

Antrag

des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Buslinie X1 beenden

Antrag

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

I. zu berichten,

1. wie sich die Fahrgastzahlen der Linie X1 zwischen Stuttgart Bad Cannstatt und der Innenstadt (Maßnahme M4 des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Schnellbuslinie zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt; nachfolgend: „Linie X1“) seit deren Einführung entwickelt haben, wobei um die exakte Zahl der ermittelten Fahrgäste an sämtlichen Tagen, an denen eine Fahrgastzählung durchgeführt wurde, gebeten wird, einschließlich der Nennung der am jeweiligen Tag erreichten höchsten und niedrigsten Fahrgastzahl während einer Fahrt, und der Zahl der durchgeführten Fahrten am jeweiligen Tag;
2. wie die Fahrgastzahlen gemessen werden;
3. welchen CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch die Linie X1 pro Fahrt in etwa erreicht;
4. wie sie bewertet, dass die Linie X1 nie auch nur ansatzweise die im Luftreinhalteplan angestrebte Zahl von 14.000 Fahrgästen pro Jahr erreicht hat;
5. wie sich die Kosten für straßenbauliche Veränderungen sowie Betriebskosten der Linie X1 seit deren Inbetriebnahme entwickelt haben;
6. wie hoch die Betriebskosten pro Fahrgast seit Einführung der Linie X1 sind, wenn man die gemessenen Fahrgastzahlen an einzelnen Tagen auf das gesamte Jahr hochrechnen würde;

7. wie sie den Wunsch vieler Vertreter der Stuttgarter Kommunalpolitik und der Stadtverwaltung betrachtet, die Mittel für den Betrieb der Linie X1 lieber für andere Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote in der Stadt einzusetzen;
 8. ob der Betrieb einer so teuren Maßnahme mit überschaubarer Wirkung wie der Betrieb der X1-Linie gerade in Zeiten rückläufiger Staatseinnahmen infolge der Covid-19-Pandemie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern zu verantworten ist;
 9. warum sie im Zusammenhang mit der Linie X1 den Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung so wenig achtet, indem sie der Stadt Stuttgart den Betrieb einer kostspieligen Buslinie aufzwingt, die diese nicht möchte;
 10. welche Alternativen es für die Nutzung des Bussonderfahrstreifens auf der Bundesstraße B 14 gibt, etwa für eine Nutzung durch Fahrräder zur Entlastung des parallel verlaufenden Rosensteinparks;
- II. zu veranlassen, dass die Maßnahme M4 des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Schnellbuslinie zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt (nachfolgend: „Maßnahme M4“) gestrichen wird.

18.5.2021

Haag, Haußmann, Dr. Jung, Scheerer, Goll, Dr. Schweickert,
Tauschel, Heitlinger, Birstock FDP/DVP

Begründung

Die Beratungen über die Verlängerung des Betriebs der X1-Linie im Stuttgarter Gemeinderat haben gezeigt, dass die Mehrheit des Gemeinderats und die Stuttgarter Stadtverwaltung den Fortbetrieb der X1-Linie nicht will, es aber muss, solange die Maßnahme im Luftreinhalteplan genannt bleibt. Aus diesem Grund soll mit Abschnitt II des Antrags auf die Landesregierung hingewirkt werden, diesen Zustand zu beheben.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 1. Juli 2021 Nr. VM4-0141.5-6/9/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. zu berichten,

Die Expressbuslinie X1 in Stuttgart ist eine Maßnahme der Landeshauptstadt Stuttgart und wurde im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart als Maßnahme M3 zur Verbesserung der Luftqualität festgesetzt. Den Betrieb und die Evaluation der Linie X1 führt die Landeshauptstadt Stuttgart in eigener Zuständigkeit durch, weshalb die Antworten auf die Fragen 1 bis 6 auf Informationen der Landeshauptstadt Stuttgart basieren.

1. wie sich die Fahrgastzahlen der Linie X1 zwischen Stuttgart Bad Cannstatt und der Innenstadt (Maßnahme M4 des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Schnellbuslinie zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt; nachfolgend: „Linie X1“) seit deren Einführung entwickelt haben, wobei um die exakte Zahl der ermittelten Fahrgäste an sämtlichen Tagen, an denen eine Fahrgastzählung durchgeführt wurde, gebeten wird, einschließlich der Nennung der am jeweiligen Tag erreichten höchsten und niedrigsten Fahrgastzahl während einer Fahrt, und der Zahl der durchgeführten Fahrten am jeweiligen Tag;

2. wie die Fahrgastzahlen gemessen werden;

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist als Grafik in *Anlage 1* dargestellt. Die Fahrgastzahlen werden regelmäßig automatisch und stichprobenartig mit einem AFZS (Automatisches Fahrgastzählsystem) erfasst. Dabei werden, abhängig von der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge, bis zu 50 Prozent aller durchgeführten Fahrten gezählt. Die automatischen Zählungen werden einmal im Monat ausgewertet und als Durchschnittswert des jeweiligen Monats festgesetzt. In *Anlage 2* wird grafisch der Tagesverlauf der höchsten Belastung pro Fahrt im Monatsdurchschnitt am Beispiel des Monats Februar 2020 (letzter Monat vor der Covid-19-Pandemie) dargestellt.

3. welchen CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch die Linie X1 pro Fahrt in etwa erreicht;

Der Linienfahrweg der Linie X1 (Wilhelmsplatz–Stuttgart Zentrum–Wilhelmsplatz) beträgt 10,46 km mit einer Fahrzeit von 28 Minuten. Es werden zehn Haltestellen bedient, die Strecke ist weitestgehend eben. Bei den eingesetzten Bussen wird ein Verbrauch von ca. 40 Liter Dieselmotorkraftstoff pro 100 km Fahrleistung angenommen und für die Umrechnung werden 2,6 kg CO₂ pro verbrauchtem Liter Diesel herangezogen. Damit werden pro einzelner Fahrt auf der Linie X1 4,2 Liter Diesel verbraucht und es entstehen 10,88 kg CO₂. Mit dem vermehrten Einsatz von ZEV-Fahrzeugen (Zero Emission Vehicles) ist ein lokal emissionsfreier Betrieb der Linie X1 in Zukunft möglich.

4. wie sie bewertet, dass die Linie X1 nie auch nur ansatzweise die im Luftreinhalteplan angestrebte Zahl von 14.000 Fahrgästen pro Jahr erreicht hat;

In der Maßnahme M3 der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird die potenzielle Kapazitätserweiterung der Linie X1 auf 17.000 Fahrgäste pro Tag angegeben. Diese maximale Kapazität ergibt sich aus den 100 Plätzen, die einer der

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

eingesetzten Gelenkbusse pro Fahrt bereitstellt bei 170 Fahrten am Tag. Diese Zahl entspricht nicht der erwarteten Nachfrage nach der Linie X1.

Mit Einführung des 6-Minuten-Takts im Dezember 2020 und dem Einsatz von Solobussen mit einer geringeren Kapazität reduzierte sich die tägliche Fahrtenzahl auf 146 Fahrten pro Tag und die potenziell zur Verfügung gestellte Kapazität auf *11.000 Fahrgäste pro Tag*.

5. wie sich die Kosten für straßenbauliche Veränderungen sowie Betriebskosten der Linie X1 seit deren Inbetriebnahme entwickelt haben;

Die Projektkosten für die straßenbaulichen Veränderungen beliefen sich insgesamt auf 2,685 Mio. EUR. Kernelement war die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens zwischen den Knotenpunkten B14/Villastraße und B14/Heilmannstraße.

Die Betriebskosten der Linie X1 betragen bzw. betragen:

- 5-Minuten Takt ganztags (Okt. 2018 bis Dez. 2020): 2,7 Mio. Euro pro Jahr.
- 6-Minuten-Takt ganztags (Dez. 2020 bis Jun. 2021): 2,2 Mio. Euro pro Jahr.
- 6-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit (ab Jul. 2021): 1,0 Mio. Euro pro Jahr.

6. wie hoch die Betriebskosten pro Fahrgast seit Einführung der Linie X1 sind, wenn man die gemessenen Fahrgastzahlen an einzelnen Tagen auf das gesamte Jahr hochrechnen würde;

Die Kosten für den Betrieb der Linie X1 lagen beim ursprünglichen 5-Minuten-Takt bei ca. 11.000 Euro pro Tag. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Tag zwischen März 2019 und Februar 2020 vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie, ohne die Sommerferien 2019, lag bei rund 2.500. Daraus ergeben sich für diesen Zeitraum ohne die Berücksichtigung von Einnahmen durchschnittliche Beförderungskosten pro Fahrgast in Höhe von 4,40 Euro.

7. wie sie den Wunsch vieler Vertreter der Stuttgarter Kommunalpolitik und der Stadtverwaltung betrachtet, die Mittel für den Betrieb der Linie X1 lieber für andere Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote in der Stadt einzusetzen;

Der NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wurde an der Messstation Stuttgart Am Neckartor im Jahr 2020 mit einem Wert von 38 µg/m³ erstmals eingehalten. Der Sonderfahrstreifen hat zu der guten Entwicklung der Stickstoffdioxid-(NO₂)-Konzentrationen Am Neckartor beigetragen. Dafür ist aus Sicht des Verkehrsministeriums sowohl das Abrücken des Verkehrs von der Wohnbebauung sowie die hervorgerufene Verkehrsreduktion entscheidend. Sofern eine Veränderung der Nutzung des Sonderfahrstreifens in Betracht gezogen wird, muss sichergestellt sein, dass der Sonderfahrstreifen weiterhin in gleicher Weise zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes beiträgt.

8. ob der Betrieb einer so teuren Maßnahme mit überschaubarer Wirkung wie der Betrieb der X1-Linie gerade in Zeiten rückläufiger Staatseinnahmen infolge der Covid-19-Pandemie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern zu verantworten ist;

Gerade während der Covid-19-Pandemie war und ist es notwendig, dass die Kapazitäten des ÖPNV erhalten werden, um den Fahrgästen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, die Wahrung des Abstands untereinander und somit eine sichere Fahrt zu ermöglichen.

9. warum sie im Zusammenhang mit der Linie X1 den Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung so wenig achtet, indem sie der Stadt Stuttgart den Betrieb einer kostspieligen Buslinie aufzwingt, die diese nicht möchte;

Die Expressbuslinie X1 ist eine Maßnahme der Landeshauptstadt Stuttgart, die nachdem sie eingeführt wurde, in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart aufgenommen wurde.

10. welche Alternativen es für die Nutzung des Bussonderfahrstreifens auf der Bundesstraße B 14 gibt, etwa für eine Nutzung durch Fahrräder zur Entlastung des parallel verlaufenden Rosensteinparks;

Sofern eine Veränderung der Nutzung des Sonderfahrstreifens in Betracht gezogen wird, muss sichergestellt sein, dass der Sonderfahrstreifen weiterhin in gleicher Weise zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes beiträgt. Aus Sicht der Luftreinhaltung ist die Nutzung des Sonderfahrstreifens durch Fahrräder, Elektrofahrzeuge oder den ÖPNV denkbar.

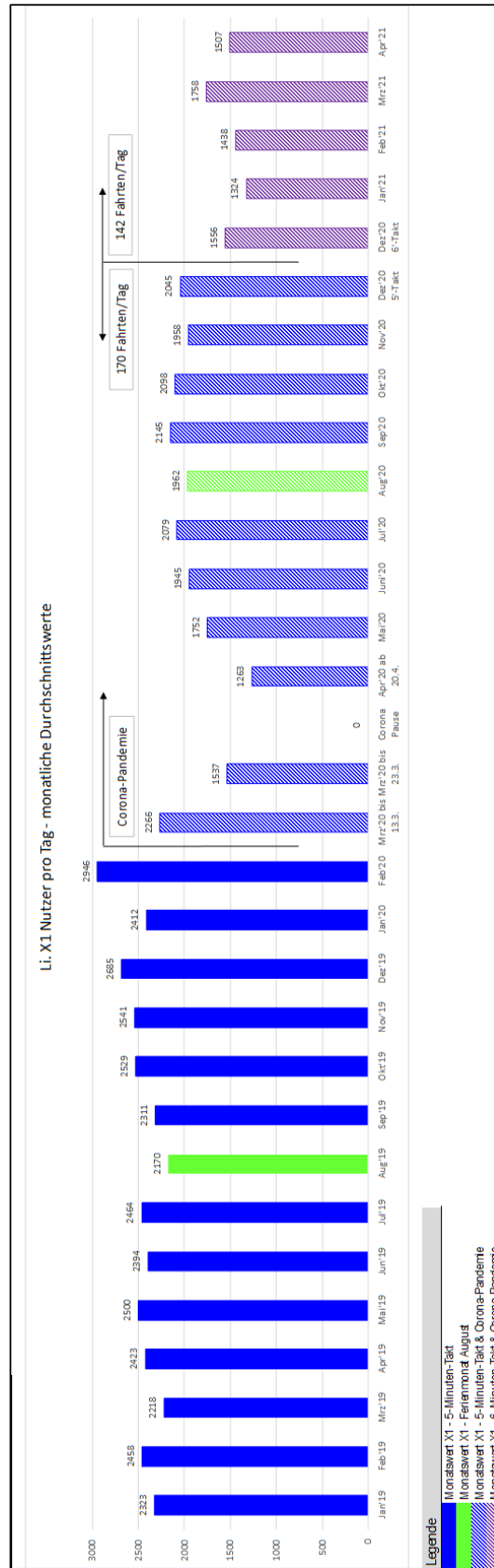
II. zu veranlassen, dass die Maßnahme M4 des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Schnellbuslinie zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt (nachfolgend: „Maßnahme M4“) gestrichen wird.

Die Einrichtung des Bussonderfahrstreifens ist wirksam und erforderlich, um die Luftqualitätsgrenzwerte Am Neckartor einzuhalten. Eine Aufhebung der Maßnahme ist daher nicht möglich.

Hermann

Minister für Verkehr

Anlage 1



Anlage 2

