

Antrag

der Abg. Hans Peter Stauch u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Busspuren und ihre Wirkung auf die Feinstaub- und Stickoxid (NOx)-Problematik

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Busspuren in Baden-Württemberg bis Ende 2019 eingeführt sein werden (bitte mit Stadt, Straße und Busspurlänge aufführen);
2. welche Kosten die bisher eingeführten Busspuren inklusive Schnellbuslinie X1 haben werden (bitte nach Kosten für Bund, Land und Stadt aufschlüsseln);
3. basierend auf welchen Daten sie die Einführung von Busspuren als verkehrsförderlich ansieht;
4. welchen Vorteil die Schnellbuslinie X1 auf den Busspuren in Stuttgart gegenüber dem auf ähnlichen Strecken fahrenden S- und U-Bahnverkehr bietet;
5. welche Benutzerzahlen die Busse der Linie X1 auf der Busspur aufgeschlüsselt nach Tageszeit und Uhrzeit haben;
6. wie hoch die Werkstatt- und Reparaturzeit der Hybridbusse auf dieser Strecke im Vergleich zu herkömmlichen Diesel-Bussen in Stuttgart ist (bitte nach den zwei auf der Linie X1 eingesetzten Typen Bus aufschlüsseln);
7. welche Unterhaltskosten für die Hybridbusse im Vergleich zu den herkömmlichen Diesel-Bussen auf der Linie X1 kalkuliert werden (bitte die Kosten jeweils auflisten);
8. wieso es zu einer „Pulkbildung“ kommt, sodass mehrere Busse hintereinander, statt im entsprechenden Abstand fahren;

9. welche genauen Auswirkungen die Busspur auf die Stauzeiten besonders am Neckartor haben (bitte mit möglichst genauen Zahlen aufschlüsseln);
10. welche Auswirkung ihrer Erfahrung nach Staus auf die Feinstaub- und NOx-Problematik haben;
11. ob der zusätzliche Stau durch Busspuren und die daraus entstehenden Feinstaub- und NOx-Werte Teil ihres Plans zur „modernen und nachhaltigen Mobilität“ sind;
12. wie sie „moderne und nachhaltige Mobilität“ definiert;
13. inwiefern verlängerte Stauzeiten modern und nachhaltig sind;
14. wie umweltfreundlich Busspuren sind, wenn sie durch ihre Einführung längere Stauzeiten mit mehr Standgas erzeugen können;
15. welche Antwort sie auf die Erklärung von Pro Bahn hat, die bezüglich der Busspuren davon spricht, dass „wer den Stuttgarter Verkehr kennt, der hätte so einen Quatsch nie umgesetzt.“;

II.

1. eine wissenschaftliche Untersuchung zu beginnen, welche Wirkung die Busspuren auf die NOx- und Feinstaub-Konzentration in Stuttgart und besonders an der Messstation Neckartor haben;
2. die Busspur an der vielbefahrenen Strecke Neckartor nach der Untersuchung wieder zurückzubauen, um den Straßenverkehr wieder fließen zu lassen.

22. 10. 2018

Stauch, Gögel, Baron,
Dr. Podeswa, Dr. Merz AfD

Begründung

Die Busspur ist eine Idee der Landesregierung, um in Stuttgart ihre selbsterklärte „nachhaltige und moderne Mobilität“ durchzusetzen. Nicht nur die „Stuttgarter Straßenbahnen AG“ (SSB) hat diese Idee von Anfang an kritisch gesehen, auch die Stadt hat nach eigenen Angaben in den ersten Gesprächen die Busspur abgelehnt. Die Landesregierung hat sich trotzdem für eine Busspur eingesetzt. Die ersten Berichte von Bürgern und aus Zeitungen sprechen von einer Verlängerung der Staus auf den Strecken und von leeren Bussen. Diesen verheerenden Berichten gilt es auf den Grund zu gehen.

In Zeitungsartikeln wird von weiteren größeren Problemen der eingesetzten Busse berichtet. Die Busse sollen bereits in der ersten Woche hohe Reparatur- und Standzeiten haben. Durch mangelhafte Planung soll es auch zur „Pulkbildung“ kommen, sodass die Busse alle hintereinander von Haltestelle zu Haltestelle fahren. Die SSB rechnet mit rund 1.100 Fahrgästen pro Stunde. Es gibt Hinweise, dass diese Zahlen nicht ansatzweise erreicht werden. So sagte der Sprecher von Pro Bahn gegenüber der Bild-Zeitung am 19. Oktober 2018: „Nettes Konzept dieser Bus, aber absolut nicht zielführend. Wer den Stuttgarter Verkehr kennt, der hätte so einen Quatsch nie umgesetzt.“

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. November 2018 Nr. 4-0141.5/390 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Die Begründung des Antrags ist in einem wesentlichen Punkt fehlerhaft. Es ist nicht korrekt, dass die Landeshauptstadt Stuttgart und die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) AG den neu eingerichteten Busfahrstreifen in der Cannstatter Straße (B 14) von Anfang an kritisch gesehen haben. Vielmehr ist dieser Busfahrstreifen das entscheidende Kernelement der neuen Schnellbuslinie X1 und wurde von den beteiligten Ämtern der Stadt Stuttgart und der SSB AG gemeinsam geplant und umgesetzt. Die Landesregierung war diesbezüglich nicht involviert. Anders stellt sich der Sachverhalt bei dem in der Diskussion stehenden und derzeit in der gutachterlichen Untersuchung befindlichen weiteren Busfahrstreifen zwischen „Wullesteg“ und Heilmannstraße dar. Über diesen Busfahrstreifen soll auf der Basis eines aktuell noch nicht abgeschlossenen umfangreichen Gutachtens entschieden werden.

Zur Beantwortung des Antrags wurde eine gemeinsame Stellungnahme der Stadt Stuttgart und der SSB AG eingeholt.

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. welche Busspuren in Baden-Württemberg bis Ende 2019 eingeführt sein werden (bitte mit Stadt, Straße und Busspurlänge aufführen);

Es gibt keine systematischen Erhebungen von im Land geplanten Busspuren.

In der Stadt Stuttgart sind bis Ende 2019 folgende weitere Busfahrstreifen geplant:

- Filderauffahrt, Linie 65, kombinierter Bus-/Radfahrstreifen 280 m
- Heumadener Straße, Linie 65, kombinierter Bus-/Radfahrstreifen 100 m
- Bockelstraße, Linie 65, kombinierter Bus-/Radfahrstreifen 100 m
- Hauptstätter Straße, Linien 43 und 44, Busfahrstreifen 120 m
- Schwabstraße, Linie 42, Busfahrstreifen 100 m
- Ludwigsburger Straße, Linie 52, Busfahrstreifen 110 m
- Fritz-Elsas-Straße, Linien 43 und 92, Busfahrstreifen 315 m (bereits im Jahr 2018)

2. welche Kosten die bisher eingeführten Busspuren inklusive Schnellbuslinie X1 haben werden (bitte nach Kosten für Bund, Land und Stadt aufschlüsseln);

Es gibt keine systematischen Erhebungen von Kosten von Busspuren.

Da es sich bei kombinierten Bus-/Radfahrstreifen um größere Gestaltungsmaßnahmen mit Verbesserungen für alle betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer handelt, ist eine Aufschlüsselung der Kosten allein für die Busfahrstreifen in diesen Fällen nicht möglich. Bei alleinigen Busfahrstreifen fallen zum Teil lediglich Markierungsarbeiten an (z. B. in der Schwabstraße und Ludwigsburger Straße). Bei der Schnellbuslinie X1 sind für alle notwendigen Infrastrukturmaßnahmen (Busfahrstreifen, Busschleusen, Optimierung der Busbevorrechtigung an der Lichtsignalanlage) insgesamt Kosten in Höhe von 2,5 Mio. Euro entstanden, die durch die Stadt Stuttgart finanziert wurden und zu maximal 50 Prozent der Baukosten mit Bundesmitteln aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ bezuschusst werden.

3. basierend auf welchen Daten sie die Einführung von Busspuren als verkehrsförderlich ansieht;

Busfahrstreifen werden immer dort als sinnvoll erachtet, wo es für den Bus durch Rückstau des Kfz-Verkehrs zu größeren Verlustzeiten kommt und die räumlichen Begebenheiten und Verkehrsverhältnisse die Einrichtung von Busfahrstreifen zulassen. Ziel ist eine höhere Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch geringere Reisezeiten, höhere Verlässlichkeit und bessere Betriebsstabilität.

4. welchen Vorteil die Schnellbuslinie X1 auf den Busspuren in Stuttgart gegenüber dem auf ähnlichen Strecken fahrenden S- und U-Bahnverkehr bietet;

Der Schnellbus X1 wurde eingeführt, um die stark ausgelasteten Stadtbahnlinien U1 und U2 zu entlasten und um zusätzliche Kapazitäten für neue Fahrgäste zu schaffen. Die Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus mehreren Einflüssen:

- bereits seit Jahren kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen im VVS und bei der SSB AG,
- weitere Angebotsverbesserungen im Stuttgarter ÖPNV, wie die Linie U16 am Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt ab Dezember 2018,
- ein weiter erhöhtes Fahrgastaufkommen aufgrund der geplanten Verkehrsverbote ab Januar 2019 und
- die Auswirkungen der VVS-Tarifzonenreform im April 2019.

Darüber hinaus bietet der X1 eine bessere Erschließung des zentralen Innenstadtbereichs, indem sich die Haltestellen oberirdisch befinden und auch in der zentralen Theodor-Heuss-Straße zwei neue Haltestellen eingerichtet wurden.

5. welche Benutzerzahlen die Busse der Linie X1 auf der Busspur aufgeschlüsselt nach Tageszeit und Uhrzeit haben;

Bis neue Bus- oder auch Stadtbahnlinien von Fahrgästen richtig angenommen werden, dauert es in der Regel mindestens ein Jahr. Deshalb wäre ein Fazit hinsichtlich der Fahrgastzahlen bzw. eine Benennung konkreter Zahlen verfrüht.

6. wie hoch die Werkstatt- und Reparaturzeit der Hybridbusse auf dieser Strecke im Vergleich zu herkömmlichen Diesel-Bussen in Stuttgart ist (bitte nach den zwei auf der Linie X1 eingesetzten Typen Bus aufschlüsseln);

7. welche Unterhaltskosten für die Hybridbusse im Vergleich zu den herkömmlichen Diesel-Bussen auf der Linie X1 kalkuliert werden (bitte die Kosten jeweils auflisten);

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Schnellbuslinie X1 werden als Schaufensterlinie für moderne Antriebsarten bewusst modernste Hybrid-Fahrzeuge eingesetzt, die deutlich geringere Schadstoffemissionen freisetzen. Für einen Vergleich hinsichtlich der Werkstatt- und Reparaturzeiten ist es angesichts der erst sehr kurzen Betriebszeit des X1 noch zu früh. Nach etwa einem Jahr kann hierzu ein belastbares Fazit gezogen werden.

8. wieso es zu einer „Pulkbildung“ kommt, sodass mehrere Busse hintereinander, statt im entsprechenden Abstand fahren;

Zu einer Pulkbildung kann es kommen, wenn die Busse insbesondere direkt nach dem Start am Wilhelmsplatz in einen Stau geraten und nicht mit der geplanten Geschwindigkeit vorankommen. Im Bereich Bad Cannstatt kam es in den ersten Betriebstagen aufgrund von Baustellen, Stadtbahnumleitungen und noch nicht optimal programmierten Signalsteuerungen zu mitunter größeren Behinderungen, die dann als Folge eine Pulkbildung verursachten. Die genannten Ursachen sind jedoch zeitlich begrenzt bzw. teilweise schon behoben.

9. welche genauen Auswirkungen die Busspur auf die Stauzeiten besonders am Neckartor haben (bitte mit möglichst genauen Zahlen aufschlüsseln);

Für den Busfahrstreifen in der Cannstatter Straße (B 14) wurde dem Kfz-Verkehr kein Hauptfahrstreifen weggenommen. Auf der B 14 bestehen in beiden Fahrrichtungen weiterhin drei Fahrstreifen. Lediglich der sehr lange Rechtsabbiegestreifen stadtauswärts in die Villastraße wurde gekürzt. Dementsprechend gibt es lediglich durch die Schleusenfunktion bei den Ausfahrten aus dem Busfahrstreifen leichte Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs, die aufgrund der direkten Nähe zu signalgeregelten Knotenpunkten aber kaum spürbar sind und bisher keine zusätzlichen Stauzeiten bewirken.

10. welche Auswirkung ihrer Erfahrung nach Staus auf die Feinstaub- und NOx-Problematik haben;

Eine Verstetigung des Verkehrs mit einem Abbau der Behinderungen bei möglichst gleichmäßiger Fahrweise wirkt sich emissionsmindernd aus. Häufige Stop-and-Go-Situationen, z. B. in Staus, bewirken höhere Feinstaub PM10- und Stickstoffdioxid (NOx)-Emissionen. Dies ist insbesondere dort problematisch, wo der Kfz-Verkehr in Straßenschluchten mit Wohnbebauung geführt wird.

11. ob der zusätzliche Stau durch Busspuren und die daraus entstehenden Feinstaub- und NOx-Werte Teil ihres Plans zur „modernen und nachhaltigen Mobilität“ sind;

12. wie sie „moderne und nachhaltige Mobilität“ definiert;

13. inwiefern verlängerte Stauzeiten modern und nachhaltig sind;

14. wie umweltfreundlich Busspuren sind, wenn sie durch ihre Einführung längere Stauzeiten mit mehr Standgas erzeugen können;

Die Fragen 11, 12, 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ursache für die häufig aufgetretenen Staus in der Stuttgarter Innenstadt in den vergangenen Wochen war in erster Linie die Baumaßnahme Schwanenplatztunnel, im Zuge derer mit Ausnahme von wenigen Stunden eine Reduktion von drei auf zwei Fahrstreifen erfolgte.

Der Busfahrstreifen in der Cannstatter Straße (B 14), welcher vom Schnellbus X1 genutzt wird, erzeugt keinen zusätzlichen Stau. Vielmehr umfährt der X1 mit Hilfe des Busfahrstreifens und der Busschleusen den bereits vorhandenen Stau aufgrund der genannten Baumaßnahme. Auch alle anderen Busfahrstreifen in Stuttgart sind keine Stauerzeuger.

Zudem wurden die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen im Bereich des Neckartors bereits so optimiert, dass sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts alle Fahrzeuge, die aus der Hauptfahrtrichtung auf den Streckenabschnitt kommen, frei passieren können („Grüne Welle“) und somit möglichst wenig Emissionen im Bereich des Neckartors verursachen. Störungen bzw. Staus entstehen in beiden Richtungen nur dann, wenn die jeweils nachgeordneten Streckenabschnitte überlastet sind, wie dies im Zuge der Baumaßnahme am Schwanenplatztunnel der Fall war.

Grundsatz einer Politik der modernen und nachhaltigen Mobilität ist es, die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft in einer umweltverträglichen Weise und zu vertretbaren Kosten zu erfüllen. Bei kontinuierlich steigenden Bevölkerungs- und Pendlerzahlen in Stuttgart kann dies nur gelingen, wenn in Zukunft mehr Fahrten in Stuttgart und Umgebung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Dies ist wiederum nur möglich, wenn das ÖPNV-Angebot, wie beispielsweise mit dem neuen Schnellbus X1, weiter ausgebaut wird. Dass das Vorgehen von Land und Stadt Stuttgart erfolgreich ist, die Alternativen zum Pkw-Verkehr attraktiver zu machen, zeigen auch die Zahlen: Nicht nur steigt die Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad stetig an, sondern gerade auf der Cannstatter Straße (B 14) hat der Pkw-Verkehr seit 2015 um 6 Prozent abgenommen.

15. *welche Antwort sie auf die Erklärung von Pro Bahn hat, die bezüglich der Busspuren davon spricht, dass „wer den Stuttgarter Verkehr kennt, der hätte so einen Quatsch nie umgesetzt.“;*

Die Stuttgarter Verkehrssituation ist dem Land und insbesondere den zuständigen Ämtern der Stadt Stuttgart und der SSB AG bestens bekannt. Gerade vor diesem Hintergrund wird der ÖPNV in Stuttgart kontinuierlich ausgebaut. Alternativvorschläge von Pro Bahn als auch anderen Bürgerinnen und Bürgern zum schnellen Ausbau des ÖV werden gleichwohl gerne entgegengenommen. Sie müssen sich angesichts der Luftreinhaltungsproblematik allerdings an ihrer schnellen Umsetzbarkeit messen lassen.

II.

1. *eine wissenschaftliche Untersuchung zu beginnen, welche Wirkung die Busspuren auf die NOx- und Feinstaub-Konzentration in Stuttgart und besonders an der Messstation Neckartor haben;*

Die neue Schnellbuslinie X1 wird von der Stadt Stuttgart und der SSB AG etwa ein Jahr nach ihrer Einführung evaluiert werden. Aktuell laufen gutachterliche Untersuchungen zur Einführung eines neuen Busfahrstreifens zwischen Wullesteg und Heilmannstraße, welcher noch nicht umgesetzt wurde. Darüber hinaus sind derzeit keine weiteren wissenschaftlichen Untersuchungen zu Busfahrstreifen in Stuttgart vorgesehen.

2. *die Busspur an der vielbefahrenen Strecke Neckartor nach der Untersuchung wieder zurückzubauen, um den Straßenverkehr wieder fließen zu lassen.*

Aktuell gibt es an der „Strecke Neckartor“ keinen Busfahrstreifen, der zurückgebaut werden könnte. Für den bestehenden Busfahrstreifen in der Cannstatter Straße (B 14) zwischen den Straßen Villastraße und Heilmannstraße gibt es aktuell keinen Grund zum Rückbau.

Hermann
Minister für Verkehr