

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr. TOP:	309 21a
	Verhandlung	Drucksache: GZ:	1009/2012 RSO 0026-08

Sitzungstermin:	24.07.2013
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	OB Kuhn
Berichterstattung:	der Vorsitzende, EBM Föll, BM Dr. Schairer, Herr Eichenauer (AföO)
Protokollführung:	Frau Westhaus-Gloël pö
Betreff:	Projektantrag NAVIGAR (Nachhaltige Verkehrssteuerung mit integrierter Navigation in der Region Stuttgart)

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Recht, Sicherheit und Ordnung vom 19.07.2013, GR Drs 1009/2012, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Vom Projektantrag NAVIGAR (Nachhaltige Verkehrssteuerung mit integrierter Navigation in der Region Stuttgart) unter maßgeblicher Beteiligung der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Der Zuschuss in Höhe von 145.600 EUR wird im Jahr 2013 als überplanmäßiger Aufwand aus dem Teilergebnishaushalt 320 - Amt für öffentliche Ordnung, Kontengruppe 430 - Transferaufwendungen bewilligt. Die Deckung erfolgt aus der Deckungsreserve im Teilhaushalt 900 - Allgemeine Finanzverwaltung, Kontengruppe 440 -sonstige ordentliche Aufwendungen (allgemeine Deckungsreserve).

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

Einführend bemerkt OB Kuhn, bei dem Projekt NAVIGAR gehe es darum, unter wesentlicher Hinzuziehung der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) zusammen mit der Wirtschaft und dem Land zu klären, wie man lokale Stau- und Verkehrsumleitungsinformationen auf Navigationsgeräte bringen kann. Es gehe also um die Verflüssigung der Verkehre sowie um die Vermeidung von Staus bzw. den schnelleren Abfluss von Staus. Diese Themen fänden sich auch im Mobilitätskonzept wieder, das er am Vortag vorgestellt habe. BM Dr. Schairer habe das Konzept mit entwickelt. Von den Gesamtkosten des Projekts NAVIGAR in Höhe von 636.000 € trage das Land 250.000 €, die Stadt Stuttgart trage 154.600 € und den Rest die beteiligte Wirtschaft. Nach erfolgreichem Abschluss des Projekts könne die Stadtverwaltung daran mitwirken, das Konzept weiter zu entwickeln und auch zu vermarkten.

StR Pätzold (90/GRÜNE) betont, seine Fraktion erhoffe sich von dem Projekt NAVIGAR einen Einfluss insbesondere auf die Ausweichverkehre. Beschränkungen des Verkehrs führten zu Ausweichrouten, die über die Navigationsgeräte automatisch angeboten würden. Wenn ein stadtverträgliches Routing ermöglicht werde, so dass man den Verkehr mit Hilfe der Navigationsgeräte aus den Wohngebieten heraushalten könne, sei das sicher eine sehr wirkungsvolle Maßnahme. Das Einzige, womit sich seine Fraktion schwer tue, sei die Finanzierung unter Inanspruchnahme der Deckungsreserve. StR Pätzold erkundigt sich, ob aus dem Jahresabschluss 2012 beim Amt für öffentliche Ordnung Restmittel für das Projekt verwendet werden können.

StR Kotz (CDU) begrüßt die Durchführung des Projekts, das zu Verbesserungen bei der Abwicklung des vorhandenen Individualverkehrs führe, indem dieser intelligent gesteuert werde. Eine Verringerung des Individualverkehrs - seine Fraktion sehe dafür auch keine rechtliche Handhabe - würde "extreme Auswirkungen" auf den Wirtschaftsstandort, den Kulturstandort und den Wohnstandort Stuttgart haben. Man werde weiterhin mit großem Engagement die IVLZ unterstützen und das Thema der Steuerung und Vernetzung von Mobilität und Verkehr voranbringen.

Die IVLZ in Stuttgart bezeichnet StR Kanzleiter (SPD) als eine sehr innovative Einrichtung. Von Anfang an habe sich seine Fraktion dafür eingesetzt, dass die IVLZ den Verkehr auch unter Umweltgesichtspunkten steuern können solle. Er hoffe, dass die Vernetzung mit den privaten Navigationssystemen dazu führen werde, dass auch einmal eine Route aus den Navigationssystemen herausgenommen werden kann. Er bitte um Auskunft darüber, ob er mit diesen Erwartungen an das Projekt NAVIGAR richtig liege.

StR Zeeb (FW) vertritt die Auffassung, dass es einer mit dem Automobil so sehr verbundenen Stadt wie Stuttgart sehr gut ansteht, auf dem Gebiet der nachhaltigen Verkehrssteuerung eine bundesweite Vorreiterrolle einzunehmen. Dazu werde das Projekt beitragen.

Die Verflüssigung des Verkehrs und die Verknüpfung mit den privaten Navigationssystemen machten auf jeden Fall Sinn, betont StR Klingler (FDP). Alles was dazu beitrage, dass der Verkehr mehr fließt, trage auch zur Lebensqualität in Stuttgart bei.

Wenn die erste Phase in den drei Gebieten City-Ring, NeckarPark und Bereich B10/B295 Zuffenhausen/Feuerbach erfolgreich verlaufe, sei seine Fraktion offen für eine Fortführung.

StR Rockenbauch (SÖS und LINKE) macht deutlich, dass seine Fraktion die Vorlage ablehnt. Das Projekt ignoriere den "fundamentalen Zusammenhang", dass alles, was die Straßen leistungsfähiger mache, wiederum zu mehr Verkehr führe. Nur wenn der Individualverkehr verlangsamt werde und weniger werde, würden die Verkehrsteilnehmer auf ökologischere Mobilitätsarten umsteigen. Er halte das Projekt, in dem es um Wirtschaftsförderung gehe, nicht für sinnvoll und sehe keinen Grund, es außerhalb der Haushaltsplanberatungen und außerhalb eines zusammenhängenden Mobilitätskonzepts vorzuziehen. Die klare verkehrspolitische Zielsetzung könne nur sein, den Autoverkehr zwecks Energie- und Emissionsvermeidung zu verlangsamen, zu verringern und den öffentlichen Nahverkehr über eine City-Maut zu finanzieren. Die Finanzierung des Projekts solle eher über Restmittel der Wirtschaftsförderung erfolgen.

BM Dr. Schairer erwidert, alle Umweltfachleute fänden das Projekt gut. Es diene nicht nur der Verflüssigung des Verkehrs, was auch zur Schadstoffminderung beitrage, sondern könne auch dazu führen, dass der Verkehr teilweise um Stuttgart herum geführt wird. In der Tat könnten - wenn die technischen Voraussetzungen gegeben und die Portale offen seien - die strategischen, aber auch umweltorientierten Verkehrslenkungsmaßnahmen der IVLZ in die Navigationssysteme eingespeist werden. Dies werde als Ergebnis des Projekts insgesamt gesehen. Was die Finanzierung angehe, so habe die Stadtkämmerei keine Möglichkeit gesehen, Restbestände des Amts für öffentliche Ordnung zu verwenden. Wenn dies möglich gewesen wäre, wäre so verfahren worden.

EBM Föll ergänzt, die Fernmeldekosten seien zwar auf die einzelnen Teilhaushalte aufgeteilt, aber zentral budgetiert. Deshalb könnten keine Mittel herausgenommen werden. Bezüglich des Abschlusses 2012 gebe es keine Ermächtigungsübertragung für dieses Projekt. Nach seiner Kenntnis habe das Amt für öffentliche Ordnung auch gar keinen Spielraum gehabt, was nichtverausgabte Haushaltsmittel oder freigewordene Haushaltsmittel im Ergebnishaushalt anbelangt. Im Übrigen sei es haushaltsrechtlich auch gar nicht zulässig, von einem Projekt, das erst 2013 beschlossen wird, Ermächtigungsübertragungen aus dem Haushalt 2012 vorzunehmen.

StR Zeeb zeigt sich verwundert über den geplanten Einfluss auf die privaten Navigationssysteme und fragt nach, ob schon geklärt sei, "wer an diesem Schalter dann sitzen darf."

Auf diese Bemerkung hin berichtet Herr Eichenauer, es handle sich um ganz konkrete Situationen aus der IVLZ. Dort habe man schon Zeit darauf verwandt, Einfluss auf die Verkehrsmeldungen zu bekommen. Man habe im Verkehrsfunk die Meldung verbreiten lassen: "Schalten Sie bitte Ihr Navigationssystem aus", weil man in der IVLZ gesehen habe, dass "schlicht und einfach Unsinn angezeigt worden ist". Die Umleitungsverkehre hätten ja auch beobachtet werden können.

Ein Großteil der Schleich- und Umleitungsverkehre sei in der IVLZ wohlbekannt.

OB Kuhn bemerkt, die Verflüssigung von Verkehr spiele eine Rolle bei der Bekämpfung von Feinstaub. Dieser entstehe nicht nur durch die normale Verbrennung, sondern auch durch die vielen Bremsvorgänge beim "Stop and Go" im Stau. Es gehe nicht darum, den Verkehr zu verflüssigen, um mehr Verkehr abzuwickeln zu können, sondern darum, den bestehenden Verkehr flüssig zu halten. Darauf ziele das Projekt NAVIGAR.

StR Rockenbauch fragt nach, wie denn garantiert werden könne, dass die Verkehrsmenge gleich bleibe und nicht zunehme, wie alle Experten voraussagten? Er bekräftigt seine Auffassung, dass das Projekt unnötig, wenn nicht gar kontraproduktiv sei.

Mit der Vorlage werde kein gesamtes Verkehrskonzept vorgelegt, betont OB Kuhn. Dieses werde im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 im Herbst ausführlich diskutiert. Das Projekt sei als ein Baustein von vielen zu sehen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, führt OB Kuhn die Abstimmung herbei.

Der Vorsitzende stellt fest:

Der Verwaltungsausschuss stimmt dem Beschlussantrag bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu.

zum Seitenanfang