

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	423
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.09.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	der Vorsitzende		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / pö		
Betreff:	"Der Oberbürgermeister soll im UTA vom Treffen im Kanzleramt berichten" - Antrag Nr. 245/2017 (CDU) vom 01.09.2017 "Spitzentreffen bei der Bundeskanzlerin - Bericht von OB Kuhn im UTA" - Antrag Nr. 249/2017 (STd) vom 05.09.2017 - mündlicher Bericht -		

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

OB Kuhn schickt voraus, er wolle heute im Sinne der Anträge informieren, was es mit den Programmen des Bundesverkehrsministeriums bzw. der Bundeskanzlerin - bei denen es nur um Stickoxide, nicht um Feinstaub geht - auf sich hat. Die Fraktionsvorsitzenden habe er bereits vor einigen Tagen über das Prozedere informiert. Herr Dr. Münter werde seine Ausführungen ergänzen. Außerdem könne Herr Arnold auf Fragen eingehen, die sich auf die Busflotte der SSB und andere SSB-Themen beziehen.

Weiter berichtet er, zum ersten von bisher zwei sogenannten Diesel-Gipfeln habe Herr Verkehrsminister Dobrindt eingeladen. Dort sei entschieden worden, dass es ein Programm von 500 Mio. € geben soll für die Städte, die am meisten betroffen sind von Stickoxid-Belastung. Diese 500 Mio. € sollten gespeist werden zur Hälfte von der Automobilindustrie und zur Hälfte vom Bund. Teil des Dobrindt'schen Diesel-Gipfels war auch die Verpflichtung der Automobilindustrie, dass sie Diesel-Fahrzeuge der Euro 5- und Euro 6-Norm nachrüstet auf der Basis von Software-Lösungen. Besprochen wurde

dort auch, in einer Kommission oder Arbeitsgruppe die Frage zu klären, ob es technisch möglich ist, Hardware-Nachrüstungen durchzuführen. Letzteres sei jedoch nicht zuverlässig zugesagt worden. Dort wurde außerdem gesagt, dass die Software-Nachrüstungen 25 bis 30 % NO_x-Reduzierung bringen. Beim ersten Diesel-Gipfel sei u. a. besprochen worden, dass die Automobilindustrie für Euro 3- und Euro 4-Fahrzeuge Umtauschprämien anbietet in unterschiedlicher Höhe.

Beim zweiten Diesel-Gipfel, zu dem die Kanzlerin eingeladen hatte, habe er zu seinem Erstaunen bemerkt, dass nicht ganz klar war, ob die o. a. Reduzierung gemeint war am nachgerüsteten Auto, oder ob gemeint war, dass sich die Reduzierung auf die gesamte Euro 5- und Euro-6-Flotte bezieht. Dies sei insofern ein erheblicher Unterschied, als die Maßnahme auf Freiwilligkeit beruht. Es gebe einen vielstimmigen Chor von Wissenschaftlern und Gutachtern, die 25 % bis 30 % bestreiten und von einer Reduzierung von höchstens 10 % sprechen - wenn alles gut geht. Das Problem bei Software-Nachrüstungen liege erstens an der Freiwilligkeit, zweitens machen die ausländischen Automobilhersteller, deren Anteil an der Gesamtflotte Deutschlands ca. 35 % beträgt, bisher nicht mit. Die Bundeskanzlerin habe beim zweiten Diesel-Gipfel versprochen, sich um diese Frage zu kümmern. Was daraus geworden ist, könne er zum heutigen Stand nicht sagen.

Am zweiten Diesel-Gipfel nahmen u. a. etwa 35 Oberbürgermeister, 8 oder 9 Ministerpräsidenten und alle in der Bundesregierung für das Thema Zuständigen teil. Es sei dabei stark um die Meinung der Städte und Gemeinden gegangen. Vorgetragen für die am meisten betroffenen Städte haben dort OB Reiter, München, OB Philipp, Aachen, und er. Er habe dabei deutlich gemacht, dass man mit einmaligen Programmen für die Städte nicht die Probleme, die es dieselseitig gibt, lösen kann, z. B. über Busnachrüstungen. Andererseits wäre es unklug, Gelder nicht zu nehmen, wenn der Bund solche für kurzfristige Maßnahmen der Städte zur Verfügung stellt, und folglich habe man den Plan unterstützt. Die Summe wurde auf diesem Gipfel auf 1 Mrd. € erhöht. Die zweiten 500 Mio. € sollen finanziert werden zur Hälfte vom Bund und zur Hälfte von den Ländern.

Man habe vereinbart, dass die 80 grenzwertüberschreitenden Städte im Fokus des Programms liegen und die am meisten betroffenen Gemeinden Anträge stellen können. Jedoch seien die Kriterien, was gefördert wird und was nicht, noch immer nicht klar. Das Bundesverkehrsministerium sei der Meinung, zuerst sollen die Gemeinden Masterpläne einreichen bis Mitte 2018, und danach würde über die Förderung entschieden. Die Städte hätten dies mit Empörung zurückgewiesen, da jede der betroffenen Städte schon etwas habe, was man Masterplan nennen könnte. Dagegen wolle das Kanzleramt im Laufe des November 2017 geklärt haben, wie die Kriterien sind und nach welchem Schlüssel die Mittel verteilt werden. Eine spannende offene Frage sei dabei, ob die am meisten betroffenen Städte auch das meiste Geld erhalten oder ob das Geld "mit der Gießkanne" verteilt wird.

Eingehend auf eine Pressemitteilung der dpa vom gestrigen Tag informiert OB Kuhn, das Verkehrsministerium des Landes habe alle Städte in Baden-Württemberg aufgefordert, bis Ende August die Maßnahmen zu benennen, die möglich sind. Dies habe man getan, doch handle es sich dabei nicht um beschlossene Sachen, die dann wirklich eingereicht werden, sondern diese Liste werde noch zu präzisieren und zu verbessern sein. Daran arbeite die Verwaltung seitdem intensiv. Er bietet an, die Liste von Maßnahmen, die Ende August angemeldet wurde, zur Verfügung zu stellen. Herr Dr. Münter

werde heute noch nach Berlin reisen, um sich im Rahmen einer Sitzung im Verkehrsmi-
nisterium u. a. mit dem Staatssekretär über diese Fragen auszutauschen.

Der Vorsitzende geht davon aus, dass nach der Bundestagswahl das Thema zunächst
ruhen wird, bis klar ist, wer das Verkehrsministerium übernimmt. Seitens der Stadtver-
waltung arbeite man zusammen mit der SSB und dem VVS auf Hochtouren daran, was
kurzfristig beantragt werden kann. Unter kurzfristig verstehe die Kanzlerin Dinge, die
innerhalb eines Jahres bis zu einem Zeitraum von drei Jahren realisiert werden können.

Die Städte hätten den Diesel-Gipfel auch genutzt, um den Bund darauf hinzuweisen,
dass sie für die wirkliche Lösung des Problems eine stärkere Unterstützung der GVFG-
Mittel von Bund und Ländern erwarten. Die Einrichtung z. B. einer neuen Stadtbahnlinie
lasse sich aus Programmen wie diesem nicht finanzieren. Denkbar sei die Nachrüstung
von Bussen, wobei OB Reiter und er darauf hingewiesen haben, dass in München und
Stuttgart Busse nur einen geringen Prozentsatz ausmachen, weshalb dies nicht die ein-
zige Lösung sein könne. Sicher werde Stuttgart daher Dinge beantragen aus dem Be-
reich des Fahrradverkehrs. Auch könne man Dinge beantragen aus dem Bereich der
City-Logistik, wie die Vorbereitung der Frage, wo kann die Stelle sein, zu der Waren
hingebracht werden, um sie mit E-Lastenfahrrädern weiter zu verteilen. Man könne au-
ßerdem Hotspots bilden, wo Fahrräder und E-Roller u. Ä. stehen.

Des Weiteren habe er eine Vorentscheidung getroffen, welche er kommuniziert habe
und die er zur Diskussion stellen möchte: Aus seiner Sicht sollte man nicht Tarifmaß-
nahmen aus diesem Förderprogramm finanzieren, weil Tarifsachen kompliziert und von
der VVS zu klären und zu entscheiden sind. Vor allem aber wolle er nicht Tarifsenkun-
gen machen aus einem einmaligen Programm, sondern Tarifsenkungen müssten aus
dem finanziert werden, was kontinuierlich zur Verfügung steht. Darüber hinaus sei man
weitgehend frei, alles zu beantragen, um die Stickoxidbelastung zu reduzieren, z. B.
auch E-Taxis. Überlegungen bestünden seinerseits, zu versuchen, mit Betreibern von
Seniordiensten, die kleine Fahrzeuge haben, über ein Unterstützungsprogramm für
E-Fahrzeuge nachzudenken mit der Maßgabe, dass der Strom dafür aus erneuerbaren
Energien kommt. Nachdenken könne man außerdem über die Frage, wo zusätzliche
Schnell-Ladestationen (Supercharger) benötigt werden.

Der Vorsitzende geht davon aus, im Laufe des November 2017 die genauen Kriterien
zu kennen, sodass der UTA dann in geeigneter Form darüber informiert werde, was die
Landeshauptstadt Stuttgart beantragt. Bereits heute bitte er den Gemeinderat bzw. for-
dere er diesen dazu auf, spezielle Ideen für die Beantragung bei Herrn Dr. Münter -
auch in Kombination mit der Presse - zu hinterlegen.

Die Informationsstände über das Diesel- und NO_x-Problem sind nach seiner Wahrneh-
mung sehr unterschiedlich. Die Länder und vor allem die Städte, die davon betroffen
sind, könnten sehr viel präziser Ursachen, Zusammenhänge, Unterschiede zwischen
Stickoxid- und Feinstaubentstehung benennen, als dies in Berlin der Fall war. Es sei
wichtig, dass aus den Gemeinden noch stärker in Berlin ankommt, wie drängend das
Problem ist. Alle Städte seien sich einig, dass sie versuchen wollen, Fahrverbote zu
vermeiden.

Gleichwohl werde man damit das Problem, welches am Neckartor besteht, nicht lösen
können, da man den Spitzenwert von 200 mg nur für maximal 18 Stunden im Jahr er-
reichen darf. Dieser Spitzenwert wurde am Neckartor 2016 jedoch an 36 Stunden im

Jahr erreicht. Nach heutigem Stand liege man am Neckartor bei nur 3 Stunden/Jahr. Es sehe also danach aus, als würde man 2017 diesen Spitzenwert nicht reißen. Es sehe so aus, als ob 2017 am Neckartor und in der Hohenheimer Straße die Werte deutlich geringer wären. Er bittet darum, diese positive Veränderung zur Kenntnis zu nehmen, auch wenn die Ursachen hierfür noch nicht abschließend analysiert seien.

Herr Dr. Münter (S/OB) bestätigt, es gebe derzeit noch immer zwei verschiedene Linien, die aus den Bundesministerien herausgegeben werden bezüglich der Frage, wie gearbeitet werden soll. Das Verkehrsministerium habe eine bestehende Förderrichtlinie verändert im Hinblick auf die sog. Masterpläne, die erstellt werden sollen. Alle Kommunen seien gehalten, bis zum 30.09.2017 eine Projektskizze für einen Masterplan bzw. eine Projektskizze zur Förderung eines solchen Masterplans einzureichen. Diese Projektskizzen werden im Bundesverkehrsministerium bewertet. Bis Ende November 2017 sollen die Kommunen einen Vollantrag einreichen und die Masterpläne bis Ende des ersten Halbjahres 2018 erstellt werden. Das BMVI gehe bisher davon aus, dass erst danach die Projektförderung einzelner Maßnahmen erfolgt.

Er vertrete die Landeshauptstadt Stuttgart in vielen Arbeitsgruppen auf Bundesebene. Schon in der ersten Sitzung der Expertengruppe 2 beim Nationalen Dieselforum habe man deutlich gemacht, dass dies aus kommunaler Sicht kein geeignetes Verfahren ist, weil es nicht an Plänen mangelt. Vielmehr gebe es sehr viele Pläne: den Aktionsplan Nachhaltig Mobil in Stuttgart, das Verkehrsentwicklungskonzept, den Nahverkehrsplan, und man diskutiere über den Nahverkehrsentwicklungsplan und vieles andere mehr. Trotzdem verfolge das Bundesverkehrsministerium diese Linie bisher weiter. Man wolle sich als Landeshauptstadt Stuttgart nicht schuldig machen, bereits in dieser Charge nicht dabei zu sein, und bereite deshalb seitens der Verwaltung eine Projektskizze vor, die zum 30.09.2017 eingereicht werde, um in diesem Verfahren dabei zu sein.

Parallel dazu gebe es ein Verfahren, das schwerpunktmäßig vom Bundeskanzleramt geleitet und gesteuert wird und wo ein zweiter Kommunalgipfel der Kanzlerin, welcher für Anfang Oktober angekündigt wurde, vorbereitet werden soll. Hierfür müsse eine Tabelle ausgefüllt werden mit Handlungsempfehlungen unterschiedlicher Art. Das Kanzleramt gehe momentan davon aus, danach schnell in die Projektförderung einzusteigen. Heute treffe sich zum ersten Mal in Berlin die sogenannte "Bund-Länder-Kommunen-AG", in der er die Interessen der Landeshauptstadt Stuttgart vertreten dürfe. In dieser Arbeitsgruppe, bei der versucht werden soll, die beiden Stränge stärker zusammenzubringen, seien vergleichsweise wenige Städte vertreten. Die Vertreter der Kommunen werden heute adressieren, dass es notwendig ist, die Stränge zusammenzubringen, weil es keinen Sinn macht, unterschiedliche Fristen für ähnliche Dinge zu haben. Vor allem müsse die Grundsatzentscheidung getroffen werden, ob sofort in die Projektförderung eingestiegen werden kann oder ob Masterpläne Voraussetzung dafür sind. Er werde dafür plädieren, dass man gleich in die Förderung einsteigen kann.

Zur "Brainstorming-Liste" der Projektskizzen, die gestern vom Landesverkehrsministerium an den Bund übermittelt worden sind, stellt er klar, es handle sich um erste Projektideen, die innerhalb der Stadtverwaltung entstanden sind und die mit groben Preisschildern versehen worden sind. Diese seien in einer sehr kurzen Zeit entstanden und stellen nicht zwingend und nicht ausschließlich die Projekte dar, die tatsächlich angemeldet werden.

Ein wichtiger Punkt der heutigen Sitzung der Bund-Länder-Kommunen-AG sei außerdem, genau festzulegen, was wird gefördert, wie wird es gefördert, mit welchen Quoten, gibt es Eigenbeiträge der Kommunen und wie hoch sind die, und vieles andere mehr. Wenn sich ein konsolidierter Sachstand ergeben hat, werde man gerne nochmals dazu informieren. OB Kuhn trägt nach, das Zustandekommens des zweiten Gipfels im Herbst stehe unter dem Vorbehalt, wie die Wahl ausgeht.

Alle Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses danken für den Bericht.

StR Kotz (CDU) erklärt, die CDU-Fraktion unterstütze den Oberbürgermeister darin, wonach nur Themen, Aktivitäten und Projekte aus Fördermitteln finanziert werden können, die eine einmalige Investition sind. Er geht davon aus, dass, wenn es tatsächlich zu einer Förderung kommt, die Mittel nicht "in einen großen Topf der Stadt hineinkommen", wo nicht nachvollzogen werden kann, was am Ende aus den Berliner Fördergeldern geworden ist. Für wichtig erachtet er, aus einer solchen Sonderförderung Projekte auf den Weg zu bringen, die definitiv eine Wirkung entfalten und nicht nur die Hoffnung auf Umstieg oder Veränderung des Mobilitätsverhaltens beinhalten, wie beispielsweise die Umrüstung der Taxiflotte, die Umrüstung von Fahrzeugflotten der Sozialdienste oder Ähnliches. Ein Fahrradparkhaus sollte man dagegen eher aus normalen städtischen Investitionsmitteln finanzieren.

Wissend, "dass ordnungspolitisch nicht alles die reine Lehre ist", sollte man aus Sicht der CDU aufgrund der prekären Situation mit drohenden Fahrverboten, die ordnungspolitisch ebenso problematisch sind, den politisch, verwaltungstechnisch und rechtlich einigermaßen darstellbaren Rahmen so weit als möglich ausdehnen, um dieser Thematik halbwegs gerecht zu werden. Man sei deswegen bereit, ordnungspolitische Aspekte in der Priorität ein Stück weit hintenanzustellen.

Aufgehört habe er bei der Aussage von OB Kuhn, man könnte Geld einsetzen zur Vorbereitung der Frage, wo eine Verteilstelle für Citylogistik stattfinden könnte. Über diese Frage gebe es seit Jahren bereits regelmäßige Treffen und einen intensiven Austausch mit der IHK. Daher müsste die Botschaft beim Thema Citylogistik lauten: "In 12 Monaten steht das Ding, ist gebaut und geht in Betrieb!" Abschließend bittet er um Überlassung der gemeldeten Maßnahmenliste und geht davon aus, dass der Gemeinderat in geeigneter Form nochmals eingebunden wird, bevor eine abschließende Meldung erfolgt.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) sieht die Erhöhung der Mittel für den Mobilitätsfonds positiv, wengleich er zu berücksichtigen bittet, zu welchem Zeitpunkt dies geschieht. So habe bereits ein Gericht klar geäußert, es erwarte Fahrverbote in Stuttgart. Zuvor wurden in Düsseldorf und München Gerichtsbeschlüsse gefasst, wonach die Kommunen eindeutig in eine gewisse Richtung gedrängt werden. Gleichzeitig sei von Bundesseite her kaum Aktivität zu bemerken gewesen. Die auf Bundesseite in der Diskussion stehende Software-Nachrüstung möge vielleicht 30 % bringen, jedoch hält er es für notwendig, das Thema ganzheitlich anzugehen - einschließlich einem funktionierenden System für die Hardware-Nachrüstung. Gegenüber den Automobilherstellern braucht es aus seiner Sicht mehr Nachdruck, dass man das Thema anpackt auch bei der bestehenden Flotte.

Als entscheidendes Thema sehe man zudem die Einführung einer Blauen Plakette. Der Bund könne diese rechtliche Regelung setzen, um bei der Einhaltung der Grenzwerte ein großes Stück weiterzukommen. Laut einer Pressemeldung zu einer aktuellen Studie

über Todesfälle im Zusammenhang mit Stickoxiden wären 4.000 von 5.000 Todesfällen vermeidbar, würden die Grenzwerte eingehalten.

Darüber hinaus anzugehen sei der Ausbau des ÖPNV - Thema GVFG-Mittel. Beim Thema Nahverkehr stehen nicht nur in Stuttgart, sondern überall in den großen Städten die Sanierung und der Erhalt von Infrastruktur an, wo der Bund deutlich mehr tun könne. Entscheidend sei außerdem, wie die Geldverteilung erfolgt. Auch aus seiner Sicht müssen die stark belasteten Städte Vorrang haben. Insofern müsse man versuchen, dass Stuttgart in der Priorität weit vorne steht und Maßnahmen nicht mit der Gießkanne finanziert werden. Er sieht die Stadtverwaltung gut vorbereitet für das Thema Masterplan durch die im Sommer erfolgte Fortschreibung des Projekts Nachhaltig Mobil in Stuttgart und den Luftreinhalteplan. Beide beinhalten gute Maßnahmen, die noch zusammengefasst werden müssen.

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen gebe es weitere Pakete, die es anzugehen gelte, beispielsweise die Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte. Hierbei spielen die Fördermittel des Bundes eine wichtige Rolle. Außerdem sehe man die Förderung des Radverkehrs, insbesondere Fahrradparkhäuser und -abstellanlagen, als entscheidende Kriterien für die Entscheidung zum Umsteigen. Das Thema Carsharing stelle ein weiteres Kriterium dar, um weniger Verkehr in der Stadt zu haben, zumal inzwischen eine rechtliche Regelung geschaffen wurde, um mehr Abstellplätze für solche Autos zu bekommen. Weitere wichtige Punkte seien die Citylogistik, die Busflotte und solche, die die Region betreffen, wie das Thema Park + Ride.

StR Körner (SPD) nimmt Bezug auf einen Medienbericht vom gestrigen Tag, wonach das Land mehr als 200 Projekte mit einem Finanzvolumen von über 600 Mio. € an das Bundesverkehrsministerium gemeldet hat. Er hätte es begrüßt, wenn die Verwaltung schon zur heutigen Sitzung ihre Liste der gemeldeten Projekte zur Verfügung gestellt hätte. Einvernehmen sieht er darin, dass die Art und Weise, wie Bund und Land bisher mit dem Thema umgehen, extrem unbefriedigend ist. Nach seiner Meinung lassen Land und Bund die Bürgerinnen und Bürger Stuttgarts bei diesem Thema im Stich. Begrüßenswert sei es, wenn Ministerpräsident Kretschmann nun erklärt, er wolle die Landeshauptstadt aus den Schlagzeilen bringen als Feinstaubhauptstadt. Jedoch war nach seinem Verständnis die Strategie der GRÜNEN und des Oberbürgermeisters bisher immer eine andere, nämlich die, dass man die Stadt in die Schlagzeilen bringen will, um so den Druck aufzubauen, etwas zu bewegen. Letzteres halte er für hochproblematisch, da dies nicht zur Lösung des Problems beitrage.

Aufgeschreckt haben ihn zudem widersprüchliche Aussagen des Regierungspräsidiums zum Thema Fahrverbote. Deren Hauptargument für Fahrverbote nach dem St.-Florians-Prinzip lautete, man habe rechtlich keine andere Wahl. Dieselbe Landesregierung habe in einem anderen Gerichtsverfahren einen Vergleich geschlossen mit den Feinstaubklägern am Neckartor und erkläre nun, dass sie diesen Vertrag nicht umsetzen wird. Folglich werde sie rechtsbrüchig. Zudem sei die Fahrzeugförderung durch das Land, anders als noch vor zehn Jahren, auf einem sehr schlechten Niveau, vor allem was Stadtbahnen angeht.

Der Bund habe die Kommunen vor allem bei der Regulierung der Autoindustrie im Regen stehen lassen. Der Bund müsse aus seiner Sicht dafür sorgen, dass Ehrlichkeit seitens der Fahrzeughersteller an den Tag gelegt wird, ob ihre Fahrzeuge sauber sind oder nicht sauber sind. Zwar sei man froh über die einmalige Förderung durch den

Bund, doch breche man 1 Mrd. € an Förderung herunter auf 80 Kommunen, so stehen pro Kommune noch 12,5 Mio. € zur Verfügung. Selbst wenn Stuttgart mit 20 Mio. € gefördert würde, sei dieser Betrag "eher naja". Allein durch die Kürzung im kommunalen Finanzausgleich verliere Stuttgart jedes Jahr ungefähr 20 Mio. €. Geradezu grotesk sei der Aufwand, der betrieben werden muss, um an das Geld zu kommen, kritisiert der Stadtrat weiter. Ihm ist wichtig, dass die Fördersumme, die Stuttgart erhält, sinnvoll eingesetzt wird und eine möglichst nachhaltige Wirkung hat, weil es die Förderung nur einmal gibt. Nachhaltig ist eine Maßnahme nur dann, wenn sie einen kleinen Beitrag leistet zum besseren Mobilitätsmix in der Stadt und die Luft dadurch nachhaltig sauberer wird. Insofern teile man die Einschätzung von OB Kuhn hinsichtlich der Bus-Förderung. Im Aufsichtsrat der SSB habe man im Rahmen der Beschaffungsstrategie ausführlich darüber diskutiert. Ein vorgezogener Ersatz von älteren Busfahrzeugen sei weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

Eine einmalige Tarifmaßnahme sollte dennoch aus der einmaligen Förderung finanziert werden: Dies betreffe - unabhängig von den Feinstaubtagen - das 1-Zonen-Tagesticket für das gesamte Stuttgarter Netz zum Preis von 4,50 €, welches ab 15.10.2016 bis zum April angeboten wird. Von April bis Dezember 2018 sei dieses Ticket nicht im Angebot, sondern erst wieder ab Januar 2019. Er spricht sich dafür aus, die achtmonatige Lücke zu schließen und sie zumindest zu einem Teil aus der Berliner Förderung zu finanzieren. Damit könne man einen Beitrag leisten zum preiswerteren Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, was nachhaltige Wirkung zeigen werde. Darüber hinaus schlage man vor, den Förderbetrag dazu zu nutzen, um ein P+R-Parkhaus in Möhringen - vielleicht auf einer SSB-Fläche - zu bauen, oder zumindest eine Anschubfinanzierung hierfür zu geben. Was Fahrradparkhäuser und ähnliche Sachen angeht, teilt er die Meinung von StR Kotz.

StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) merkt an, er ordne diesen Antrag der CDU-Fraktion ein im Rahmen des Bundestagswahlkampfes. Bund und Land haben seiner Ansicht nach in der Frage der Lösung von Stickoxid- und Feinstaubbelastung in den letzten zwei Jahren komplett versagt. Sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch Gemeinderat und Stadtverwaltung diskutieren seit Monaten über Maßnahmen, kämen jedoch aufgrund dieses Versagens nicht zu einer Lösung, die absehbar aufzeigt, wie die Gesundheit der Bewohner rund um das Neckartor gewährleistet wird. Seitens der Rechtsprechung habe sich viel getan. Die Frage, die weiterhin besteht, lautet seines Erachtens: "Herr Oberbürgermeister, was machen Sie und was macht die CDU-/SPD-Koalition hier, die die Fahrverbote aus der Stellungnahme zum Luftreinhalteplan herausgenommen hat, um die Werte ab dem Jahr 2018 einzuhalten?" Nach seinem Eindruck gibt es keinen Plan seitens der Stadt, wie ab Januar 2018 die Grenzwerte, die gerichtlich festgelegt sind, eingehalten werden sollen. Vielmehr würden Land und Stadt nunmehr rechtsbrüchig.

OB Kuhn stellt klar, die Landeshauptstadt Stuttgart sei den Vergleich nicht eingegangen, folglich werde sie nicht rechtsbrüchig.

StR Pantisano wendet ein, die Stadt Stuttgart trage ein Stück weit die Verantwortung, dass Recht und Gesetz eingehalten werden. Das Neckartor liege auf städtischer Gemarkung, und insofern hält er es für nicht akzeptabel, dass man als Kommune nur zuschaut und nichts unternimmt, damit Recht und Gesetz eingehalten werden. Die von CDU und SPD gemachten Vorschläge führten nicht zur erforderlichen Reduzierung von Stickoxid- und Feinstaubwerten, um die Grenzwerte einzuhalten. Das Gericht habe sehr

wohl die vorgeschlagenen Maßnahmen beurteilt, doch die meisten Vorschläge bringen nicht die notwendige Reduktion. Stattdessen schlage das Gericht am Neckartor Fahrverbote vor und sei der Meinung, dass, wenn der Verkehr sich dann woandershin verlagert, das Fahrverbot entsprechend ausgedehnt werden muss - wenn notwendig bis zur Gemarkungsgrenze.

Die Fraktionsgemeinschaft wolle, dass das Gerichtsurteil eingehalten wird und der Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger ab 01.01.2018 gewährleistet wird. Heute sei man noch in dem Zustand, "dass von Bund bis zur Kommune keiner eine Ahnung hat, was zu machen ist, um die Grenzwerte einzuhalten".

Nach Meinung von StRin von Stein (FW) "sind wir alle entsetzt über den Dieselskandal und finden es höchst ärgerlich, wie die Automobilindustrie mit den Abgaswerten umgegangen ist. Teilweise war kriminelle Energie dabei, das Ganze herunterzuspielen." Weil an der Automobilindustrie in Deutschland gleichzeitig sehr viele Arbeitsplätze hängen, gehe es nun auch darum, dass diejenigen, die dort arbeiten, bis zum Aufdecken des Skandals davon ausgingen, ein gutes und solides Produkt herzustellen. Sie kann angesichts der großen Verunsicherung in den Belegschaften der Automobilindustrie das zögerliche Verhalten seitens der Politik gut nachvollziehen. Nach ihrem Dafürhalten müssen Automobilindustrie und Zulieferindustrie soweit handlungsfähig gehalten werden, um in der Lage zu sein, zu forschen und Antriebstechniken weiterzuentwickeln. Ihr ist es unverständlich, dass laut Arbeitsplatzrichtlinie im Umgang mit Stickoxiden für 8 Stunden am Tag Werte zugelassen sind, die 20 Mal höher sind als die am Neckartor.

Im Hinblick auf konkrete Maßnahmen, die in Stuttgart ergriffen werden müssen, ist ihres Erachtens alles hilfreich, was nicht nur kurzfristig wirkt. Auch sollte seitens der Landeshauptstadt Stuttgart sehr darauf gedrängt werden, Fördermittel für den ÖPNV zu erhalten, welche zuvor ja reduziert worden sind. Den Kauf von Bussen aus dem neuen Fördertopf zu finanzieren, hält die Stadträtin für richtig. Schön wäre es, wenn Bund und Land ihre Förderpolitik dahingehend ändern würden, dass die Fördermittel stetig fließen.

Stuttgart habe wirklich andere Probleme, als dass man sich im Gemeinderat permanent über Feinstaub und Stickoxide unterhalten müsste, beklagt StR Brett (AfD). "Die Grenzwerte, die irgendeine EU-Behörde in ihren Wahnvorstellungen erlassen hat, sind nicht maßgeblich für die Gesundheit", so der Stadtrat, der sich anschließend despektierlich über Herrn Juncker äußert. Weiter verweist er auf die von seiner Vorrednerin genannte Arbeitsplatzrichtlinie. Es handle sich bei dem Thema um eine Wissenschaftsdiskussion, die folglich woanders geführt werden müsse. Er glaubt auch nicht, dass ein e-car2go oder ein anderes Elektrofahrzeug umweltverträglicher ist als ein Dieselfahrzeug. Für sinnvoll erachtet er, das Geld, das Stuttgart aus dem Fördertopf erhält, zu verwenden für den Bau eines P+R-Parkhauses. Nichtsdestotrotz "sollte man wirklich aufhören, Verrücktheiten, die aus Brüssel kommen, hier noch umsetzen zu wollen".

OB Kuhn tadelt StR Brett für dessen Äußerungen, den Präsidenten der Europäischen Kommission betreffend.

Für StR Conz (FDP) wäre es spannend gewesen, der UTA hätte die Liste, die Herr Dr. Münter ans Landesverkehrsministerium gegeben hat, als Diskussionsgrundlage bekommen. So seien nur die Positionen wiederholt worden, die bereits vor der Sommerpause benannt wurden.

StR Dr. Schertlen (STd) merkt an, der Bericht habe deutlich gemacht, dass man die Schadstoffe mit Geld allein nicht wegkaufen kann. Aber mit Geld lassen sich Maßnahmen einleiten und finanzieren, die hoffentlich in die richtige Richtung gehen. Er fragt, ob es einen Nachtragshaushalt für die Millionen aus dem Fördertopf geben wird bzw. wie verwaltungsseitig vorgesehen wird, mit dem Geld umzugehen. Außerdem bedauert er, dass keine Information an die Stadträte über die Maßnahmenliste an das Land erfolgt ist. Er persönlich wünsche sich einige Lückenschlüsse im ÖPNV, einen 24-Stunden-Betrieb bei der U-Bahn, ein Pilotprojekt zur fahrerlosen Bahn, die Erstellung von Fahrbeziehungsanalysen für alle Verkehrsarten - wobei hierfür die Daten kostenfrei von Google ausgelesen werden können -, um auf dieser Datenbasis Verbesserungen in Angriff zu nehmen. In punkto Fahrradparkhäuser macht er den Vorschlag, anstatt teurer Fahrradparkhäuser zu bauen die Stellplätze an sich zu erweitern und diese von Personen bewachen zu lassen, die z. B. bei der Neuen Arbeit beschäftigt sind. Dies schließe nicht aus, zusätzlich Fahrradparkhäuser zu errichten.

Mit Blick auf seinen im Betreff genannten Antrag greift er die Frage nach neuartiger Mobilität und die dafür relevanten rechtlichen Aspekte auf. Solche Vehikel zuzulassen, wäre seines Erachtens eine perfekte Methode, um z. B. die letzte Meile zur U-Bahn zu überbrücken. In Asien seien derartige Fahrzeuge längst legal im Straßenbild sichtbar. Er bittet Herrn Dr. Münter, auch diese die StVO betreffenden Dinge in die Gespräche nach Berlin mitzunehmen und dort zu diskutieren. Darüber hinaus interessiert ihn, welche nichtverkehrlichen Luftverbesserungsmaßnahmen, z. B. Heizungsnachrüstungen, oder weitere, noch nicht angesprochene Themen, die die Luft verbessern, angedacht wurden.

Abschließend weist er darauf hin, dass die Mobilitätsthematik ein Schwarm-Problem ist, "das heißt, ein jeder von uns trägt auf seine Weise dazu bei, daher sind wir auch alle einzeln gefordert, deshalb der Appell: Jede und jeder mag bitte seinen Beitrag leisten und nicht nur sagen: Man soll doch mal!"

StR Peterhoff nimmt Bezug auf die von mehreren Rednern angesprochene Arbeitsrichtlinie, wo der Grenzwert für Stickoxide 20-fach höher liege. So, wie dies in den Raum gestellt wurde, sei die Aussage falsch. Es gebe vielmehr ähnlich hohe Grenzwerte "draußen und an den Arbeitsplätzen. Es gibt aber eine Ausnahme, und das sind Industriearbeitsplätze, und nicht generell alle Arbeitsplätze in der Stadt. Nur für die Industriearbeitsplätze gelten höhere Grenzwerte, weil dort durch Schweißen oder sonst etwas mehr Stickoxid entsteht. Dort sind aber nicht betroffen kleine Kinder, alte Menschen oder Menschen, die unter Krankheiten leiden. Um die gehe es aber bei den Grenzwerten auf der Straße und bei anderen Arbeitsplätzen. Er empfiehlt, im "Fakten-Finder" der Tagesschau darüber nachzulesen.

OB Kuhn sagt zu, die von Herrn Dr. Münter an das Landesverkehrsministerium übergebene Liste zur Verfügung zu stellen. Er wiederholt, es handle sich dabei um eine unverbindliche "Brainstorming-Anmeldung" von Ende August, welche noch verändert, verfeinert und präzisiert werde, sobald die tatsächlichen Kriterien, nach denen gefördert werden soll, feststehen.

Gegenüber StR Pantisano stellt er klar, es gebe ein noch nicht rechtskräftiges Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart, und es liege allein bei der Landesregierung zu entscheiden, was aus diesem Urteil wird. Bislang habe die Stadtverwaltung ihre Stellungnahme

zum Luftreinhalteplan abgegeben. Es gebe für die Landesregierung drei Möglichkeiten, wie sie mit dem Urteil umgeht: "Erstens, sie akzeptiert es, zweitens, sie geht in Berufung, was bedeutet, dass das Urteil in Mannheim inhaltlich überprüft wird, oder drittens, sie geht in Sprungrevision. Dies bedeutet, der Vorschlag des Richters - welcher besagt, 'ihr könnt zonenmäßig, auch wenn es keine bundesgesetzliche Regelung dafür bislang gibt, eine blaue Zone machen und die Verbote umsetzen' - wird überprüft." Sobald das Land entschieden hat, was es tun wird, werde es eine neue Version des Luftreinhalteplans liefern müssen, zu welchem erneut alle baden-württembergischen Städte - auch die Landeshauptstadt Stuttgart - eine Stellungnahme ausarbeiten. Folglich müsse man zunächst diese Entscheidung, die Ende dieses Monats getroffen werden soll, abwarten.

Dies heiÙe jedoch nicht, dass die Stadt so lange nichts tut. Überhaupt mache die Stadt in den letzten Monaten und Jahren eine Maßnahme nach der anderen. Er zählt mehrere davon beispielhaft auf und verweist auf die anstehenden Haushaltsplanberatungen, wo in der grünen Liste Maßnahmen enthalten sind, wie es weitergehen soll beim Thema Nachhaltig Mobil in Stuttgart. Dort werden viele städtische Maßnahmen umgesetzt, die die Luftqualität verbessern. Auch sei die Zahl der VVS-Nutzer in den letzten fünf Jahren um 14 % gestiegen und steige weiterhin. Kein anderer Verkehrsverbund in Deutschland habe höhere Zuwachszahlen. Den Vorwurf, die Stadt würde sich rechtswidrig nicht um Gerichtsurteile kümmern, weist er entschieden zurück. Er habe mit großem Respekt vor dem Verwaltungsgericht das Urteil zur Kenntnis genommen. Ob dieses rechtskräftig wird und wie, liege wie dargelegt bei der Landesregierung.

Auf die Frage, wie haushaltstechnisch vorgegangen wird, führt er aus, er werde alle Maßnahmen, die verwaltungsseitig in den Haushalt eingebracht werden und zusätzlich die Verkehrspolitik in Stuttgart verändern, dort belassen. Sein Vorschlag laute, dass die Maßnahmen des Bundesprogrammes zusätzlich zu dem, was mit der 3. Lesung des Haushalts verabschiedet wird, zu definieren sind. Selbstverständlich wurde bei den Spitzentreffen auch über rechtliche Fragen gesprochen. So sei z. B. mitentscheidend, ob es der Bund bei der Frage der Taxikonzessionen ermöglicht, dass die Antriebsqualität der Fahrzeuge mitberücksichtigt werden kann oder nicht. Es gebe mehrere solcher Fragen, die weiter diskutiert werden. Die Städte hätten dringend darum gebeten, dass sie dort, wo sie bislang nicht weiterkommen, den nötigen Rechtsrahmen bekommen. Dies betreffe z. B. auch die Blaue Plakette. Die Blaue Plakette werde derzeit in Berlin von der CDU und von der SPD abgelehnt, sie werde dagegen vom Städtetag stark unterstützt, weil sie den Städten Rechtssicherheit gibt, wenn es um Verbote geht.

Abschließend bietet er an, das Wort an Herrn Arnold zu übergeben, der zum Thema Nachrüstung der Busse berichten könnte. Falls dies aus zeitlichen Gründen nicht gewünscht wird, werde man die Informationen schriftlich zur nächsten anstehenden Befassung nachreichen.

StR Körner bittet um eine Aussage, ob die Verwaltung die Liste der Maßnahmen, für die sie tatsächlich eine Förderung aus Bundesmitteln beantragt, im Ausschuss nochmals zur Beschlussfassung vorlegt. OB Kuhn stellt klar, er habe die Zielrichtung der Anträge so verstanden, dass am heutigen Tag eine Information über die Gespräche in Berlin erfolgen soll. Sobald die Kriterien für die Förderprogramme vorliegen, werde man die Liste, die die Verwaltung vorschlägt, vervollständigen. Er sehe keine Gründe, warum der UTA nicht auch darüber beraten könnte. Er fordert dazu auf, heute schon Ideen, die zur Förderung kommen sollen, Herrn Dr. Münter gegenüber mitzuteilen.

StR Rockenbauch (SÖS-LINKE-PluS) spricht sich dafür aus, die Informationen zum Thema Nachrüstung Busse schriftlich nachzureichen. Ihm ist wichtig, deutlich zu machen, dass unabhängig von der Frage, "wer den Hut aufhat, das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart betreffend" Einigkeit dahingehend besteht, dass die Grenzwerte gelten und dass die Stadt Stuttgart einen erheblichen Einfluss darauf hat, dass diese Grenzwerte eingehalten werden. All die Maßnahmen und Ideen, die jetzt unter dem Eindruck der Diskussionen um Fahrverbote entstehen, wirken aus seiner Sicht ein bisschen verzweifelt.

Er erinnert in diesem Zusammenhang auch an seine Anträge von 2005, z. B. mit dem Titel "Mehr als nur Feinstaub". Wir sind nicht die Fans von Fahrverboten, aber wenn Sie jahrelang verschlafen, eine Verkehrspolitik zu machen, bei der es gelingt, den öffentlichen Nahverkehr als den Hauptverkehrsträger zusammen mit Rad- und Fußverkehr auszubauen, in Takt, in nachts durchfahrend, was die Fahrpreise angeht, in Kapazitätsfragen. Wer dann noch den Rosensteintunnel durchsetzt, S 21 durchsetzt, mehrere Einkaufszentren in dieser Stadt durchsetzt, dann ist das schon eine Politik, die wesentlich am Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger vorbeigeht und jetzt zu einem Zustand führt, dass diese Grenzwerte, auf die die Bürgerinnen und Bürger natürlich ein Recht haben, nicht eingehalten werden können. Und da helfen auch die jetzt vorgeschlagenen Maßnahmenpakete leider nicht, weil man jahrelang nicht die Strukturen geschaffen hat dafür, dass Alternativen da sind, dass sie funktionieren und dass auch der Stadtraum so gestaltet ist, dass Verkehr erst gar nicht notwendig ist. In dieser Situation bleibt eigentlich zur Abwägung des Gesundheitsschutzes nichts mehr Anderes übrig, nach der x-ten Überarbeitung der Luftreinhaltepläne, als Fahrverbote zu erlassen und dass man die dann auch einhält. Und da ist der formale Streit darum die eine Geschichte, aber dass die Bürgerinnen und Bürger weiterhin dieser Gesundheits- bzw. Krankheitsgefahr und ja auch zu Todesfällen führenden Emissionen ausgesetzt sind, ist ein Skandal in dieser Stadt. Den wir nicht nur delegieren können an den Bund, weil da unklar ist, was mit der Blauen Plakette passiert, oder ans Land, weil es die Förderungen fälschlicherweise nicht mehr macht. Sondern da müssen wir uns an die eigene Nase fassen und fragen, warum die Anträge, die wir vorlegen seit Jahren, auch Ausbau ÖPNV, Förderung, Fahrpreise ÖPNV bis hin zu den Themen der Parkplätze, des Straßenrückbaus, warum die keine Mehrheiten finden. Das ist unsere Verantwortung!"

Für die weiteren Verhandlungen wäre es aus Sicht der Fraktionsgemeinschaft wichtig, dass von Bundeseite aus geklärt wird, welchen Beitrag zahlt der Autofahrer für die Misere, die er in den Städten auslöst. Gebraucht werde Klarheit von Bund und vom Land hinsichtlich einer Möglichkeit, um den Nahverkehr dauerhaft finanzieren zu können. Folglich müsse man über City-Maut, Luftreinhalteabgaben oder Nahverkehrsabgaben reden.

OB Kuhn schließt den Tagesordnungspunkt mit dem Hinweis, im Rahmen der Haushaltsplanberatungen die Diskussionen um verkehrspolitische Themen weiterzuführen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat StU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. L/OB-K
 7. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN