

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: S-OB/ÖPNV

Stuttgart, 15.01.2024

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, CDU-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, PULS-Fraktionsgemeinschaft, FDP-Gemeinderatsfraktion, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion
Datum 01.08.2023
Betreff Abendverkehr mit neuer Zacke verbessern

Anlagen
Text der Anfragen/ der Anträge

Seit 1884 fährt die Zahnradbahn (Zacke) die über 2,2 Kilometer lange Strecke zwischen Stuttgart Süd und dem Stadtbezirk Stuttgart Degerloch. Dabei werden mehr als 200 Meter Höhenmeter mit Steigungen von bis zu 17,8 Prozent überwunden. Die Zacke ist die einzige Zahnradbahn Deutschlands, die in einer Stadt fährt und in den öffentlichen Nahverkehr eingegliedert ist. Der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) zufolge nutzen pro Tag 2500 bis 3000 Fahrgäste die Zacke.

Ausgangssituation

Mit dem interfraktionellen Antrag Nr. 233/2023 haben die Fraktionen Die Grünen, CDU, SPD, Die FrAKTION, PULS, FDP und Freie Wähler die SSB aufgefordert, ein Konzept für einen verlängerten Abendbetrieb der Zacke vorzulegen und sobald wie möglich dieses Konzept probeweise umzusetzen. In der Begründung des Antrags bringen die antragstellenden Fraktionen zum Ausdruck, dass sie eine Verlängerung der Zacke-Betriebszeit zumindest bis Mitternacht testen wollen. Heute wird die Strecke zwischen Marienplatz und Degerloch nach Betriebsschluss der „Zacke“ ab ca. 21 Uhr durch einen Kleinbus („Zacke-Bus“) abgelöst.

Während der Antrag zur Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Randbedingungen an die SSB weitergegeben wurde, haben sich einzelne Anwohnerinnen und Anwohner sowie zwei Initiativen gegen die Verlängerung der Betriebszeiten ausgesprochen.

Die Initiativen führen insbesondere folgende Gründe für ihre Ablehnung der Verlängerung der Betriebszeiten auf:

1. heute bereits als sehr störend wahrgenommene Lärmemissionen der Zahnradbahn würden in Zukunft bis in die späten Abendstunden andauern und gegen die notwendige Nachtruhe verstoßen. Auch die neuen Fahrzeuge, die seit 2023 auf der Strecke verkehren, seien nicht leiser als ihre Vorgängermodelle.
2. Die Fahrgastnachfrage sei in den Abendstunden ohnehin deutlich geringer als tagsüber. Eine Bedienung mit einem Kleinbus sei aus diesem Grund völlig ausreichend. Auch die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme sei in den Abendstunden nachrangig.
3. Aufgrund der voraussichtlich geringen Nachfrage sei die Betriebsausdehnung wirtschaftlich nicht verhältnismäßig und würde aufgrund höherer Stromverbräuche im Saldo zu mehr klimaschädlichen Emissionen führen.

Die SSB und die Stadtverwaltung nehmen die seitens der Anwohnerinnen und Anwohner geäußerten Bedenken sehr ernst. Im Folgenden werden die drei Themen „Lärm, Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit“ genauer erläutert.

1) Lärmemissionen

Die SSB hat im Zuge der Inbetriebnahme der neuen Zahnradbahnfahrzeuge im Sommer 2022 Lärmmessungen durch das Ingenieurbüro Müller-BBM vornehmen lassen, und diese mit Messungen aus dem Jahr 2019 an den alten Zahnradbahnfahrzeugen vergleichen lassen. Die Messungen fanden in 5,7m bzw. 11m Entfernung vom Gleis statt.

Die Vergleiche der beiden Messzyklen zeigen, dass insbesondere im Wohnbereich, der Anwohnerinnen und Anwohner, die sich primär an der Unterschriftenaktion gegen eine Ausdehnung der Betriebszeiten beteiligt haben, die neuen Fahrzeuge der Zahnradbahn bis zu 4 dB leiser sind als die alten Fahrzeuge. **Lärmwerte von 90 bis 109 dB, wie in dem Schreiben vorgetragen, konnten an keiner Stelle festgestellt werden.**

Um die Unterschiede dieser Messungen im Vergleich einschätzen zu können, ist die Faustregel hilfreich, dass eine Reduzierung des Schallpegels um ca. 3 dB einer Halbierung der Schallintensität entspricht. Die Unterschiede sind also von entscheidendem Ausmaß.

Bezüglich der in den Schreiben erwähnten Vorschriften ist anzumerken, dass Verkehrsanlagen wie Straßen oder Schienen nicht der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm, sondern der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) unterliegen. Diese Verordnung basiert bezüglich ihrer Lärm-Grenzwerte auf einer von Einzelmessungen abweichenden Erhebungsmethodik.

Von zentraler Bedeutung für die vorliegende Fragestellung ist dabei, dass diese Verordnung lediglich für den Neubau oder wesentliche Änderungen von Verkehrswegen gilt. Die Strecke der Zahnradbahn ist jedoch ein bestehender Verkehrsweg und unterliegt somit nicht den Werten dieser Verordnung. Dies gilt

auch dann, wenn neue Fahrzeuge eingesetzt werden.

2) Fahrgastnachfrage

Hinsichtlich der Nachfrage in den Abendstunden ist anzumerken, dass die Abfahrtszeiten der Zahnradbahn bzw. des Zacke-Busses auf das gesamtheitliche Verkehrsangebot im SSB-Netz abgestimmt sind. Insofern kann es beispielsweise bei Ankunft stark nachgefragter Stadtbahn- oder Buslinien in den Abendstunden zu einzelnen Nachfragespitzen kommen. Das entspricht der Grundintention des ÖPNV: die Nachfrage zu bündeln und an wichtigen Umsteigeknoten, wie dem Marienplatz, Umsteigebeziehungen zwischen einzelnen Linien herzustellen.

Um sicherzustellen, dass keine Fahrgäste an der Abfahrtshaltestelle wegen zu geringer Transportkapazitäten zurückbleiben müssen, gelten für die Einsatzplanung der Gefäßgrößen diese Nachfragespitzen als Bemessungsgrundlage. Im konkreten Fall des abendlichen Zacke-Ersatzverkehrs mussten im Fahrplanjahr 2021 aufgrund der zeitweise sehr hohen Nachfrage die Gefäßgrößen in der Bedienung von einem Zacke-Taxi auf einen Zacke-Kleinbus hochgefahren werden, um mehr Transportkapazitäten zu Verfügung stellen zu können.

Es ist jedoch weiterhin nicht gesichert, dass die Kapazität der heute zum Einsatz kommenden Fahrzeuge den beschriebenen Nachfragespitzen in den Abendstunden gerecht werden. Die durch die automatische Zählung ermittelten aktuellen Fahrgastzahlen der Zacke zeigen, dass auch die letzten Fahrten direkt vor dem heutigen Betriebsschluss gut ausgelastet sind. **Diese Zahlen sprechen also hinsichtlich des Fahrgastpotentials für die Verlängerung der Betriebszeiten der Zacke.**

Der Einsatz noch größerer Fahrzeuge ist aufgrund der beengten Straßenverhältnisse auf der Strecke nicht möglich. Darüber hinaus ist in den Kleinbussen keine Fahrradmitnahme möglich. Um die vorgegebenen Ziele des Gemeinderates zu erfüllen, bedarf es einer Angebotsplanung. Dem liegt das Planungsprinzip „Angebot schafft Nachfrage“ zu Grunde. Folgend stellt die durch die Initiativen geäußerte Argumentation, es würden in den Abendstunden keine Fahrräder mehr transportiert, keine aus verkehrsplanerischer Sicht tragfähige Schlussfolgerung dar.

3) Wirtschaftlichkeit

Die Zahnradbahn wird aktuell im Spätverkehr ab 21 Uhr durch einen Kleinbus ersetzt. Von Sonntag bis Donnerstag verkehrt dieser Kleinbus in einem 30-Minuten-Takt (letzte Abfahrt Marienplatz: 0:30 Uhr), an Freitagen und Samstagen sowie vor Feiertagen im 15-Minuten-Takt (letzte Abfahrt Marienplatz: 0:45 Uhr).

Ein mit dem Stadtbahnverkehr vergleichbarer Betrieb der Zahnradbahn würde eine Betriebszeitverlängerung von 4 Stunden bedeuten (letzte Abfahrt Marienplatz: 0:45 Uhr). Bei einem durchgehenden 15-Minuten-Takt an allen Wochentagen entstünden so **zusätzliche Kosten in Höhe von rund 405.000 Euro pro Jahr** (Preisstand 2023). Da die SSB mit Strom aus erneuerbaren Energien beliefert wird, entstehen dadurch keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen.

Bei dieser Betriebszeitausdehnung könnte vollständig auf den Betrieb des

heutigen Zacke-Busses an allen Wochentagen verzichtet werden. Dadurch würden **die Kosten des Zacke-Busses in Höhe von ca. 172.000 Euro pro Jahr entfallen** (Kleinbus Status Quo). Die mit dem Busbetrieb verbundenen Treibhausgasemissionen würden bei einer Einstellung des Betriebs eingespart.

Würde der verlängerte Abendbetrieb der Zacke im 30-Minuten-Takt umgesetzt, halbieren sich die dargestellten Mehrkosten auf rd. 200.000 Euro pro Jahr. Eine Halbierung der Zacke-Mehrkosten ergibt sich auch bei einer zusätzlichen Betriebszeit von nur zwei statt vier Stunden. Bei einer Reduktion der Busbetriebszeit auf zwei Stunden betragen die eigesparten Kosten rd. 70.000 Euro.

Kompromissvorschlag

Um einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessenlagen und eine angemessene Berücksichtigung des Gemeinwohls sicherzustellen, schlagen die Stadtverwaltung und die SSB als Kompromiss vor, den Zacke-Betrieb probeweise um zwei zusätzliche Stunden (bis 22:45 Uhr) und im 15-Min-Takt an allen Tagen zu verlängern. Der Zacke-Bus würde dementsprechend zwei Stunden kürzer fahren (erst ab 22:45 Uhr).

Bei dem Kompromissvorschlag handelt es sich um einen zweijährigen Probebetrieb frühestens ab Dezember 2024. Nach einem Jahr soll der Betrieb anhand der Fahrgastzahlen evaluiert werden.

Für diese Variante entstehen zusätzliche Betriebskosten für die Zacke von etwas mehr als 200.000 Euro pro Jahr. Dem gegenüber stehen Einsparungen durch die kürzere Einsatzzeit des Zacke-Busses von rund 70.000 Euro pro Jahr. Im Saldo entstünden also jährliche Mehrkosten von rd. 130.000 Euro.

Dr. Frank Nopper