

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	48
		<b>TOP:</b>	3
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	11.02.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Oehler (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / de		
<b>Betreff:</b>	<b>Ergebnisse der Kesselrandzählung 2019 - mündlicher Bericht -</b>		

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) stellt die aktuellen Zahlen anhand einer Präsentation vor. Diese, alle zwei Jahre in den ungeraden Jahren stattfindende, Verkehrszählung sei die einzige Erhebung, die ein komplettes Bild über die Verkehrsentwicklung in der Stadt darstelle. Sie finde im Wechsel mit der Erhebung an der Gemarkungsgrenze statt. Dadurch könne ein guter Überblick über die langjährige Verkehrsentwicklung aufgezeigt werden. Er ergänzt, dass diese Entwicklung auch punktgenau für eine konkrete Zählstelle dargestellt werden könne. Als Beispiel zeigt er dazu Folie 1, die die Tageskurve für eine ausgewählte Zählstelle darstellt. Der statistische Mittelwert ergebe sich durch die Langjährigkeit der Zählung. Auf Folie 2 seien alle 21 Zählstellen abgebildet, die eine lückenlose Abdeckung der öffentlichen Straßen ermöglichten (tabellarische Auflistung Folie 3). Bei der Darstellung der Querschnittsbelastungen (Folie 4) betont er eine Besonderheit, die vor einigen Jahren eingeführt worden sei: So würden neben Pkws und Schwerverkehr (über 3,5 Tonnen) nun auch Transporter mit einer Gesamtmasse zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen ermittelt, da diese häufiger im Stadtgebiet auftauchten. Im Vergleich zur letzten Kesselrandzählung 2017 (Folie 5) seien insgesamt überwiegend Abnahmen zu verzeichnen. Bei sehr großen Zunahmen handle es sich meist um Querschnitte mit sehr kleinen Verkehrsmengen. Ausreißer von zum Beispiel fast 100 % erklärten sich durch

Baustellen oder andere einmalige Besonderheiten. Des Weiteren habe man eine Tendenz festgestellt, wonach die Verkehre zunehmend auf die Nachtstunden auswichen. Dies habe sicherlich mit einem veränderten Freizeitverhalten zu tun. Zum anderen vermute er, dass sich der Wirtschaftsverkehr aufgrund der Verkehrsbelastung auf die verkehrsschwachen Zeiten verlagere. Die Entwicklung in den Nachtstunden werde bei der kommenden Zählung fokussiert betrachtet.

Im weiteren Verlauf der Präsentation erläutert Herr Oehler zunächst die Entwicklung bei den Transportern, für die in den Tagesstunden ebenfalls eine Abnahme und in den Nachtstunden eine Zunahme festzustellen ist (Folie 6). Für den Schwerverkehr sei ein ähnliches Ergebnis festzuhalten (Folie 7). Auf Folie 8 ist das Gesamtergebnis im Überblick dargestellt. Der Referent verweist explizit auf den Besetzungsgrad (Anzahl der Personen pro Fahrzeug), der weiterhin bei einem Tiefstwert von 1,23 Personen liege (siehe dazu auch Folie 14). Die täglichen Spitzenstunden lägen zwischen 7.15 Uhr und 8.15 Uhr am Morgen und zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr am Nachmittag. Anhand des Belastungsplanes (Folie 9) könne abgelesen werden, wo die größten Belastungen am Talkesselrand auftreten. Diese seien auch in Segmenten dargestellt (Folien 10 und 11). Exemplarisch zeigt er die Entwicklung an der Zählstelle Cannstatter Straße/B 14, wo der meiste Verkehr auftritt (Folien 12 und 13). Dort sei seit 15 Jahren ein stetiger Rückgang der Verkehrsmenge zu verzeichnen. Der Vergleich der Entwicklung an der Markungsgrenze und am Kesselrand (Folie 15) zeige, dass an der Markungsgrenze vermutlich an die Auslastungsgrenze gestoßen werde. Hervorzuheben sei der Tiefstwert am Kesselrand, was als Erfolg der verkehrlichen Maßnahmen der Stadt gewertet werden könne. Auch der Schwerverkehr sei an einer "unteren Ebene" angelangt (Folie 16). Abschließend gibt er einen Überblick über die Entwicklung im Individualverkehr, beim ÖPNV und der Einwohnerzahl bis 2018 (Folie 17). Leider lägen von den beteiligten Partnern für 2019 noch keine aktuellen Zahlen vor. Als wichtiges Ergebnis sei hier festzuhalten, dass sich der Zuwachs bei den Einwohnern nicht im Motorisierten Individualverkehr abgebildet habe, sondern im ÖPNV und im Rad- und Fußverkehr abzulesen sei. Abschließend zeigt Folie 18 die Gesamtergebnisse in komprimierter Form.

Wie alle weiteren Rednerinnen und Redner bedankt sich StR Peterhoff (90/GRÜNE) für die Präsentation. Der Trend zur Abnahme des Verkehrs setze sich in der aktuellen Zählung weiter fort, was er sehr positiv bewerte. Ebenso verbessere sich die gesamte Nutzung des Nahverkehrs. Innerhalb der Stadtgrenze sei festzustellen, dass immer mehr Menschen den ÖPNV nutzten. Angesichts des Bevölkerungszuwachses hätten die ergriffenen Maßnahmen "Schlimmeres verhindert". Am Kesselrand sei zwar eine Abnahme festzustellen, leider sei an der Gemarkungsgrenze Stagnation bzw. leichtes Wachstum zu verzeichnen. Daher müsse geprüft werden, was in den Gewerbegebieten am Stadtrand ablaufe. Es müssten weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Masse der Pendler zum Umstieg auf Schiene und Bus zu bewegen. Besonders sei hier Vaihingen mit der Nord-Süd-Straße zu nennen. Die Pfortnerung funktioniere am Kesselrand zwar sehr gut, nicht jedoch an der Gemarkungsgrenze, da sich die Pfortnerpunkte zu weit innen im Stadtgebiet befänden. Es müssten zusätzliche Pfortnerpunkte eingerichtet werden, um gemäß des GR-Beschlusses die Menge einfahrender Fahrzeuge zu reduzieren. Problematisch sei ebenfalls die Zunahme des Nachtverkehrs. Er fordere daher eine schnellere Umsetzung von Tempo 30 in den Nachtstunden, um Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten. Konkret müsse geprüft werden, wie sich der Nachtverkehr zusammensetze. Es müssten Maßnahmen getroffen werden, um nächtlichen Lärm zu reduzieren. Erfreulicherweise hätten sich die Zahlen an der Cannstatter Straße weiter reduziert; seit 2009 sei eine Reduzierung von rund 20 % zu verzeichnen. Er möchte

wissen, wann die Verkehrserhebung am Kesselrand in 2019 stattgefunden habe, um eventuell den Effekt der zusätzlichen Busspur ablesen zu können. Abschließend kritisiert er die Pkw-Besetzung, die nach wie vor bei 1,23 Personen pro Fahrzeug liege. Für eine verstärkte gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen müssten weitere Anreize geschaffen werden.

StR Kotz (CDU) bezeichnet das Ergebnis der Erhebung als ambivalent. Die Tendenz abnehmender Zahlen sei im Grundsatz begrüßenswert, aber nicht zufriedenstellend angesichts der vielseitigen, bisher ergriffenen Maßnahmen. Jedoch könne man mit Blick auf den Bevölkerungszuwachs und die steigende Attraktivität der Stadt stolz auf das Erreichte sein. Problematisch sei die Verlagerung der Verkehrsströme in die Nachtstunden. Seiner Meinung nach handle es sich hier vor allem um Wirtschaftsverkehre wie beispielsweise von Wäschereien, die große Touren mit Lieferungen und Abholungen absolvierten, die tagsüber nicht mehr in "vernünftigen Zeiten" zu erledigen seien. Das Verkehrsaufkommen werde zwar insgesamt weniger, aber aufgrund von Bevorrechtigungen für den ÖPNV verlängere sich die Reisezeit für den Individualverkehr dennoch. Dies könne den Trend zu mehr Nachtverkehr erklären. Durch die bisherigen Maßnahmen sei bereits viel erreicht worden, man dürfe jedoch nicht müde werden, weitere zu entwickeln. Neben dem Umstieg auf den ÖPNV und Radverkehr müssten zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden, die den Zufluss von Individualverkehr in die Stadt regulierten. Der Stadtrat nennt dazu die lange Filderauffahrt, die sich sicherlich in weiter sinkenden Zahlen bei den Verkehrserhebungen bemerkbar machen würde. Es müssten optionale Wege angeboten werden, um ein Umfahren der Stadt zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang erinnert er an den Antrag zur Darstellung des neuen, von der Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring GbR vorgeschlagenen Konzeptes zum Nord-Ost-Ring. Abschließend fordert er einen weiteren Ausbau von Park & Ride-Parkplätzen an Orten jenseits der Gemarkungsgrenze, die eine gute Anbindung an die Innenstadt ermöglichen.

In der Gesamtschau der Zahlen aus Kesselrand- und Gemarkungsrandzählung kann StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) nur wenig Wirkung in den bisher ergriffenen Maßnahmen erkennen. Die These, das Bevölkerungswachstum sei vom Autoverkehr entkoppelt worden, könne er zum jetzigen Zeitpunkt nicht unterstützen. 912.000 tägliche Ein- und Ausfahrten an der Gemarkungsgrenze bildeten eher die konzentriertere Arbeitsplatzentwicklung in den Gewerbegebieten am Stadtrand ab. 60,5 % der Menschen, die in Stuttgart arbeiteten, seien Einpendler. In der gesamtregionalen Schau seien es sogar 75 % der Berufstätigen, die nicht an ihrem Wohnort arbeiteten und sich somit im ÖPNV oder im eigenen Pkw "wiederfänden". An dieser Problematik müsse angesetzt werden. Leben und Arbeiten, Wohnen und Freizeit müssten wieder zusammengeführt werden; dies sei die große Herausforderung, um wirksame Effekte zu erzielen. Er plädiere daher für eine intensivere Diskussion der Verkehrsmengendosierung, die strategisch an der Gemarkungsgrenze und nicht zu tief im Stadtgebiet ausgeführt werden müsse. Nur so könne den Zielbeschlüssen Rechnung getragen werden, die mit den städtebaulichen Wettbewerben zur B14 und B27 in die Realisierung gebracht werden sollten. Dringender Handlungsbedarf sei auch beim Thema Tempo 30 nachts gegeben. Dieses müsse gesamtstädtisch im Hauptstraßennetz angegangen werden. So könnten die Zahlen der Lärmkartierung positiv beeinflusst werden. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten seien im Umweltverbund gegeben. In 2021 werde in einem Pilotprojekt ein werktäglicher Nachttakt gestartet. Dies gehöre zum Standard einer Großstadt.

Zu Beginn seiner Ausführungen erbittet StR Körner (SPD) mehr Details zu den Zu- und Abnahmen der einzelnen Zählstandorte. Er wolle wissen, ob bestimmte Veränderungen miteinander in Wechselbeziehung stünden. Beispielhaft greift er Cannstatter und Talstraße auf. Für die Cannstatter Straße stellt er den deutlichsten Rückgang in den Jahren 2005 bis 2015 fest und bittet um Erklärung dieses signifikanten Rückgangs. Die nächtlichen Zuwächse seien für ihn "erheblich"; eine intensivere Betrachtung dieser Entwicklung sei zu begrüßen. Die gegenläufige Entwicklung zwischen Kesselrand und Gemarkungsgrenze zeige klar, dass die Außenbezirke nicht vergessen werden dürften. Auch hier bestehe Handlungsbedarf, etwa durch effektiveres Pförtner. In der Stadt gebe es 416.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze, wovon 260.000 Arbeitnehmer auch in Stuttgart wohnten. Es würden mehr Wohnungen in Stuttgart benötigt, um die Zahl der Pendler zu reduzieren. Des Weiteren müssten die Alternativen (Ausbau des Knotenpunktes, 365-Euro-Ticket etc.) attraktiver gemacht werden. Durch den Ausbau der Landesstraße zwischen Backnang und Mundelsheim könne im Nordosten eine sinnvolle Umgehungsstraße eingerichtet werden. Beim Fildertunnel müsse die neue Alternative geprüft werden.

Dass sich der Modal Split zugunsten des ÖPNV entwickelt hat, begrüßt StR Serwani (FDP). Der Ausbau des VVS sowie die Tarifreform hätten einen deutlichen Zuwachs der Fahrgastzahlen bewirkt. Die Zunahme des Verkehrs an der Markungsgrenze liege daran, dass Stuttgart die einzige Großstadt ohne Umfahrungsmöglichkeit sei. Der neue Vorschlag einer Nordost-Umfahrung müsse geprüft werden. Unzureichend sei noch die Pförtnerung, die mit einem Ausbau von Park & Ride-Plätzen außerhalb Stuttgarts einhergehen müsse. Hier seien gemeinsame Lösungen mit den umliegenden Gemeinden vonnöten. Die Forderung nach einem SSB-Nachtverkehr unterstütze er.

StR Zeeb (FW) zeigt sich überrascht über die positive Entwicklung der Verkehrszahlen. Kritisch sieht er die Verlagerung in die Nachtstunden, für die eine Erklärung gefunden werden müsse. Anhand dieser Erkenntnis müsse das Gespräch mit der SSB gesucht werden, um den Ausbau des Nachttaktes voranzubringen. Die gestiegene Nutzung des ÖPNV sei für ihn keine Erklärung für die gesunkenen Zahlen der Verkehrserhebung. Wohnungsbau müsse in Stuttgart ermöglicht werden, um Wohnen und Arbeiten zusammenzubringen. Nord-Ost-Umfahrung und Filderauffahrt müssten diskutiert werden. In diesem Zusammenhang frage er nach aktuellen Zahlen zu Durchfahrten durch Stuttgart.

Für StR Köhler (AfD) ist es ein wichtiger Punkt, inwieweit Berufstätige an ihre Arbeitsplätze "heranrückten". Eine Interpretation sei einfacher, wenn weiterführende Zahlen zu Arbeitsplätzen und Wohnstätten zur Verfügung stünden.

Pförtnerung dürfe nicht nur von der Ampelschaltung her gedacht werden, so StRin Königeter (PULS), sondern müsse mit der entsprechenden Infrastruktur verbunden werden. Pendler aus dem Umland führen mit ihrem Fahrzeug an die Gemarkungsgrenze, um ihre Fahrzeit aufgrund eines weniger gut ausgebauten ÖPNVs im Umland nicht erheblich zu verlängern. Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten dürfe nicht durch "Bauen auf der grünen Wiese" geschaffen werden. Es gehe darum, dort nachzuverdichten, wo bereits Infrastruktur vorhanden sei.

Den Wunsch nach Präsentation der neuen Umfahrungsvariante kann StR Rockenbach (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) nicht nachvollziehen. Im Ausschuss herrsche ein Ungleichgewicht zwischen der Darstellung von Tunnelvarianten für

den Autoverkehr und dem bestmöglichen Ausbau des ÖPNV. Die Kosten für den Straßenausbau seien unkalkulierbar. Zudem habe die Studie "Mobiles Baden-Württemberg" klar dargestellt, dass Klimaneutralität nur durch Zurückdrängen des Autoverkehrs zu erreichen sei.

StR Peterhoff bittet darum, in der nachfolgenden Verkehrserhebung den Effekt des dann eröffneten Rosensteintunnels genau zu prüfen. Er rechne mit einer Zunahme des Verkehrs. Auf dieser Basis könne erneut diskutiert werden.

An StR Rockenbauch gerichtet erklärt StR Kotz, dass Prognosen veränderbar seien. Durch den Rosensteintunnel sei "natürlich" mit mehr Verkehr auf manchen Straßen zu rechnen. In der Betrachtung der Effekte durch diesen Tunnel würde aber auch geprüft, wie sich der Verkehr beispielsweise auf der Pragstraße oder im Hallschlag entwickle.

Herr Oehler verweist auf den Erhebungstermin am 23.05.2019. Die Frage von StR Körner beantwortend erklärt er, Autofahrer wählten sehr kurzfristig ihre Route aus; dies hänge häufig mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen zusammen. Somit komme es zu einem Wechselspiel zwischen den Straßenverbindungen. Sobald beispielsweise in einer Straße eine kleine Verengung bestehe, wirke sich diese sofort auf das Nutzungsverhalten der Autofahrer aus. Die Korrespondenz von Zu- und Abnahme müsse daher immer in einem Korridor betrachtet werden. Für die nächste Kesselrandhebung sagt er eine intensivere Prüfung der Situation in der Cannstatter Straße zu. Dort gebe es eine Vielzahl von Gründen, die für die Gesamtentwicklung eine Rolle spielen könnten. Auch die Entwicklung in den Nachtstunden werde genauer untersucht. Da nun Mittel für eine Untersuchung zur Verkehrsberuhigung in der Schillerstraße zur Verfügung stünden, werde in diesem Zusammenhang die B14 im Talkessel untersucht. Damit solle überprüft werden, ob die Modellberechnungen zwischen 10 und 20 % Durchgangsverkehr zwischen Marienplatz und Schwanenplatztunnel richtig seien. Die aktuellen Zahlen, die dem Vorschlag zur Nord-Ost-Umfahrung zugrunde liegen, befänden sich derzeit in der Prüfung. Er rechne jedoch nicht damit, dass diese Tangentialverbindung Auswirkungen auf den Innenstadtverkehr habe. Sobald das Ergebnis vorliege, werde darüber berichtet.

Wie mit wissenschaftlichen Ergebnissen umgegangen werde, kann StR Rockenbauch nicht akzeptieren. Es müssten plausible Annahmen über zukünftige Entwicklungen getroffen werden, um daraus Handlungsmöglichkeiten abzuleiten. Nur so könne Politik gestaltet werden. Wer dies ablehne, dürfe keine politische Verantwortung übernehmen.

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 / de

## 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
  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