

|                           |   |                          |     |
|---------------------------|---|--------------------------|-----|
| <b>Protokoll:</b>         | <b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b> | <b>Niederschrift Nr.</b> | 250 |
|                           |   | <b>TOP:</b>              | 4   |
| <b>Verhandlung</b>        |   | <b>Drucksache:</b>       |     |
|                           |   | <b>GZ:</b>               |     |
| <b>Sitzungstermin:</b>    | 20.07.2021  |                          |     |
| <b>Sitzungsart:</b>       | öffentlich  |                          |     |
| <b>Vorsitz:</b>           | BM Thürnau  |                          |     |
| <b>Berichterstattung:</b> | Herr Dr. Münter (S/OB), Herr Graunke (Fa. Graunke)  |                          |     |
| <b>Protokollführung:</b>  | Frau Stahn / pö   |                          |     |
| <b>Betreff:</b>           | <b>Ergänzungsverkehre in Stuttgart - Werkstattbericht -<br/>- 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.

BM Thürnau begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Dr. Münter sowie Herrn Graunke (Fa. Graunke), der den "Werkstattbericht Ergänzungsverkehre" vorstellen wird.

Herr Dr. Münter erinnert daran, dass es bei der Beratung des Nachverkehrsplans und Teilfortschreibung im Februar ein zentrales Anliegen gewesen sei, die Ergänzungsverkehre detaillierter zu untersuchen. Noch liege die Endfassung des Gutachtens nicht vor. Um aber Rückfragen und Ergänzungen des Gemeinderats zu berücksichtigen, werde heute ein Werkstattbericht im Sinne eines Zwischenstands vorgestellt. Das endgültige Gutachten werde im September erwartet.

Herr Graunke berichtet im Sinne der angehängten Präsentation. In Stuttgart erkennt der Berichtersteller, was die Erschließung angeht, eher ein "Luxusproblem". Die Stadt stelle sich in den meisten Stadtbezirken als sehr gut erschlossen dar. Defizite wiesen nur kleine Bereiche auf. Für die Feinerschließung bei Ergänzungsverkehren in topographisch schwierigen Gebieten (Folien 4 - 11) werde ein Haltestelleneinzugsbereich von max. 300 m empfohlen.

Mögliche Ergänzungsverkehre seien in Stuttgart bereits zahlreich vorhanden (Folie 12). Dies betreffe zum Beispiel einzelne Fahrten zum Friedhof mit dem Friedhofsbus Giebel - Wolfbusch mit einer Fahrt pro Woche und Rückfahrt eine Stunde später (Folie 13). Hinzu kämen ehrenamtliche Bürgerbusse (Botnang, Folie 14, 15) und Ortsbusse (Feuerbach, Weilimdorf, Folie 16 - 20) in bestimmten Zeitfenstern. In der Schweiz gebe es Quartierbusse, die von 6 bis 20 Uhr im 15 bis 20-Minuten-Takt unterwegs seien und den ganzen Tag eine Feinerschließung anböten - eine Maximallösung und maximal teuer.

On-Demand-Verkehre (Folie 22) könnten für ihn bei Erschließungsdefiziten das Modell der Wahl sein. Wie SSB-Flex erfolgten sie nur als Ergänzung zum ÖPNV. Die Fahrten würden nur bei Bedarf gemäß Fahrgastnachfrage durchgeführt und ohne feste Routen. Bestellt werde per App.

Für den heutigen Zwischenbericht seien einzelne Bereiche (Folie 23) näher entwickelt worden. Stammheim (Folie 24) werde in der erweiterten Untersuchung detailliert aufgenommen. Auch Degerloch/Sonnenberg sei ein größeres Thema. Dort liege im Bereich um die Reutlinger Straße und im Sonnenberg die nächste Haltestelle fußläufig teils bis zu 20 Minuten entfernt. Member/Im Geiger sei eines der Stadtgebiete, die zusammen mit Degerloch im Probetrieb des SSB-Flex initial gezündet hätten. Hier gebe es ein großes Wohngebiet, doch sei die Frage nach der ÖPNV-Affinität der Wohnbevölkerung zu stellen.

In Kaltental (27) stehe das Problem der Topographie im Vordergrund. Eventuell könnte das Erschließungsdefizit in Sonnenberg und Kaltental gemeinsam gelöst werden. Würde für den ÖPNV die Wegeverbindung über Poller und Schranken freigegeben, könnte ein kleiner Ergänzungsverkehr von der Stadtbahn Kaltental über Sonnenberg nach Degerloch eingerichtet werden.

In Steinhaldenfeld (Folie 28) befinde sich ein gering besiedelter Bereich. Ob hier Potenzial für die Nutzung vorliege, müsse genauso hinterfragt werden wie in Stuttgart-Süd und -Ost (Folie 29) im Bereich der Bopserwaldstraße. Dort lohne sich aber aufgrund der Topografie eine nähere Betrachtung. Die Waldebene Ost sei seit Jahrzehnten ein Thema. Aktuell starte ein Angebot für die Sportvereine. Auch Überlegungen, aus dem bestehenden Liniennetz weitere Erschließungen zu entwickeln, würden gemacht. Dies sei sicher die günstigere Lösung, auch für Sillenbuch/Heumaden/Schönberg und Birkach (Folie 30).

Uhlbach und Rotenberg (Folie 31) wiesen zwar keine großen Erschließungsdefizite auf, aber Steigungen. Insofern könne ein Angebot für den Freizeitverkehr sinnvoll sein, erläutert Herr Graunke mit Blick auf die Parkplatznot an der Egelseer Heide. Die Interimsbus-Linie der SVE von Rüdern nach Uhlbach sei nach anfänglichen Diskussionen auch relativ gut angenommen worden und böte möglicherweise in Form eines Kleinbusses ein gewisses Potenzial.

Mögliche Maßnahmen (Folie 32) gegen Erschließungsdefizite zeigt Herr Graunke auf Folie 32 auf: Ergänzungsverkehre in Form des ehrenamtlichen Bürgerbusses setzten bürgerschaftliches Engagement und einen Verein voraus, der den Bus dauerhaft betreibe. Der Ortsbus müsse finanziert werden. Die Einschränkung auf bestimmte Bedienungszeiten wie Markttag für 2 bis 3 Stunden sei für bestimmte Zielgruppen das Richtige. Bestes Mittel, aber maximal teures, sei der Quartiersbus.

Bedarfsgesteuerte Verkehre wie SSB-Flex könnten - bei Ausweitung auf den ganzen Tag und verschiedene Bereiche - eine gute Ergänzung zum ÖPNV darstellen. Als günstiges und bestes Mittel bewertet er die Anpassung der vorhandenen Buslinien durch geänderten Linienverlauf oder weitere Haltestellen.

Zur Tarifproblematik (Folie 33) erläutert Herr Graunke: Orts- und Bürgerbusse sowie SSB-Flex finanzierten sich aus eigenen Tarifen außerhalb des VVS. Sobald diese Verkehre in den VVS integriert würden, gingen die Einnahmen verloren und damit ein Baustein der Refinanzierung. Eventuell könne ein etwas höherer Tarif mit Rabatt für einen VVS-Fahrschein angeboten werden. Die Frage der Refinanzierung sei zu klären.

Priorisierungsvorschläge listet Herr Graunke auf Folie 34 auf. Das maximal Mögliche bei den Quartierbussen könne in Stammheim gestartet werden. Aufgrund der ihm bekannten, starken Nachfrage in Weilimdorf und Feuerbach könne der bestehende Ortsbus zu einem Quartiersbus entwickelt werden. Degerloch und Sonnenberg seien aufgrund der großen, nicht erschlossenen Gebiete spannend; Rotenberg/Uhlbach/Rüden aufgrund der Topologie. In Zuffenhausen sowie Kaltental in Verbindung mit Sonnenberg seien Orts- und Bürgerbusse eine Überlegung wert. Weiter denkt der Gutachter an ergänzende Maßnahmen im Busnetz und die Ausweitung von SSB-Flex im restlichen Stadtgebiet.

Zum Kostenrahmen informiert Herr Graunke gemäß Folie 35: Ein Quartiersbus, der 365 Tage im Jahr von 6 bis 20 Uhr im 15 bis 20-Minuten-Takt verkehre, erfordere einen Zuschuss von weit über 200.000 Euro pro Fahrzeug, Fahrgeldeinnahmen inklusive. Ohne diese liege das Kostenvolumen bei rund 250.000 Euro. Bedarfsgesteuerte Verkehre machten nur auf einer großen Fläche mit vielen Fahrzeugen Sinn, weil hohe Grundkosten aufliefen. Auch hier sei ein hoher sechsstelliger Betrag pro Jahr zu erwarten, der nicht durch Einnahmen gedeckt sei. Orts- und Bürgerbusse seien günstiger. Je nach Modell lägen die Zuschusskosten bei 30.000 bis 50.000 Euro je Fahrzeug und Jahr, und dies bei deutlich schlechterem Erschließungseffekt.

BM Thürnau dankt Herrn Dr. Münter und Herrn Graunke. Dem Dank des Vorsitzenden schließen sich im Verlauf der nachfolgenden Aussprache fraktionsübergreifend auch die Ratsmitglieder ausdrücklich an.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) erinnert an eine Untersuchung aus dem Jahr 2005. Schon damals seien zusätzliche Anbindungen in den Blick genommen worden. Er freue sich über das nun insgesamt gut angeschlossene Stadtgebiet. Doch es gebe weiße Flecken beim Nahverkehr. Wenn Ziel eine deutliche Angebotserweiterung sei, müsse für jeden in Stuttgart ein attraktives und verlässliches Angebot geschaffen werden, sodass jeder auch umsteigen könne. Dann müssten auch diese schwierigen Gebiete angegangen und die Lücken geschlossen werden. Insofern sei die Untersuchung wichtig.

In der Präsentation seien ihm weiße Flecken aufgefallen, wie beim Krankenhausareal Cannstatt und der Bezirk Untertürkheim. Herr Graunke versichert, dass die genannten Gebiete im heutigen Werkstattbericht zwar nicht herausgegriffen, aber im Gutachten aufgeführt würden.

Eingedenk konkreter, im Nahverkehrsplan diskutierter Busse weist StR Peterhoff, unterstützt von StR Schrade (FW), auf ein mögliches Angebot in Weilimdorf Richtung Solitude/Uni Vaihingen hin. Weiter nennt er den NeckarPark. Für diesen wurde im Nahver-

kehrplan ein Bus zwischen Cannstatt und Obertürkheim angeraten, der auch für die großen Arbeitgeber vor Ort ein attraktives Angebot wäre. Hierauf eingehend bestätigt Herr Graunke, der NeckarPark sei zwar ein Gebiet für Ergänzungen im Busnetz der SSB, aber nicht für Ergänzungsverkehre. Diese denkbaren Ergänzungsmöglichkeiten würden im Austausch mit der SSB aufgenommen.

Die vorgestellten Maßnahmen bezeichnet StR Peterhoff als nachvollziehbar. Um die Lücken zu schließen, sollten auf Basis der Begutachtung Bürgerbusse und Quartiersbusse in den Blick genommen und ein neuer Anlauf für SSB-Flex gestartet werden. Die einstige Nutzung ausschließlich über eine App sei eine Hürde etwa für Rentnerinnen und Rentner gewesen. Daher sei das "nicht so richtig geflogen". Jetzt könnte SSB-Flex dank Bestellmöglichkeit per Telefon funktionieren. Er spricht sich dafür aus, SSB-Flex im Haushalt zu verankern, um Pilotprojekte auf den Weg zu bringen. Im Nahverkehrsplan habe man sich überparteilich zu Quartiersangeboten bekannt und Pilotprojekte befürwortet. Unkonventionelle Ideen seien nötig, wie das Beispiel SVE zeige, wo durch den Nachbarort ein Gebiet miterschlossen wurde und ein Angebot attraktiv geworden sei.

Es liege im allseitigen Interesse, konstatiert StR Kotz (CDU), attraktive Angebote zu schaffen, um den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu fördern. Das habe auch mit Bequemlichkeit zu tun habe sowie mit Flexibilität und Verlässlichkeit. Auf den aufgezeigten Flächen sehe er Handlungsbedarf. SSB-Flex halte er für wichtig und bitte, in die Untersuchung den Vergleich starres Bussystem contra Flex-Variante aufzunehmen und von den Kosten her zu berücksichtigen. Weiter frage er sich, ob das Taxigewerbe eingebunden werden könne. Hinter ehrenamtliche Busse, die von oben diktiert seien, mache er ein großes Fragezeichen. In Botnang sei der Ortsbus aus einer Initiative heraus entstanden. So könne Ehrenamt funktionieren, nicht per Beschluss. Diesem Gesichtspunkt pflichten StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) und Herr Graunke bei.

StR Ozasek hebt die hervorragende Erschließung durch die SSB in der Gesamtstadt hervor. Durch die anspruchsvolle Topographie und auch den demografischen Wandel ergäben sich Erschließungsfragen. Bürger- und Ortsbusse, die einen zentralen Baustein bildeten, seien zu stärken. Hier sehe er den Schwerpunkt in einer tariflichen Integration in den VVS-Tarif z. B. über einen Komfortzuschlag zum regulären Tarif. Er spricht sich diesbezüglich für Gespräche mit dem VVS aus und bittet um Aufnahme in die weitere Ausarbeitung.

SSB-Flex sei der zentrale Baustein für die Optimierung der Flächenerschließung. Die Flotte werde größer, das Angebot ausgeweitet, das sich bislang auf die Abend- und Nachtstunden beschränke als Reaktion auf die gescheiterte Pilotphase 1. Hier fehle ihm noch eine Evaluation. Ein Grund fürs das Scheitern sei die fehlende Integration in VVS/SSB-App gewesen. Flex solle zügig integriert werden in Polygo.

In Stammheim sieht StR Ozasek vordringlichen Bedarf einer Ost-West-Erschließung, wie sich an der hohen Kfz-Quote der Bewohner ablesen lasse. In Esslingen gebe es die Bereitschaft, das Modell mit Einbeziehung von Rüdern fortzuführen, doch die Kosten müssten geklärt werden.

Der Quartiersbus sei die maximal teuerste Lösung; Mini- und Midibusse in den Flottenmix zu integrieren sei für die SSB nicht attraktiv. Er bitte darum, auch innovative Pilotlö-

sungen ins Gutachten aufzunehmen, um Fördergelder zu akquirieren und Know-How zu erwerben. Hierbei denke er an Pilotprojekte für autonome Kleinshuttles wie in Wiesbaden oder Frankfurt. Autonomes Fahren sei geprüft worden, erläutert Herr Graunke, sehe es aber derzeit nicht als kurzfristige Perspektive in den nächsten 10 Jahren.

StR Körner (SPD) schlägt vor, im Doppelhaushalt gegebenenfalls Mittel zur Verfügung zu stellen, um die Gebiete besser als bisher zu erschließen, und erbittet einen Hinweis, wann diesbezügliche Informationen bereitstünden. Er pflichtet StR Peterhoff bei: Ob bestimmte Angebote "fliegen oder auch nicht", hänge auch mit der Motivation vor Ort zusammen. Daher sei Stammheim wichtig, wo eine Motivation bestehe. Das sieht auch StR Schrade so. Die guten Erfahrungen mit Rüdern und Uhlbach inklusive Zustimmung des Esslinger Gemeinderats signalisieren StR Körner, hier weiterzumachen.

Mit den Ausführungen der Vorredner zeigt sich StR Serwani (FDP) einverstanden. Zu den Gebieten mit Erschließungsdefiziten rechne er auch den Bereich Stuttgart-Nord Richtung Botnang sowie Stuttgart-Nord/Lenbachstraße, weil in den angrenzenden Wohngebieten viele ältere Menschen lebten. Für diesen Bereich macht Herr Graunke auf den Ortsbus aus Feuerbach aufmerksam. Dieser verkehre nur einmal in der Woche, könne aber zu einem Quartiersbus ausgebaut werden, um das Erschließungsdefizit zu beheben. Die Erfahrungen in der Lenbachstraße zeigten aber, dass die Nutzerzahl nicht sehr hoch sei. Eine Motivierung der Bewohner sei nötig.

Den Bürgerbus in Botnang wertet StR Serwani als Erfolgsgeschichte. Für diesen solle im Haushalt ein nicht unerheblicher Zuschuss berücksichtigt werden. So könne in anderen Stadtteilen ein Anreiz geschaffen werden, auch solch einen ehrenamtlichen Bus mit Unterstützung der Stadt einzuführen.

Hinter SSB-Flex stehe er voll und ganz. Eine Finanzierung müsse außerhalb des SSB-Tarifs erfolgen. Es könnten auch zusätzliche Einnahmen generiert werden, denn in der ganzen Region würden neue Angebote geschaffen, und es erhöhe sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV. Prognosen im Verkehrsausschuss erwarteten eine Zunahme um 10.000 Fahrgäste pro Jahr. Wenn ein entsprechendes Angebot vorhanden sei, könnten es auch 20.000 oder 40.000 Jahrgäste sein.

StR Schrade verweist auf eine Diskrepanz zwischen objektiver Bewertung und subjektivem Empfinden vor Ort. Dennoch sei die Untersuchung sinnvoll. Tangentialverbindungen könnten eine hohe Attraktivität entfalten. Nicht zu vernachlässigen sei die Topographie, insbesondere mit Blick auf ältere Menschen und solche mit Einschränkung. Die Integration der Ortsbusse in den VVS-Tarif werde immer wieder diskutiert. Hier bedürfe es einer grundsätzlichen Entscheidung, die für die nächsten Jahrzehnte Bestand habe.

Laut StR Goller (AfD) schwebe "das Stichwort Luxusprobleme" über Details und Gesamtbewertung der Situation. Nirgendwo seien schwere Probleme auszumachen. Ziel sei eine Verdoppelung der ÖPNV-Nutzung, ein Ziel, das als putative Realität genommen werde, an der sich die Maßnahmen messen lassen müssten. Wie in allen Bereichen des Lebens könne man nicht eine Lösung für alle anbieten. Es sei in den Grenzbereichen zu teuer, zu ineffizient und werde nicht akzeptiert. Erst mit einem qualitätsvollen Angebot kämen die Nachfrage und der Umstieg. Quartiersbusse seien jedoch der falsche Weg. Für ihn liege die Zukunft im Bereich der Flex-Fahrten.

StR Kotz zustimmend verweist StR Goller darauf, dass sich der Anspruch im Bereich Komfort ändere, doch das könne nicht zum Kriterium gemacht werden. Es könne nicht einerseits der Individualverkehr abgeschafft sowie Stellplätze vor der Haustür durch Quartiersgaragen ersetzt werden, und andererseits der Bus vor der Haustür halten. Den Fußmarsch zur Bushaltestelle und zum Flex-Stopp abzuschaffen, könne nicht Ziel sein.

BM Thürnaeu bittet Dr. Münter um Stellungnahme zum weiteren Verfahren und Vorgehen. Herr Dr. Münter dankt für die Anregungen, die in das endgültige Gutachten einfließen würden. Dieses werde bis Mitte September erstellt. Bei der Linie 109 (Rüdern/Uhlbach) hänge das weitere Verfahren vom Bericht ab, der im Herbst vorliege. Das weitere Vorgehen mit ÖPNV-Themen die Haushaltberatungen betreffend beschreibt er als "fließendes Verfahren". Für Oktober würden die Vorlagen so präsentiert, dass die Gemeinderätinnen und -räte eine Entscheidung treffen könnten.

Bürgerbefragungen, greift Herr Dr. Münter die Vorschläge der Stadträte Serwani und Kotz auf, seien im Prinzip eine gute Idee. Wenn nur 10 Prozent ein Interesse signalisierten und dann trotzdem der Bus komme, sei dies eine Entwertung des Modells Bürgerbefragung. Dies müsse demnach gut überlegt werden und könne nicht das einzige Entscheidungskriterium sein. Richtig sei, dass neue Angebote mehr Fahrgäste generierten als vorher, bestätigt er den Eindruck der beiden Stadträte.

Dem Punkt Tarifintegration, von StR Schrade angesprochen, widme sich die Verwaltung intensiv, doch ein komplexer und schwieriger Abstimmungsprozess mit dem VVS sei erwartbar. Eine Tarifintegration durch Komfortzuschlag wird von Herr Graunke favorisiert, um Ergänzungsverkehre zu finanzieren und dem Bürger bewusst zu machen, dass der Mehrwert Kosten über das normale Maß hinaus verursache.

Die Frage sei, so Herr Graunke, wie viele Einwohner mit einem Ergänzungsverkehr erreicht würden, wie viel Fläche abgedeckt werde. Einen Bus in einem Gebiet mit 50 Einwohnern fahren zu lassen, werde nicht angenommen. Dies müsse in die Bewertung der Notwendigkeit dieser Verkehre mit aufgenommen werden.

StR Goller regt an, über eine entsprechende technische Lösung SSB-Flex für die gesamte Bevölkerung nutzbar zu machen, auch für ältere und "weniger modern lebende" Personen. Statt auf Pilotprojekte zu setzen, spricht er sich für eine Zusammenarbeit mit der Universität aus, handele es sich doch um ein klassisches Thema der Informatik. Er frage sich, inwiefern die Stuttgarter Verhältnisse überhaupt parametrisierbar seien, und regt eine Simulationsstudie an.

SSB-Flex, erläutert Dr. Münter, wurde vormals in Zusammenarbeit mit Moovel betrieben, jetzt mit ViaVan, einem der größten Anbieter von On-Demand-Verkehren weltweit, die mit einem großen Personalkörper die Algorithmen bearbeiteten. Die große Schwierigkeit in Stuttgart sei die vergleichsweise kleine Flotte mit derzeit 13 Fahrzeugen. Sollte damit das Stadtgebiet abgedeckt werden, würden bei Aufruf per App oder Anruf bis zum Eintreffen des Fahrzeugs 20 Minuten vergehen. Dann brächen Nutzer die Fahrt wieder ab. Flotten- und Geschäftsgebietsgröße müssten in einem engen Austausch stehen.

Die von StR Peterhoff erfragten Kosten für SSB-Flex würden nachgeliefert, sagt Herr Dr. Münter zu. Herr Graunke sieht in SSB-Flex mit erweiterten Buchungsmöglichkeiten per Telefon und die Ausweitung der Betriebszeiten ein gutes Mittel für die weitere Erschließung. Wenn dies aber nur in einzelnen Stadtbereichen gemacht werde, seien die Vorhaltekosten für Buchungszentrale, Fahrzeug und Fahrer unverhältnismäßig hoch. Je

weniger Fahrzeuge und je eingeschränkter das Bedienungsgebiet, umso schwieriger sei es, ein frei fließendes System gut funktionieren zu lassen.

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

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Stahn / pö

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB
  2. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  3. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  4. Rechnungsprüfungsamt
  5. L/OB-K
  6. 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