

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	543
		<b>TOP:</b>	2
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	22.11.2016		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Kuhn		
<b>Berichterstattung:</b>	der Vorsitzende, die Herren Hachenberger (VVS) und Dr. Wurmthaler (VRS)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Mobilitätsinfrastruktur in Stuttgart und der Region</b> <b>- Antrag Nr. 141/2016 vom 24.04.2016 (CDU)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag und die Zwischennachricht des Herrn Oberbürgermeisters sowie die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation des VVS sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll exemplar für die Hauptaktei beigelegt. Aus Datenschutzgründen wird die Präsentation nicht im Internet veröffentlicht.

Der Vorsitzende begrüßt zu diesem Themenschwerpunkt die Herren Arnold (SSB), Hachenberger (VVS) und Dr. Wurmthaler (VRS), welche zu den Themen für ihr Unternehmen Stellung nehmen können. Er schickt voraus, im Antrag Nr. 141/2016 werden verschiedene Komplexe des Verkehrsgeschehens in Stuttgart angesprochen. Man werde heute zu den Fragen der Ziffern 2, 3 und 4 mündlich berichten und darüber beraten. Zur Frage des Ostheimer Tunnels werde in der heutigen Sitzung TOP 11 aufgerufen.

Mit Blick auf die Einlassungen von StR Körner (SPD) zu Beginn des vorausgegangenen Tagesordnungspunkts unterstreicht OB Kuhn, bundesweit werde der Feinstaubalarm in vielen Umweltbehörden und bei den Wetterdiensten als sehr positives Instrument gesehen. Man könne damit vorhersagen, wann die Grenzwerte überschritten sind. Dieses Instrumentarium werde z. B. auch hilfreich sein bei der Frage, wann Betriebe ihren Mitarbeitern zusätzlich Home-Office vorschlagen können. Es bringe insofern Intelligenz in das System, als die Schadstoffbelastung der Luft nicht an allen Tagen gleich ist. Er kündigt an, im Januar 2017 im UTA die Auswertung für das Jahr 2016 vorzustellen. Dessen ungeachtet werde es auf alle Fälle notwendig sein, dass über die heutigen 2 bis

3 % hinaus mehr Leute an Feinstaubtagen auf das Auto verzichten und den ÖPNV nutzen, denn die Werte lägen an sehr vielen Tagen knapp über den Grenzwerten.

Zum CDU-Antrag und der Forderung nach mehr Bussen und Bahnen hebt er hervor, ein Ausbaukonzept für Busse und Bahnen werde diskutiert und sei zum Teil schon beschlossen worden. Er erinnert in diesem Zusammenhang an die Klausurtagung der SSB, wo kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen aufgerufen wurden. Im Rahmen der nächsten Aufsichtsratssitzung der SSB werde ein weiterer Schritt zu tun sein. 20 % weniger Autoverkehr sei nur zu erreichen, wenn beim ÖPNV eine Ausbauoffensive erfolgt, und zwar in allen Bereichen. Bei der S-Bahn müsse es in erster Linie um größere Pünktlichkeit gehen. Für den Ausbau der Stadtbahn und der städtischen Busse sei die Stadt selbst zuständig, und dieser erfolge nach Kräften.

Die Oberbürgermeister der großen Städte in Baden-Württemberg haben darüber hinaus ein gemeinsames Schreiben formuliert, welches morgen bei der Sitzung des Städtetags Herrn Ministerpräsident Kretschmann übergeben werde. Darin werde zum Ausdruck gebracht, dass die großen Städte für den schienengebundenen Nahverkehr nicht nur für Ersatzinvestitionen, sondern auch für den Ausbau der Schiene zusätzliche Mittel vom Land benötigen, da sie damit überfordert sind, dieses alleine zu stemmen. Ohne eine Förderung der Städte, die Schienenfahrzeuge einsetzen, könne es nicht gelingen. Jedoch sehe die Unterstützung hierfür im Gemeindetag und im Landkreistag nicht groß aus, weil die Kommunen dort, wo keine Schienenfahrzeuge im ÖPNV eingesetzt werden, befürchten, dass das Geld dann bei ihnen fehlt. Dennoch lasse sich nicht abstreiten, dass die Ballungsgebiete eine besondere Situation haben und deshalb auf eine besondere Weise gefördert werden müssen.

Einen wesentlichen Durchbruch habe man mit dem ÖPNV-Pakt zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart, den Verbund-Landkreisen, der Landesregierung und dem Verband Region Stuttgart (VRS) erzielt, in dem eine klare Regelung getroffen wurde, wer für was zuständig ist. Für das Thema Park and Ride (P+R) liege die Zuständigkeit klar auf der Seite des VRS. Dieser habe die Arbeit dazu aufgenommen, ein Gesamtkonzept zu erstellen über P+R in der Region. Herr Dr. Wurmthaler werde zum Stand des Konzepts nachher ausführen. Dabei gebe es drei Ebenen, auf die zu achten sei: Erstens wäre es das Allerbeste, P+R-Situationen oder gute Busverbindungen weit draußen in der Metropolregion zu haben. Das Land habe im ÖPNV-Pakt die Aufgabe übernommen, ein neues System von Metropolexpresszügen zu etablieren. "Wir brauchen mehr Metropolexpresszüge, wo die Leute schnell von Reutlingen, von Heilbronn, von Tübingen in die Landeshauptstadt fahren können mit nicht allzu vielen Stopps." Zweitens müssen möglichst am Stadtrand von Stuttgart Parkmöglichkeiten geschaffen werden, damit die Fahrzeuge nicht weiter ins Stadtgebiet hineinfahren müssen. Drittens gehe es um die Parkhäuser in Stuttgart, wie diese konzeptioniert und bepreist sind in einem stimmigen System. Es gelte, diese drei Ebenen voneinander zu unterscheiden in der Fragestellung, wie mehr Leute auf den ÖPNV gebracht werden können.

Was die Stadtbahnen in Stuttgart angeht, so seien diese während der Hauptlastzeiten voll - auch weil es gelungen ist, erfolgreich Zuwächse für den ÖPNV zu organisieren. Da die Zahlen massive Zuwächse im ganzen VVS-Gebiet zeigen, müsse man bei der Tarifierung über die zentrale Frage nachdenken: "Wie kann man mehr Leute auf die Zeit nach 9 Uhr bringen, um damit die Stadtbahnen in den Hauptlastzeiten zu entlasten?" Denn der kostengünstigste Ausbau des bestehenden ÖPNV sei die Entzerrung aus den Hauptlastzeiten heraus.

Bei TOP 11 werde Herr Oehler Stellung nehmen zu den Möglichkeiten eines Ostheimer Tunnels, wo neben verkehrstechnischen vor allem auch Grundsatzfragen zu stellen wären nach dem Muster: "Was kriegt man für die Summe, die ein solcher Tunnel kosten würde, wenn man sie in den ÖPNV investieren würde?"

Herr Hachenberger (VVS) geht davon aus, dass die Jahre 2016 und 2017 wichtige Jahre für das Thema Mobilität und Infrastruktur sein werden. Der CDU-Antrag Nr. 141/2016 hänge zeitlich vermutlich zusammen mit den Ausführungen der SSB. Er persönlich sei Herrn Arnold sehr dankbar dafür, die Ausbaupotenziale, die man sich seitens der SSB vorstellen kann und die teilweise durchaus visionär sind, genannt zu haben. Der VVS habe sich für die heutige Beratung mehr auf die Themen, Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Stadt Stuttgart bezogen. Nach seinem Eindruck gibt es in dieser Runde beim Thema Mobilität nur noch Nuancen, in denen man auseinanderliegt.

Weiter berichtet er mithilfe einer Präsentation, die mit der SSB abgestimmt sei. Er ergänzt, man werde die neuen Zahlen dem Aufsichtsrat zwar erst in der nächsten Woche vorstellen, doch könne er heute bereits bestätigen, dass der positive Trend gehalten werden konnte. "In den letzten Jahren haben wir fast 10 % mehr Verkehre. Und 3 % jedes Jahr heißt bei uns inzwischen, dass wir 10 Mio. Fahrten jedes Jahr mehr haben, neu haben!" Richtig sei auch, dass die Fahrzeuge gut gefüllt sind und ein höherer Modal Split in Stuttgart in den letzten Jahren erreicht werden konnte durch den massiven Ausbau der Stadtbahn.

Mit Blick auf die geäußerte Kritik an den Tarifen weist er auf die guten Tarifangebote des VVS hin, die auch im Bereich der Firmentickets von den Arbeitgebern unterstützt werden. Man habe das Ticketangebot immer im Blick und sich im Aufsichtsrat dahingehend verständigt, die Verkehre außerhalb der Hauptverkehrszeit - Stichwort: 9 Uhr-Umweltticket - genauer unter die Lupe zu nehmen und ggfs. anzupassen. Allen, die am Nahverkehrsplan 2016 mitgewirkt haben, dankt er an dieser Stelle. Gleichzeitig verweist er auf den Nahverkehrsentwicklungsplan, wo man viele Dinge, die im NVP vorgeschlagen wurden, noch vertieft aufgreifen könne. Man habe hierzu beim VWI eine entsprechende Studie beauftragt, die noch in diesem Jahr weitgehend abgeschlossen werden soll. Darin habe man sich weitgehend gestützt auf das Verkehrsmodell des VRS mit einem Bezugsszenario 2025 - ausgehend von einer Reduzierung des Individualverkehrs (IV) um 20 %. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werde man diese dem Ausschuss vorstellen und darüber diskutieren.

Herr Dr. Wurmthaler (VRS) führt aus, wenn es um das Thema P+R in der Region geht, so stelle sich zunächst die Frage nach der Bedeutung von P+R. Nehme man die rund 1,1 Mio. Fahrten, die tagtäglich mit dem ÖPNV gemacht werden, so gelange man sehr schnell zu einer Einschätzung gesamthaft auf die Region. Danach könne P+R bei einer Anzahl von etwa 15.000 Stellplätzen gar nicht die riesige Bedeutung haben. Gut sei dies insofern, als zunächst der Vorrang beim ÖPNV liegen soll und nicht darin, Parkplätze zu bauen. Anders verhalte sich dies bei einer differenzierten Betrachtung. Schauen man sich genau die konkrete S-Bahn-Station, Regionalbahnstation aber auch die eine oder andere Stadtbahnstation an und dazu den Verkehr, der nach Stuttgart führt, so habe man zum Teil die Situation, dass ca. 19 % aller Fahrgäste, die nach Stuttgart hineinfahren, mit P+R fahren.

Der größte Teil der Fahrgäste (rund 50 %) gelange zu Fuß zur S-Bahn- oder Stadtbahnstation. Dies zeige, wie wichtig die gute ÖPNV-Erschließung insgesamt ist. Trotzdem werde eine polyzentrale Region nie so sein, dass sie überallhin einen Viertelstunden- oder gar 10-Minuten-Takt anbieten kann. Realität für viele etwas entferntere Gegenden in der Region sei ein Halb-Stunden- oder gar Stunden-Takt. Somit sei P+R, gerade wenn man ins Zentrum dieser Region will, eine wichtige Alternative. Schauen Sie das Zentrum von Stuttgart an, so erhöhe sich dies auf 22 % der Leute, die mit dem ÖPNV über die S-Bahn kommen und zuvor P+R gemacht haben. Es sei folglich richtig gewesen, dass das Land über den ÖPNV-Pakt die Initiative ergriffen und den VRS damit beauftragt hat, sich gesamthaft für die Region um das Thema ÖPNV, und hier vor allem um P+R, zu kümmern.

"Wie gehen wir diese Konzeption jetzt an? Zunächst einmal mit drei Schritten. Schritt 1 war diese Untersuchung, aus der ich Ihnen gerade zitiert habe, wo wir 99 Schienenverbindungen oder Schienenhaltepunkte untersucht haben. Natürlich waren da Haltepunkte wie z. B. hier die Stadtmitte nicht dabei, weil dort P+R nachvollziehbar nicht die große Rolle spielt. Deswegen sind es 99 und nicht weit über 100 allein Eisenbahnhaltepunkte in der Region.

Neben dieser Erhebung, die wir gemacht haben, ist ein wichtiger Schritt, dass wir im Januar/Februar gemeinsam mit dem VVS die Echtzeit schalten können, eine Testphase von zwei Jahren, wo wir mit Sensoren der Firma Bosch die Echtzeit-Parksituation in der Region Stuttgart erheben. Schlichtweg deswegen, weil wir eine Situation haben, dass die P+R-Parkplätze gut nachgefragt werden, aber auf der anderen Seite haben wir auch festgestellt, dass es immer wieder zwischendrin Parklücken gibt, also durchaus auch freie Parkplätze. Was wir darüber wissen wollen, ist, ob diese freien Parkplätze besser ausgenutzt werden können und ob darüber Parksuchverkehr reduziert werden kann. Allein ein Verlagern nach außen würde gerade uns als Region gerade keine Pluspunkte bei anderen Kommunen einbringen, also wenn wir das Stuttgarter Thema nur nach außen verlagern würden. Deswegen dieses Vorgehen.

Das dritte Problem, da freut mich, dass Sie uns heute hier mit Ihrem Beschluss zum Tagesordnungspunkt 1 unterstützen, sind Themen, dass natürlich die Bepreisung angepasst werden muss. Dort sind wir noch längst nicht so weit, wie wir wollen. Und das hat schlichtweg auch mit der Struktur der P+R-Flächen in der Region zu tun. In etwa die Hälfte der P+R-Flächen liegt bei Kommunen, der andere Teil liegt bei der Bahn, liegt aber auch zum Teil bei Privaten und in wilden Mischungen dazwischen. Das macht es natürlich nicht leicht. Und es zeigt auch eines, weshalb uns Ihre Unterstützung auch so wichtig ist: Dass das Thema P+R niemals allein von der Region Stuttgart angepackt werden kann, sondern es immer nur im Zusammenspiel mit Kommunen gehen kann. Und gerade Ihr Beschluss heute, das Thema Österfeld zu unterstützen, ist deswegen ein wichtiges Signal seitens der Stadt Stuttgart, dass Sie gemeinsam mit uns da voranschreiten wollen auf diesem Weg. Weil es uns natürlich schwerfällt in der Region, bei Kommunen für diesen Weg zu werben, weil gefragt wird, ja was macht denn Stuttgart? Und Sie haben heute ein Signal gesetzt. Dafür vielen Dank."

Alle nachfolgenden Redner seitens des Ausschusses danken für die Berichte und die Einführung ins Thema.

StR Kotz (CDU) ruft die Überschrift "Vision Stuttgart 2030" des CDU-Antrags aus 2015 in Erinnerung und hebt unabhängig vom Thema Verkehr die grundsätzliche Bedeutung

von Zielsetzungen mittelfristiger Art hervor. Seine Fraktion sei der festen Überzeugung, dass Stadtverwaltung und Gemeinderat in den für sie relevanten Taktzahlen sehr gute Arbeit leisten und viele wichtige Entscheidungen treffen. Dennoch fehle in manchen Bereichen der Blick über den üblichen zeitlichen Horizont hinaus: Wohin wollen wir diese Stadt entwickeln, wie soll sie 2030, vielleicht auch 2035 aussehen? Dazu gehöre es, entscheidende Fragen zu beleuchten, u. a. zum Verkehr, zur Einwohnerzahl, zum Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Wohnen. Der Gemeinderat diskutiere solche Dinge meist anhand einzelner Projekte, ohne die grobe Richtung zu kennen, wie man sich Stuttgart vorstellt in 15 oder 20 Jahren.

Bereits vor der Klausursitzung der SSB habe sich die CDU-Fraktion insbesondere mit der Mobilitätsinfrastruktur und der Verkehrsabwicklung in Stuttgart beschäftigt und den aktuellen Antrag formuliert. Inhalt und Zielsetzung des Antrags Nr. 141/2016 stellt er anschließend vor und appelliert, eine ehrliche Diskussion zu führen ohne ideologische Scheuklappen. In diesem Zusammenhang ist ihm der Hinweis wichtig, dass die Luft in Stuttgart trotz zunehmendem Verkehr während der letzten 20 Jahre kontinuierlich besser geworden ist. Dies möge man akzeptieren und davon absehen, die Dinge schlechtzureden, nur um ein Ziel zu erreichen. Seine Fraktion unterstütze OB Kuhn, was den freiwilligen Ansatz des Feinstaubalarms angeht, wenngleich sie sich eine andere Begrifflichkeit dafür gewünscht hätte und es in der Umsetzung dieser Freiwilligkeit "Luft nach oben" gebe. Man unterstütze den Oberbürgermeister auch in seinem freiwilligen Ansatz, was den dauerhaften Umstieg des Verkehrsträgers angeht.

So habe der Gemeinderat sich eindeutig dazu bekannt, dass es beim Fahrradverleihsystem keine Verschlechterungen für die Benutzer geben soll. Für die Stadt bedeute dies höhere Belastungen, die man mittrage. Mit dem Vorschlag, die Teile des Antrags zum Fußgänger- und Radfahrverkehr zurückzustellen und später separat aufzurufen, ist er einverstanden. Außerdem unterstütze man, eine klare Botschaft in Richtung Land und Bund zu richten hinsichtlich einer stärkeren finanziellen Unterstützung des ÖPNV. Denn weder finanziell noch teilweise räumlich noch in der Umsetzung sei man in der Lage, die Luftschadstoffproblematik auf Stuttgarter Gemarkung alleine zu lösen.

Trotz der gewaltigen Zunahme der Fahrgastzahlen beim ÖPNV durch Ausbau und weitere Maßnahmen, u. a. die Einführung des Jobtickets, erlebe man gleichzeitig eine weitere Erhöhung bei den Kfz-Zulassungen. Stuttgart als die Autostadt weltweit müsse auch ein Schaufenster für die hier produzierten Automobile - die sauberere Motoren und andere Antriebsmöglichkeiten haben müssen - sein.

Dank all der Anstrengungen in punkto ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger werde man den konventionell betriebenen Individualverkehr sicher deutlich reduzieren können. Den Vorsitzenden bittet er um eine Klarstellung seiner Aussage im Hinblick darauf, ob er 20 % weniger Verkehr oder 20 % weniger klassisch angetriebenen Verkehr in der Stadt haben möchte. Nach seiner festen Überzeugung braucht es den oben genannten Ausbau allein dazu, um den Individualverkehr stabil halten zu können und kein Wachstum zu generieren. Nachdem gemäß der Zeitstufe Wohnen 20.000 neue Wohneinheiten in dieser Stadt geschaffen werden sollen und tausende neuer Arbeitsplätze entstehen, sei dies eine große Herausforderung. Daher werde man sich an einigen gezielten Stellen auch über das Thema Individualverkehrsinfrastruktur unterhalten müssen. Stuttgart sei nicht nur die Feinstaub-Hauptstadt, sondern auch die Stau-Hauptstadt Deutschlands.

Was den Themenkomplex ÖPNV angeht, so sollen Maßnahmen dann, wenn es attraktive Ideen gibt, beschleunigt angegangen werden. Dies gelte beispielsweise für den Ausbau der U 19, wenn die Gespräche mit der Fa. Daimler in Bezug auf eine Kostenbeteiligung erfolgreich sind. Die CDU-Fraktion sei völlig unvoreingenommen in der Frage des Verkehrsträgers zu dieser Diskussion bereit. Weil es außerdem meist um öffentlichen Raum geht, der fast noch beschränkter in der Stadt sei als das Geld, müsse man selbstverständlich immer eine Abwägung treffen, für was man sich entscheidet. An vorderster Stelle steht aus seiner Sicht die Frage, kann ich mit Variante A oder B die Probleme lösen?

StR Peterhoff (90/GRÜNE) stellt zunächst gegenüber StR Kotz klar, er habe bei TOP 1 von der Stickoxidbelastung gesprochen, die am Neckartor trotz massiver Maßnahmen stagnierend sei. Da die Themen, die seitens der EU gelöst werden müssen, noch auf sich warten lassen, halte man die Blaue Plakette für eine gute Maßnahme, um das Thema schneller in den Griff zu kriegen. Wenn dann "die richtigen Tests" kommen, brauche es noch einen weiteren Schritt. Eine Entlastung würde es auch bringen, wenn der Besetzungsgrad der Fahrzeuge von 1,2 Personen steigen würde. Tatsächlich arbeite man in Stuttgart an der Umsetzung zahlreicher Punkte, wie z. B. Nachhaltig mobil in Stuttgart, dem Zielwert einer 20 %-Senkung des IV, der Zeitstufenliste Wohnen und an zahlreichen Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten und Firmenerweiterungen. Hier gelte es, sich im Detail anzuschauen, wie der ÖPNV-Anteil und der Rad- und Fußverkehr gestärkt werden können. In diesem Zusammenhang fragt er, wann der UTA über das Thema Rad- und Fußverkehr detaillierter beraten wird, und erinnert an den jüngsten Antrag seiner Fraktion zum Thema Flanier- und Bewegungszone Innenstadt.

Die heute gezeigte Präsentation zum ÖPNV sieht er als eine sehr gute Grundlage für die Diskussion zum Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP), für die man noch die Berichte zum Thema Busbevorrechtigung und Busse im Stau erwarte, die für Dezember 2016 zugesagt waren. Wichtig sei zudem, die vorhandenen Linien besser zu nutzen, wie dies nun bei der U 16 und der U 19 geschehe. Dennoch müsse es auch hier darum gehen, wie können wir in einer ÖPNV-Initiative Projekte langfristig angehen? Gefreut habe man sich bei dem Bericht über Projekte wie die Seilbahn in Vaihingen und den Ausbau der U 19 bis zum Daimler-Werk.

Beim Thema P+R interessiert ihn, wie der Ausbau konkret angedacht ist. Man müsse insbesondere an den S-Bahn-Knoten zügig von der Planungs- in die Umsetzungsphase kommen, um - sollte es zu Fahrverboten kommen - genügend P+R-Plätze zu haben. Das Vorgehen, das Thema zuerst an die Region zu geben, sei richtig, denn die Kommunen, die nicht direkt an Stuttgart angrenzen, haben wenig Interesse daran, Parkflächen für ihre Pendler zu bauen. Es müsse zudem darum gehen, wie man kurzfristig Parkflächen schaffen kann und bei Feinstaubalarm Flächen kurzfristig frei machen kann. Auch bei der Ausschilderung von P+R-Flächen könne man besser werden. Der P+R-Platz in Degerloch sei diesbezüglich vorbildlich. Auf der Homepage des VVS gebe es eine sehr gute Übersicht über die P+R-Plätze, die sogar die Auslastung zeige. Er schlägt vor, diese in die Karte des städtischen Geo-Informationssystems zu übernehmen, um die Flächen besser bekannt zu machen.

StR Körner wiederholt seine Kritik an dem Begriff Feinstaub**alarm**. Alarmismus helfe nicht, ein Problem zu lösen. Die Konzentration auf diese Tage und auf einen bestimmten Ort hält er für problematisch, da dies zu unsinnigen Maßnahmen führe, wie z. B. der lokalen Verkehrsbeschränkung am Neckartor. Dadurch weiche der Verkehr aus in die

dichter bewohnte Tal-/Wagenburgstraße, um von der Innenstadt ins Neckartal zu kommen. Genauso unsinnig sei der Vorschlag, Busshuttle vom Cannstatter Wasen aus einzurichten. Die an Feinstaubtagen eingesetzte Sonderlinie zum Cannstatter Wasen sei glücklicherweise eingestellt worden, da sie kaum genutzt wurde und ihr Betrieb sehr teuer war. Die Kosten dafür waren so hoch, dass dafür ein besserer Takt für alle Innenstadtbushlinien ein ganzes Jahr über hätte finanziert werden können.

Viel sinnvoller sei es, Maßnahmen über das gesamte Jahr zu machen, weil es damit leichter möglich sei, die gewünschten Verhaltensänderungen zu erreichen. Der Bund müsse darüber hinaus etwas tun, "was diesen Betrug bei den Autos anbelangt" und alle Hersteller in die Pflicht nehmen. Was das Land betrifft, so passe es nicht zusammen, ein Luftreinhaltkonzept für Stuttgart zu erarbeiten und darin zu formulieren, man müsse gerade für den ÖPNV etwas tun, und im Zentrum müsse dabei das System Bus stehen, gleichzeitig aber Busse nicht oder nur minimal zu fördern. Er begrüße es daher sehr, wenn OB Kuhn gemeinsam mit anderen Oberbürgermeistern hier aktiv wird.

Herrn Hachenberger ist er dankbar dafür, deutlich gemacht zu haben, dass S 21 das ist, was in den nächsten Jahren am meisten bringt. Im NVP lasse sich in Zahlen nachlesen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs in den inneren Stadtbezirken aus dem Umland von 44 % auf 48 % steigen kann, was vorrangig auf die Fertigstellung des Projekts S 21 zurückzuführen sei. Aus seiner Sicht braucht es neben einer Stadtbahnoffensive auch eine Busoffensive, und zwar sowohl für bessere Takte und mehr Verbindungen in der Innenstadt und in den Außenbezirken als auch was sauberere Busse angeht. Weil dies viel Geld kostet, wäre es gut, wenn das Land zumindest einen Teil dieses Geldes zur Verfügung stellen würde. Wenn es dies nicht tut, werde man als Stadt nicht umhinkommen, einen namhaften Beitrag dafür zu leisten.

Darüber hinaus sei die SPD überzeugt davon, dass der Preis für den ÖPNV über das ganze Jahr hinweg eine Rolle spielt dafür, ob jemand das ganze Jahr über Bahn und Bus fährt oder nicht. Momentan liege man hier auf einer schiefen Bahn, weil die Fahrgäste immer mehr beitragen zur Finanzierung des Nahverkehrs. Dieser Beitrag liege mittlerweile bei 60 %. Gerechter wären 50 %. Dorthin komme man, wenn Stadt, Land und Region auch aus Steuermitteln attraktivere Ticketangebote finanzieren. Teilweise erfolge dies seitens der Stadt bereits mit Sozialticket und Jobticket. Die SPD-Fraktion schlage vor, ein 365 €-Ticket für die Zeit nach 9 Uhr einzuführen, um die Kapazitäten außerhalb der Hauptlastzeit besser zu nutzen. Außerdem wäre die Einführung nur einer Tarifzone für Stuttgart zum Preis von 2,50 € anstatt zwei Zonen ein wichtiger Beitrag, um Busse und Bahnen attraktiver zu machen.

Nach Auffassung von StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) verändern die Maßhalte-Appelle bei Feinstaubalarmen nicht die Verkehrsmenge auf den Straßen. Dass die Menschen sofort wirksame Lösungen erwarten und ihr Recht auf gesunde Luft und Lebensbedingungen einfordern, sei nachvollziehbar, und man unterstütze sie dabei. Die Luftschadstoffsituation baue auf den Verhaltensweisen von Autokonzernen auf, "die mit hoher krimineller Energie und mit Unterstützung der staatlichen Stellen, der Behörden, über mehr als zehn Jahre die gesetzlichen Grenzwerte gezielt unterlaufen haben". Die Giftstoffe in der Luft schädigen die Menschen und führen zu frühzeitigen Todesfällen. Es spreche eine klare Sprache, dass die Politik diese Zustände nicht sofort beendet.

Im März 2016 habe die Fraktionsgemeinschaft einen Antrag gestellt, sich im UTA mit der sinnvollen Ausgestaltung von Fahrverboten und ordnungspolitischen Maßnahmen

zu befassen. Dieser Antrag sei bis heute nicht aufgerufen, "genauso wenig wie alle anderen Anträge, die wir seit Jahren zu diesen Themen einbringen und die vom Tisch gewischt, nicht bearbeitet und in den Gremien nicht verhandelt werden". Die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans sei vor Gericht gescheitert. Dass man nun im Schnelldurchlauf auf eine dritte Fortschreibung zusteuert, verdanke man den Klägerinnen und Klägern, die in notwendigem Maße Druck über die Gerichte aufbauen, damit die Politik handeln muss.

Man unterstütze die Ausbauoptionen seitens der SSB, wobei diese Maßnahmen größtenteils nicht finanziert seien und nicht alle notwendigen Maßnahmen abbilden. So brauche es einen vierten Betriebshof für die Stadtbahn und weitere Betriebsstätten für die Gelenkbusse. Die Kostenbetrachtung hierfür gehöre ebenfalls mit präsentiert, ebenso dass ein Ausbau des ÖPNV in Konflikt tritt zum Automobilverkehr. Solche Konflikte gehören ausverhandelt, weshalb es nicht ausreiche zu sagen, es werden alle Verkehrsmittel in der Stadt gleich behandelt. Das Land genehmige sich 250 Mio. € von den Kommunen, sodass dadurch ein erheblicher Betrag bei der Stadt Stuttgart fehlt, und es gebe bisher keine Sonderprogramme des Landes zur Förderung von Stadtbahnen oder von Gelenkbussen. Die Bemühungen des Oberbürgermeisters, über die Ebene des Städtetags Druck zu machen, sei zwar lobenswert, doch seien bereits andere Fakten geschaffen worden.

Die S-Bahn sei das Verkehrsmittel, mit dem große Personenmengen transportiert werden können, und sie habe die Möglichkeit, mehr zu leisten, sofern die Weichen richtig gestellt werden. Würde man 20 % weniger Autoverkehr allein vom gemarkungsübergreifenden Verkehr realisieren wollen, so wären es 220.000 Fahrgäste mehr, die mit der S-Bahn und den Regionalbahnen sowie der Stadtbahn befördert werden müssten. Wie dies gelingen soll, könne er nicht erkennen. So sei der S-Bahn-Vertrag solide und bis zum Jahr 2028 nicht kündbar, und es gebe keine Anreize für die Bahn, die gigantischen Defizite im Netz abzarbeiten. Es fehle an großen Investitionen, und der VRS habe als Aufgabenträger keine Handhabe, die Bahn dazu zu zwingen, die notwendigen Finanzierungsmittel einzustellen und die Maßnahmen anzuschieben. Somit sei das Chaos programmiert. Das völlige Chaos werde bei der S-Bahn 2018 ausbrechen, wenn der Zulauf an der S-Bahn-Rampe zum Hauptbahnhof sich auf ein Gleis verengt. Es werde bleiben bis zum Abschluss von S 21.

Die Fraktionsgemeinschaft wolle weiterhin eine ÖPNV-Offensive der SSB, und zwar so, dass nicht nur die Maßnahmen auf den Weg gebracht werden, die bereits finanziert sind, sondern dass mehr Geld investiert wird. Es fehle nicht nur an der Landesförderung, sondern auch an einer solidarischen Finanzierungsgrundlage, insbesondere an einer Nahverkehrsabgabe. Der Amtschef des Verkehrsministeriums habe auf Anfrage nicht geantwortet, ob ein Gesetzesentwurf hierzu überhaupt angedacht und geplant ist. Die Fortschreibung des NVP ist aus seiner Sicht völlig unzureichend, um der Problematik zu begegnen. Insbesondere dass die Stadt keinen durchgehenden werktäglichen Nachtakt anbietet, halte man für falsch.

Klar sei auch, dass ohne ordnungspolitische Maßnahmen die gewünschten Veränderungen im Modal Split nicht erreicht werden können. Daher müsse man über Fahrverbote diskutieren, um sie sinnvoll und verträglich auszugestalten. Er bedauere, dass die CDU in ihren Anträgen mit dieser Thematik nicht arbeitet. 20 % weniger Autoverkehr im gesamtregionalen Kontext bedeute, entsprechende Infrastrukturentscheidungen treffen zu müssen. Derzeit sei man dabei, den Regionalverkehrsplan fortzuschreiben. Dieser



Prozess werde in Kürze öffentlich, sodass zu erkennen sei, "es wird eine gigantische Schwemme an Straßenausbauprojekten geben". Wenn aber das Hochleistungsstraßennetz immer weiter zunimmt, so induziere dies immer mehr Verkehr. Auch mit dem Bundesverkehrswegeplan würden völlig falsche Vorzeichen gestellt. Notwendig wären der Rückbau von Straßen und Tunneln und die Umwidmung von Fahrspuren für den Umweltverbund. Wenn Stuttgart und seine Region nicht das Schicksal von Detroit erleiden wollen, so müsse man heute die Diskussion führen um den Umbau der Industrie.

StR Zeeb (FW) hält die gezeigten Ausbaupläne und Visionen zwar für bemerkenswert, jedoch stünden sie bislang nur auf dem Papier. Wenn man die Vision 2030 nicht weiter verfolgt und dabei die Fragen, "Wohin soll die Bevölkerungsentwicklung gehen? Sollen weiterhin Wohnbauflächen zur Verfügung gestellt und die Wirtschaftsentwicklung vorangetrieben werden?" beantwortet, solange brauche man sich über all die Ausbaupläne keine Gedanken zu machen.

Das Firmenticket sei eine gute Sache, allerdings beteiligen sich bisher nur rund 450 Firmen daran. Es sei angesichts vieler tausend Firmen in der Region noch viel zu tun. Insbesondere müsse man mehr Anreize setzen, damit auch kleine Firmen mit geringem Aufwand sich am Firmenticket beteiligen. Wie StR Körner findet auch er, dass der Begriff Feinstaubalarm eine unmögliche Außenwirkung für Stuttgart hat. Er spricht sich dafür aus, die positiven Dinge darzustellen und beispielsweise die Kartierung der Stuttgarter Feinstaubwerte zu veröffentlichen, um auch die Werte von Degerloch oder Zazenhausen und Giebel zu zeigen.

Nach Ansicht von StR Klingler (AfD) ist Stuttgart "beim Verkehr ein Opfer seines Erfolgs". Nachdem der Begriff Alarm extrem negativ besetzt sei, wünscht auch er, dass eine andere Namensgebung gefunden wird. Hauptsächlich bestehe die Luftschadstoffproblematik an der Messstelle Neckartor, was daran liege, dass diese Messstelle falsch platziert sei, sodass die Werte dort nie positiv liegen könnten. Völlig unverständlich ist ihm daher, wenn genau an dieser Stelle noch eine Demonstration abgehalten wird und als Ergebnis zusätzliche Staus entstehen, welche die Feinstaubwerte in gigantische Rekordhöhe steigen lassen. Künftig sollte darüber nachgedacht werden, ob dieser Ort noch für Demonstrationen zugelassen werden kann.

Er persönlich fände es sinnvoll und gut, wenn Firmen an Feinstaubtagen ihren Mitarbeitern mehr Heimarbeitsplätze anbieten würden. Diesbezüglich hinke die Landeshauptstadt Stuttgart extrem hinterher, weshalb die Verwaltung selber ihre Anstrengungen erhöhen müsse. Unabhängig davon, ob S 21 gut oder schlecht für den Verkehr sein wird, werde ein funktionierender Hauptbahnhof und ein funktionierender und attraktiver ÖPNV viel Wirkung bringen. Insbesondere bei der S-Bahn gebe es diesbezüglich große Mängel, die beseitigt werden müssen. Wichtig sei außerdem ein gutes Miteinander der Verkehrsarten. So müsse es völlig normal sein, in der Stadt verschiedene Verkehrsträger zu nutzen. Offen neue Wege anzugehen sei dabei wichtig. So könne er sich neben Seilbahnen auch gut vorstellen, den Neckar als Wasserstraße stärker zu nutzen, indem beispielsweise Wassertaxis verkehren könnten.

Die Stadt hat aus seiner Sicht in letzter Zeit viel zu viel Geld in den SVV-Konzern integriert. Der Ausbau des ÖPNV und zusätzliche Fahrzeuge kosten jedoch sehr viel Geld, und auch die SSB könne nicht zaubern. An die Adresse des VVS gerichtet warnt er davor, einzelne Vorschläge für Verbindungen aus Bezirksbeiräten aufzugreifen, die dort noch nicht einmal beschlossen wurden. Um die Luftschadstoffe zu senken, gelte es,

Mobilität anzubieten, und diese beginne mit der Gesamtbetrachtung der Vision Stuttgart 2030.

StR Conz (FDP) findet, das Stichwort Lebensqualität müsse immer dann besonders oft herhalten, wenn irgendwo Bäume gepflanzt und dadurch Parkplätze vernichtet werden. Lebensqualität sei aber auch, "wenn man sich selbst und andere durch die Stadt transportiert sehen will". Besonders häufig stehe man in Stuttgart dabei mit dem Auto im Stau oder im Stau mit dem Bus, oder man stehe schwitzend mit anderen in übervollen Stadt- oder S-Bahnen. Es brauche eine bessere Qualität im Transport, und zwar mit leistungsfähigen Straßen und einem leistungsfähigen ÖPNV. Ihn ärgere, "wenn einerseits die schlechte Luft beklagt wird und wie viele Menschen angeblich daran sterben, andererseits die gleichen Leute riesige Mengen an Feinstaub erzeugen, indem sie an kritischen Stellen der Infrastruktur demonstrieren". Er appelliert an die Verwaltung, bei der nächsten Situation, wo es um die Genehmigung von Demonstrationen an solchen Stellen geht, zu überlegen, "ob die Gesundheit des Einzelnen nicht höher zu bewerten ist wie das Demonstrationsrecht".

Durch S 21 bekomme die Stadt Stuttgart einen riesigen Vorteil in ihrer Infrastruktur, wenngleich man dadurch auch mehr Verkehr haben werde. Außerdem werde ein Großteil derjenigen, die künftig in den neuen Wohngebieten leben, ein Auto besitzen. Diesbezüglich müsse man noch an Lösungen arbeiten, um nicht noch mehr Stau und Chaos zu bekommen. Nach Aussage des Oberbürgermeisters sind die Überschreitungen an den meisten Feinstaubtagen relativ gering. Wenn sich die Technologie in den Autos weiterentwickelt, werden die Werte automatisch sinken und damit auch die Feinstaubtage. Das Kernproblem sieht er in den Stickoxiden. Dass deren Werte in Stuttgart so nahe am Grenzwert sind, sei allein dadurch bedingt, dass dort Menschen leben. Somit können die heute geltenden Werte im Grunde gar nicht eingehalten werden. Ganz besonders gelte dies für das Neckartor. "Und deswegen, denke ich, sollten wir uns ernsthaft überlegen, ob nicht der effektivste und im Übrigen vermutlich auch der preiswerteste Weg für die Stadt Stuttgart wäre, die betroffenen Gebäude am Neckartor für unbewohnbar zu erklären. Wir müssten dann natürlich die Eigentümer entschädigen, aber wir würden uns viel Zeit verschaffen, bis wir dann vernünftige Konzepte haben, um mittelfristig die Stickoxidwerte in den Griff zu bekommen."

Nach Meinung von StR Dr. Schertlen (STd) ist es wichtig, dass der Gemeinderat ein Gesamtkonzept erarbeitet hinsichtlich Einwohnerzahl, Wohnkonzepten, Wirtschaft und Verkehr, indem er eine Vision entwickelt, wo Stuttgart im Jahr 2030 stehen soll. Für die STAdTISTEN sei es wichtig, auf das jeweils geeignetste Verkehrsmittel zu setzen. Welches das geeignetste ist, hänge im Einzelfall davon ab, "wo ich wohne und wohin ich möchte". Hinzuweisen sei darauf, dass der Feinstaub nicht allein nur vom Kfz-Verkehr verursacht wird, sondern auch von Baumaschinen, Heizungen und Kaminen und durch eine nennenswerte Hintergrundbelastung. Auch der illegale Lkw-Durchgangsverkehr werde nicht erwähnt, wenn es um das Thema Feinstaub geht, obwohl alle genannten Faktoren einen signifikanten Beitrag zur Luftthematik in der Stadt leisten.

Auch müsse sich ein Großteil derer, die Lösungen fordern, klar machen, dass sie Teil des Problems sind. So werden die Autos, die nun angeprangert werden, gesteuert von denjenigen, die sich des Problems bewusst sind, aber andere Maßnahmen erwarten, als nur an den Pranger gestellt zu werden. Insofern sei es wichtig, Angebote zu schaffen, um die Mobilitätsbedürfnisse zu stillen. Nach seiner Einschätzung ist wer kann schon längst auf den öffentlichen Nahverkehr umgestiegen. Radverkehrsförderung sei

ein weiterer Ansatz und müsse durch Vorbilder gelebt werden. Dinge, die ohne großen Aufwand, z. B. durch Markierungsmaßnahmen, gemacht werden können - wie z. B. Radwege neben Autostrecken als Radhauptverbindungen zu schaffen -, sollten anstatt der bisher bekannten Hauptradrouten forciert werden.

Darüber hinaus sollte mehr auf Kreisverkehre und ampelfreie Verbindungen wie Zebrastreifen insbesondere für Radfahrer und Fußgänger gesetzt werden. Er erinnert außerdem an seinen Antrag, in welchem gefordert wird, vor dem Brennpunkt Neckartor eine Ausrollstrecke zu definieren und anzukündigen, dass die Geschwindigkeit in der S-Kurve auf Tempo 30 reduziert wird, um Reifen- und Bremsabrieb zu vermeiden und so die Feinstaubwerte auf verträgliche Werte zu senken. Was P+R-Plätze angeht, so sei die Zuständigkeit bei der Region einerseits gut, andererseits dürfe man sich nicht gänzlich aus der Pflicht fühlen. Er frage sich bereits seit langem, warum Dächer von Bahnhöfen nicht derart gestaltet werden, dass darauf geparkt werden kann. Die Folie 6 betreffend fragt er, welches Modell der Prognose zugrunde liegt, dass künftig vom Bahnhof Vaihingen/Enz aus mehrere Tausend Personen mehr mit der Bahn fahren. "Gibt es dann ein riesiges Parkhaus in Vaihingen/Enz oder nimmt man an, dass die Leute schon nach Vaihingen/Enz mit dem Bus kommen?" Mit Blick auf Seite 12 der Präsentation merkt er an, eine Seilbahn- oder Monorail-Lösung sei nicht wirklich visionär, da ähnliche Verkehrsmittel in anderen Städten längst unterwegs sind.

Ausfälle bei S- und U-Bahnen seien leider nahezu tagtäglich zu beobachten. Er würde sich wünschen, dass man mehr Stellen, die durch einen Unfall blockiert sind, mittels Weichen umfahren kann. In Bezug auf längere Züge und den Ausbau insgesamt wäre seines Erachtens ein dichterer Takt mit kürzeren Zügen wichtiger. Die Problematik des Fahrermangels aufgreifend fordert er, die SSB solle endlich fahrerlose Bahnen in Stuttgart einsetzen. Auch ein Rufbusmodell à la Helsinki könnte Eingang in die Überlegungen finden. Last but not least schlägt er vor, eine Vernetzungssoftware anzubieten, die es erlaubt, "die Schwarmmobilität insgesamt intelligent zu steuern, um so vielleicht auch den Besetzungsgrad von Autos zu steigern".

OB Kuhn stellt angesichts der Kritik an der gestern stattgefundenen Demonstration am Neckartor klar, dass die Feinstaubwerte schon vor der Demonstration "mit über 100 mg in Richtung auf 120 mg" weit erhöht waren. Man werde jedoch prüfen, ob die gemachten Auflagen auch eingehalten wurden. Ansonsten gelte in Deutschland das Demonstrationsrecht, weshalb die Verwaltung zur Genehmigung dieser Demonstration keine Alternative hatte. Natürlich könne man politisch diskutieren, ob sich Autofahrer mit einer solchen Aktion überzeugen lassen oder ob man nur die Aggressionen steigert.

Er unterstreicht weiter: "Seit ich Oberbürgermeister bin, wird systematisch immer wieder - beginnend mit dem Konzept Nachhaltig mobil in Stuttgart - das Ziel verfolgt, den Individualverkehr in der Innenstadt um 20 % zu reduzieren, tatsächlich formuliert, was herkömmliche Antriebe angeht, also Elektrofahrzeuge bewusst ausgenommen. Darüber kann man jetzt streiten, im Moment spielt es zahlenmäßig noch keine Rolle, aber hoffentlich spielt es einmal eine Rolle, weil eben die Elektromobilität zunimmt. Und dafür, das ist glasklar, muss es eine Offensive beim ÖPNV geben, muss es eine Offensive beim Fußgänger- und Fahrradverkehr geben, sonst sind diese Sachen nicht erreichbar. Dieses Ziel ist bezogen auf Luftreinhaltung, aber es ist ganz besonders auch bezogen auf Lebensqualität in unserer Stadt. Und ich muss Ihnen sagen, das Thema Mobilität mit dem Auto ist überall in der Stadt ein Problem, nicht nur im Kessel. Keine Einwohnerversammlung, bei der nicht im Zentrum aller Auseinandersetzungen die Verkehrs-

problematik steht. Das war in Obertürkheim so, in Untertürkheim, in Zuffenhausen, in Stammheim, in Mühlhausen, gestern Abend in Birkach, in Degerloch hatten wir eine. Das zentrale Problem ist das Auto, und dann vor allem, wo gibt es Schleichverkehre, wie wird geparkt, kommen die Kinder gut in die Schule oder Kita? Es ist also ein generelles Problem in Stuttgart.

Und dem habe ich mich angenommen, manchmal erfolgreich, manches Mal nicht so erfolgreich. Aber zu sagen, da würde man in Stuttgart gar nicht darüber diskutieren, Herr Ozasek, ist eine Übertreibung, die der Wirklichkeit nicht gerecht wird. Wir werden viele Fragen präzise klären müssen, z. B. ob alle Verkehrsmittel wirklich gleichberechtigt sind - Herr Kotz, das sind spannende Fragen, weil Sie ja diese Vision immer aufbauen, alle gleichberechtigt. Was passiert aber, wenn der Status quo so ist, dass das Auto schon ganz stark im Vorteil ist? Was bedeutet das? Das müssen wir diskutieren, weil wir ja die autogerechte Stadt mit vielen Straßen aus der geschichtlichen Entwicklung nach dem Krieg gebaut haben. Wir haben den Punkt Arbeitsteilung zwischen Wohnen und Arbeiten und Freizeit und Einkaufen, und möglicherweise ist es so, dass der ÖPNV aufholen muss, um überhaupt in die Gleichberechtigung zu kommen, und dass der Radverkehr auch aufholen muss, um in die Gleichberechtigung zu kommen. Es ist meine These, dass das so ist, und das müssen wir genau erörtern, was das im Einzelnen bedeutet. Übrigens, manchmal stelle ich auch fest, dass es bei Fraktionen die Tendenz gibt, in den allgemeinen Zielen übereinzustimmen, vor Ort sie aber nicht zu begünstigen. Das ist ein Punkt, der mir häufig auffällt, und da müssen wir offen darüber reden. Ich zeige jetzt auf niemanden, aber dieses Problem haben wir faktisch, wenn wir Radwege planen und so. Also, da gehört in dem Sinn eine Ehrlichkeit auf den Tisch.

Also nochmals: Die Ziele der Stadtpolitik sind 20 % weniger Verkehr im Kessel, die ganze Stadt zu entlasten, die Wohnqualität zu steigern. Und ich finde, dass es ja bei allen Differenzen, die es gibt, wenigstens in den Überschriften Gemeinsamkeiten gibt, was das heißt."

Was den ÖPNV angeht, so wurde beschrieben, wie die Visionen und deren mittel- und kurzfristige Umsetzungen aussehen könnten. Völlig klar sei dabei, dass diese viel Geld kosten. Darüber hinaus wolle er eine Initiative vorbereiten, damit die Antriebssysteme für die Busse verbessert werden. Auch wenn es laut Wirkungsgutachten des Landes nur 1 % ausmacht, halte er es für völlig falsch, diesbezüglich nichts zu tun. Auch glaube er, dabei eine größere Chance für eine Unterstützung des Landes zu haben als bei den Schienenausbaumaßnahmen. Diese Visionen müssen gerade in mittel- und in langfristiger Perspektive finanziert werden. Ein Baustein dabei sei das Land. Es sei wichtig, über die Frage zu diskutieren, wie viel will die Stadt Stuttgart am Ende des Tages für eine Offensive beim ÖPNV ausgeben?

Er warne außerdem davor, die These aufzustellen, gleichzeitig generell noch die Tarife zu senken. Denn in dem Moment, wo Investitionen ausgebaut werden sollen, generell die Tarife zu senken, sei für die SSB ein schwerwiegendes Problem, da sie in der Investitionsphase die Mindereinnahmen in den Hauptzeiten nicht ausgleichen kann durch zusätzliche Nachfrage. Einzelne Punkte, wie das erwähnte Umweltticket nach 9 Uhr, können davon ausgenommen sein. Man werde das Thema in der VVS-Tarifklausur aufrufen. Zusagen könne er, dass die Frage der Tarifierung nach 9 Uhr in den Vordergrund gestellt wird.

Darüber hinaus sollte man die Frage der U 19 völlig unabhängig von der Frage des Interimsstandorts für die Oper bis zum Daimler-Benz-Museum und bis zum Werkstor verlängern. Allein das Daimler-Benz-Museum habe im Jahr 700.000 Besucher, die heute mit dem ÖPNV nicht richtig gut dorthin kommen. Auch bei den Beschäftigten von Daimler ließe sich mit einer Weiterführung noch eine Menge Individualverkehr vermeiden.

Die Begrifflichkeit Feinstaubalarm sei - wenn die Überschreitung beginnt und man dies weiß - die völlig richtige Begrifflichkeit. Es sei auch ein Transparenz-Instrument, zu sagen, in zwei Tagen wird die Luft so sein, dass sie über die Grenzwerte geht, und als Stadt dann alles zu tun, damit die Ursachen dafür reduziert werden. "Die deutsche Öffentlichkeit würde sich schlapp lachen, wenn wir da jetzt "Umwelttage" daraus machen oder so. Das wäre sozusagen ein Verhüllungsversuch, der kläglich scheitern würde." Mit Herrn Dellnitz von Stuttgart Marketing, der beklagt, dass Feinstaubalarmtage schlecht für das Marketing sind, habe er schon oft über diese Frage geredet. Jedoch bitte er zu beachten, dass - sobald die Feinstaubgrenzwerte auch am Neckartor eingehalten werden - dies öffentlich eine ziemlich starke Meldung für Stuttgart ist. Es heiße nämlich, Stuttgart hat seine Probleme gelöst und ist keine Feinstaub-Hauptstadt der Bundesrepublik mehr.

Eingehend auf den Wortbeitrag von StR Körner merkt der Vorsitzende an, Herr Körner wolle keinen Feinstaubalarm und keine Verbote und ignoriere, dass bereits Gerichtsurteile gesprochen sind bzw. dass das Land am Neckartor einem Vergleich zugestimmt habe, bei dem es darum ging, ab 01.01.2018 dort den Verkehr um 20 % zu reduzieren. Daran müsse man die politische Programmatik jedoch ausrichten. Dem Land stehe die Stickoxid-Klage der Deutschen Umwelthilfe noch bevor. In München, Düsseldorf und anderen Städten habe die Deutsche Umwelthilfe gewonnen. Somit müsse man darauf die Politik ausrichten. Das Land Nordrhein-Westfalen habe zur Klage in Düsseldorf Revision eingeleitet. Wahrscheinlich Mitte 2017 werde es ein höchstrichterliches Urteil zu den Stickoxiden geben. Man werde dann mit dem Land zusammen über das weitere Vorgehen beraten.

Am meisten Sorge in der Diskussion über die Perspektiven bereite ihm, "ob die Automobilindustrie in Deutschland und die in Stuttgart eigentlich versteht, wie schnell der Strukturwandel jetzt gehen muss. Der Strukturwandel von einem Pkw mit Verbrennungsmotor, der Luftschadstoffe produziert, hin zu einem Auto, das im Sinne von nachhaltiger Mobilität funktioniert.

Derzeit können Sie kein vollelektrisches Fahrzeug wirklich kaufen in Stuttgart. Der nächste Elektro-Smart kommt im März. Die B-Klasse ist in einer sehr kleinen Stückzahl vollelektrisch aufgelegt. Jetzt gibt es dann endlich die E-Klasse als Plugin-Hybrid, da müssen aber alle Fahrer wissen, dass sie den in Stuttgart elektrisch fahren müssen und nicht zur Beschleunigung nutzen können. Und dann haben wir noch den Plugin-Panamera und ein paar Fahrzeuge dieser Art. Aber in Deutschland kaufen sie derzeit, egal was man auf den Automessen für 2019 oder 2020 ankündigt, kaum bezahlbare Elektrofahrzeuge. Und seit die Chinesen diese Quote eingeführt haben nach dem Muster, du musst einen bestimmten Prozentsatz Elektrofahrzeuge liefern, damit du ansonsten Fahrzeuge liefern kannst, ist das auch eine Gefahr für unseren Standort. Ich appelliere an alle, und ich führe auch die nötigen Gespräche dazu, dass die Fragestellung nachhaltige Mobilität auch wirklich verstanden wird, was unsere wirtschaftlichen Chancen angeht. Das ist wirklich für uns alle wichtig. Wir kennen die Gewerbesteuersituation. Also unsere Automobilindustrie muss so schnell wie möglich den Weg zu nachhaltigen

Fahrzeugen und Verkehrssystemen finden, sonst wird es für unsere Stadt ziemlich schwierig werden."

Der CDU-Fraktion dankt er ausdrücklich für ihren Antrag, da dieser einen Anstoß gegeben habe, die Verkehrsthemen intensiv zu diskutieren. Dazu gehöre auch, Arbeiten und Wohnen zusammenzulegen, Stichworte Eiermann-Areal und Rosensteingelände.

StR Kotz erklärt, insbesondere aus Zeitgründen habe seine Fraktion sich wiederholt dafür ausgesprochen, den UA Mobilität auch in öffentlichen Sitzungen tagen zu lassen. Derartige zeitintensive Themen werden nach seiner Einschätzung in den kommenden Monaten und Jahren nicht weniger werden. Er nimmt anschließend Bezug auf die Einlassungen des Oberbürgermeisters zum Thema Eiermann-Areal und die Frage der Quote des Wohnanteils. Es scheine dort so zu werden, dass der Wohnanteil höher sein wird als der, den die CDU-Fraktion beantragt hat. Er schlage daher vor, sich in zehn bis fünfzehn Jahren in diesem Gebiet zu treffen und nachzusehen, wie viele Personen dort wohnen und wie viele dort auch arbeiten.

Der These, dass der ÖPNV und der Fahrradverkehr vielleicht aufholen müssen, um gleichberechtigt zum Autoverkehr zu sein, stimme er zu 100 % zu und unterstütze dieses Aufholen auch. Dies heiße aber nicht, den Verkehrsträger Auto/Lkw völlig zurückzuschneiden. Vielmehr müsse man auch dort, da wo es notwendig ist, mit überschaubarem Tempo etwas dazu tun. Was die Einschätzung zum Begriff "Umwelttage" angeht, vertritt er die Auffassung, dass, wenn der Feinstaubalarm auf freiwilliger Basis fruchtet, OB Kuhn den Erfolg mit dieser Begrifflichkeit dann für sich verbuchen könne. Schlecht wäre es jedoch, wenn Stuttgart einerseits den unbestritten vorhandenen Imageschaden hätte und der Feinstaubalarm nichts bewirken würde.

Hinsichtlich der gestrigen Demonstration am Neckartor frage er sich, ob die Organisatoren ihrer Verantwortung gerecht werden, wenn sie diese an Feinstaubtagen auf Hauptverkehrsachsen an der kritischsten Stelle machen. Seines Erachtens wäre die mediale Wirkung dieser Demo nicht geringer gewesen, wenn sie an einer Stelle durchgeführt worden wäre, die völlig frei von Verkehr ist oder zumindest an keiner Verkehrsachse liegt. Sollten solche Aktivitäten in der Zukunft nochmals anstehen, bittet er darum, dies im Sinne der Gesundheit der Wohnbevölkerung mit ins Kalkül zu ziehen. Weiter erinnert er daran, dass die CDU-Fraktion den Oberbürgermeister immer dazu aufgefordert habe, "den Plan B aufzuzeigen, wenn der Feinstaubalarm nicht greift und wir nicht zum Erfolg kommen". OB Kuhn habe zudem vor nicht allzu langer Zeit zugesagt, dazu Aussagen zu machen, insbesondere auch zum Thema Flotten- und Wirtschaftsverkehr. Er bittet darum, mit diesen Aussagen in die Öffentlichkeit zu kommen, da er der Meinung sei, "der Feinstaubalarm würde besser greifen und stärkere Wirkung entfalten, wenn man weiß, wie ist es nachvollziehbar umsetzbar, wenn wir über einen Plan B sprechen?"

Hinsichtlich der Aussage von StR Peterhoff zu den Stickoxidwerten am Neckartor, komme es ihm so vor, als wolle dieser die Öffentlichkeit bewusst anlügen. Der Wert für Stickoxide am Neckartor lag im Jahr 2005 bei 848 Überschreitungen, 2006 bei 853 Überschreitungen, 2007 bei 450 Überschreitungen, 2008 bei 377 Überschreitungen, 2009 bei 499 Überschreitungen, 2010 bei 182 Überschreitungen, 2011 bei 76 Überschreitungen, 2012 bei 69 Überschreitungen, 2013 bei 63 Überschreitungen, 2014 bei 36 Überschreitungen und 2015 bei 61 Überschreitungen. Bis zum 31.10.2016 waren es 30 Überschreitungswerte.

StR Peterhoff stellt richtig, er habe sich bezogen auf die Stickoxidwerte im Jahresmittel und ausdrücklich klargestellt, dass die Werte trotz zahlreicher Maßnahmen stagnieren. Die Überschreitungen im Jahresmittelwert von Stickoxiden hätten sich seit 2011 eingependelt auf einen konstanten Wert von über 80. Der erlaubte Grenzwert liege beim Jahresmittel bei 40. Es sei daher notwendig, noch mehr Maßnahmen zu greifen. Die von ihm genannten Zahlen seien veröffentlicht worden im vorläufigen Wirkungsgutachten, welches im September 2016 vorgestellt worden sei. Er begrüßt es, dass man sich bei den Zielen Ausbau des Radverkehrs und Ausbau des ÖPNV einig ist. Daher hoffe er, dass auch bei den Maßnahmen vor Ort eine Einigkeit fortbesteht. Auch beim P+R sollte von Stuttgart die Botschaft kommen, dass unbedingt eine Initiative erfolgen muss, um schneller voranzukommen.

OB Kuhn bestätigt, bei den Stickoxiden müsse differenziert werden zwischen dem 20-Stunden-Wert und dem Jahresdurchschnittswert. Der Streit über die Zahlen könne insofern beigelegt werden, als beim Jahresdurchschnittswert Herr Peterhoff eher Recht behalte und beim anderen Wert Herr Kotz. Er bietet an, die Zahlen den Fraktionen zur Verfügung zu stellen. Seine Zusage, was die Alternativen zu freiwilligen Lösungen angeht, sei nicht vergessen. Dies hänge jedoch davon ab, welche Maßnahmen das Land für rechtskonform hält. Hierzu fänden Gespräche statt - auch mit der Stadt. Erst wenn das Land diese Grundentscheidung getroffen hat, könne er eine konkretere Darstellung geben. Er geht davon aus, dass man im Januar 2017 Genaueres weiß.

Angesichts der inzwischen weit vorangeschrittenen Sitzungszeit und im Hinblick auf die weiteren noch zu behandelnden Tagesordnungspunkte schlägt er vor, den heutigen Tagesordnungspunkt 11 - Ostheimer Tunnel - auf eine der kommenden Sitzungen zu verschieben, sofern dazu Einvernehmen besteht. StR Kotz erklärt sich damit einverstanden, wenn zu diesem Termin dann auch die Frage Filder-Nordspange (Ziffer 3 des Antrags Nr. 141/2016) mit aufgerufen wird. Dies sagt OB Kuhn zu.

Damit erklärt der Vorsitzende die Ziffern 2 und 4 des CDU-Antrags Nr. 141/2016 für erledigt. Die Ziffer 3 desselben Antrags und der heutige Tagesordnungspunkt 11 - Ostheimer Tunnel - werden in einer der nächsten UTA-Sitzungen gesondert behandelt.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. OB-PR  
Rechnungsprüfungsamt  
OB/82
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat StU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
  6. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  7. BVinnen Mitte Nord, Ost  
BV Süd, West
  8. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,  
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,  
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
  9. L/OB-K
  10. 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