

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	337
		TOP:	11
Verhandlung		Drucksache:	624/2020
		GZ:	OBM
Sitzungstermin:	29.09.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	die Herren Keller (SSB AG) und RA Prof. Dr. Uechtritz (Kanzlei Gleiss Lutz)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / pö		
Betreff:	Weiterbetrieb der Schnellbuslinie X1		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 16.09.2020, GRDRs 624/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Einer Fortsetzung des Pilotbetriebs der Schnellbuslinie X1 bis zum 31.12.2021 mit dem geänderten Taktangebot wird zugestimmt.
2. Der Finanzierung des Betriebs der Schnellbuslinie X1 mit voraussichtlichen, nicht durch Erlöse gedeckten Betriebskosten von rund 0,56 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2020 und von rund 2,25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2021 wird zugestimmt. Die Deckung erfolgt im Teilhaushalt 810 Bürgermeisteramt, Amtsbereich 8107015 Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität, Kontengruppe 43100 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke.
3. Den erforderlichen überplanmäßigen Mehraufwendungen von rund 0,56 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2020 und von rund 2,25 Mio. Euro im Vorgriff auf das Haushaltsjahr 2021 wird zugestimmt. Diese werden gedeckt aus bisher nicht verplanten Mitteln der innerhalb der Ergebnismittelgebildeten Position "Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung".
4. Der Bericht zur Fördersituation wird zur Kenntnis genommen.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt. Dies gilt auch für die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation sowie die Übersicht zur Finanzierung. Diese beiden Unterlagen sind dem Protokoll darüber hinaus als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht.

Gleichzeitig aufgerufen sind der Antrag Nr. 389/2020 der FDP-Gemeinderatsfraktion "Trauerspiel bei der Schnellbuslinie X1 beenden" und der Antrag Nr. 395/2020 "Hat die Schnellbuslinie X1 eine Zukunft?" der SPD-Gemeinderatsfraktion vom 28.09.2020.

OB Kuhn bittet bei diesem Thema zu unterscheiden zwischen der verkehrlichen Seite und der rechtlichen Seite. Die verkehrspolitische Fragestellung "Ist diese Linie sinnvoll, so wie sie betrieben wird, oder nicht?" könne man auch im Aufsichtsrat der SSB AG erörtern, doch sei dies ein Projekt des Luftreinhalteplans und damit anders geartet als die normale Frage bei der SSB, welche Linie wird wo gefahren und wie finanziert. Ein anderer Aspekt sei die rechtliche Seite, ob die Landeshauptstadt Stuttgart diese Linie weiter betreiben muss oder nicht. Er begrüßt die Berichterstatter: zum verkehrlichen Aspekt Herrn Keller von der SSB AG und Herrn Prof. Dr. Uechtritz für die rechtliche Fragestellung.

Persönlich halte er die X1-Schnellbuslinie verkehrspolitisch für absolut sinnvoll. Diese sei eingeführt worden im Wissen, dass es in der langen Phase bis zum Abschluss der Baumaßnahmen für die Verlängerung der Stadtbahnsteige für die U1 zusätzliche Kapazitäten braucht. Hochattraktiv sei die Linie auch, um für den eigentlichen City-Ring eine Busverbindung zu haben mit einer kurzen Taktzahl. An diesen Dingen habe sich nichts geändert. Gerade jetzt in Corona-Zeiten biete diese Linie die Möglichkeit, das Fahrgastaufkommen zu entzerren und Abstände besser einhalten zu können. Mit Blick auf den SPD-Antrag merkt er an, man schlage für 2021 vor, den bisherigen 5-Minuten-Takt auf einen 6-Minuten-Takt geringfügig zu erhöhen, damit der Charakter aufrechterhalten werden kann. Die Maßnahme koste dann 2,25 Mio. € pro Jahr, wie es danach weitergeht, könne man in den nächsten Haushaltsplanberatungen klären. Darüber hinaus sei es höchst innovativ, im knappen Straßenraum auf einer Spur die Busse wechselseitig fahren zu lassen.

Die Besprechungen mit dem Land hätten leider nicht dazu geführt, dass dieses die Maßnahme weiter mitfinanziert. Was die rechtliche Seite angeht, so sei man verpflichtet, diese Linie fortzusetzen. Dies bitte er bei all den bereits getroffenen Vorfestlegungen zu berücksichtigen. Alle diese Aspekte werden in der Vorlage dargestellt.

Anschließend geht Herr Keller (SSB AG) mithilfe einer Präsentation auf die Entstehungsgeschichte, die Ziele, das Angebot, die Nutzung und die vorgesehenen Änderungen bei der Schnellbuslinie X1 ein.

Herr Prof. Dr. Uechtritz (Kanzlei Gleiss Lutz) trägt die Ergebnisse der rechtlichen Einschätzung vor, was die rechtliche Flexibilität der Landeshauptstadt Stuttgart betrifft hinsichtlich des Fortbetriebs dieser Schnellbuslinie. Der Betrieb dieser Linie sei als Maßnahme M 3 im Zuge der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen worden. Im Wortlaut des Luftreinhalteplans sei die Rede davon, dass die SSB in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart den Betrieb aufgenommen hat. Dies klinge zunächst wie eine unverbindliche Beschreibung, dadurch jedoch, dass es als eine Maßnahme im Luftreinhalteplan aufgenommen worden ist, entfalte diese Maßnahme -

wie alle sonstigen Maßnahmen im Luftreinhalteplan - grundsätzlich Bindungswirkung. Dies wiederum ergebe sich klar aus den gesetzlichen Vorgaben zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Eine Einschränkung müsse man zunächst machen: Gebunden durch Maßnahmen im Luftreinhalteplan sind nach den Vorgaben des Gesetzes nur Träger öffentlicher Verwaltung. Dies sei die SSB als AG zunächst nicht. Gebunden sei aber die Landeshauptstadt Stuttgart, die als Träger der SSB AG und als diejenige, die die finanziellen Mittel zum Betrieb zur Verfügung stellen muss, an diese Maßnahme M 3, so sie im Luftreinhalteplan festgelegt ist. "Das heißt, im Ausgangspunkt, völlig losgelöst von der Frage der verkehrspolitischen Vorteilhaftigkeit und des Gewichts möglicherweise der Vorteile, die die Linie bietet, besteht aufgrund der Aufnahme in den Luftreinhalteplan eine Bindung der Landeshauptstadt Stuttgart, den Weiterbetrieb dieser Linie zu ermöglichen und insoweit auch auf die SSB AG einzuwirken im Rahmen ihrer Gesellschafterstellung bzw. die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen. Da besteht im Ausgangspunkt rechtlich kein Zweifel."

Zur Frage: "Kann eine solche Bindung entfallen, wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse ändern?" führt er aus, es leuchte ein, durch eine solche Maßnahme im Luftreinhalteplan sei die Landeshauptstadt Stuttgart, der Gemeinderat als die demokratisch legitimierte Vertreter, in ihrer Entscheidungsfreiheit gebunden. Es sei eine Einschränkung der Rechtsposition der Landeshauptstadt Stuttgart, welche rechtfertigungsbedürftig sei. Die Rechtfertigungsbedürftigkeit liege darin, dass diese Maßnahme einen Beitrag dazu leistet, die Luftschadstoffbelastung zu reduzieren:

"Wenn wir eine sichere Erkenntnis dahingehend hätten, dass die Schadstoffbelastung in Stuttgart die Grenzwerte einhält, dann würde sich die Frage stellen nach der fortdauernden Bindung der Landeshauptstadt Stuttgart, ob sie dann nicht in Fortfall geraten würde. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt meine ich, muss man davon ausgehen, dass wir keine gesicherten Erkenntnisse dahingehend haben, dass die Grenzwerte überall eingehalten sind. Maßgeblich sind die höchstbelasteten Bereiche. Ich darf daran erinnern, dass ja das Verwaltungsgericht Stuttgart im Eilverfahren, betreffend die Vollstreckungsabwehrklage des Landes Baden-Württemberg, davon ausgegangen ist, dass die bisher vorliegenden Zahlen für das Jahr 2020 jeweils keine sichere Erkenntnis dahingehend gestatten, dass wir im Jahresmittel den Grenzwert einhalten können, sodass vor diesem Hintergrund bei allen prognostischen Unsicherheiten wir davon ausgehen müssen, wir können nicht sagen, dass zum jetzigen Zeitpunkt feststünde, dass die Maßnahme M 3 ungeeignet ist, einen Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu leisten. Die Situation mag sich im Laufe des Jahres 2021 anders darstellen, aber Stand heute ist dies die Situation.

Ein weiterer Hinweis: Selbst wenn wir sozusagen eine Punktlandung hätten und wir hätten den Jahresmittelwert erreicht, stellt sich ja die Frage, ob dann die Aufrechterhaltung der Maßnahmen nicht geboten wäre, um eine weitere künftige Verschlechterung zu vermeiden. Denn wir unterstellen ja, dass die Maßnahmen, die wir im Luftreinhalteplan haben, tendenziell geeignet sind, etwas dazu zu leisten, die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Und man wird nicht die Auffassung vertreten können, wenn wir zum 01.02.2021 belastbare Zahlen dahingehend haben, dass wir überall den 40er-Wert erreicht haben, dass ich dann schlagartig alle Maßnahmen aufheben kann. Das wäre eine absurde Konsequenz, dann hätten wir natürlich sehr bald wieder die Nichteinhaltung der Werte.

Selbst wenn man annehmen wollte, diese Einschätzung, die ich Ihnen hier vorgetragen habe, wäre unzutreffend, die Maßnahme sei in keiner Weise geeignet, irgendetwas noch zu leisten, einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung, dann stellt sich ja die Frage, was folgt daraus? Ob dann die Landeshauptstadt Stuttgart von sich aus sagen kann, ich gehe nach meiner Einschätzung davon aus, die Maßnahme ist unverhältnismäßig geworden, und deswegen entfällt die Bindung. Oder ob nicht dann die Frage ist, inwieweit das Land gegebenenfalls verpflichtet wäre, die Maßnahme aufzuheben. und ob die Landeshauptstadt Stuttgart gegebenenfalls einen Rechtsanspruch auf Aufhebung hätte. Auch dafür spricht sehr viel, denn wenn Sie der Auffassung wären oder sich der Auffassung anschließen, quasi automatisch würde die Bindungswirkung entfallen, weil die Landeshauptstadt Stuttgart zu der Einschätzung käme, die Maßnahme sei unverhältnismäßig geworden, dann würde dies natürlich die Effizienz der Luftreinhalteplanung substantiell in Zweifel ziehen, sodass man mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen müsste, selbst wenn man annehmen wollte, die Maßnahme sei nicht mehr geeignet, einen messbaren Beitrag zu leisten, dann dürfte die Landeshauptstadt Stuttgart nicht von sich aus den Betrieb einstellen, sondern sie hätte dann möglicherweise einen Rechtsanspruch gegenüber dem Land auf Einstellung des Betriebs."

StRin Kletzin (SPD) schickt voraus, es gehe ihrer Fraktion mit dem Antrag nicht darum, die Entscheidung zu verschieben, vielmehr sehe man durchaus die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme, verstehe jedoch nicht, warum das Land sich aus der Finanzierung total herauszieht. Weiteren Nachsteuerungsbedarf sehe man angesichts der Kosten aufgrund der sinkenden Fahrgastzahlen durch die Corona-Pandemie. Aus diesem Grund habe man den Antrag formuliert. Sie erläutert diesen anschließend und wirbt um Zustimmung.

StR Winter (90/GRÜNE) - wie auch die nach ihm sprechenden Mitglieder des Ausschusses - danken für die Ausführungen. Die rechtliche Beurteilung teilt der Stadtrat. Eingehend auf den verkehrlichen Nutzen und die Intention merkt er an, seine Fraktion wollte von Anfang an diese Schnellbuslinie und halte es noch immer für sinnvoll und wichtig, den X1 weiter zu haben, Stichworte lebenswerte Innenstadt, neue Aufteilung des knappen öffentlichen Raums, Stärkung des ÖPNV, innovative Verkehrs- und Fahrzeugtechnik, Entlastung anderer Linien, insbesondere der U 1. Angesichts der Corona-Pandemie, weiterhin zu erwartender steigender Fahrgastzahlen und für den Fall von S-Bahn-Ausfällen spreche er sich eindeutig für den Weiterbetrieb aus, zumal der Wilhelmplatz inzwischen auch durch die U 16 gestärkt sei als Verkehrsknotenpunkt. Die Fahrgastzahlen seien seit März 2020 gestiegen. Er appelliert, aus den genannten Gründen die Schnellbuslinie X1 weiter zu halten und die Taktung dabei so zu belassen, "dass man hingehen kann und weiß, ich kann in den nächsten Bus einsteigen".

StR Kotz (CDU) vertritt die Meinung, man könne selbstverständlich losgelöst von der Frage des X1 sagen, dass jedes weitere Angebot im ÖPNV ein gutes Angebot ist und der Stadt hilft. Dies entbinde jedoch nicht davon zu prüfen, ob es im Sinne einer Kosten-Nutzen-Betrachtung die beste Maßnahme ist. Diesbezüglich mache seine Fraktion ein großes Fragezeichen, ob der X1 vor anderen Maßnahmen im ÖPNV-Bereich auf Platz 1 liegen würde. Man habe diese Linie damals gemeinsam auf den Weg gebracht, um verschiedene Dinge auszuprobieren. Manche Dinge funktionieren sehr gut, bei manchen Dingen habe sich herausgestellt, dass sie aufgrund der Gegebenheiten nicht so richtig funktionieren. Gesehen werden müsse auch, dass die Linie ein Hilfskonstrukt sei für das Versagen beim Ausbau der Tallängs-Stadtbahnlinie U 1 mit 80 m-Zügen. "Hätte die Verwaltung, inklusive unserer SSB, da ihre Hausaufgaben gemacht in der

Vergangenheit und wir hätten diese 80-m-Züge, wären wir nicht auf die Idee gekommen zu sagen, wir brauchen diese Verstärkerlinie."

Über die Frage der rechtlichen Betrachtung habe man im Zusammenhang mit dem Thema Luftreinhaltung immer wieder diskutiert. Seine Fraktion sei weiterhin der Meinung, dass eine Fraktion, die ja nicht Teil der Verwaltung sei und eine andere Rolle habe, selbstverständlich eine politische Positionierung auch in einer Abstimmung durchführen kann. Weiter sei darauf hinzuweisen, dass die Maßnahme M 3 zu einem Zeitpunkt beschlossen wurde, als die Flottenzusammensetzung der Kfz in Stuttgart eine ganz andere war als aktuell. Insofern könne man immer wieder die Frage stellen: "Wann kann man welche Maßnahmen wieder zurücknehmen?" So prüfe die Stadtverwaltung in Frankfurt am Main regelmäßig alle drei Monate, ob eine Maßnahme wieder zurückgenommen werden kann, weil sich etwas verändert hat.

Im Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung wurden 7,5 Mio. € für dieses Projekt eingestellt, so der Stadtrat weiter. Ihn interessiere, wie viel aus dieser Rücklage bereits aufgebraucht ist und ob die Restsumme für den Weiterbetrieb dieser Maßnahme ausreicht. Auf keinen Fall dürfe passieren, dass aus anderen Positionen des Bündnisses für Mobilität und Luftreinhaltung Mittel umgeschichtet werden auf die X1-Buslinie. Den im SPD-Antrag gestellten Fragen müsse man sich stellen. Er würde gerne diese Fragen erweitern um den Aspekt des Endzeitpunkts, der heute bei 20:30 Uhr liege. Da der Großteil des Berufsverkehrs in der Innenstadt spätestens um 19:00 Uhr abgeflissen ist, sei auch die U1 ab dann nicht mehr so stark ausgelastet. Die Auslastung ab 20:00 Uhr werde in der Präsentation - vermutlich aus gutem Grund - gar nicht erst aufgeführt. Somit bitte er zu beantworten, welche finanzielle Entlastung zu erwarten wäre, wenn man das Angebot nur bis 19:00 Uhr bzw. 19:30 Uhr aufrechterhalten würde.

"Sollte es wider Erwarten eine Mehrheit für diese Vorlage hier im Hause geben, dann müsste selbstverständlich der FDP-Antrag zum Zuge kommen, dass nämlich das Land aufgefordert wird, die Finanzmittel dafür aufzubringen. Was im Übrigen, wenn ich richtig informiert bin, auch für die Schilder der Kleinen Umweltzone, die wir jetzt für Euro-5-Fahrverbote - ebenfalls eine Maßnahme des Luftreinhalteplans - eingerichtet haben, gelten müsste. Wenn schon der X1 weiterfährt, dann nur auf Kosten des Landes und gewiss nicht aus irgendeiner anderen Position unseres Bündnisses von damals!"

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) weist darauf hin, dass der X1 kein Projekt der FrAKTION sei, sondern geboren wurde aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung, welches aus CDU, GRÜNEN und SPD entstanden sei. Zwei der drei Partner aus dieser Koalition wollten nun "dieses Herzstück des Bündnisses" fallen lassen oder zusammensparen. Zum Glück gebe es vernunftbegabte Fraktionen wie die seine, die dieses Projekt auch in die Zukunft weiterführen wollen. Der X1-Bus sei die Stütze für das stark belastete Stadtbahnssystem in der Tallängsachse. Allen im Rund, insbesondere denjenigen Räten, die Mitglied im Aufsichtsrat der SSB sind, sei bekannt, dass die Haltepunkte für die U1 erst Ende 2026 baulich aufgerüstet sein werden. Er frage sich daher, wie StR Kotz von Versagen reden könne. Die SSB sei sehr bemüht, gute Lösungen zu finden, was an schwierigen Haltepunkten, wie z. B. dem Bihlplatz nicht so einfach sei. Es sei derzeit nur möglich, Transportkapazität in der Tallängsachse mit einem Bussystem aufzurüsten. Für richtig halte er auch gerade in der jetzigen Pandemie-Situation, dass die Busse und die Stadtbahnen nicht voll ausgelastet sind. Es gelte, den Fahrgastschutz entsprechend hochzuhalten.

Die Seite der Finanzierung störe ihn persönlich sehr. Nachdem noch immer das Konnexitätsprinzip gelte, kann aus seiner Sicht nicht hingenommen werden, "dass das Land sich aus seiner Verantwortung stiehlt und versucht, mit der Konstruktion über den Luftreinhalteplan die Stadt zu verpflichten, diese Linie zu betreiben und die Kosten von 2,8 Mio. € zu tragen". Die Luftreinhaltung sei eine Staatsaufgabe, daher müsse derjenige, der bestellt, auch die Rechnung begleichen. Offensichtlich habe man heute jedoch keine Spielräume, um sich dieser Finanzierungspflicht zu entziehen und den Ball zurückzuspielen an das Landeskabinett. Er schlage daher vor, heute einen ergänzenden Beschluss zu fassen, wonach die Verwaltung aufgefordert wird, künftig jedwede Maßnahmen abzulehnen, die das Land in den Luftreinhalteplan formuliert, die dazu führen, dass die Landeshauptstadt Stuttgart oder ihre Beteiligungsgesellschaften nicht kompensierte Mehraufwendungen hat, die dort zu Buche schlagen. Dem Beschlussantrag stimme die FrAKTION zu.

StR Serwani (FDP) nimmt Bezug auf die Begründung des Vorsitzenden, warum der X1-Bus sinnvoll sei, und merkt an, seit Langem kritisiere seine Fraktion denselben, weil dieser der Stadt vom Land aufgezwungen worden sei und sich das Land nun aus der Finanzierung herausgezogen habe. "2,25 Mio. € für einen Bus, der wirklich meistens nur heiße Luft transportiert, auch wenn die Zahlen jetzt wieder ein bisschen gestiegen sind, das ist zu viel!" Gleichwohl, dies habe die rechtliche Bewertung bestätigt, könne man den X1 nicht einfach streichen. Seine Fraktion sei schon seit vielen Jahren der Meinung, dass wer bestellt auch bezahlt. Deswegen habe man beantragt, dass die Verwaltung beim Land den Antrag auf Herausnahme der Maßnahme M 3, also Schnellbuslinie X1, aus der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart stellen soll.

Seit Einführung der X1-Linie seien seitens der Landeshauptstadt Stuttgart sehr viele Maßnahmen ergriffen worden, trotzdem bestehe das Land auf der Weiterführung der X1-Buslinie. Er selber habe bereits vorgeschlagen, von einem 5- auf einen 10-Minuten-Takt zu gehen. Damals habe er die Antwort erhalten, dies ginge nicht wegen der Stadtbahnlinien am Charlottenplatz. Er werde daher hilfsweise dem SPD-Antrag auf eine Anpassung der Taktung später zustimmen. Mit Blick auf die durchaus gewünschte Anbindung des City-Rings regt er an, einen wirklichen Busverkehr in der City-Ring-Linie zu schaffen. Vollelektrische Gelenkbusse und andere Innovationen könnten auch dort ausprobiert werden und seien nicht allein auf die Cannstatter Straße beschränkt. Abschließend bittet er, über den Antrag abstimmen zu lassen, und wirbt um Zustimmung dafür.

Es sei ein Kreisschluss, "dass Programme wie dieser Luftreinhalteplan uns aufgezwungen werden auf Landesebene oder auch auf Bundesebene, die aber politisch bis ideologisch argumentiert sind, während es keine wissenschaftlich exakten Grenzwerte gibt, und wir nachher sagen, dass wir die erfüllen müssen aus juristischen Gründen", meint StR Goller (AfD). Der Luftreinhalteplan betreffe nur Feinstaub und Stickoxid, und die Maßnahmen zur Vermeidung von Feinstaub widersprechen sich zum Teil in sich, und die Maßnahmen zur Vermeidung von Stickoxid widersprechen den Klimazielen, da Diesel zehn Mal weniger Kraftstoff verbraucht als Benziner. Insofern stelle sich für diese wie auch für andere Maßnahmen die Frage, wofür machen wir das eigentlich?

In den Bussen der X1-Schnellbuslinie säßen im Durchschnitt 7,1 Personen. Das gezeigte Diagramm zeige gerade nicht ein stetiges Wachstum, sondern im Gegenteil seien öfters weniger Fahrgäste im X1 als im Februar 2019. Nun könne man sagen, Corona spiele dabei eine Rolle, jedoch werde genau Corona als Argument für den Weiterbetrieb des X1 angeführt. Gerade wegen Corona werde der X1 gegenwärtig nicht mehr benö-

tigt. Auch im Hinblick auf die Reduktion der Feinstaubwerte sei darauf hinzuweisen, dass der X1-Schnellbus in der aktuellen Auslastung keinen Sinn mehr macht. Was den vollelektrischen Antrieb angeht, so habe man damit weniger Stickoxid in der Stadt, doch müsse man jedes zusätzlich betriebene E-Fahrzeug in der Stadt mit Kohlestrom befeuern, anders gehe es nicht. Die angeblich benötigte Taktfolge von 5 Minuten bewirke nicht, dass mehr Menschen das Angebot nutzen, vielmehr brauche es dafür andere Linien, die jedoch nicht gleich kurze Taktfolgen haben. Bereits viel früher als 19:00 Uhr brechen die Fahrgastzahlen deutlich ein, weshalb die Taktung, wie bei allen anderen Linien auch, angepasst werden müsse, um eine Auslastung auch nur halbwegs zu erreichen. Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung für das ganze System mit begrenzten Ressourcen zeige, "dass der X1 in der Realität mit 7,1 Fahrgästen pro Bus nicht nur nicht viel bringt, sondern aufgrund der begrenzten Ressourcen schädlich für das Gesamtsystem ist". Die Vorlage lehne er deshalb ab.

Nach dem Eindruck von StR Walter (PULS) gibt es bei den Diskussionen um den X1-Bus "subjektive Wahrheiten". Umso wichtiger sei es, dass heute die erhobenen Zahlen präsentiert wurden. Er halte die Nutzerzahlen für akzeptabel und insgesamt mit der modernen Technik und dem Komfort, den der X1-Bus bietet, und der Taktung für unter dem Strich ein sinnvolles Projekt. Der Takt sei ein entscheidender Baustein, ob das Angebot angenommen wird. Insofern könne seine Fraktionsgemeinschaft mit einem 6-Minuten-Takt gut leben. Was die künftig fehlende Finanzierung seitens des Landes angeht, so unterstütze man die FrAKTION darin, einen ergänzenden Beschluss zu fassen.

Der SPD-Antrag habe aufgrund der aufgeworfenen Fragestellungen den Charakter, die Abstimmung über die Vorlage zu vertagen, so OB Kuhn. Aus seiner Sicht ist zumindest im City-Ring der Gedanke "Du gehst zur Haltestelle und es kommt immer gleich ein Bus" bei einem 10-Minuten-Takt nicht mehr erfüllt. Er gebe StR Serwani recht, wonach - würde es die X1-Linie nicht geben - man sicher die Frage stellen müsste, ob eine City-Ring-Linie sinnvoll ist, die seines Erachtens nicht mit Gelenkbussen gefahren werden muss. In Bezug auf dessen Antrag merkt er an, natürlich könne er ein Schreiben an das Land übermitteln und ein Telefonat nachschieben. Jedoch bleibe der X1 eine Maßnahme des beschlossenen Luftreinhalteplans, wo man nicht einfach etwas herausnehmen könne, sondern ein neuer Luftreinhalteplan aufgestellt werden müsste, der ohne diese Maßnahme auskommt. Dies jedoch werde das Land nicht tun, weil es dann noch mehr Probleme mit dem Gericht bekommen würde. Daher werde dieser Antragsinhalt zu nichts führen.

Gegen den Vorwurf von StR Kotz, Verwaltung und SSB hätten bei der U 1 ihre Hausaufgaben nicht gemacht, verwehrt sich der Vorsitzende. Er verweist auf die Sitze der CDU-Fraktion im Aufsichtsrat und darauf, dass ihm diesbezügliche Nachfragen seitens StR Kotz oder StR Sauer nicht Erinnerung seien. Vielmehr sei schon mehrfach darauf hingewiesen worden, dass es ein hochkomplexes Projekt ist. Anschließend nimmt OB Kuhn Bezug auf die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Uechtritz, wonach die Landeshauptstadt Stuttgart rechtlich verpflichtet ist, den X1-Bus im Rahmen des Luftreinhalteplans zu betreiben. Im Hinblick auf die Aussage von StR Kotz, er sehe sich in einer anderen, der politischen Rolle, und das Rechtliche liege irgendwie bei der Verwaltung, merkt er an, das Hauptorgan müsse sich auch an Recht und Gesetz halten und könne nicht einfach erklären, "das interessiert uns gerade nicht". Die Vorlage enthalte die klare Aussage, "wenn es klar ist, dass wir es aus rechtlichen Gründen machen müssen, man dann auch die entsprechenden Schritte machen muss".

An StR Ozasek gewandt betont er, natürlich seien "wir alle auf der kommunalen Ebene Anhänger des Subsidiaritätsprinzips. Aber die Logik von Luftreinhalteplänen ist anders: Die Stadt Stuttgart, nicht die SSB, muss bei bestimmten Sachen die Kosten tragen. Beispiel: Wir müssen ja auch die Kosten tragen für das Schilder-Aufstellen." Selbstverständlich könne man auch über diesen Antrag abstimmen, doch glaube er, dass dieser insgesamt ins Leere führe.

Herr Forderer (S/OB-Mobil) geht mithilfe der als Dateianhang angehängten Maßnahmenübersicht ein auf die Frage bezüglich der Finanzierung aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung. Die in der GRDRs 393/2017 dargestellten Maßnahmen werden nicht zur Finanzierung der Maßnahme M 3 herangezogen. Es gebe einen zweiten Block, der viele Maßnahmen im Bereich Saubere Luft enthält, die beim Bund beantragt wurden im Rahmen des Sofort-Programms Saubere Luft. "Da machen wir viele Dinge, die wir sowieso machen und die eigentlich schon finanziert sind und die vom Bund mitfinanziert werden. Dadurch haben wir immer so eine Art Sparkäse, dass wir sagen, da können wir wieder Neuanträge stellen, weil wir da ja Komplementär-Mittel vorweisen müssen. Und da sind im Augenblick noch 3,4 Mio. € übrig. Die Kämmerei hat als Deckungsvorschlag vorgeschlagen, dass wir diese 3,4 Mio. € dafür verwenden. Das wird in der Vorlage auch so beschrieben. Also nicht aus dem Bündnis für Luftreinhaltung!"

OB Kuhn stellt gegenüber der SSB AG die Frage, ob bis 07.10.2020 die Frage im Hinblick auf den 10-Minuten-Takt quantifiziert werden kann und ob das überhaupt geht. Herr Moser (SSB AG) sagt zu, diese Frage bis zum 07.10.2020 genauer darzustellen. Überschlüssig könne bereits heute gesagt werden, dass beim 6-Minuten-Takt insgesamt 6 Fahrzeuge im Umlauf sind. Folglich könnte man beim 10-Minuten-Takt auf 4 Fahrzeuge reduzieren. Somit bleiben mindestens zwei Drittel der Kosten weiterhin bestehen. Sollte man auf 5 Fahrzeuge kommen, wäre die Einsparung nicht so groß, und man hätte auch den Nutzen nicht mehr. Er betont, "die Stadtbahnen fahren in dem Bereich alle im 5-Minuten-Takt. Da gibt es eine U 1 und eine U 2 und im anderen Weg die U 13 und die U 16, und die kommen auch im 5-Minuten-Abstand hintereinander her."

Herr Prof. Dr. Uechtritz nimmt zunächst Stellung zum Antrag der FrAKTION und den Aussagen von StR Ozasek: "Wir haben die gesetzliche Konzeption, dass im Luftreinhalteplanungsrecht, im BImSchG, die Träger öffentlicher Verwaltung gebunden sind an das, was an Maßnahmen im Luftreinhalteplan dort vorgegeben ist. Und wenn es dann den eigenen Aufgaben- und Tätigkeitsbereich erfasst, dann bedeutet das grundsätzlich auch, dass man die Verantwortungslast dafür trägt. Ob das Land dann da, wo es politischen Gestaltungsspielraum hat, derartige Maßnahmen fördert und also die Bereitschaft zeigt, Luftreinhaltemaßnahmen auf kommunaler Seite aktiv zu unterstützen, ob das also aktiv gefördert wird, ist natürlich politisch wünschbar. Aber wir haben die Bindung, dass alle Träger öffentlicher Belange die Maßnahmen umzusetzen haben. Und da gibt es keinen Finanzierungsvorbehalt. Wir kommen aber an eine Grenze, und das hatte ich vorhin in meinem Vortrag schon versucht, knapp anzusprechen: Da natürlich die Stadt Stuttgart hier in ihrer Selbstverwaltungshoheit betroffen ist, Sie als Vertreter sind eingeschränkt in Ihrer Befugnis, über Mittel zu entscheiden, kann sich irgendwann die Frage stellen, ob das noch eine gerechtfertigte oder eine unverhältnismäßige Beschränkung Ihrer Freiheit ist, über die knappen Mittel zu entscheiden. Nur so kommen wir an das Thema ran. Und da muss man wohl ernstlich sagen, dass wir wegen der Dringlichkeit der Luftreinhaltemaßnahmen hier zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sagen können, 'hier ist die Grenze der Unverhältnismäßigkeit erreicht'. So politisch wünschenswert eine Förderung durch das Land ist, sehe ich nicht, dass man rechtlich

sagen kann, die Bindung der Stadt steht unter dem Vorbehalt, dass das Land die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellt. Ich glaube, das ist nicht die Konzeption des BImSchG im Hinblick auf die Luftreinhalteplanung."

Zur Frage, ob das Land - wie von der FDP beantragt - die Maßnahme M 3 aus dem Luftreinhalteplan herausnehmen kann, führt er aus, die Schwierigkeit sei, dass der Luftreinhalteplan sehr rudimentär geregelt sei. Im Grundsatz sei es eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans. So, wie zusätzliche Maßnahmen darin aufgenommen werden können, können natürlich auch Maßnahmen wieder herausgenommen werden, sofern Maßnahmen nicht noch zwingend erforderlich sind, weil sonst die Verpflichtung zur schnellstmöglichen Erreichung der Grenzwerte nicht erfüllt werden könne. Ziehe man die Parallele zu einem Bebauungsplan, dann gelte auch dort, dass eine Stadt nicht einfach einen Plan aufgeben kann, sondern sie muss im Prinzip das gleiche Verfahren wählen, wie sie ihn aufgestellt hat. Man könne über ein verkürztes Verfahren nachdenken, aber im Prinzip sei es eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans und bedürfte folglich eines solchen Verfahrens, das auf diesen Punkt beschränkt werden könne.

Was die Diskussion um die Taktfolge angeht, so müsse er leider darauf hinweisen, dass die Maßnahme M 3, so wie sie im Luftreinhalteplan drinsteht, keine Angabe zu Taktung und Betriebszeit enthält. Schauen man sich die Erläuterungen an, so tauchen dort die 5 Minuten auf. Nun könne man sich die Frage stellen, ob die Erläuterungen gleichzeitig die Bindungswirkung entfalten, dass man verpflichtet wäre, den 5-Minuten-Takt anzubieten. Diesbezüglich wäre er zurückhaltend und würde sagen, "ein gewisser Spielraum in der Umsetzung muss ja im Operativen für die SSB oder für die Stadt noch möglich sein". Er halte einen 6-Minuten-Takt für völlig unproblematisch, auch einen 10-Minuten-Takt würde er noch für vertretbar halten, wobei man dabei langsam in Grauzonen hineinkomme, wo die Bindung an den Luftreinhalteplan infrage gestellt wird. Es gebe dazu keine Präzedenzfälle, weshalb es eine gewisse rechtliche Unsicherheit gebe.

OB Kuhn ergänzt, auch dem Vorschlag der Verwaltung, auf 6 Minuten zu gehen, liege die Einschätzung zugrunde, dass es im Rahmen des Spielraums des Luftreinhalteplans ist. Da wäre laut Prof. Dr. Uechtritz auch ein 10-Minuten-Takt noch vertretbar. Für die Entscheidung darüber sei die Frage wichtig, ob dies verkehrspolitisch sinnvoll wäre und ob es die erhoffte Kostenersparnis bringt.

StR Winter stellt richtig, das Ganze sei nicht eine Idee des Landes gewesen, die der Stadt aufoktroiert worden sei. Im Bündnis für Luftreinhaltung habe man den X1 gemeinsam auf den Weg gebracht und als Maßnahme vorgeschlagen. Alle waren davon überzeugt, dass es eine sinnvolle Linie ist. Mit einem 6-Minuten-Takt sei man einverstanden, hingegen würde ein 10-Minuten-Takt der Attraktivität eher schaden. Den Vorschlag der SPD könne man auch als eine Halbierung des Angebots verstehen.

Das Thema der U 1 sei im SSB-Aufsichtsrat immer wieder Thema gewesen, auch mit kritischen Anmerkungen, merkt StR Kotz an. Er wiederholt seine Bitte, zusammen mit der Beantwortung des SPD-Antrags bis zum 07.10.2020 den rückwärtigen und den vorausschauenden Zeitstrahl zur U 1 vorzulegen. Darüber hinaus bittet er in diesem Zusammenhang auch darzustellen, welche Einsparung sich bei einem abendlichen Betriebsende des X1 um 19:30 Uhr ergeben würde. Was die Rollenverteilung von Verwaltung und Gemeinderat angeht, so habe der Gesetzgeber für diese Situation dem Oberbürgermeister die Möglichkeit gegeben, wenn der Gemeinderat etwas beschließt, was rechtlich nicht in Ordnung ist, dieses zu korrigieren und entsprechend zu handeln. Im

Hinblick auf die Frage der Kosten meine er sich an eine Aussage von BM Thürnau zu erinnern, wonach die Schilder für die kleine Euro-5-Fahrverbotszone vom Land bezahlt werden. Hierzu bittet er um Stellungnahme und warum es beim X1-Bus nicht ebenso sein kann. Einen Widerspruch sieht er in der Aussage von Herrn Forderer zur Finanzierung, da in der Vorlage auf Seite 4 stehe, "sie (die Ausgaben) werden gedeckt aus bisher nicht verplanten Mitteln der innerhalb der Ergebnistrücklage gebildeten davon-Position 'Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung'". Auch hierüber bittet er um Klarstellung bis zum 07.10.2020.

StR Ozasek erklärt, die FrAKTION werde dem FDP-Antrag so nicht zustimmen, gehe es im Kern doch darum, den separaten Fahrweg auf der B14 für den ÖPNV rückabzuwickeln und mehr Autoverkehr und damit mehr Luftschadstoffe ans Neckartor zu bringen. Befremdlich finde er darüber hinaus, dass die SPD mit ihrem Antrag versucht, den ÖPNV zusammenzustreichen. Was den eigenen Ergänzungsantrag angeht, so sei es selbstverständlich richtig, dass es bei gesetzlicher Ermächtigungsgrundlage Eingriffe geben kann in die Finanzhoheit und in das Selbstverwaltungsrecht der Kommunen, aber immer unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit. Seine Zielsetzung sei, seitens des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart ein klares politisches Stopp-Signal zu setzen gegenüber dem Land und zu signalisieren, dass der Gemeinderat keine Maßnahmen mehr akzeptiert im Luftreinhalteplan, die bei der Landeshauptstadt Stuttgart oder ihren Beteiligungsgesellschaften zu nicht kompensierten finanziellen Mehraufwendungen führen. "Wir wollen, dass der Oberbürgermeister - und auch die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung - bei künftigen Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium, mit dem Landeskabinett diese Position aktiv einnehmen und vertreten!" Er halte es für legitim, diesen politischen Beschluss heute zu fassen.

StRin Kletzin unterstreicht, natürlich stehe die SPD-Gemeinderatsfraktion zu den Maßnahmen des Luftreinhalteplans, und man verabschiede sich auch keinesfalls aus dem Bündnis. Sie könne außerdem den Antrag der FrAKTION nachvollziehen, der ihrer Aussage "Das Land ist auch in einer Verantwortung, und das Land nimmt diese Verantwortung nicht wahr" entspreche. Ihre Fraktion werde den FDP-Antrag ablehnen. Weiter betont sie, im Antrag ihrer Fraktion gehe es darum, den ÖPNV tatsächlich zu ertüchtigen, dies jedoch nicht nur auf einer Strecke, sondern das auf dieser Strecke eingesparte Geld für andere Strecken einzusetzen. Weil nach wie vor manchmal drei X1-Busse unmittelbar nacheinander kommen, sei man zu der Überlegung gelangt, "vielleicht kann man beim Takt noch etwas machen über diese eine Minute hinaus". So lange man die Zahlen nicht kennt, könne man keine Entscheidung treffen. Aus diesem Grunde wirbt sie um Unterstützung ihres Antrags.

StR Serwani formuliert aufgrund der heutigen Aussage des Oberbürgermeisters und den Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Uechtritz den Antrag seiner Fraktion folgendermaßen um: "Die Verwaltung **wirkt** beim Land auf Herausnahme der Maßnahme M 3 - also Schnellbuslinie X1 - aus der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart **hin**." Er stimme StR Ozasek zu, wonach das Land gefälligst bezahlen soll für das, was es der Landeshauptstadt Stuttgart hier auferlegt. Dies betreffe auch die Schilder für die Dieselfahrverbotszone. Dem SPD-Antrag stimme er zu.

StR Goller geht ein auf den besonderen Fahrgastkomfort der X1-Busse, den er für eine solche Maßnahme als "fast dekadent" empfindet. In Bezug auf die enge Taktung der Busse hält er die Argumentation dafür für falsch. Vielmehr sei die Linie jahrelang mit der bestmöglichen Taktung gelaufen, ohne die gewünschte Resonanz erfahren zu haben.

Aus seiner Sicht rechtfertigen die Fahrgastzahlen der X1-Busse vormittags zu den Stoßzeiten vielleicht einen 5-Minuten-Takt, mittags könne es ein 8-oder 9-Minuten-Takt sein, und nachmittags und abends könne es sich nur um einen 10-Minuten-Takt oder sogar mehr handeln. Er spreche sich im Fazit gegen die Weiterführung der X1-Schnellbuslinie aus, weil die Ressourcen anderweitig besser genutzt werden könnten. Alternativ stimme er einer Untersuchung zu, die dafür sorgt, dass die Busse dieser Linie mindestens halbvoll fahren.

StR Walter erklärt Zustimmung zum SPD-Antrag, den FDP-Antrag lehnt er dagegen ab. Er halte die Maßnahme M 3 an sich zum Zwecke der Luftreinhaltung für sinnvoll, die Frage stelle sich jedoch nach der Finanzierung.

OB Kuhn bittet StR Ozasek darum, den mündlich vorgetragenen Antrag schriftlich zu formulieren, sodass darüber im VA am 07.10.2020 abgestimmt werden kann. Über die Anträge von SPD und FDP könne heute bereits abgestimmt werden. StR Serwani äußert den Wunsch, die Entscheidung über den Antrag seiner Fraktion ebenfalls auf den 07.10.2020 zu vertagen. StR Kotz hält es nicht für notwendig, über den SPD-Antrag abzustimmen, sofern die Verwaltung die gewünschte Beantwortung bis zum 07.10.2020 zusagen könne. Somit könne man das gesamte Paket in den VA verweisen.

Herr Forderer sagt zu, dem Gemeinderat die Übersicht die Finanzierung betreffend zur Verfügung zu stellen. Die Stadtkämmerei könne dann im Verwaltungsausschuss oder bereits im Vorfeld weitere Erklärungen dazu abgeben.

Abschließend sagt OB Kuhn die schriftliche Beantwortung der offenen Fragen zu und hält Verweisung in den Verwaltungsausschuss am 07.10.2020 fest.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 5. Referat T
Tiefbauamt (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. 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