

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	330
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	615/2022
		GZ:	S/OB
Sitzungstermin:	18.10.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:			
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Neue Buslinie 47		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 04.10.2022, öffentlich, Nr. 301
 Ergebnis: Einbringung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 30.09.2022, GRDRs 615/2022, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Zur Umsetzung des Jahresfahrplans 2023 (Betriebsaufnahme Dezember 2022) und 2024 erhält die SSB einen Betriebskostenzuschuss in Höhe von jeweils 630.000 EUR für einen zweijährigen Probetrieb (Ende Dezember 2024) der neuen Buslinie 47 vom Stuttgarter Osten in die Innenstadt mit Abdeckung der Innenstadtschleife.
2. Die Finanzierung erfolgt im THH 810 - Bürgermeisteramt, Amtsbereich 8107015 - Referat strategische Planung und nachhaltige Mobilität, Kontengruppe 43100 - Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke. Dem hierfür notwendigen überplanmäßigen Aufwand im Jahr 2023 in Höhe von 630.000 EUR zugestimmt. Die Deckung erfolgt aus Minderaufwendungen durch die Einführung des landesweiten Jugendtickets im THH 400 - Schulverwaltungsamt, Amtsbereich 4007010 - Weitere Fachaufgaben, Kontengruppe 440 - Sonstige ordentliche Aufwendungen.

Die Tagesordnungspunkte 2 "Neue Buslinie 47 - Vorberatung, GRDRs 615/2022" und 2a "Nahverkehrsplan 2020 - Stand der Umsetzung - Kenntnisaufnahme, GRDRs 675/2022" werden gemeinsam aufgerufen. Die Aussprache ist in NNr. 330 wiedergegeben.

Herr Körner (S/OB) erinnert an den Beschluss des Gemeinderates vom 27.07.2022, wonach die freiwerdenden Mittel aufgrund des landesweiten Jugendtickets für Angebotsverbesserungen im Bus- und Bahnverkehr einzusetzen seien. Nach einer Bewertung der SSB zu den jeweiligen verkehrlichen Wirkungen sowie der finanziellen Bedarfe solle im Herbst über die einzelnen Maßnahmen in den zuständigen Gremien beraten und entschieden werden (siehe GR NNr. 163). Er bitte die Ausschussmitglieder darum, einerseits die GRDRs 615/2022 schnell zu entscheiden, da die SSB dringend auf die Zustimmung warte, und andererseits Hinweise für die noch zu erarbeitende Beschlussvorlage zu geben. Auf dem Weg dahin werde auch die Finanzierungsfrage geklärt.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) verweist auf die Information des Ausschusses am 11.10.2022 (siehe STA NNr. 317) und lobt anhand verschiedener Beispiele die Entwicklung in den vergangenen sowie zukünftigen Jahren. Dennoch gebe es einen Überhang an Planungsprojekten mit größerem Zeitbedarf. Um ein Ziel der Verkehrswende - eine Verdoppelung im Nahverkehr - zu erreichen, müsse der Ausbau schneller vorankommen und müssten weitere Projekte angeschoben werden. Ein wichtiges Instrument für den Ausbau stelle der Mobilitätspass dar, für den Stuttgart Modellkommune sei; er erwarte diesbezüglich mit Spannung die Ergebnisse der Untersuchung. Er erklärt, die durch das Jugendticket freiwerdenden Mittel wolle der Ausschuss in Angebotsverbesserungen für den Nahverkehr investieren. Konkret liege derzeit die Buslinie 47 vor, wozu er - ähnlich wie bei der Linie 40 - eine Verlängerung bis zur Stadtbahnhaltestelle Ostendplatz fordere. Im Rahmen des Probetriebes müsse auch das Angebot am Abend überprüft werden, da zu diesem Zeitpunkt eine hohe Auslastung herrsche und eventuell nachjustiert werden müsse. Die SSB habe eine Zunahme der Nachfrage im Abendverkehr festgestellt. Durch verlängerte Öffnungszeiten in der Innenstadt sowie mehr Veranstaltungen ändere sich das Nutzungsverhalten der Fahrgäste, und dieser Effekt habe sich nach den Lockdown-Phasen nochmals verstärkt. Aus diesem Grund werde bereits ein verlängerter Einsatz von 80-m-Zügen bis in den Abend vorgeschlagen. Dazu möchte er wissen, ob dies von der SSB selbst umgesetzt werde oder noch eine Finanzierung zu erfolgen habe. Da die Fahrgastzahlen deutlich zunähmen, müsse auch über eine Taktverdichtung am Abend nachgedacht werden, weshalb er für die Innenstadt-Buslinien eine Stunde länger einen dichteren Takt ausdrücklich wünsche. Seine Fraktion plädiere darüber hinaus dafür, diese Verdichtung auch bei der Stadtbahn umzusetzen, was aber mit hohen Kosten verbunden sei. Er schlägt vor, schrittweise (eventuell zunächst 30 Minuten Verlängerung oder nach Linien) vorzugehen. Für ein durchgängiges Angebot sei mit dem Nachtbus nun ein guter Aufschlag gemacht worden, dennoch müssten die Bedienzeiten nochmals geprüft werden.

Bezüglich der Ergänzungsverkehre verweist er auf die Probetriebe von Ortsbussen in Stammheim und zukünftig in Kaltental. Die SSB schlage vor, für mehr Vergleichbarkeit SSB Flex tagsüber anzubieten. Er rechne mit einem konkreteren Vorschlag zu Begrenzung und Konzept. Kein einfaches Thema sei die Linie U8, für die eine Ausweitung des Taktes vorgesehen sei. Um diese zu erzielen, müsse die Linie U15 gekappt werden. Es bedürfe einer Diskussion zur Perspektive, um eine Grundsatzentscheidung treffen zu können. Die Argumente in der Vorlage zur Linie U17 seien nachvollziehbar, und er bitte um Nutzerzahlen, bevor eine Entscheidung getroffen werde. Abschließend richtet er

den Blick auf den ÖPNV-Report des Landes, der eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden und am Wochenende vorschlägt, um deutlich mehr Nutzer*innen zu generieren. Für die weitere Diskussion im kommenden Frühjahr erwarte er gerne Vorschläge, beispielsweise für die Linie U8, wie in Stufen Verbesserungen zu erzielen seien. Hilfreich sei auch ein Bericht zu Maßnahmen des Nahverkehrsentwicklungsplanes; in diesem Rahmen erinnert er an die Verlängerung der Linie U19 in Richtung Osten oder an weitere Busverbindungen. Spätestens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes müssten diese Projekte dann aufgenommen werden.

Der Ausbau des ÖPNV in Stuttgart sei ein Erfolgsmodell, hält StR Sauer (CDU) fest, da mit der SSB sehr vertrauensvoll zusammengearbeitet werde und zwischen den Fraktionen große Einigkeit bestehe. In dieser Form verstehe er auch die heutige Diskussion. Der Stadtrat zeigt sich erfreut über die Summe von 3,6 Mio. Euro sowie die in der vergangenen Sitzung des STA aufgezeigten Möglichkeiten zu deren Verwendung. Er betont, die Gelder müssten komplett im ÖPNV-Bereich verbleiben, auch wenn die Summe nicht sofort komplett ausgeschöpft werde. Zudem müsse diese direkt als Investitionszuschuss an die SSB gehen. Zur Buslinie 47 greift er den Wunsch aus dem Bezirksbeirat Ost auf, diese nicht um 19:15 Uhr enden zu lassen, sondern wie alle anderen Innenstadt-Buslinien bis 20:30 Uhr (Montag bis Freitag) fortzuführen. In der von Herrn Körner angekündigten Beschlussvorlage müssten dazu die Kosten dargelegt werden. Unter dieser Maßgabe wolle er die heutige Beschlussvorlage nochmals diskutieren, um daraus ein Erfolgsmodell zu machen.

Im Detail geht StR Sauer auf die Linie U8 ein und möchte wissen, warum das Problem mit der Linie U15 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) nicht bestehe, in der nachmittäglichen HVZ jedoch schon. Wie sein Vorredner bittet er um eine Gegenüberstellung der Fahrgastzahlen von U15 und U8, um ein Gefühl für den "Sturm der Entrüstung" zu bekommen, falls die U15 an der Ruhbank enden würde. Als weiteren Prüfauftrag gibt er mit, den Wochenendverkehr für die U8 als klassische Talquerlinie zu betrachten. Seine Fraktion könne sich zumindest einen Betrieb am Samstagmorgen vorstellen, um Einkaufsverkehre abzubilden und eine bessere Verbindung der fünf profitierenden Stadtbezirke umzusetzen. In der Gesamtschau der U8 plädiert er für eine schnelle, "kleine" Lösung und die Einrichtung eines Zehn-Minuten-Taktes in der nachmittäglichen HVZ. In diesem Falle müsse die U15 an der Ruhbank enden. Mittelfristig müsse für die "große" Lösung die Kehranlage in Heumaden ausgebaut werden, um beide Linien U8 und U15 zukünftig durchgängig fahren zu lassen. Eine andere Meinung als sein Vorredner vertritt StR Sauer bei der Linie U17. Es müssten die Wünsche aus dem SynergiePark mit rund 30.000 Arbeitsplätzen und aus dem Stadtbezirk Vaihingen selbst berücksichtigt werden, die U17 früher als von der SSB errechnet in Betrieb zu nehmen, nachdem die baulichen Erfordernisse umgesetzt seien. Es dürfe nicht nur nachfrageorientiert, sondern müsse auch angebotsorientiert argumentiert werden. Dieses Angebot sei dringend notwendig, um den SynergiePark auch im Modal Split besser erreichen zu können. Er bitte ebenfalls um klarere Zahlen.

Darüber hinaus seien seiner Fraktion die Ortsbusse als Ergänzungsverkehre sehr wichtig. Nach dem Probetrieb in Stammheim komme im nächsten Jahr ein Ortsbus in Kaltental zum Tragen, für den er den Prüfauftrag nach einer "großen Lösung" (Verlängerung der Ortsbuslinie bis zur Sonnenbergklinik, VfL Kaltental und möglicherweise über Sonnenberg bis zum Degerlocher Omnibusbahnhof, wo auch Stadtbahnen erreicht werden können) erteilen wolle. Dadurch ergebe sich ein klassischer Ringschluss. Zustimmung äußert der Stadtrat zur Ausweitung des 10-Minuten-Taktes der fünf Innen-

stadtlinien um eine Stunde, aber er wolle wie StR Peterhoff "nachziehen", um eine Synchronisierung mit den Stadtbahnlinien zu erreichen. Dasselbe gelte für den Vorschlag der 80-Meter-Züge für die Linien U6, U7 und U12 bis Betriebsschluss.

Für StRin Schanbacher (SPD) geht es heute um die Fragen, was mit dem zurückgezählten Geld finanziert und wie finanziert werde. Ziel müsse sein, die Summe von 3,6 Mio. Euro weiterhin zur Finanzierung der Verkehrswende zu benutzen. Somit müssten diese strukturellen Entlastungen des städtischen Haushaltes zu strukturellen Entlastungen der SSB umgewandelt werden können. Hierzu bitte sie die Verwaltung um einen Vorschlag, wie dies gelingen könne. Sie denke dabei an große Investitionspakete, die für den Wiederaufbau des Betriebshofs Gaisburg oder die klimaneutrale Zentrale in Möhringen genutzt werden könnten. In der Frage, was finanziert werde, lenkt die Stadträtin den Blick auf den Beschluss, wonach alle Studierenden, Azubis und Meisterschüler*innen, die nicht vom Jugendticket profitieren, das 365-Euro-Ticket weiterhin erhielten. Dies müsse Usus sein. Neu finanziert werden könne die Buslinie 47 und die Erweiterung in den Abend hinein. Auch eine Synchronisierung zu den anderen Linien sei wichtig. Unterstützung signalisiert sie für das Angebot von Kaltental über Sonnenberg nach Degerloch, die Erweiterung des Abendangebots der Innenstadtbusse, allerdings müsse der Abend- und Nachtverkehr nochmals grundsätzlich betrachtet werden. Zu einer Großstadt gehöre ein ordentliches Angebot, das über die ganze Nacht durchgeführt werde. Neben dem Freizeitverkehr gebe es in Stuttgart viele Menschen, die sehr spät oder sehr früh von und zur Arbeit führen. Für diese Arbeitnehmer*innen müsse ein entsprechendes Angebot geschaffen werden. Bezüglich der Linie U17 kann sie sich den Ausführungen von StR Sauer anschließen, um hier die "letzte Meile" umzusetzen. Im Zusammenhang mit der U19 verweist sie auf das bis 23 Uhr geöffnete Sportbad, wo Kinder und Jugendliche trainierten und ihr Ziel mit dem ÖPNV erreichen müssten. Spätestens wenn der NeckarPark besiedelt werde, sei der Bedarf extrem groß, weshalb sie darum bitte, kurzfristig - auch am Wochenende - nachzusteuern. Einen Wochenendbetrieb regt sie ebenfalls für die Linie U8 an. Insgesamt wolle sie sich dem Lob ihrer Vorredner anschließen, ein Wermutstropfen seien allerdings Projekte wie die U25, die kaum noch vermittelbar seien.

Die grundlegende Finanzierung des Nahverkehrs ist für StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) immer noch mit einem großen Fragezeichen versehen. Die Bundesregierung habe sich mit den Ländern auf ein 49-Euro-Ticket verständigt, aber es sei noch nicht klar, wie die Finanzierung erfolgen solle. Es sei sehr schwierig, eine richtige Planung für den Ausbau zu machen, wenn die Finanzierung nicht geregelt sei. Er hoffe sehr auf eine entsprechende Einigung für den Ausbau, die gleichzeitig geringere Ticketpreise ermögliche. Bei der im November anstehenden Finanzierungsklausur mit der SSB bestehe lediglich die Option zu überlegen, wie die Preise nur gering steigen könnten. Der Stadt seien die Hände gebunden, wenn Land und Bund nicht stärker in den Ausbau einstiegen. Stuttgart befinde sich in der glücklichen Situation, 3,6 Mio. Euro zu erhalten, aber andere Kommunen hätten nicht die Möglichkeit, den Ausbau fortzuführen. Bezüglich der Buslinie 47 unterstützt er die Forderung von StR Sauer, die Takte am Abend bis 20:30 Uhr fortzuführen. Angesichts der heute vorgebrachten Anregungen geht der Stadtrat davon aus, dass die Verwaltung einen kurzfristigen Vorschlag zur Umsetzung einbringen wird. In den kommenden Haushaltsplanberatungen könne über Weiteres gesprochen werden.

StR Serwani (FDP) möchte den Beschluss zum 49-Euro-Ticket abwarten; jede Maßnahme führe zu Verbesserungen im ÖPNV. Es sei festgestellt worden, dass der Preis

nur eine untergeordnete Rolle spielen, wenn für deutliche Verbesserungen gesorgt werde. In der Region und in Stuttgart tue sich sehr viel, beispielsweise durch Taktverdichtungen, dies müsse jedoch richtig "verkauft" werden. Die zur Verfügung stehenden 3,6 Mio. Euro reichten natürlich bei Weitem nicht aus, um große Verbesserungen vorzunehmen; es müssten die nächsten Haushaltsplanberatungen abgewartet werden, um für den ÖPNV ein "ganz großes Paket" zu schnüren. Zustimmung äußert er zu Buslinie 47. Seine Fraktion habe die X1-Linie als "Luftnummer" kritisiert und stattdessen eine Innenstadtlinie gefordert, die nun mit der Linie 47 eingeführt werde. Eine Verlängerung bis zum Ostendplatz und eine Ausweitung der Taktung am Abend und am Wochenende hält der Stadtrat für sehr wichtig. Je mehr Angebote erstellt würden, desto stärker würden diese genutzt. Erfreulicherweise seien alle Fraktionen einig, dass der ÖPNV in Stuttgart gestärkt werden müsse. Sein Hauptaugenmerk liege auf der Linie U25; das Gebiet Killesberg müsse besser angebunden werden. Er bitte um Prüfung, ob diese früher gestartet werden könne. Unterstützung signalisiert StR Serwani zur Verlängerung der Innenstadtlinien um eine Stunde am Abend; ebenso müsse der Wochenend- und Abendverkehr bei Bussen und Bahnen ausgeweitet werden. Insgesamt könne er sich seinen Vorredner*innen anschließen, damit die Mobilitätswende gelinge.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Frühjahr 2021 sei die SSB mit einem sehr großen Lastenheft bedacht worden, so StR Ozasek (PULS). Dies sei Ausdruck der notwendigen ÖPNV-Offensive, die fraktionsübergreifend für notwendig erachtet werde. Trotz pandemiebedingter Effekte, Preissprüngen bei den Baukosten und Personalmangel bei den Plangenehmigungsbehörden wolle man diese Linie halten. Er dankt den Beschäftigten der SSB für ihren Einsatz in den vergangenen, schwierigen Jahren, in denen beispielsweise die urbane Sturzflut 2021 oder der Depotbrand 2022 zu bewältigen gewesen seien. Die formulierten Aufgaben wie der Ausbau der Stadtbahn in der Tallängsachse auf die Doppeltraktion seien komplex. Der Stadtrat erwähnt auch die Linie U6 und das mit dem Deutschen Ingenieurspreis gewürdigte Brückenbauwerk sowie den hochwertigen Stadtbahn-Betriebshof in Weilimdorf und das diesbezüglich durchgeführte Wettbewerbsverfahren. Dem Stadtrat ist daran gelegen, die Zweckgebundenheit für die 3,6 Mio. Euro zu erhalten und in Angebotsverbesserungen einzubringen. Mit den entsprechenden Beschlüssen dürfe das Geld aber nicht im Gießkannenprinzip ausgeschüttet werden, sondern müsse in sinnvolle Vorhaben wie etwa Lückenschlüsse investiert werden. Für die Linie U8 bevorzuge er die pragmatische Lösung, von der viele Menschen profitierten und nur wenige Nachteile erführen. Bei der Linie U17 gebe es einen Dissens, denn ohne den Regional- und Fernverkehr sehe er keine Fahrgastpotenziale. Unterstützung signalisiert er für die Alternativenprüfung für die Doppeltraktion der U6, U7 und U12 im Abendangebot. Im Busverkehr erachte er es für sinnvoll, die X1-Infrastruktur mit der Linie 47 - und dies bis 20:30 Uhr - nachzunutzen. Die Anbindung an den Ostendplatz solle geprüft werden. Große Freude äußert StR Ozasek zum werktäglichen Nachttakt von zehn Buslinien, der sich gut eingeschliffen habe. Er wolle den Nachtverkehr weiter ausbauen und einen entsprechenden Mix mit der Stadtbahn aufsetzen. Die kurzfristige Verlängerung der Taktung der Innenstadtlinien sei auf jeden Fall sinnvoll. Außerdem unterstütze er die Anregung von StRin Schanbacher zur Anbindung des Sportbades. Bezüglich der X-Buslinien betont er, die Verantwortung zur Finanzierung liege beim Land und müsse dauerhaft von diesem fortgeführt werden. Offenheit bekundet er gegenüber Ergänzungsverkehren und spricht sich für die dauerhafte Prüfung des Einsatzes der Flex-Flotte aus. Kritisch sieht er das Modell, mit studentischen Leiharbeitskräften zu arbeiten, da die Zuverlässigkeit nicht gegeben sei. Es müsse perspektivisch darüber diskutiert werden, wie SSB Flex im Unternehmen und mit einem entsprechenden Tarifvertrag abgebildet werden könne, um

Zuverlässigkeit zu gewährleisten. An Herrn Körner gerichtet formuliert er den Prüfwunsch, den Einsatz der zwei vorhandenen Vans für Schwerbehindertentransporte im Tagesverlauf verfügbar zu machen und die Kosten darzustellen. Abschließend appelliert er an die Ausschussmitglieder, sich über die Finanzierungsbasis der SSB auszutauschen.

Dass die SSB gute Arbeit leistet, bestätigt StR Schrade (FW). Ob das Angebot verbessert werden könne, hänge nicht nur von den finanziellen, sondern auch den personellen Ressourcen ab. Grundsätzlich könne er sich den Ausführungen von StR Sauer anschließen. Zur GRDRs 615/2022 und der beantragten Ausweitung der abendlichen Betriebszeit bis 20:30 Uhr könne er zustimmen. Zur GRDRs 675/2022 und der Linie U13 stellt er die Frage, was die Formulierung, die Planungen seien weit fortgeschritten, konkret bedeute.

StR Dr. Mayer (AfD) will der GRDRs 615/2022 zustimmen und bittet, da es sich um einen Probetrieb handle, um fortlaufende Beobachtung und regelmäßigen Bericht im Ausschuss. Bei der gesamten Nahverkehrsplanung müsse auf das Funktionieren geachtet werden. Das spannende Konzept SSB Flex verdiene es, ausgebaut zu werden.

BVIn Eskilsson (Ost) verweist auf die einmütige Zustimmung des Bezirksbeirates zur GRDRs 615/2022 und den Wunsch, die Betriebszeiten der Buslinie 47 auszuweiten. Zudem fordere der Bezirksbeirat eine Prüfung der Möglichkeiten, zumindest eine der beiden Buslinien 40 oder 47 bis an den Ostendplatz weiterzuführen. Kritisch angemerkt worden sei in diesem Zusammenhang aber auch, dass dadurch einige Parkplätze an diesem belebten Einzelhandelsstandort wegfallen müssten.

Zu den Wortbeiträgen der Ausschussmitglieder nimmt zunächst Herr Krause (SSB) Stellung, der wie Herr Körner auf die Dringlichkeit der GRDRs 615/2022 verweist. In knapp zwei Monaten stehe der Fahrplanwechsel an, für den die Planungen bereits abgeschlossen seien. Aus diesem Grunde erfolgten die Entscheidungen zum Jahresfahrplan in der Aufsichtsratssitzung im März, in der die Linie 47 als klassische HVZ-Linie zur Entlastung der Linie 40 beschlossen worden sei. Er betrachte es kritisch, die Linie sofort in den Abendstunden auszuweiten. Er plädiere vielmehr für ein Stufenkonzept, zunächst den Probetrieb abzuwarten, um dann hinterher nachzusteuern. Eine Ausweitung bis 20:30 Uhr bedeute 20 % mehr Fahrleistung und 140.000 Euro zusätzliche Kosten. Zur Frage von StR Sauer bezüglich der Unterschiede am Morgen und am Nachmittag bei der U8 führt er aus, morgens seien wesentlich weniger Fahrten der U15 bis Heumaden durchgebunden. Nachmittags gebe es mehr U15-Fahrten. Alternative sei, mit der U8 zu diesen Zeiten nach Ostfildern zu fahren, was aber ein zusätzliches Fahrzeug erfordere. Die Kosten seien nicht darstellbar, da Ostfildern an dieser Linie nichts zahle und auch der Bedarf nicht gegeben sei. Den Prüfauftrag von StR Peterhoff zur U17 nimmt Herr Krause mit. Es gebe Möglichkeiten zur Berechnung der Potenziale, die sich durch die Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs ergeben könnten. Er teile die Sorgen mancher Ausschussmitglieder, dass bei einer früheren Inbetriebnahme nur "heiße Luft durch die Gegend gefahren wird". Er erinnert an die Ereignisse bei der Linie X1, wohingegen ein Stadtbahnbetrieb noch wesentlich teurer sei. Es gebe zwar das P+R-Pilotprojekt an der Messe mit 250 Stellplätzen, aber viele Fahrgäste nutzten die U6 mit direkter Verbindung in die Innenstadt. Ein sinnvolles Potenzial für die U17 ergebe sich erst mit 1.000 Stellplätzen in einem P+R-Parkhaus an der A8. Zu den Ergänzungsverkehren führt Herr Krause aus, es würden nun erste Erfahrungen mit dem Ortsbus in Stammheim gesammelt. Für die zweite Stufe in Kaltental könne gerne auch

großräumiger gedacht werden. Er kündigt für das Frühjahr 2023 eine Vorlage an, in der die einzelnen Systeme - liniengebundener Ortsbus, Ruftaxi und SSB Flex - gegenübergestellt würden. Die Erschließungswirkung sehe er in Kaltental mit kleinen Gefäßen wie SSB Flex deutlich besser, da die topografische Lage anspruchsvoll sei. Zur Linie U25 führt er aus, die Überlagerung zur U5 könne frühestens im Dezember 2025 in Betrieb genommen werden, da Fahrzeuge und Personal eingeplant werden müssten. Die Betriebszeiten der U19 würden im Zusammenhang mit der Vollaufsiedlung NeckarPark betrachtet. Er sagt zu, eine bessere Anbindung von Freizeit/Sportbad durch Busverkehr zu prüfen.

Zum Thema Heumaden ergänzt Herr Dr. Christiani (SSB), eine Kehranlage für die U8 sei technisch möglich, aber aufwändig. Er schätze die Kosten auf 2,5 - 3 Mio. Euro; Zuschüsse seien fraglich. Angesichts der zahlreichen laufenden Projekte sehe er eine Umsetzung nicht vor 2028. Wenn die Pläne weiter vorangeschritten seien, würden diese vorgestellt. Für die Linie U1 Süd rechnet er bis Jahresende mit einer entsprechenden Gemeinderatsdrucksache. Wichtig sei der Ausblick auf die Doppelhaushaltsplanberatungen, da dann die städtebaulichen Mittel für die Begleitmaßnahmen bereitgestellt werden müssten. Die Linie U13 werde derzeit intensiv bearbeitet; er gehe von einer Beschlussvorlage im ersten Quartal 2023 aus, um in die Planfeststellung für die U13 und den Betriebshof 4 gehen zu können.

Herr Körner fasst die Ergebnisse der Beratung zusammen und hält folgende Punkte fest: Die Buslinie 47 wird begrüßt. Die Forderung nach Ausweitung der Betriebszeiten auf 20:30 Uhr möchte er in den Aufsichtsrat mitnehmen. Eindeutig seien auch die Ausweitung der Innenstadtlinien mit Kosten von 800.000 Euro/Jahr und die längeren Züge im Abendverkehr. Unterschiedliche Haltungen gebe es zur U17 (ab 2026 oder früher). Für die Ergänzungsverkehre werde eine Vorlage kommen, die auch für den Doppelhaushalt 2024/2025 Relevanz habe. Für die U8 bestehe der Wunsch nach Verbesserung, aber es solle zunächst eine kleine Lösung umgesetzt und dann der Wochenendverkehr sowie die Kehranlage Heumaden nochmals geprüft werden. Die U25 solle möglichst früh umgesetzt werden. Herr Körner betont, damit seien "rund 2,6 Mio. Euro plus Ergänzungsverkehre verplant". Des Weiteren habe der Ausschuss Prüfaufträge erteilt, nämlich die Fortführung der Buslinie 47 bis Ostendplatz, Abend- und Wochenendverkehr für verschiedene Linien und die Vans für Schwerbehinderte. Abschließend gibt er Hinweise zur Finanzierung und erklärt, derzeit beschäftigten angesichts der Finanzierungsherausforderungen der SSB vor allem die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern. Momentan stelle sich die Verwaltung auf die Einführung des 49-Euro-Tickets ein. In diesem Fall müssten die komplette Tariflandschaft und Fragen zu Sozial-, Job-, Senioren- und Jugendticket diskutiert und neu aufgestellt werden. Er betont, in der bisherigen Diskussion forderten die Länder zusätzliche Regionalisierungsmittel, um das Angebot weiter finanzieren zu können. Zusätzliche finanzielle Mittel für den laufenden Betrieb des ÖPNV in Stuttgart spielten allerdings in keiner Diskussion eine Rolle, weil die Regionalisierungsmittel bis dato für den Regionalzugverkehr eingesetzt würden. Dieser Sachverhalt bereite große Sorgen. Er nehme aus dem Ausschuss mit, dass die 3,6 Mio. Euro zu einer sinnvollen Entlastung der SSB führen sollten, die ihrerseits Angebote ausweitere und dadurch ein höheres Defizit generiere. Dies werde auch Thema bei der Aufsichtsratsklausur sein. Zwei Fraktionen hätten die Möglichkeit von Investitionszuschüssen genannt. Sehr dringend abraten will Herr Körner davon, strukturell aus dem städtischen Haushalt laufende Betriebskostenzuschüsse - unter Umständen auch noch für bestimmte Linien - zu bezahlen. Es gebe bereits etablierte Strukturen mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag/SVV-Verlustausgleich. Er empfehle stattdessen in-

vestive Zuschüsse, weil diese im Haushalt einfacher darzustellen seien und der SSB strukturell helfen, da die Abschreibungen geringer ausfielen und weniger Kredite aufgenommen werden müssten.

Dem Vorschlag von Herrn Körner, die Buslinie 47 nochmals im Aufsichtsrat zu diskutieren, kann sich StR Sauer anschließen, wobei er es für sinnvoll halte, die Ausdehnung auf 20:30 Uhr im Rahmen der Evaluierung nach einem Jahr vorzusehen, wenn dies die Fahrgastzahlen rechtfertigten. Zum Fahrplanwechsel für das Jahr 2024 könne die Ausdehnung zum Preis von 140.000 Euro als Zielbeschluss vorgesehen werden und die Vorlage entsprechend weiterbehandelt werden.

Dies sei ein pragmatischer Vorschlag, so StR Peterhoff, da die Fahrpläne für 2023 bereits festgelegt seien. Für die Linie U8 regt er an, das Gespräch mit der Stadt Ostfildern zu suchen, da sie Profiteurin des Ausbaus sei. Bezüglich der Finanzierung müsse mit der SSB beraten werden, wie die genaue Zuordnung aussehe, aber es gehe um einen Dauerbetrag, der dauerhafte Angebote ermöglichen sollte.

StRin Schanbacher gibt zu Protokoll, es sei einhellig unterstützt worden, den Ergänzungsverkehr Kaltental als große Lösung umzusetzen. Herr Krause habe zugesagt, dies entsprechend zu prüfen. Zur Buslinie 47 spricht sie sich ebenfalls für den Vorschlag von StR Sauer aus. StR Serwani bittet darum, ab nächstes Jahr den Taktausbau auch für Samstag vorzusehen.

BM Pätzold schlägt vor, der GRDRs 615/2022 in der Vorberatung zuzustimmen und für die Sitzung des Verwaltungsausschusses am 26.10.2022 Ergänzungen der Vorlage schriftlich vorzunehmen. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Der Vorsitzende stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag der GRDRs 615/2022 einmütig zu.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von der GRDRs 675/2022 Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
VVS
SSB
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat JB
Schulverwaltungsamt (2)
 5. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 6. Referat T
Tiefbauamt (2)
Tiefbauamt/SES
 7. BVinnen Mitte, Ost
 8. GPR (2)
 9. Amt für Revision
 10. L/OB-K
 11. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand