

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	612
		TOP:	11
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	13.12.2016		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	die Herren Arnold (SSB AG), Hutt und Welker (beide TiefbA)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / de		
Betreff:	Freie Fahrt für SSB-Busse - Antrag Nr. 115/2016 (90/GRÜNE) vom 08.07.2016 - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

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.

Ins Thema einführend legt Herr Hutt (TiefbA) die grundsätzlichen Ziele des zugrundeliegenden Antrags und den aktuellen Stand bei Busbevorrechtigung und Busspuren dar (Seiten 1 bis 5 der Präsentation). Er unterstreicht, wenn man über Busspuren redet, so brauche man Flächen dafür. Wo eine bereits vorhandene Fahrspur dafür genommen werden kann, müsse im Einzelfall geprüft werden. Das drängendste Problem, wenn es um die Umsetzung in der Busbevorrechtigung geht, wurde in der GRDRs 711/2016 beschrieben und gelte nach wie vor: 80 % der Personalressourcen, die es in der Signalplanung derzeit gibt, werden benötigt für die Bearbeitung von Baustelleneinsätzen und stehen somit nicht zur Verfügung für die Bearbeitung von Busbevorrechtigungsmaßnahmen.

Bevor Herr Welker (TiefbA) die jeweiligen Maßnahmen des Antrags (Seiten 6 bis 29) erläutert, teilt er mit, diese seien zuvor gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt, der Ver-

kehrsbeförderung und der SSB geprüft worden. Grundsätzlich werde man versuchen, die dargestellten Maßnahmen und Ideen zu vertiefen, um bis zu den Haushaltsplanberatungen eine Maßnahmenliste aufstellen zu können und diese mit Zahlen zu belegen, um das Programm zu den Haushaltsplanberatungen anzumelden. Wichtig sei darüber hinaus, personelle Verstärkung hierfür zu bekommen.

Die Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses danken für die ausführliche Vorstellung.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, in Sonntagsreden seien alle dafür, den ÖPNV auszubauen und deutlich mehr Mittel hineinzugeben. Sobald es konkret wird, gebe es häufig weniger Befürworter. Seiner Fraktion sei es wichtig, über konkrete Maßnahmen zu sprechen, weil es an einigen Stellen zu Konflikten der verschiedenen Verkehrsträger kommen wird. Es gelte der Grundsatz, dass an Kernpunkten der ÖPNV die Vorfahrt vor dem Autoverkehr haben muss. Es gelte zu schauen, wie mit eigenen Busspuren und anderen Maßnahmen, z. B. an den Lichtsignalanlagen, der ÖPNV weiter gestärkt, verbessert und attraktiver gestaltet werden kann. Der Berliner Platz sei ein positives Beispiel in der Zusammenarbeit zwischen Stadt und SSB, weshalb dieses Thema in Zukunft noch intensiviert werden sollte.

Seine Fraktion werde das Maßnahmenbündel detailliert prüfen und erwarte im weiteren Vorgehen, dass für den Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) eine Priorisierung und Bezifferung der Maßnahmen erfolgt, die nicht im Nahverkehrsplan (NVP) enthalten sind. Die GRÜNEN seien auf jeden Fall dafür, die notwendigen Mittel im Haushalt so schnell wie möglich bereitzustellen. Somit bleibe noch die Frage, ob es bei den Signalplanern weitere Handlungsbedarfe gibt, um agieren zu können anstatt wie heute zu reagieren. Er begrüßt ganz besonders die vorgesehene Untersuchung des Wilhelmsplatzes in Bad Cannstatt und lobt auch die kurz- und mittelfristig vorgesehenen Maßnahmen. Diese sollten ebenfalls so schnell als möglich umgesetzt werden.

Bei manchen der direkt umsetzbaren Maßnahmen mache ein weiteres Zuwarten aus Sicht seiner Fraktion keinen Sinn, z. B. was die Badstraße angeht. Diesbezüglich habe man bereits im September darum gebeten, dass die SSB zu dieser Maßnahme Stellung nimmt und schildert, welche Verzögerungen es bislang dort gibt. Nach seiner Wahrnehmung gibt es massive Behinderungen und massive Verzögerungen für die U-Bahnen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Daher wolle man bereits hier und heute über die Umsetzung der Verkehrsinsel in der Badstraße entscheiden.

StR Kotz (CDU) hebt hervor, die Verwaltung habe sich mit diesem Paket vielfältige und zahlreiche Maßnahmen vorgenommen. Bei vielen dieser Maßnahmen sei ein Abwägungsprozess vorzunehmen: "Wie kann die Maßnahme so angegangen werden, dass sie eine Motivation zum Umstieg vom IV auf den ÖPNV darstellt, und wo ist der Punkt, wo die Auswirkungen für die restlichen Verkehrsträger so unangenehm sind hinsichtlich der Umweltauswirkungen, dass man sich die Umsetzung lieber zweimal überlegt - Stichwort Halteverbot in der Landhausstraße und daraus resultierender Parksuchverkehr." Er bittet darum, die Bezirksbeiräte, die bei der Umsetzung von Maßnahmen betroffen sind, jeweils rechtzeitig einzubeziehen. Hinsichtlich der Personalausstattung geht er davon aus, dass die im Paket Nachhaltig Mobil in Stuttgart enthaltenen Stellen entsprechend hierfür eingesetzt werden. OB Kuhn sei der Vorreiter was nachhaltige Mobilität und solcherlei Maßnahmen angeht. Folglich müsse er innerhalb der Verwaltung die Kraft haben, sich durchzusetzen.

Für StRin Kletzin (SPD) besteht Einigkeit darin, dass die derzeitigen Haushaltsmittel keinesfalls dazu führen können, den ÖPNV entscheidend zu verbessern. Sie hofft auf eine Verständigung dergestalt, dass man sich auf eine mit Kosten hinterlegte Priorisierung einigt. Wenn der ÖPNV nicht nur vom Angebot her verbessert wird, sondern man ihn besserstellt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (IV), so sei die Auswirkung wichtig für die Gesamtstadt. Dem Antrag ihres Vorredners, über die Verkehrsinsel in der Badstraße heute zu entscheiden, stimmt sie zu.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) unterstützt es, eine Priorisierung nach Verkehrsmitteln vorzunehmen. Völlig richtig ist es daher aus seiner Sicht, mit separaten Busspuren zu arbeiten, um stabile Takte und stabile Umsteigebeziehungen zu ermöglichen. Daher habe die Fraktionsgemeinschaft sich auch gewünscht, dieses Ziel bei der Fortschreibung des NVP deutlicher zu formulieren. Nachdem jedoch nur 125.000 €/Jahr im Doppelhaushalt zur Verfügung stehen, sehe man, "dass es Schwarz-Grün am Ende beim Geld doch mangelt und das Interesse zwar proklamiert wird, aber nicht mit Geld hinterlegt wird". Es brauche klar eine personelle Verstärkung. Diesbezüglich verweist er auf seinen Antrag Nr. 362/2016 und hofft im Rahmen der kleinen Stellenplanberatungen auf die Zustimmung des Gremiums.

Mit Blick auf das Nadelöhr Wilhelmsplatz Bad Cannstatt/Badstraße ist ihm wichtig, den gesamten Knotenpunkt zu untersuchen unter der Prämisse "Vorrang für den ÖPNV". Die Situation werde sich durch das Hinzukommen der U16 weiter verschärfen. Im Zweifelsfall würde es bedeuten, Fahrspuren für Automobile herauszunehmen.

StR Dr. Schertlen (STd) fragt nach der rechtlichen Situation im Hinblick auf die Idee, Busspuren auch für "Mehrpersonen-Fahrzeuge" freizugeben.

Auf die Thematik Badstraße nimmt StRin Bulle-Schmid (CDU) Bezug. Um den Schleichverkehr aus der Badstraße herauszuhalten, wurde eine Verkehrsinsel gefordert. Es stehe jedoch weder die Stadtbahn gravierend im Stau, da sie ein eigenes Gleisbett habe, noch der Bus, da dieser nach der Haltestelle in das Gleisbett der Stadtbahn einbiegt. Das Problem liege auf der Rosensteinbrücke. Somit werde der Schleichverkehr trotz Verkehrsinsel in die Badstraße einfahren, vorne rechts abbiegen und um den Bunker herum auf die Rosensteinbrücke fahren. Anstatt eine Verkehrsinsel zu schaffen, schlage ihre Fraktion vor, auf die Fertigstellung des Rosensteintunnels zu warten, da dann das gesamte Areal ohnehin neu betrachtet werden müsse.

StRin Seitz (90/GRÜNE) bittet um eine genaue Definition dessen, was Busbevorrechtigung eigentlich heißt. Sie erlebe oft, dass der Bus oder die Stadtbahn trotzdem an der Ampel halten muss. Ihres Erachtens muss Bevorrechtigung so sein, dass Busse und Bahnen die Kreuzung überfahren können, ohne vorher anzuhalten. Die Frage der Badstraße ist aus ihrer Sicht eine schlichte Abwägung der Frage "Wer hat tatsächlich Vorfahrt?" und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit angesichts der Zahl der zu befördernden Passagiere pro Fahrzeug. Derselbe Grundsatz gelte beim Beispiel mit den Parkplätzen bei der Landhausstraße: Wenn wenige Parkplätze dazu führen, dass der Bus Verspätung hat, dann seien die Rechte der Fahrgäste nicht richtig gewährleistet und zudem erzeuge dies höhere Kosten für die SSB.

Mit Blick auf die Badstraße und den möglichen Bau einer Verkehrsinsel plädiert StR Conz (FDP) dafür, diese zunächst so zu installieren, dass man sie möglichst schnell und preiswert wieder entfernen kann, wenn die gewünschten Effekte nicht eintreten.

Nach Kenntnis des Vorsitzenden soll das Ergebnis der derzeit laufenden Abstimmung zwischen SSB und Stadtplanungsamt zum Thema Badstraße im Januar 2017 im Gremium vorgestellt werden. Insofern sollte man darüber erst dann entscheiden.

Zum Thema Stellen verweist er auf die GRDRs 711/2016, in welcher die Bedarfe dargestellt wurden. Die Stelle für die Signalplanung sei eine der 37 Stellen, die im Rahmen des Kleinen Stellenplans diskutiert werden.

Zum Thema Bevorrechtigung führt Herr Hutt aus, diese funktioniere zu 100 % bei moderaten Verkehrsverhältnissen und bei nur einer Linie. Solche Situationen habe man jedoch selten. Insbesondere wenn sich zwei Buslinien oder Buslinie und Stadtbahnlinie sich kreuzen, so melden sich zwei Bevorrechtigungen an und damit muss immer eine von beiden warten. Beim Thema Stadtbahn und Bus habe die Stadtbahn grundsätzlich Priorität vor dem Bus.

Herr Arnold (SSB) unterstreicht, aus Sicht der SSB sei es notwendig, dass in der Badstraße wieder ein Fahrbahnteiler eingerichtet wird. Im Zusammenhang mit den Untersuchungen, die insgesamt am Wilhelmsplatz laufen, und mit Blick auf U 19 und U 16 wolle man dort Ansätze realisieren, wie dies zuletzt 2016 am Berliner Platz gemacht wurde. Die Linie U 13 und künftig auch die U 16 seien auf mehr als 200 m durch den gemeinsam genutzten Fahrstreifen von dem Thema betroffen, die Buslinien auf etwa 300 m. Man habe während einiger Wochen im November Untersuchungen dort durchgeführt, u.a. auch eine Kennzeichenerfassung. Es habe sich gezeigt, dass 82 % der dort fahrenden Pkws durchfahrende Pkws sind, obwohl die Durchfahrt durch Beschilderung nur für Anlieger zugelassen ist. Für den ÖPNV bauen sich dadurch Verspätungen auf. Bei der U 13 z. B. dauert die reguläre Beförderungszeit zwischen Wilhelmsplatz und Rosensteinbrücke zwei Minuten. Man habe heute in der morgendlichen und der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit einen Verspätungsaufbau zwischen 3 und 11 Minuten durch diese Situation.

StR Peterhoff sieht den klaren Handlungsbedarf durch diese Aussage bestätigt und beantragt die sofortige Umsetzung der Verkehrsinsel in der Badstraße wie im UTA am 20.09.2016 vorgestellt.

BM Thürnau lässt über diesen mündlichen Antrag abstimmen und stellt fest, dass dieser bei 10 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme und 5 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen ist.

Zur Beurkundung

Faßnacht / de

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat StU
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
 5. BVinnen Mitte, Ost
 6. BezÄ Ca, Zu
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. Stadtkämmerei (2)
 9. L/OB-K
 10. 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