten flexibel nutzten. Den Wunsch von StR Goller nach einer tabellarischen Darstellung nehme er mit. An StRin Köngeter gerichtet betont er, an den Zählstellen könne nur mit anderen Verkehrsarten verglichen werden. Beim Vergleich mit dem ÖPNV gehe es um die Personenfahrleistungen. Es sei schwierig, alles "in einem Topf" zu vergleichen. Man müsse genau definieren, welche Vergleiche angestellt werden sollten. Abschließend erläutert Herr Oehler die Entwicklung an der Schwieberdinger Straße/Rampe B10, wobei zunächst die relative Zunahme und die absolute Verkehrsmenge betrachtet werden müssten. Er gehe von zwei nicht zusammenhängenden Effekten aus. Die Abnahme um 50 Prozent an der Rampe B10 wolle er an der Pandemie festmachen; für die Zunahme an der Schwieberdinger Straße vermute er jedoch andere Gründe, da es keine Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Strecken gebe.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis
genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
Strategische Planung
S/OB-Mobil
Klimaschutz
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 5. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün,
Ob, P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. 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