

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 1515-01

Stuttgart, 07.11.2005

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen

Rockenbach Hannes (SÖS), SÖS im Stuttgarter Gemeinderat

Datum

25.04.2005

Betreff

Mehr als nur Feinstaub

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Ausbau des ÖPNV

Die Zielvorstellungen der Aufgabenträger hinsichtlich Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV sind im „Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart“ vom 23.03.2000 enthalten. Darin wird u.a. festgestellt, dass für die Innenstadtquartiere keine Erschließungsdefizite bestehen. Der ÖPNV stellt in Stuttgart bereits heute für nahezu alle Wegstrecken eine Alternative zum Kfz-Verkehr dar, da bis auf wenige Randbereiche alle Siedlungsflächen an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Es entspricht allerdings dem Wesen des ÖPNV, dass die Verkehrsnachfrage stets räumlich und zeitlich gebündelt befriedigt werden muss. Die Linienstrukturen werden dabei marktgerecht entlang der Korridore mit den größten Nachfragepotenzialen ausgerichtet. Das bedeutet, dass auf weniger nachgefragten Wegstrecken häufig lediglich Umsteigeverbindungen oder schwächere Fahrplankette angeboten werden.

Einführung eines Niederflersystems

Die Erschließung des Stadtgebiets durch - infolge des Ausbaus der Hochbahnsteige - überwiegend barrierefrei zugängliche Schienenverkehrsmittel wird durch ein Busnetz ergänzt, das sich bereits in der Umstellung auf Niederflurtechnik befindet. In der Innenstadt werden normalerweise ausschließlich Niederflurbusse eingesetzt. Im gesamten Bereich der SSB soll dies bis 2010 der Fall sein. Vor diesem Hintergrund wird die Einführung eines weiteren Niederflersystems nicht als notwendig erachtet.

Verbilligung von Einzelfahrscheinen in Stuttgart

Verkehrsunternehmen und –verbünde haben sich in den vergangenen Jahrzehnten bundesweit darum bemüht, den Anteil ihrer Stammkunden (= Zeitkartenkunden) zu steigern. Im VVS sind derzeit rund $\frac{3}{4}$ aller Fahrgäste mit Zeitkarten unterwegs. Die Zeitkarte hat gegenüber dem Einzelfahrschein sowohl für den Anbieter als auch für den Kunden erhebliche Vorteile.

Um Hemmschwellen vor der Benutzung des ÖPNV abzubauen und um zu vermeiden, dass die Entscheidung pro oder contra ÖPNV vor jeder Fahrt neu getroffen werden muss, sollte eher der Anteil der Zeitkarteninhaber unter den Stuttgarter Bürgern noch weiter gesteigert werden, als die Benutzung der im Vertrieb teuren und beim Erwerb im Fahrzeug problematischen Einzelfahrscheine attraktiver zu machen. Letzteres wäre den Zeitkartenkunden auch nur schwer zu vermitteln.

Ausweitung des P+R-Angebots

Der VVS hat in seinem Entwurf für das 5. P+R-Ausbauprogramm bis etwa 2010 einen weiteren Ausbau um 6.000 auf dann insgesamt 21.400 Stellplätze im Verbundraum vorgeschlagen. Um lange Fahrstrecken möglichst vollständig auf die Schiene zu verlagern, soll der Ausbau überwiegend auf die äußeren Streckenabschnitte des S-Bahn-Systems konzentriert werden. Die Finanzierbarkeit ist noch nicht geklärt.

Einführung einer „City-Maut“/Luftreinhaltungsabgabe

Vor Einführung einer City-Maut bedarf es einer sorgfältigen Prüfung, inwieweit eher die positiven (Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität) oder die negativen Folgen (Abwanderung von Dienstleistungen und Gewerbe) überwiegen werden. Sie könnte ggfs. unter der Voraussetzung einer bundeseinheitlichen Regelung befürwortet werden. Andernfalls wären gegenüber den Nachbargemeinden und konkurrierenden Wirtschaftsräumen Standortnachteile zu erwarten.

Gegenüber der „City-Maut“ würde eine Luftreinhaltungsabgabe eine deutlich geringere Lenkungsfunction zur verstärkten Nutzung des ÖPNV ausüben. Sie dürfte primär dazu geeignet sein, dem ÖPNV weitere Finanzquellen zu erschließen. In Anbetracht der bestehenden Unwägbarkeiten bei der ÖPNV-Finanzierung könnte sich die Nutzung dieses Instruments sogar als unumgänglich erweisen.

Tempo 30 innerhalb des Talkessels

Zur Frage einer Ausdehnung von Tempo 30-Zonen auf Vorbehaltsstraßen ist bereits in der Beantwortung Ihrer Anfrage Nr. 323/2004 Stellung genommen worden.

Durchfahrtsverbot für Lkw und Pkw schlechter als Euro-Norm 4 bzw. ohne Rußfilter

Diese Maßnahmen sind bereits im Entwurf eines Luftreinhalte- und Aktionsplans des Regierungspräsidiums enthalten.

Rückbau von Straßen

Sofern die örtlichen Verhältnisse es zulassen, werden schon bisher Straßenumbauten mit dem Ziel der Reduktion von Fahrbahnflächen vorgeschlagen. Mit dem Verweis auf die Beiträge zur Stadtentwicklung, Nr. 27 vom November 1989, werden über 15 Jahre alte Ergebnisse anderer Großstädte auf die jetzige Situation in Stuttgart übertragen. Die Gültigkeit dieser Aussage kann daher bezweifelt werden. Auch wurde damals nicht festgestellt, dass 30 % der Verkehrsflächen zurückgebaut werden können, sondern, dass diese Flächen entsiegelt werden könnten, indem teilweise wasserdurchlässige Beläge eingebaut werden.

Rückbau von Parkplätzen in der Innenstadt

Der Rückbau von Stellplätzen vermindert nur dann den Kfz-Verkehr, wenn zugleich ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erfolgt. Andernfalls wird der Parksuchverkehr verstärkt und u.U. die Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität der Innenstadt geschwächt. Deshalb hat die Stadtverwaltung zum Luftreinhalte- und Aktionsplan auch Maßnahmen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs empfohlen.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>