

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	215
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	30.05.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Knöllner, Herr Hachenberger (beide VVS)		
Protokollführung:	Frau Westhaus-Gloël / fr		
Betreff:	Perspektiven des Stuttgarter ÖPNV Werkstattbericht zum Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart - mündlicher Bericht -		

Es wird vereinbart, den Tagesordnungspunkt 2 - **Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)** - Einbringung - mit aufzurufen.

Die gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

OB Kuhn schlägt vor, dass zunächst die vorgesehenen Präsentationen zu beiden Tagesordnungspunkten erfolgen. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Herr Knöllner berichtet im Sinne der Präsentation über das Gutachten "**Perspektiven des ÖPNV in Stuttgart**", das von VVS und SSB beim Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart (VWI) im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Nahverkehrsentwicklungsplans in Auftrag gegeben worden ist. Untersucht worden seien vor allem Fragestellungen, die Kapazitätsengpässe in der Zukunft betreffen - evtl. auch durch umweltbedingte Verkehrsbeschränkungen verursacht -, sowie die verkehrliche Wirksamkeit von vorgeschlagenen Maßnahmen. Herr Knöllner informiert über den Untersuchungsansatz, die Rahmenbedingungen und die Berechnungsgrundlage. Auf eine explizite Kosten-Nutzen-Betrachtung sei angesichts der Vielzahl der zu untersuchenden Ansätze verzichtet worden. Das zugrunde gelegte Verkehrsmodell schein das ÖPNV-

Aufkommen tendenziell etwas zu unterschätzen. Von den Prognosezahlen für 2025 sei man nicht mehr weit entfernt. Deshalb sei man derzeit dabei, das Modell anhand aktueller Erhebungen zu eichen.

Als Ergebnisse des Gutachtens benennt Herr Knöller:

- Die Stadt Stuttgart ist in erheblichem Maße davon abhängig, dass Regionalzüge und S-Bahnen zur Verkehrsbewältigung ihren Beitrag leisten. Nur mit der SSB allein wird das künftige Verkehrsaufkommen nicht zu bewältigen sein.
- Im städtischen Verkehrsnetz (Stadtbahn und Bus) ergeben die zukünftigen Anforderungen kein grundsätzlich anderes Belastungsbild. Es werden primär die sich heute schon abzeichnenden Kapazitätsengpässe verschärft.
- Die von der SSB bereits geplanten/vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen (z. B. U16, U19, U1-Doppeltraktion) sind für die erste Stufe der Angebotserweiterung sehr gut geeignet, die zu erwartenden Kapazitätsengpässe aufzufangen.
- Mit zusätzlichen Verbindungen (z. B. der Anbindung der S-Bahn-Station "Mittnachtstraße") können weitere Entlastungswirkungen erzielt werden.

Über das Kapazitätsthema hinaus seien zahlreiche Ausbauvorschläge vertieft betrachtet worden. Die Vorschläge hätten primär Maßnahmen im Stadtbahn- und Busnetz betroffen und resultierten zum Teil auch aus dem Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan. Mit den Ergebnissen des Gutachtens sei dann entschieden worden, welche Maßnahmen im NVEP letztlich zur Umsetzung oder zumindest für eine vertiefte Untersuchung empfohlen werden. Eine Aufnahme in den NVEP sei dann erfolgt, wenn ein angemessener Fahrgastzuwachs erzielt werden könne oder sich eine hohe Entlastungswirkung in Engpassbereichen einstelle und eine Realisierung oder ein Umsetzungsstart bis 2025 nicht völlig unrealistisch erscheine. Maßnahmen mit eher enttäuschenden (Nachfrage-)Wirkungen seien im NVEP nicht dargestellt worden.

Herr Hachenberger berichtet im Sinne der Präsentation zum **Entwurf des NVEP**, um dessen Einbringung es heute gehe. Die Dinge, die wegen des bevorstehenden Vergabeverfahrens nicht in den Nahverkehrsentwicklungsplan (NVP) hätten eingearbeitet werden können, fänden sich nun im NVEP. Der NVEP der Landeshauptstadt Stuttgart sei als Konkretisierung des städtischen Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK) und des Aktionsplans "Nachhaltig mobil in Stuttgart" für das Handlungsfeld ÖPNV angelegt. Themenschwerpunkte des NVEP seien die Leistungsfähigkeit und die Attraktivität.

Die Leistungsfähigkeit bzw. das Thema "Kapazitäten im ÖPNV" werde in den nächsten Jahren eine große Rolle spielen. Es sei damit zu rechnen, dass Stadt und Region weiter wachsen. Das Gutachten belege eindrücklich, dass mit Stuttgart 21 der Regionalzugverkehr durch die ganzen Durchbindungen und durch neue Direktverbindungen sehr viel attraktiver sein werde. Der zentrale Umsteigepunkt am Hauptbahnhof werde, neben dem neuen Filderbahnhof, an Bedeutung gewinnen. Das werde auch ins Stadtbahnnetz ausstrahlen. Das Land wolle in Metropolexpresszüge investieren. Verkehrsbeschränkungen im Individualverkehr (IV) würden das Fahrgastaufkommen im ÖPNV ebenfalls erhöhen.

Es sei daher notwendig, mit zielgenauen Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV dort anzusetzen, wo Schwachstellen oder Engpässe sind. Die im Gutachten des VWI ermittelten Kapazitätsengpässe stimmten mit den Ausbauplänen der SSB sehr gut überein: U19, U16, Doppeltraktion auf der U1, Taktverdichtung bei der U8, Zusatzzüge bei der U15a in der Hauptverkehrszeit.

Weitere Vorschläge zur Erhöhung der Beförderungskapazitäten im Stadtgebiet seien:

- Taktverdichtung/Verstärkerfahrten bei mehreren Buslinien
- Taktverdichtung U5 (zusammen mit der Anbindung Birkach/Plieningen)
- Stadtbahnanbindung Weilimdorf Bhf
- Nutzung Panoramabahn
- Regionalzughalt Stuttgart-Feuerbach
- Kapazitätsausbau im S-Bahn-und Regionalzugnetz

Beim Thema "Attraktivität" gehe es um Vorschläge aus der Bürgerschaft, von Gemeinderatsfraktionen, aus Stadtbezirken und von SSB/VVS. Sie würden die folgenden Aspekte betreffen:

- Taktverdichtungen
- Zusätzliche Verbindungen
- Nachtverkehr
- Eigentrasse/Beschleunigungsmaßnahmen (ganz wichtig für Bus und Stadtbahn, Feintuning von Lichtsignalanlagen)
- Fahrgastinformation
- Zugänglichkeit von Haltestellen/Haltestellengestaltung
- Intermodale Verknüpfungen (baulich/tariflich)
- Tarifliche Verbesserungen (gemeinsam mit dem VVS)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichten von kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen bis zu langfristigen Maßnahmen, die die weitere Netzentwicklung betreffen. Interessant sei, dass das Gutachten Seilbahnen in Vaihingen und im Bereich der Haltestelle Mitnachtstraße für durchaus untersuchungswürdig halte.

Was tarifliche Verbesserungen angehe, müsse man sich vor Augen halten, dass es sich um dauerhafte Subventionierungen handle. Man sei gerade in der Berechnung zur Einführung von 1 Tarifzone in Stuttgart. Als Standardaufgabe gehe es immer darum, neue Tarifangebote in den verschiedenen Teilmärkten zu bringen. Mit der polygoCard könne man dabei auch andere Partner mit einbeziehen.

Auch bei den Maßnahmen des NVEP sei die Zusammenarbeit mit Partnern eine wichtige Voraussetzung, zum Beispiel im Regionalzugverkehr, beim Weiterbetrieb der Panoramabahn, beim S-Bahn-Verkehr, bei der Frühanbindung des Flughafens oder der Modernisierung des Signalsystems. Erwartungen an den Gesetzgeber in Bund und Land lägen u. a. darin, die ÖPNV-Förderung auszuweiten und zu verstetigen sowie eine gesetzliche Grundlage für City-Maut oder Nahverkehrsabgabe zu schaffen.

Abschließend verweist Herr Hachenberger auf den Zeitplan zum NVEP: Nach der heutigen Einbringung werde der NVEP bis zum 04. Juli 2017 in den Stadtbezirken vorgestellt. Ende September/Anfang Oktober 2017 solle die Vorberatung des ggf. veränderten NVEP im UTA erfolgen, die Beschlussfassung im Gemeinderat im Dezember 2017.

OB Kuhn dankt für die Berichte und schließt grundsätzliche Bemerkungen an. Er führt aus, mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan lägen sehr ambitionierte Ausbauiden für den ÖPNV in Stuttgart vor. Die Stadt wolle und müsse den ÖPNV kurz-, mittel- und langfristig ausbauen. Für die Maßnahmen seien verschiedene Ebenen - Land, Verband Region Stuttgart und die Stadt - zuständig. Die Hauptaufgabe für die Metropol-Expresszüge liege beim Land Baden-Württemberg. Durch Stuttgart 21 würden die Bedingungen für die Metropol-Expresszüge verbessert, weil die Strecke entlastet werde und deutlich mehr Züge fahren könnten. Eine wichtige ergänzende Maßnahme sei die Ertüchtigung der Regionalbahnhöfe in Vaihingen und Feuerbach. Beim Land habe er die Bitte hinterlassen, jetzt Park-and-Ride-Maßnahmen anzugehen, z. B. in Reutlingen und anderen Orten, in denen Metropol-Expresszüge halten, und für verbesserte Busverbindungen zu den Bahnhöfen zu sorgen.

Die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart liege bei den Expressbus-Tangentiallinien, einer wichtigen Ergänzung für die Verkehre in Stuttgart, und darin, Park-and-Ride in der gesamten Region zu koordinieren. Das sei kein leichtes Unterfangen, aber es gehe noch zu langsam vorwärts.

Auf der Ebene der Stadt gebe der Nahverkehrsentwicklungsplan ein klares Bekenntnis zum Ausbau des ÖPNV in Stuttgart im Stadtbahn- und Busverkehr. Die Busse seien ein konstitutives Element des ÖPNV in Stuttgart. Sie müssten aber auch fahren können, sonst seien sie nicht effektiv genug. Deswegen sei zu untersuchen, wo neue Busspuren eingerichtet werden könnten, aber auch, welche Konflikte dies auslöse. Die P-Bus-Linie im Fünf-Minuten-Takt als Expressbuslinie von Bad Cannstatt in die Innenstadt werde zu einem "neuen Verständnis von Bus" führen, bei dem man ohne Fahrpläne und Apps auskomme. In der Innenstadt werde man sich immer mit dem Bus bewegen können, wie es in vielen europäischen Städten möglich sei.

Zum autonomen Fahren - das habe er beim Autogipfel der Landesregierung auch deutlich gemacht - müssten die Städte rechtzeitig mit in die Diskussion eingebunden werden. Die Visionäre des autonomen Fahrens sähen darin ein neues Verkehrssystem, bei dem sich die Fahrzeuge sozusagen in ein magisches Band eingliedern und mit 5 cm Abstand, Auto an Auto, durch die Stadt bewegen. Solche Entwicklungen, und die Umsetzung in einer Übergangszeit, hätten enorme Auswirkungen auf die Städte.

Die visionären Elemente des Nahverkehrsentwicklungsplans, so OB Kuhn abschließend, würden die Stadtpolitik in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entscheidend beeinflussen. Die Vorstellung, immer noch mehr Autos in die Innenstadt bringen zu können, halte er für falsch und naiv. Er sei der Überzeugung, dass das Verkehrssystem zukünftig im Wesentlichen auf dem ÖPNV beruhen müsse, auch um die urbane Qualität zu optimieren. Eine Befahrbarkeit der Parkhäuser werde nach wie vor möglich und notwendig sein. Für den Gemeinderat stehe eine klare Entscheidung an, wo die Zukunft der Mobilität in Stuttgart liege.

StR Kotz (CDU) weist zunächst auf den langen Beratungszeitraum hin, der den Beschluss zum Nahverkehrsentwicklungsplan am 14.12.2017 vorsieht. Umso wichtiger sei es gewesen, das Thema Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung noch vor den Haushaltsplanberatungen anzustoßen. Die Maßnahmen, die dazu beitragen könnten, den Verkehr in Stuttgart zu verbessern, egal mit welchem Verkehrsträger man unterwegs sei, sollten möglichst schnell auf den Weg gebracht werden. Seine Fraktion habe nicht

das Ziel, mehr Autos in die Innenstadt hereinzuholen. Aber sie sei der Meinung, dass für die, die sich heute dort bewegten, die Infrastruktur nicht ausreiche.

Dass die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV in den Prognosen wohl unterschätzt worden sei, habe Herr Knöller bereits angesprochen. Er sehe dies auch beim Individualverkehr und glaube, dass die Gesamtmobilität und die Ansprüche der Bevölkerung an das "mobil sein" in Quantität und Qualität zunehmen werden. Die Berechnungsszenarien halte er für zu konservativ. Selbst wenn es gelinge, den Individualverkehr im Talkessel um 20 % zu reduzieren, müsse der verbleibende IV besser funktionieren können, als es heute der Fall sei. Der Ansatz aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung sehe vor, alle Verkehrsträger im Blick zu haben, und abzuwägen, wo an entscheidenden Schlüsselstellen einem Verkehrsträger eine bessere Infrastruktur oder Ausstattung zur Verfügung gestellt werde, damit die Mobilität insgesamt besser funktioniere. In Stuttgart gehe es in den allermeisten Straßenbereichen aufgrund der Tallage eben beengt zu.

Herr Hachenberger habe darauf hingewiesen, dass Tarifänderungen eine dauerhafte Finanzierung erfordern. Aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung heraus gebe es das klare Signal für die 1-Zonen-Tarifregelung für Stuttgart. Der Preis werde auf jeden Fall niedriger sein als das heutige 2-Zonen-Ticket. Attraktiv sei die 1-Zonen-Regelung aber auch wegen der damit verbundenen Einfachheit und Logik. Er könne sich vorstellen, dass der Nahverkehrsentwicklungsplan beim Beschluss im Dezember 2017 noch prägnantere Formulierungen zu diesem gemeinsamen Ziel enthalte.

Auch StR Peterhoff (90/GRÜNE) spricht das Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung und die damit verbundenen Ziele und Maßnahmen an, wie die 1-Zonen-Tarifregelung in Stuttgart, die P-Bus-Linie zur Überbrückung der Kapazitätsengpässe bei der Stadtbahn und Angebotsverbesserungen bei den Innenstadtbussen. Der Entwurf für den Nahverkehrsentwicklungsplan sei aus Sicht seiner Fraktion schon sehr gelungen. In den nächsten Monaten würden die Beratungen in den Bezirken sicherlich noch zu wertvollen weiteren Vorschlägen führen. Am Ende des Jahres müsse der NVEP auch mit klaren Finanzierungsansagen und konkreten Projekten für die nächsten Jahre gestärkt werden. Der Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV müsse Vorrang haben. Langfristig könnten Projekte wie das einer Seilbahn in Vaihingen und vom Pragsattel in den Osten zusätzliche Kapazitäten schaffen und einen Straßenausbau verhindern.

Der NVEP sei für seine Fraktion auch mit einem wichtigen Bekenntnis zur ÖPNV-Infrastruktur in der Stadt verbunden, die ein großes Vermögen darstelle und die es zu erhalten und auszubauen gelte. Bei der Angebotsverbesserung müsse ein Schwerpunkt auf dem Vorrang von Bus und Bahn liegen. Es könnten nicht dauerhaft alle Verkehrsträger immer weiter ausgebaut werden. Das führe zum Verkehrskollaps. Vielmehr müssten klare Prioritäten gesetzt werden. Nur so werde man auch das wichtigste Ziel erreichen, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr zu erhöhen. Seine Fraktion sei auch bereit, die Finanzierung auf den Weg zu bringen, damit in den nächsten Jahren der Ausbau des ÖPNV konkret angegangen werden könne.

StR Körner (SPD) betont, seine Fraktion sei davon überzeugt, dass für eine Verbesserung der Lebensqualität insgesamt in Stuttgart - da gehe es um saubere Luft, um mehr Sicherheit, auch um weniger Lärm und um eine bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum -, der Ausbau des ÖPNV von entscheidender Bedeutung sei. Auch mit städtebaulichen Maßnahmen müsse dazu beigetragen werden, dass die Zahl der Autos

in der Innenstadt zurückgeht. Seit dem Beschluss, 20 % weniger Autos in der Innenstadt haben zu wollen, sei städtebaulich und beim Nahverkehr noch zu wenig passiert.

Der bereits verabschiedete Nahverkehrsplan habe, so sei es vonseiten der Stadt immer wieder betont worden, wegen der geplanten Direktvergabe an die SSB aus rechtlichen Gründen nur den Status Quo beschreiben müssen. Seine Fraktion habe eine andere Bewertung und sei der Ansicht, dass im Nahverkehrsplan Angebotsverbesserungen insbesondere bei den Bussen schon hätten beschlossen werden können. Die geplante Stadtbahnlinie U16 werde erwähnt, obwohl sie als Maßnahme im mittelfristigen Wirtschaftsplan der SSB noch nicht enthalten sei. Im verbindlichen Nahverkehrsplan hätte man also sehr wohl die Möglichkeit gehabt, auch verbindlich Angebotsverbesserungen festzuschreiben.

Um mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern, so StR Körner weiter, müsse das Angebot verbessert, aber auch tariflich etwas gemacht werden. Von den dazu im NVEP enthaltenen Formulierungen sei seine Fraktion allerdings ein wenig enttäuscht. Sie wolle eine echte Tarifreform, von der alle etwas haben, die in Stuttgart mit dem Nahverkehr unterwegs sind, nicht nur an Alarntagen, sondern das ganze Jahr über, Abonentinnen und Abonenten genauso wie Gelegenheitsfahrer. Der ÖPNV sei nicht mehr gerecht finanziert, weil der Anteil der Fahrgastfinanzierung Jahr für Jahr steige, inzwischen auf über 60 %. Eine faire Lastenteilung zwischen den Fahrgästen und allen Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern liege bei "fifty-fifty". Ein Schritt in diese Richtung sei die Einführung von 1 Tarifzone für Stuttgart. Es sei notwendig, StR Kotz habe es schon angesprochen, dass der NVEP im Dezember klare Aussagen enthalte, dass spätestens zum 01.01.2019 1 Zone für ganz Stuttgart eingeführt wird, zu einem Preis, der sich am 1-Zonen-Ticket orientiert. Die Gemeinderatsfraktionen von CDU, 90/GRÜNE und SPD seien bereit, dafür auch nachhaltig aus dem städtischen Haushalt in relevanten Größenordnungen Millionenbeträge zur Verfügung zu stellen. Wenn es gelinge, noch in diesem Jahr ein Tagesticket für ganz Stuttgart für unter 5 € einzuführen, sei das ein erster wichtiger Schritt. Das Land sei dringend aufgefordert, sich im Zuge des Luftreinhalteplans an den Kosten einer Tarifreform zu beteiligen. Wer 10 bis 12 Mio. € für das Feinstaubticket habe, das nichts gebracht habe, der habe auch 14 Mio. € für eine echte Tarifreform, von der alle etwas haben. Nach wie vor könne sich seine Fraktion auch ein 365 €-Ticket beim neuen Umweltticket vorstellen.

Bei den Angebotsverbesserungen sei wichtig zu erwähnen, dass, wie das VWI-Gutachten feststelle, durch das Projekt Stuttgart 21 mit einer ungefähren Verdoppelung der heutigen Nutzerzahl im Stuttgarter Stadtgebiet bei den Regionalzügen auszugehen ist. Damit werde die S-Bahn in relevanten Größenordnungen entlastet, und es werde überhaupt erst die Möglichkeit gegeben, den um 20 % reduzierten IV-Verkehr dann in der S-Bahn unterzubringen. Das VWI-Gutachten zeige auch, dass die von der SSB geplanten Angebotsverbesserungen bei der Stadtbahn sehr viel bringen. Für die Expressbuslinie und für bessere Busangebote bestehe die Bereitschaft, erhebliche Summen zur Verfügung zu stellen.

Was die von Herrn Hachenberger erwähnten zwei Seilbahnprojekte angehe, eines in Vaihingen, das andere zwischen Pragsattel, Rosenstein und Ostendplatz, bitte er um nähere Informationen dazu, was Seilbahnen leisten können und was nicht. Beim Verkehrsszenario habe er den Eindruck, dass der Analysefall 2010 bereits überholt sei. Er bitte um Auskunft darüber, ob bis Dezember eine Aktualisierung stattfinden könne. Abschließend schlägt StR Körner vor, dass sich Stuttgart, was leider noch nicht gesche-

hen sei, in die Plattform für urbane Mobilität einbringt, an der neben den fünf Herstellern Audi, BMW, Daimler, Porsche und Volkswagen die Zulieferer Bosch, Continental & Scheffler sowie die sieben Städte Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Leipzig, Ludwigsburg und München beteiligt sind. Ansonsten freue sich seine Fraktion auf die Diskussion, die auf Bezirksbeiratsebene stattfinden werde. Es gehe darum, beim ÖPNV-Ausbau wirklich voranzukommen und damit die Lebensqualität in Stuttgart auch zu erhöhen.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) betont zunächst, Stuttgart 21 sei kein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und einer ökologischen Verkehrswende. Das Prognoseszenario zum Regionalverkehrsplan zeige deutlich, dass der Stuttgart 21-Effekt auf den Modal Split gegen Null tendiere. Erfreulich sei, dass OB Kuhn ein klares Bekenntnis zur autofreien Innenstadt abgegeben habe. Diese Vision werde von der Fraktionsgemeinschaft geteilt. Es gehe darum, in Stuttgart mehr urbane Qualitäten zu heben, zu sauberer Luft beizutragen und Begegnungsräume zu schaffen. Das gehe aber nur mit der Umverteilung von öffentlichem Raum zugunsten von Fußverkehr und Radverkehr. Wenn im Luftreinhalteplan bei der Einführung von Hauptradrouten stehe, die Maßnahme dürfe nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen, sei das nur als absurd zu bezeichnen. Das Bündnis "Stuttgart lauft nai" fordere eine autofreie City, einen Raum für Fußgänger und Radfahrer, wo das Auto nichts zu suchen habe.

Die Fraktionsgemeinschaft sei der Ansicht, dass Verkehrsverbesserungen und eine ÖPNV-Offensive unmittelbar im Nahverkehrsplan verankert hätten werden sollen. Es sei bedauerlich, dass diese Themen mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan auf die lange Bank geschoben würden. Wichtige Infrastrukturmaßnahmen seien in der mittelfristigen Finanzplanung der SSB noch nicht hinterlegt. Von einer ÖPNV-Offensive könne daher keine Rede sein. Die SSB müsse weiterhin in Stuttgart Maut bezahlen, 8 Mio. € pro Jahr an Straßenbenutzungsgebühren, Autofahrer hingegen nicht. Das Geld fehle der SSB für Investitionen, für Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV. Zu dieser Frage müsse in den anstehenden Haushaltsplanberatungen eine Richtungsentscheidung gefällt werden.

Die im NVEP erwähnte Kritik an der Landesregierung, was die Förderung des ÖPNV in den Kommunen angehe, werde von der Fraktionsgemeinschaft geteilt. Die Förderquote für Infrastrukturvorhaben von 75 % auf 50 % zu senken, sei eine völlig falsche Entscheidung gewesen. Notwendig sei ein dauerhafter Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung, besonders für wachsende Fahrzeugflotten.

Anerkennend erwähnen wolle er, so StR Ozasek weiter, dass im NVEP nun von multimodalen Verknüpfungspunkten und Mobilitätspunkten gesprochen werde, die entsprechend entwickelt werden sollten. Unklar bleibe noch, welche Qualitätsmerkmale es an diesen Mobilitätspunkten geben solle, wie Leihfahrradsystem, Carsharing, Bike-and-Ride, Fahrradservicestation. Dort auch abgeschlossene Radparkanlagen mit automatischen Zugangssystemen zu integrieren, mit einer Freischaltung beispielsweise über die polygoCard, sei hingegen ein sehr guter Vorschlag für wichtige Umsteigepunkte. Qualitätsmerkmale in Richtung Barrierefreiheit und Orientierungs- und Leitsysteme müssten noch definiert werden.

Der Antrag der Fraktionsgemeinschaft für ein durchgängiges werktägliches Nachtbusangebot sei beim Nahverkehrsplan noch abgelehnt worden. Nun tauche es erfreulicherweise im Nahverkehrsentwicklungsplan auf. Stuttgart brauche ein grundlegendes

Angebot für alle Bedürfnisse, auch in der Nacht, für Menschen, die Schichtarbeit leisten oder im Service tätig sind. Positiv sei auch, dass ein klares Bekenntnis erfolgt, die Trasse der Panorama-Bahn zu nutzen und Bahnhaltdepunkte, wie z. B. den Westbahnhof, zu reaktivieren und damit wesentliche Teile des Stadtgebiets zu erschließen. Zur Beschleunigung der Busse mit Busfahrstreifen gebe es im NVEP ebenfalls klare Aussagen. Der ÖPNV müsse priorisiert werden, dem MIV Straßenfläche genommen werden. Im NVEP sei nun auch von ÖPNV-Vorrangbereichen die Rede.

Beim Thema Barrierefreiheit solle nun verstärkt die vereinfachte Fahrgastinformationstechnik zur Anwendung kommen, auch an Bushaltdepunkten. Dies sei eine wichtige Maßnahme für ein Zwei-Sinne-Informationssystem mit einer Audio-Ausgabe der Fahrgastinformation, die in Schweden bereits an jedem Haltepunkt Standard sei. Weiterhin sei zu begrüßen, dass das Thema Luft-Seil-Bahn im NVEP auftaucht und vertiefend untersucht werden soll, und dass eine Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Universitätscampus Vaihingen in Erwägung gezogen wird.

Zur Salamander-Bahn, der Schuster-Bahn, sei leider die Position der Verkehrsverwaltung der Region übernommen worden, die die Fraktionsgemeinschaft für fehlerhaft halte. Das Verkehrswissenschaftliche Institut sei in Studien 2010 und 2014 zu sehr positiven Ergebnissen gekommen für einen möglichen S-Bahn-Betrieb auf dieser Trasse. Das sei zwar eine sehr langfristige Maßnahme, doch müsse es möglich sein, dort einen S-Bahn-Vorlaufbetrieb mit Regionalbahn werktäglich im Halbstundentakt zu realisieren mit einer weiteren Erschließung in den Landkreis Ludwigsburg hinein. Hierzu werde ein Änderungsantrag der Fraktionsgemeinschaft eingereicht werden.

Darüber hinaus schlage sie die Gleisbettbegrünung bei der Stadtbahn vor, ein Verschattungskonzept für Haltepunkte und öffentliche Trinkstellen an wichtigen Mobilitätsdepunkten. Was im NVEP noch fehle sei eine Aussage, welches Ziel man beim Modal Split in der Stadt anstrebe. Eine City-Maut werde zwar erwähnt, nicht aber das Thema Nahverkehrsabgabe. Die Fraktionsgemeinschaft werde einen Antrag stellen für eine Resolution des Gemeinderats an die Landesregierung, die Rechtsgrundlagen hierfür zu schaffen. Diese solidarischen Finanzierungsgrundlagen würden gebraucht, um den ÖPNV-Ausbau stemmen zu können.

StRin Bodenhöfer-Frey (FW) betont, dass beim Thema Verkehr/Nahverkehr die Region mit einbezogen werden muss. Nur wenn es genügend Park + Ride-Anlagen außerhalb Stuttgarts gebe, könne ein Teil des Autoverkehrs reduziert werden. Weiter erkundigt sich die Stadträtin, wie der Zeithorizont bei kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen aussieht und wie die Definition von Innenstadt zu verstehen ist.

Für StR Brett (AfD) kann es nicht das Ziel sein, eine autofreie Innenstadt zu haben. Es müsse ein Nebeneinander von Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr geben. Als Autostadt dürfe Stuttgart keine Politik gegen Autofahrer machen, zum Beispiel, indem man den Individualverkehr zugunsten der Radfahrer einschränke. Allerdings sei es sinnvoll, weniger Autos in der Innenstadt zu haben. Dafür müsse der ÖPNV ausgebaut und der SSB auch in den Haushaltsplanberatungen deutlich mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich sei das Park-and-Ride-Angebot in der Region auszuweiten. OB Kuhn solle seinen Einfluss beim Land hinsichtlich der Förderung von neuen Schienenfahrzeugen geltend machen.

Auch StR Conz (FDP) spricht sich für einen Ausbau des ÖPNV aus, verbunden mit einer Attraktivitätssteigerung durch höhere Taktung. Eine "Sabotage des Individualverkehrs" durch Busspuren mache den ÖPNV aber nicht automatisch attraktiv. Eine autofreie Innenstadt sei keine erstrebenswerte Maßnahme. Diese werde mit City-Maut oder Nahverkehrsabgabe zu einem "Asyl für Reiche". Der Stadtrat bittet um Auskunft, was unter den angesprochenen Knotenpunktwiderständen am Kesselrand zu verstehen ist.

StR Dr. Schertlen (STd) betont, im Ballungsraum Stuttgart mit seiner hohen wirtschaftlichen Attraktivität und etwa 2,5 Mio. Einwohnern fänden täglich viele hunderttausend Bewegungsereignisse statt. Damit müsse die Frage beantwortet werden, mit welchen Verkehrsmitteln Mobilität stattfinden solle. Im Bericht von Herrn Knöllner zu den Perspektiven im ÖPNV fehle ihm eine Art Werkstattbericht zu neuartigen Verkehrsträgern, wie bspw. Miet-Elektroroller als Bindeglied IV und ÖPNV sowie Aussagen zur Schusterbahn von Esslingen nach Ludwigsburg und zur Gäubahn von Feuerbach nach Vaihingen. Bei einer Perspektive bis 2025 erwarte er eigentlich auch, dass auf das Thema "Autonome Busse" eingegangen werde. Er bitte um nähere Angaben zur Entlastungswirkung durch die Haltestelle Mitnachtstraße.

Im NVEP vermisse er Ansätze für einen schienengebundenen Ringverkehr. Die Metropol-Expressbusse seien ein guter Anfang, könnten aber nicht so attraktiv sein wie ein Schienenverkehr, der um Stuttgart herumführe. Auch langfristige Maßnahmen gehörten in den NVEP. Leider seien, bezogen auf die Stadtbahn, keine Aussagen zu fahrerlosen Bahnen und zu einem 24-Stunden-Betrieb enthalten. Die Kapazitätsengpässe in den Stadtbahnen zu den Stoßzeiten zeigten, dass andere Fahrzeuge gebraucht würden mit deutlich mehr Türen und Haltegriffen sowie Klappsitzen in den Türbereichen. Auch könne er sich vorstellen, für die Verbindung aus den Außenbezirken den Einsatz von Expressstadtbahnen zu prüfen, die nur an wesentlichen Haltestellen halten. Notwendig sei auch eine Tarifreform, die durch günstige Preise einen Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV bilde.

Parallel zur Seilbahn bitte er unter dem Aspekt der Transportgeschwindigkeit auch eine Mono-Rail zu prüfen. Dass OB Kuhn das autonome Fahren angesprochen habe, lasse ihn hoffen, dass entsprechend seinem diesbezüglichen Antrag Nr. 122/2016 die Folgen und die Auswirkungen des autonomen Fahrens demnächst im Ausschuss dargestellt, bewertet und diskutiert werden könnten.

OB Kuhn geht auf einige der aufgeworfenen Fragen ein. Er führt aus, sowohl die Nahverkehrsabgabe als auch die City-Maut seien ein Finanzierungsinstrument für Städte mit lenkendem und regelndem Effekt. Es müsse gründlich erwogen werden, was besser sei. Die City-Maut sei sozusagen die marktwirtschaftlichere Lösung und habe in der Einführung den Nachteil, dass zuvor Bundesrecht verändert werden müsse, während die Nahverkehrsabgabe landesrechtlich möglich sei. Die Nahverkehrsabgabe bedeute letztlich, dass der Eintritt in den Stadtraum bepreist wird, und das, was gezahlt wird, im ÖPNV als Ticket eingesetzt werden kann, eine aus seiner Sicht "charmante Lösung". Die CDU im Land stehe der Nahverkehrsabgabe noch ablehnend gegenüber. Er halte es weiterhin für sinnvoll zu prüfen, ob eine Nahverkehrsabgabe für einen belasteten Verkehrsraum wie in Stuttgart nicht eine gute Alternative wäre.

Das Thema Seilbahn solle ergebnisoffen geprüft werden im Hinblick auf verkehrliche Entlastungseffekte und die Kosten. Wenn es Sinn mache, in Vaihingen oder vom Pragsattel bis zum Ostendplatz eine Seilbahn fahren zu lassen, sei das ernsthaft zu erwä-

gen. Bei der Strecke Pragsattel - Ostendplatz würden vermutlich landschaftsästhetische Aspekte eher eine Rolle spielen. Bei der von StR Körner angesprochenen urbanen Plattform zum Thema "autonomes Fahren" werde Stuttgart noch mit einsteigen.

Tariff Fragen und Fragen, wie der Ausbau des ÖPNV gerecht finanziert werde, würden sicherlich noch weiter zur Diskussion anstehen. Die Umsetzung von "Stuttgart - 1 Zone" werde zum 01.01.2018 aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen sein. Wenn der Gemeinderat die Umsetzung zum 01.01.2019 wolle, müssten im Doppelhaushalt die Mittel zur Verfügung gestellt werden unter der Prämisse, dass eine dauerhafte Finanzierung notwendig ist. Irgendwann werde es dann auch darum gehen, welchen Maßnahmen in der Umsetzung und in der Finanzierung Priorität eingeräumt werden solle. Linien wie die U16 und die Verlängerung der U19 bis zum Mercedesmuseum und zum Daimler-Werk hätten sicherlich eine ganz besondere Bedeutung.

Kurzfristige Maßnahmen, so OB Kuhn weiter, beträfen die nächsten ein, zwei Jahre. Mittelfristige Maßnahmen gingen darüber hinaus, während langfristige erst in 20 bis 30 Jahren zur Umsetzung kämen. Auch die langfristigen Maßnahmen im ÖPNV müssten heute schon angedacht werden. Wenn man den Busverkehr ausbauen wolle, müsse man dafür sorgen, dass die Busse auch fahren könnten. Im Stau stehende Busse könnten das Verkehrssystem nicht entlasten. Bei der P-Bus-Linie werde daher auch teilweise eine eigene Spur eingerichtet.

Das Projekt Stuttgart 21 habe ganz klar Vorteile für die Metropoli-Expresszüge, die das Land im Halbstundentakt zu bestellen und zu finanzieren habe. Das Projekt habe auch Schwachstellen für den Nahverkehr. Man habe mit dem Filderbahnhof und dem Regionalbahnhof Vaihingen aber schon begonnen, an ihnen zu arbeiten. Der Regionalbahnhof Feuerbach und die Panoramabahn seien weitere Themen, die zu einer Verbesserung beim ÖPNV führen würden.

Herr Hachenberger geht auf weitere Fragen und Anmerkungen ein. Zum Thema Luftseilbahn weist er darauf hin, dass wenig Erfahrungen bestehe. Es sei aber klar, dass man sich angesichts der Entwicklung im Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen in Verbindung mit dem "Eiermann-Gelände" nicht auf das Auto allein verlassen könne. Eine Busanbindung werde parallel zur Luftseilbahn geprüft werden müssen, weil eine Luftseilbahn Punkt zu Punkt verbinde. Der Vorschlag für die Prüfung einer Luftseilbahn vom Pragsattel über die Mitternachtstraße in den Stuttgarter Osten sei vom VWI gekommen, weil es in diesem Bereich Verkehrsbedürfnisse gebe, die bisher nicht genügend oder nur mit zweimaligem Umsteigen befriedigt werden könnten.

Bei Änderungen im Tarifs system müsse man immer das Ganze im Auge behalten, fährt Herr Hachenberger fort. Noch sei nicht vollständig bekannt, was die Kapazitätsmaßnahmen und die Attraktivitätssteigerungen letztendlich finanziell bedeuteten. Einen Einstieg in eine Tarifreform mit einem günstigen Tagesticket, als Nachfolge des Feinstaubtickets, würde er begrüßen. Regionale Belange im Nahverkehr müssten weiter verstärkt Berücksichtigung finden. In fast jeder VVS-Aufsichtsratssitzung appelliere OB Kuhn an die Region, ihre Aufgaben zu erfüllen. An StR Ozasek gewandt bemerkt Herr Hachenberger abschließend, ihn habe das Ergebnis des Gutachtens bezüglich der Schusterbahn erstaunt. Die Zahlen ließen wohl darauf schließen, dass die Nachfrage für ein vollständiges S-Bahn-Angebot so nicht vorhanden sei.

Herr Knöller berichtet ergänzend zu weiteren Fragen und betont, er rate davon ab, das Verkehrsmodell, das im Übrigen auch dem Regionalverkehrsplan zugrunde liege, insgesamt in Frage zu stellen. Für die Aufgabenstellung des NVEP sei nicht so entscheidend, wie hoch das Niveau ist, weil die Maßnahmen relativ zueinander verglichen worden seien. Momentan werde versucht, das Modell zu verbessern, was aber bis zum Jahresende dauern werde, sodass die Zahlen bis zur Beschlussfassung zum NVEP noch nicht vorlägen.

Bei den von StR Conz angesprochenen Knotenpunkt-Widerständen sei im Modell gerechnet worden, wie man 20 % weniger Individualverkehr im Talkessel erreichen könne. Da es sich um eine modellmäßige Abbildung handle, seien die praktischen Auswirkungen nicht betrachtet worden. Die Haltestelle Mitnachtsstraße sei momentan als Erschließung des Rosensteinviertels geplant und als Entlastung des Hauptbahnhofs für Umstiege innerhalb des S-Bahn-Systems. Die Einbindung in das städtische Verkehrsnetz mit einem Bus sei relativ schnell möglich. Mit einer Seilbahn könnte man eine weitergehende Wirkung erreichen und das städtische Verkehrsnetz zusätzlich entlasten.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, dankt OB Kuhn für die Mitwirkung und schließt die Tagesordnungspunkte 1 und 2 ab.

Er stellt Einbringung der GRDRs 271/2017 fest.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / fr

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
S/OB-Mobil
weg. UTA, VA, GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat StU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
 5. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 6. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 7. Rechnungsprüfungsamt
 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