

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	62
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	824/2022
		GZ:	S/OB-NMS
Sitzungstermin:	28.02.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Dr. Nopper		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Körner (S/OB)		
Protokollführung:	Herr Häbe / fr		
Betreff:	Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart"		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 30.01.2023, GRDRs 824/2022, mit folgendem

Beschlussantrag:

Vom Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (Anlage 1) wird in der vorgelegten Fassung (Stand 30.01.2023) Kenntnis genommen.

Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen ist unabhängig vom Gesamtkonzept auf der Grundlage einzelner Beschlussanträge vom Gemeinderat zu entscheiden.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Der einführende Vortrag des Herrn Oberbürgermeisters ist nachstehend im geringfügig überarbeiteten Wortlaut wiedergegeben.

OB Dr. Nopper:

"1. Botschaft: Stuttgart ist auch bei der Mobilität gut, also innovativ und nachhaltig unterwegs. Wir sind bei der Weiterentwicklung der Mobilität auf einem guten Weg. Stuttgart ist nicht mehr Stau-/Feinstaubhauptstadt in Deutschland. Mit durchschnittlich 37 Stunden, die ein Autopendler im Jahr 2022 durchschnittlich im Stau stand, liegt Stuttgart in der INRIX-Staustudie "nur" noch auf Platz 13! In 2014 (Platz 2) und 2015 (Platz 1) lag Stuttgart noch an der unrühmlichen Spitze.

In Stuttgart ist der Anteil der sauberen Autos besonders hoch. Der Anteil der batterieelektrischen Pkw und der Plug-In-Hybride am gesamten Pkw-Bestand liegt zum 31.12. bei rd. 9 %. In Baden-Württemberg liegt dieser Wert bei 3 % (Schadstoffklasse 6: Stuttgart 53,3 %, Baden-Württemberg 41 %).

In 2022 wurden erstmals an keiner der Stuttgarter Messstellen Stickstoffdioxid-Werte gemessen, die über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) liegen. Der Modal Split, also die Verteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, hat sich in der LHS in den vergangenen Jahren stark zu Gunsten des Fußgänger- und des Radverkehrs und bis zur Corona-Pandemie auch zu Gunsten des ÖPNV verschoben.

Im Jahr 2000 hatte der PKW-Verkehr noch einen Wegeanteil von 45 %, im Jahr 2021 von 33 %, der Fußgängerverkehrs-Wegeanteil lag 2000 bei 28 % und im Jahr 2021 bei 36%, der Anteil des Fahrradverkehrs betrug im Jahr 2000 5 % und im Jahr 2021 13 %, und im Jahr 2000 belief sich der ÖPNV-Anteil auf 21 %, im Jahr 2019 auf 26 %. Bedingt durch die Pandemie sei der ÖPNV-Anteil im Jahr 2021 auf 17 % zurückgegangen.

2. Botschaft: Jede Stadt muss bei der Mobilitätspolitik ihren eigenen Weg suchen. Wir müssen den Stuttgarter Way of Mobility finden, und wir müssen für die Außenbezirke andere Wege finden, als zumindest für Teile der Innenbezirke. Für jede Stadt gelten eigene Gesetzmäßigkeiten und eigene Besonderheiten. Stuttgart ist nicht Kopenhagen, ist nicht Barcelona, ist nicht Wien, ist nicht Paris.

Stuttgart hat eine ganz besondere Topografie, die Reiz und Herausforderung zugleich darstellt. Stuttgart hat einen dicht bebauten Kessel und ein dicht bebautes Nesenbach- und Neckartal. Stuttgart verfügt über einwohnerstarke Außenbezirke, in denen zwei Drittel der Stuttgarterinnen und Stuttgarter wohnen. Stuttgart ist das Herz einer sehr polyzentralen, einwohnerstarken Region. Stuttgart hat eine gewachsene, leistungsfähige Stadtbahninfrastruktur, und Stuttgart ist nicht zuletzt auch Geburtsstadt des Automobils sowie bis heute die Stadt mit deutschlandweit der höchsten Beschäftigtenzahl in der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie.

In Kopenhagen, die für manche als die Musterstadt der Mobilität gilt, fahren viel mehr Menschen mit dem Fahrrad als in Stuttgart. Aber in Stuttgart fahren viel mehr Menschen mit dem ÖPNV als in Kopenhagen. (Modal Split ohne Fußverkehr in 2016 bzw. 2017: 35 % Fahrrad in Kopenhagen, Stuttgart bei 11 %, 37 % ÖPNV in Stuttgart und in Kopenhagen nur 22 %).

Diese Unterschiede hängen auch damit zusammen, dass Kopenhagen bei annähernd gleicher Einwohnerzahl über weniger als die Hälfte der Fläche Stuttgarts verfügt. Zudem ist Kopenhagen im Unterschied zu Stuttgart nahezu völlig flach.

3. Botschaft: Wir wollen den ÖPNV durch den Ausbau der Strecken, durch die zügige Umsetzung von digitalen Zugsteuerungssystemen, durch mehr Taktverdichtungen und durch mehr Pünktlichkeit deutlich attraktiver machen. Zur Attraktivität gehören auch Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität in den Zügen. Das Stadtbahnsystem der SSB wächst seit Jahrzehnten, und dieses System wird schon seit einigen Jahren mit Strom aus erneuerbarer Energie betrieben. Mit über 200 Fahrzeugen bietet die Stadtbahn ein hervorragendes Angebot.

Der Busbereich soll auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Erstes Etappenziel sind die Buslinien in der Innenstadt. Diese sollen bis 2027 auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Hierzu wurden bereits im aktuellen Haushalt Mittel eingestellt. Eine von der SSB beauftragte Studie hat gezeigt, wie die Busflotte bis Mitte der 30er-Jahre praktisch komplett auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden kann.

Zudem ist Stuttgart deutschlandweit die erste Stadt, die zeitgleich mit der Einführung des 49 €-Tickets ein kostenfreies ÖPNV-Ticket für ihre Beschäftigten als Personalgewinnungsmaßnahme und als Beitrag zur Verkehrswende beschlossen hat. Wie ich höre wollen München und Köln folgen.

4. Botschaft: Nach dem von der städtischen Stabsstelle Klimaschutz und von der Unternehmensberatungsgesellschaft McKinsey für die Erreichung des Klimaschutzziels festgestellten Effekt- und Wirkungsrankings, müssen 84 % der CO₂-Reduktion im Strom- und Wärmesektor erreicht werden. Nur 14 Prozent der CO₂-Reduktion können im Verkehrssektor erreicht werden. Und 70 % von diesen Reduktionszielen im Verkehrssektor werden durch die Umstellung auf klimaschonende Antriebe insbesondere auf Elektromobilität erreicht. Der Hauptbeitrag der CO₂-Reduktion kommt somit aus dem Strom- und Wärmesektor, der deutlich kleinere Beitrag kommt aus dem Verkehrssektor.

Der Fahrradverkehr hat sich in den vergangenen Jahren im Modal Split von allen Verkehrsarten mit Abstand prozentual am stärksten erhöht. Wir wollen das Radwegenetz, das gegenwärtig eine Länge von 200 km hat, kontinuierlich ausbauen. Wir müssen aber bei der Fertigstellung und Planung von Radwegen die Schlagzahl spürbar erhöhen. Eine solche Fertigstellung ist in jüngerer Vergangenheit nach langem und intensivem Ringen um einen Kompromiss etwa in Kaltental gelungen.

5. Botschaft: Das Ziel einer nachhaltigen und innovativen Mobilität wird nur gelingen, wenn wir die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ernstnehmen. Es wird nur gelingen, wenn wir sozial- und wirtschaftsverträglich agieren, es wird nur gelingen, wenn unsere Maßnahmen und Ziele realistisch sind, und es wird in einer freiheitlichen, offenen und individualistischen Gesellschaft auch nur gelingen, wenn wir nicht mit Verboten, sondern mit Anreizen arbeiten. Warum sollte in Zukunft jemand mit dem Auto von Stuttgart nach Ulm fahren, wenn er dafür fast eine Stunde und mit dem Zug nur 28 Minuten braucht? Warum sollte jemand in der Zukunft vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Stuttgarter Flughafen mit dem Auto fahren, wenn er dafür fast eine halbe Stunde und mit dem Zug 8 Minuten braucht? Warum sollte ein Beschäftigter der Stadt Stuttgart, dessen Wohnung einigermaßen vernünftig an das ÖPNV-Netz angebunden ist, mit dem Auto

an seinen Arbeitsplatz fahren, wenn der ÖPNV für ihn kostenfrei ist? Aber das ältere Ehepaar braucht genauso wie die junge Familie mit drei Kindern in Zukunft weiterhin das Automobil zum Einkaufen. Auch der Handwerksunternehmer wird in Zukunft weiterhin mit dem Automobil zu seinen innerstädtischen Baustellen kommen müssen. Wenn wir in der Innenstadt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität die Zahl der oberirdischen Parkplätze reduzieren, müssen wir ausreichend Parkplätze in Parkhäusern zur Verfügung stellen. Ansonsten wird die Einkaufsinnenstadt veröden, und die Menschen werden die autoaffinen Einkaufszentren auf der grünen Wiese im Umland ansteuern. Wir sollten auf Verbote verzichten genauso wie auf indirekte Verbote, und damit auf Regelungen die faktisch wie ein Verbot oder zumindest wie ein Teilverbot wirken, wie etwa durch an den Bedürfnissen vorbeigehende Stellplatzschlüssel, oder etwa durch das systematische Aufheben von oberirdischen Stellplätzen in Wohnquartieren, ohne gleichzeitig Quartiersgaragen zu schaffen.

Wir müssen bei der Mobilität die gesamte Stadtgesellschaft mitnehmen und gewinnen. Wir sollten überzeugen und nicht polarisieren."

Zu der Präsentation trägt Herr Körner (S/OB) insbesondere vor, der Aktionsplan 2023 beinhalte über 230 Einzelmaßnahmen. Diese seien in den vergangenen Jahren in verschiedenen Ämtern gemeinsam erarbeitet worden. Herr Maier-Geißler, der Leiter der Abteilung Nachhaltig mobil in Stuttgart (S/OB-NMS), habe mit vielen Kolleginnen/Kollegen aus den unterschiedlichsten Fachämtern diesen Aktionsplan erstellt.

Zur Vorgeschichte merkt er an, der Gemeinderat habe das über einen langen Zeitraum mit intensiver Bürgerbeteiligung entstandene Verkehrsentwicklungskonzept am 27. März 2014 mit einem zehnten Kapitel, dem Aktionsplan, zur Kenntnis genommen. Zur Umsetzung dieses Aktionsplans seien seit 2015 immer wieder Haushaltsvorlagen vorgelegt worden. Deren Einzelmaßnahmen seien dann zu einem großen Teil in die Haushalts-Entwürfe eingeflossen. Dem Rat seien auch die jährlichen Zwischen- und Sachberichte bekannt. Zwischenzeitlich habe es bereits zwei Aktionspläne gegeben, und heute stehe nun der Aktionsplan 2023 zur Einbringung an. Dieser lege den Schwerpunkt auf die Aspekte nachhaltig und innovativ. Vor wenigen Wochen habe das Referat SWU darüber informiert, dass ein neues Verkehrsentwicklungskonzept mit einem Planungshorizont bis 2050 erarbeitet werden soll. Zum Verständnis weist er darauf hin, dass das aktuelle Verkehrsentwicklungskonzept auf einen Planungszeitraum von 15 Jahren abhebt, während die Aktionspläne Maßnahmen für drei bis fünf Jahre beschreiben. Die Inhalte der Aktionspläne würden dann noch heruntergebrochen, indem in den Etatberatungen ein Haushaltspaket Mobilität als sogenannte Mantelvorlage für die kommenden beiden Jahre zur Beratung gestellt werde. Über deren Umsetzung werde jährlich berichtet.

Anschließend geht Herr Körner auf die GRDRs 824/2022 ein. Der als Anlage beigefügte Aktionsplan 2023 versuche in seiner Einleitung die Begrifflichkeit der Nachhaltigkeit etwas dezidierter auszuformulieren. Bekanntlich weise die Nachhaltigkeit eine ökonomische, eine soziale und eine ökologische Dimension auf. Diese seien den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet.

Zum Grundverständnis gehöre die Feststellung, dass zu einer lebendigen Stadt Mobilität gehöre. Die zu formulierenden konkreten Maßnahmen für eine nachhaltige und innovative Mobilität in Stuttgart müssten zu Stuttgart passen. Stuttgart sei eine lebendige Großstadt. Der Anspruch auf kurze Wege werde vielfach erfüllt, aber in manchen Berei-

chen eben nicht. Das Thema Mobilität müsse auch stets regional gedacht werden. Dies habe Auswirkungen auf die Mobilitätspolitik. Dies gelte ebenfalls für die Topografie Stuttgarts. Zu Stuttgart, und darauf könne man stolz sein, gehöre die Automobilindustrie. Viele Menschen arbeiteten dort. Die Gewerbe- sowie die Einkommenssteuer habe viel mit dem Erfolg dieser Autoindustrie zu tun. Viele Familien in Stuttgart würden ihren Lebensunterhalt direkt oder indirekt aus der dort erzielten Wertschöpfung abdecken.

Versucht werde, all diese Besonderheiten zu adressieren, indem die nachhaltige Mobilitätspolitik für die drei Dimensionen der mobilen Nachhaltigkeit durchdekliniert werde. Bei der ökonomischen Dimension gehe es natürlich auch um den Wirtschaftsverkehr in der LHS. Dieser müsse funktionieren. Dieser allein mache ungefähr ein Viertel der täglich in der Stadt zurückgelegten Wege aus. Im Zusammenhang mit dem Berufsverkehr müsse die Mobilität in der Region bearbeitet werden. Hinzu komme das betriebliche Mobilitätsmanagement. Hier werde gemeinsam mit Unternehmen nach Lösungen für die Beschäftigten gesucht, damit die Menschen gut ihre Arbeitsplätze erreichen könnten. Bezogen auf die stadt-eigene Mobilität weist er auf das beschlossene kostenlose ÖPNV-Ticket für die städtische Belegschaft, auf das beschlossene VVS-weit gültige Sozialticket (24,50 €/Monat) sowie auf das ab 01.03.2023 landesweit geltende Jugendticket hin. Zur sozialen Dimension der Nachhaltigkeit hebt er auf die Vielfältigkeit Stuttgarts ab. Auch die Mobilitätsbedürfnisse seien sehr vielfältig. Diesen müsse man gerecht werden. Sehr wichtig, und häufig wohl der strittigste Punkt, sei der attraktive öffentliche Raum. An der einen oder anderen Stelle würden Parkplätze wegfallen, aber angestrebt werde, gemeinsam mit den Menschen vor Ort Lösungen/Kompromisse zu finden. Dabei könnten Quartiersgaragen eine große Rolle spielen. Die ökologische Dimension werde aktuell insbesondere unter dem Begriff der Klimaneutralität diskutiert. Über viele Jahre sei über Stickoxid und Feinstaub gesprochen worden. Im Jahr 2022 seien erstmals an keiner der Stuttgarter Messstellen Stickstoffdioxidwerte gemessen worden, die über dem Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft liegen. Im Jahr 2021 hätten die Werte noch an zwei Messstellen über der 40er-Marke - in 2022 deutlich unter der 40er-Marke - gelegen.

Weiter geht Herr Körner auf Pünktlichkeitswerte der SSB ein. Bei der Stadtbahn liege der Pünktlichkeitsanteil bei 96 % und bei Bussen bei 93 %. Der neue Bahnknoten werde wohl der einzige Bahnknoten in Deutschland sein, mit dem es wahrscheinlich gelinge, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr zu erreichen.

Im Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr (Fußverkehr, Radverkehr) sei Stuttgart eine der Städte, die vor allem beim Fußverkehr sehr frühzeitig Akzente gesetzt hätten. Das auf den Weg gebrachte Handlungskonzept Fußverkehr sehe ein großes Investitionsprogramm vor. Momentan lasse sich das hier Geplante personell nicht stemmen. Der zuständige Kollege arbeite derzeit insbesondere an dem Barcelona-Superblock im Stuttgarter Westen.

Bezogen auf das Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr mit alternativen Mobilitätsangeboten verweist Herr Körner auf Maßnahmenvorschläge der Verwaltung, und zudem erinnert er an die brisante Diskussion zu den E-Scootern. Im Vergleich mit anderen Städten nehme Stuttgart, was die digitalisierte Mobilitätspolitik angehe, eine Vorreiterrolle ein. Die IVLZ gebe es in der Stuttgarter Form in keiner anderen deutschen Stadt. Dort steuerten die SSB gemeinsam mit der Polizei, dem Tiefbauamt, unter Federführung des Amtes für öffentliche Ordnung, den Verkehr. Auch dank der dort tätigen Personen, die sehr gute Arbeit leisteten, habe es im letzten Jahr erheblich weniger Ver-

kehrsbbeeinträchtigungen gegeben. Mit Verkehrsmeldungen (mit Vario-Tafeln) könne digital gestützt sehr viel besser als in der Vergangenheit auf den Verkehr Einfluss genommen werden.

Für die Vorstellung des Aktionsplans bedanken sich StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Kotz (CDU), StR Serwani (FDP), StRin Köngeter (PULS) und StR Dr. Mayer (AfD).

Von StR Peterhoff wird an die vor fünf Jahren im Gemeinderat geführte Generaldebatte "Zukunft der Mobilität" erinnert. Damals habe er Stuttgart als grüne europäische Stadt bezeichnet und dazu aufgefordert, von den besten Städten zu lernen (Radverkehr/Kopenhagen, ÖPNV/Wien, Fußverkehr/Lyon) und dann in die Umsetzung zu gehen. Zu den in den letzten Jahren in der LHS getroffenen Maßnahmen (Tempo 40, ÖPNV-Tarifreform) merkt er an, das Land und die LHS seien gezwungen gewesen, Maßnahmen, auch unangenehme, zu treffen, um bei der Luftreinhaltung voranzukommen. Nach seinem Hinweis, dass im Maßnahmenpaket beispielsweise die Themen Tempo 30, Umverteilung von Straßenraum, lebenswerte Innenstadt und B14 nicht enthalten sind, und dass der CO₂-Ausstoß im Verkehr angestiegen ist, artikuliert er zum Aktionsplan Nachbesserungsbedarf, insbesondere hinsichtlich des Umstiegs vom Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV. Er geht davon aus, dass seine Fraktion bis zur Beschlussfassung der GRDRs 824/2022 am 21.03.2023 noch einen Antrag stellen wird.

Für StR Kotz deckt der Aktionsplan die gesamte Bandbreite der Mobilität ab. Richtig sei, Best-practice-Beispiele in anderen Städten zu betrachten und zu prüfen, was wie in Stuttgart umgesetzt werden könne. Seiner Auffassung nach benötigt Stuttgart aus allen Mobilitätsarten das Beste. Bezogen auf die Nutzung von Pkws plädiert er, die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Menschen im Blick zu haben. Die heute vorgestellte Aktionsplanvariante, die für alle Mobilitätsarten Verbesserungen beinhalte, sehe die CDU-Gemeinderatsfraktion als richtigen Ansatz an. Die Einbringung der Vorlage werde unterstützt.

Laut StRin Schanbacher (SPD) handelt es sich bei der Verkehrswende um eines der schwierigsten politischen Themen in Stuttgart. Die ablehnende Haltung des Oberbürgermeisters zu der "Städte-Initiative Tempo 30" polarisiere. Gerade dies aber sei kontraproduktiv. Benötigt würden mehr Möglichkeiten/Instrumente, um in der LHS die Verkehrswende zu schaffen. Diese sei alternativlos. Die Fraktionen sollten gemeinsam schauen, was getan werden muss. Um Fortschritte zu erzielen, müsse jede Fraktion auch einmal "über ihren eigenen Schatten springen." Da die Auto-Infrastruktur über Jahrzehnte ausgebaut worden sei, müsse nun der Fokus auf die anderen Verkehre gerichtet werden. Hier setze sie sehr auf den noch kommenden Klima-Mobilitätsplan. Bund, Land und die Stadt hätten in allen Bereichen eine Bringschuld.

Zum Kapitel 3.6 (MIV), Seite 19 des Plans, betont sie, unverändert weiterzumachen bringe keinen Fortschritt. Verkehrswende bedeute, dass Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Mit am Wichtigsten in den nächsten Jahren werde die Neuverteilung des Straßenraums sein. Bei der Diskussion um den Klima-Mobilitätsplan habe man lernen können, dass Push- und Pull-Faktoren zusammen eingesetzt werden müssten, um die Verkehrswende erfolgreich zu gestalten. Nur dann gelinge es, auch die gemeinsam formulierten Klimaziele zu erreichen. Der Aktionsplan nenne viele wichtige Themen. Allerdings fehlten die Themen Umbau der Kulturmeile, Bau von neuen Straßen, Bahnli-

nien und Aufbereitung von Verkehrsdaten. Im Aktionsplan vermisst sie eine Vision dazu, wie der Zukunftsverkehr aussehen soll.

Laut StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) werden die Entwicklungen der letzten 30 Jahre nicht berücksichtigt. Dies zeigten dessen fünf zentrale Aussagen. Eine nachhaltige Mobilitätswende erfordere eine Betrachtung des Verkehrs aus der Perspektive der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen). Beispielhaft führt er die für ihn für ältere Menschen zu kurze Grünphase der Lichtsignalanlage des Fußgängerüberwegs über die B14 in Höhe der Leonhardskirche an. Da ältere Menschen Angst hätten, sich zu Fuß im öffentlichen Raum zu bewegen, würden diese auf ihre Autos ausweichen. Bezogen auf Kinder fährt er fort, Eltern trauten sich nicht, ihre Kinder im öffentlichen Raum Fahrrad fahren zu lassen. Es gebe nur wenig sichere Radwege.

Die Vorstellung, zukünftig noch mehr verkehrliche Infrastruktur unterirdisch zu realisieren, konterkariere die durch den Rat beschlossenen Klimaziele. Weiter kritisiert er, die äußeren Stadtbezirke anders wie die Innenstadtbezirke zu betrachten. In den äußeren Stadtbezirken gehöre ebenfalls eine Infrastruktur realisiert, die kurze Wege und Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV ermögliche. In der Vergangenheit hätten bereits andere sogenannte "Automobil-Städte" das Auto bevorteilt. Mit dieser Denkweise sei Detroit "in den Untergang gegangen". Er geht davon aus, dass der Beschlussantrag nicht mehrheitsfähig ist.

Der Vorlagen-Einbringung stimmt StR Serwani (FDP) zu. Er sieht in der Einleitung des Aktionsplans eine realistische Einschätzung der Stuttgarter Situation. Von Einzelpersonen positiv gesehene Dinge anderer Städte könnten nicht eins zu eins in Stuttgart übernommen werden. Unabdingbar sei, den ÖPNV massiv auszubauen. Der Aktionsplan, und deshalb bewerte er diesen positiv, sehe Verbesserungen für alle Verkehrsbereiche, also auch für den Autoverkehr, vor. Als Drama bezeichnet er und StR Schrade (FW) die Pünktlichkeitsquote der S-Bahn. Die FDP-Gemeinderatsfraktion schlage vor, dass die für den S-Bahn-Betrieb Verantwortlichen durch den Ausschuss vorgeladen werden, damit diese über die Probleme berichten könnten. Von Herrn Körner wird dies aufgenommen.

Über die Reduzierung von Staus zeigt sich StRin Köngeter (PULS) erfreut. Angesichts der verbesserten Situation bei den Luftschadstoffen ist sie gespannt, ob die Luftfilter an den bisherigen Brennpunkten abgebaut werden können. Es gebe natürlich Personen/Personengruppen, die weiterhin Autos benötigten. Da Nachhaltigkeit ihrer Auffassung nach ganzheitlich gedacht gehört, spricht sie noch folgende Themen an:

- Flächenbedarf von Kraftfahrzeugen (fahrender und ruhender Verkehr). Ein Carsharing-Auto könne fünf bis sieben Fahrzeuge ersetzen. So könnte ein älteres Ehepaar, für diese Personengruppe sei Carsharing besonders geeignet, mit dazu beitragen, 80 % des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs einzusparen.
- Reduzierung von Wegestrecken durch kleinräumige Verbesserungen der Nahversorgung (Durchmischung von Wohnen und Arbeiten). Wenn, wie im Stadtbezirk Vaihingen, durch die Umsetzung eines Gewerbegebiets (überwiegend Büroarbeitsplätze) die Straßen ausgebaut werden müssen, sei dies ein veraltetes Konzept. Die dort arbeitenden Menschen müssten alle zwischen Wohnen und Arbeits-

platz pendeln. Das von Herrn Körner im OB-Wahlkampf vertretene Thema "Fünf-Minuten-Stadt" tauche im Aktionsplan nicht als Handlungsfeld auf.

- Gestaltung des öffentlichen Raums, damit sich dort alle Stuttgarter*innen ohne Auto bewegen können. Sicherheit und Sauberkeit sollten nicht nur auf einen attraktiveren ÖPNV abzielen, sondern auch das Ziel haben, die Attraktivität von Fuß- und Radwegen zu steigern (breitere Wege, Vermeiden von Blockaden durch parkende Fahrzeuge). Zudem müssten Sitzgelegenheiten und Verschattungen geschaffen werden. Des Weiteren gehörten Ampelschaltungen im Sinne von Fußgängern verbessert. Ebenfalls verbessert gehöre die Sicherheit von Radwegen. Bereits bei sehr kleinen Kindern gehörten Überlegungen angesetzt, wie sich diese sicher im öffentlichen Raum bewegen könnten. Dazu zählt sie einen Verzicht von Elterntaxis zu Kitas und Schulen, um das Mobilitätsverhalten von Kindern früh zu prägen, und um andere Kinder nicht zu gefährden. Nachgefragt wird von ihr, ob es in ausreichender Anzahl überdachte und sichere Fahrradstellplätze an Schulen gibt.

Es gebe also noch viele Punkte, die in einem nachhaltigen und innovativen Aktionsplan berücksichtigt werden sollten.

Für StR Schrade wird durch den neuen Aktionsplan die Mobilität in der Stadt differenzierter und realistischer abgebildet. In dessen Einleitung würden zu Recht Themen wie S 21, Automobil-Industrie, einzelne Straßenbauprojekte und der neue digitalisierte Bahnknoten erwähnt. Ebenfalls zu Recht werde auf Dialog und ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gesetzt. In den wichtigen Handlungsfeldern Berufsverkehre, Mobilität in der Region und Wirtschaftsverkehre hätte in den vergangenen Jahren mehr passieren können. In den kommenden Jahren sollte darauf der Fokus gelegt werden. Zum ersten Absatz des Aktionsplans (Seite 2 der Anlage) weist er darauf hin, dass der Begriff Ausschuss für Umwelt und Technik durch Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik ausgetauscht werden muss. Zudem würden auf der Anlagenseite 28, letzter Absatz, bereits erledigte Maßnahmen genannt.

Laut StR Dr. Mayer (AfD) handelt es sich um ein ausgewogenes Konzept, "abgesehen von dem zeitgeistigen Bezug auf das Weltklima". Stuttgart sollte sich nicht an der Rettung des Weltklimas orientieren, sondern an den Bedürfnissen der Stuttgarter Bürgerschaft. Die Vorgehensweisen anderer Städte seien für Stuttgart nicht relevant. Geachtet gehöre auf die Stuttgarter Begebenheiten. Die Innenstadt, die vom Handel, von Hotels und Veranstaltungen lebe, sowie die Vernetzung der äußeren Stadtbezirke erforderten ein ausgewogenes, vernetztes Verkehrskonzept, welches auch den Pendlern gerecht wird. Das heute vorgestellte Konzept gehe in die richtige Richtung.

Gegenüber StR Pantisano unterstreicht der Vorsitzende, er habe ein Eingangs-Statement für alle Verkehrsarten gehalten, bei Weitem nicht nur für das Automobil, aber auch für das Automobil. Er sei davon überzeugt, dass alle Verkehrsarten benötigt würden und dass das ressourcen- und klimaschonende Automobil der Zukunft zwar eine geringere Rolle wie aktuell, aber weiterhin eine wichtige Rolle spielen sollte, wenn dies die in Stuttgart lebenden Menschen wünschten. Der ÖPNV und der Fahrradverkehr gehörten stark ausgebaut.

Ebenfalls an StR Pantisano gerichtet verteidigt Herr Körner, verweisend auf den Heschler Tunnel, die Erwähnung von Tunnelbauten im Aktionsplan. Des Weiteren verweist

er, und damit geht er auf StRin Köngeter ein, auf den durch den neuen Bahnknotenpunkt möglichen Wohnungsbau und die damit möglichen kurzen Wege. Dies seien moderne Antworten auf die Herausforderungen Stuttgarts. Die Stadt der kurzen Wege sei im Papier auf der Seite 5 enthalten. Dabei handle es sich um ein zentrales Handlungskonzept der Stadtverwaltung. Dazu erfolgten viele Umsetzungsvorschläge aus dem Referat SWU.

Bei StRin Köngeter bedankt er sich dafür, dass von ihr das Thema Carsharing angesprochen wurde. Im Vergleich mit anderen Städten sei Stuttgart hier extrem gut aufgestellt. Durch die Zustimmung des Gemeinderates sei das Parken für Carsharing-Autos seit 01.01.2023 kostenlos. Dieser Schritt habe bei Carsharing-Anbietern eine große Resonanz ausgelöst. Die Verwaltung sei von daher zuversichtlich, dass sich das Angebot in diesem Bereich noch vergrößere. Gleichzeitig müsse, auch im Vergleich zu Städten, die hier noch weiter seien, zur Kenntnis genommen werden, dass das Potenzial in diesem Bereich begrenzt sei.

Zum CO₂-Ausstoß hält Herr Körner an StR Peterhoff gewandt fest, dass Stuttgart im Gegensatz zu den deutschlandweiten Werten und im Übrigen auch im Gegensatz zu Städten wie Freiburg, beim CO₂-Ausstoß des Verkehrs Fortschritte mache, und zwar größere als Vergleichsstädte und größer als der bundesweite Durchschnitt (minus 13 % bis 2010, von 2010 bis 2019 von 3 %, trotz boomender Wirtschaft und einem Einwohnerzuwachs von 50.000 Menschen). Diese 3 % seien natürlich zu wenig, aber in einer Stadt wie Freiburg habe es im gleichen Zeitraum einen Anstieg der CO₂-Emissionen gegeben. Stuttgart müsse sich einordnen und an den Realitäten messen. Danach betont StR Peterhoff, natürlich habe es gegenüber 1990 in Stuttgart massive Fortschritte gegeben. Da aber der Verkehrssektor anteilmäßig ungefähr auf demselben Level geblieben sei, folgere er, dass hiergegen Schritte unternommen werden müssten.

Angeregt wird von StR Kotz, da es sich bei der Mobilität um ein zentrales Thema in der LHS handle, sollte eine gesonderte Bürgerumfrage zum Thema Mobilität durchgeführt werden. So könne sichergestellt werden, dass in Sachen Mobilität entsprechend den Wünschen der Bürgerschaft vorgegangen werde. Dies unterstützen StR Schrade und StR Peterhoff. In diesem Zusammenhang erinnert StRin Schanbacher an den Bürgerrat Klima. Diese repräsentative Gruppe werde zu Fragen des Straßenverkehrs Überlegungen anstellen. Deshalb, und dies unterstützt StRin Köngeter, sollte diese Gruppe die Chance erhalten, das von StR Kotz geforderte Wissen einzubringen. StRin Köngeter bezweifelt, dass Antworten auf kurze Fragestellungen bei einer Umfrage ähnlich fundierte Ergebnisse erbringen wie intensive Beratungen. Herr Körner erklärt, diese Anregung, eine gesonderte Umfrage durchzuführen, nehme die Verwaltung heute mit. im Bürgerrat würden allerdings ausdrücklich auch strittige Mobilitätsthemen bis zur Sommerpause zur Diskussion gestellt. Auch von diesem Format erhoffe man sich Positives.

Die im Handlungsfeld 6 genannte Aussage, dass der MIV in der urbanen Mobilität der Zukunft weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird, verkennt für StR Pantisano die Realität. Aus der Studie Mobiles Baden-Württemberg gehe hervor, dass dann die Mobilität nachhaltig werden könne, wenn bis 2030 das privat genutzte Auto um rund 50 % reduziert werde (bis 2050 um rund 80 %). In gleicher Weise müssten der Fuß- und Radverkehr in den genannten Zeiträumen ansteigen. Die erwähnte Reduzierung des privaten Autoverkehrs bis 2030 um 50 % bezeichnet StR Serwani als unrealistisch. Die Aussage

der Studie Baden-Württemberg Mobil zieht StR Kotz in Zweifel. Andere Ausarbeitungen, wie zuletzt der Klima-Mobilitätsplan, kämen zu anderen Aussagen.

Für StR Pantisano ist es angesichts von E-Fahrrädern und E-Lastenrädern kein Problem mehr, im gesamten Stadtgebiet mobil zu sein. Hierzu merkt Herr Körner an, die Topografie Stuttgarts spiele natürlich für die Mobilität in der LHS weiterhin eine Rolle. So müsse für die Stadtbahn-Infrastruktur topografiebedingt jetzt und auch in Zukunft ein enormer Aufwand betrieben werden. Die Mär, so StR Peterhoff, dass die Topografie Stuttgarts keinen Fahrradverkehr zulässt, sei spätestens durch die Zuwachsraten während der Pandemie massiv widerlegt worden.

Um bestehende Probleme in den nächsten drei bis fünf Jahren effektiv anzugehen und um 2035 das Ziel Klimaneutralität zu erreichen, müssen für StR Peterhoff Maßnahmen des Aktionsplans priorisiert werden. StR Kotz und StR Serwani gehen nicht davon aus, dass sich alle im Aktionsplan enthaltenen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren umsetzen lassen. Das Thema Park + Ride wird für StR Schrade nicht ausreichend erwähnt. Zum Beispiel gehöre diesbezüglich in Weilimdorf im Gewerbegebiet "aufgerüstet". An der Markungsgrenze zu Ditzingen sollten Autofahrer aus dem Umland durch den ÖPNV abgeholt werden. Die Priorisierung von Maßnahmen teilt Herr Körner. Der Aktionsplan beinhalte die Maßnahmen, die die Verwaltung in den nächsten drei bis fünf Jahren für umsetzbar ansehe. Die Priorisierung müsse in den Etatberatungen erfolgen. Manchmal habe jedoch eine Priorisierung zur Folge, dass manchen Projekten nicht nähergetreten werden könne. Dabei verweist er nochmals auf die Stagnation beim Thema Fußgängerverkehr durch die Priorisierung des Barcelona-Superblocks. Dies sollten die Fraktionen im Blick haben.

StRin Schanbacher und StR Serwani vermissen im Aktionsplan ein Konzept zum Nachtverkehr. Dieses Thema, so StRin Schanbacher, müsse in den nächsten drei bis fünf Jahren angegangen werden. Ein weiterer Ausbau des Nachtverkehrs gehört für StR Serwani geprüft, um Personen, die nachts ihren Arbeitsplatz erreichen müssen, eine Alternative für das Auto zu bieten.

Dringlich macht StR Schrade Straßen- und Brückensanierungen. Letztere nicht zuletzt für die Gewährleistung des ÖPNV.

Für seine Fraktion bittet StR Kotz in den Aktionsplan den Wilhelmsplatz im Stadtbezirk Bad Cannstatt aufzunehmen.

Laut StR Peterhoff wurde seitens des Tiefbauamtes vor ca. drei Wochen berichtet, dass der Ausbau der Nord-Süd-Straße und der Abriss des Verkehrsbauwerks Friedrichswahl in den nächsten Jahren nicht umgesetzt werden könnten. Diese beiden Projekte seien jedoch im Aktionsplan unter nachhaltig, innovativ und mobil aufgeführt. Gegen eine Aufnahme dieser Projekte spricht sich StR Pantisano mit Nachdruck aus.

Seine Fraktion, so StR Kotz, setze sich für Quartiersgaragen als Tiefgaragen ein. So könne oberirdisch Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dem pflichtet StR Serwani bei. Weitere Parkhausschließungen als schon stattgefunden würden der Stadt schaden. Die Realisierung von Quartiersgaragen gehöre beschleunigt.

Angesichts der Grenzen für oberirdische Verkehre, jedes Gleis und jede Busspur benötige Platz, befürwortet StR Kotz das Instrument Seilbahn, sofern sich Seilbahnen im

ÖPNV bewähren sollten. Für StR Serwani stellt eine Seilbahn eine innovative Verkehrsmöglichkeit dar. Er bezieht sich dabei nicht nur auf die Planung im Stadtbezirk Vaihingen, sondern er kann sich auch eine Seilbahn vom Pragsattel in den Stuttgarter Osten vorstellen. Dass das Thema Seilbahn im Plan enthalten ist, teilt Herr Körner mit.

Die Verwaltung, so Herr Körner, stelle sich vor, dass die Fraktionen bis zur Beschlussfassung der Vorlage mitteilten, welche Maßnahmen entfallen und welche in den Plan noch aufgenommen werden sollten. Der Rat und die Verwaltung müssten gemeinsam entscheiden, welche Maßnahmen/Projekte sich in den nächsten drei bis fünf Jahren umsetzen lassen. Das Projekt Friedrichswahl sei erst vor 14 Tagen im Ausschuss behandelt worden. Die B14 sei nicht im Aktionsplan enthalten, da die Verwaltung intern zum Ergebnis gekommen sei, dass sich dieses Projekt nicht im Zeitrahmen des Aktionsplans realisieren lasse. Zum Thema Nahverkehr könnten Überlegungen angestellt werden. Aufgenommen worden sei die Nord-Süd-Straße, da dies der Gemeinderat im Rahmen der letzten Etatberatungen beschlossen habe.

Angesichts der Definition, dass der jetzt vorgestellte Aktionsplan Maßnahmen enthalten soll, die in den nächsten drei bis fünf Jahren umgesetzt werden können, müssen nach Auffassung von StR Peterhoff die Projekte Nord-Süd-Straße und Friedrichswahl aus dem Plan entfernt werden. Aufgenommen gehörten dagegen Flächenumnutzungen, Brückensanierungen und Umgestaltungen. StR Rockenbauch plädiert dafür, dass Verwaltungshandeln auf den aktuellsten Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft und der Stadtplanung beruhen sollte. Bevor komplexe Aufgaben angegangen werden, müsse eine klare Problemdefinition erfolgen. Die Definition laute im vorliegenden Fall, die Art sich fortzubewegen und die Mobilitätskultur in Stuttgart mache die Menschen und den Planeten krank. Maßnahmen benötigten eine klare Ansage (wer bekommt wieviel Ressourcen, wozu, wann, bis wann). Auf einer solchen Grundlage könnten die Fraktionen beurteilen, was Maßnahmen kosteten, zu welchen Ergebnissen Maßnahmen führten und welche Maßnahmen gewollt würden. Auf der Grundlage des vorgelegten Papiers könne der Gemeinderat in den Etatberatungen die Verwaltung nicht in die Lage versetzen, mehr Projekte in die Umsetzung zu bringen. Dies aufgreifend weist der Oberbürgermeister darauf hin, dass es sich beim heute Vorgestellten um den dritten Aktionsplan handelt. Das Format der ersten beiden Aktionspläne habe StR Rockenbauch offenbar nicht gestört. Dem widerspricht das Ratsmitglied.

Am Ende der Aussprache bezeichnet Herr Maier-Geißer den Aktionsplan 2023 als Konsenspapier. Vier Referate hätten mitgearbeitet und die Vorlage auch mitgezeichnet. Der Plan habe einen zeitlichen Horizont von drei bis fünf Jahren. In diesem Zeitfenster sollten die Maßnahmen begonnen sein. Maßnahmen aus der 1. Fortschreibung seien mitgenommen worden, unabhängig davon, ob diese, Stand heute, die drei bis fünf Jahre erreichten oder nicht. Auf der Seite 4 der Anlage habe die Verwaltung eine von allen gewünschte wichtige Verbindung zu allen bedeutenden städtischen Planwerken hergestellt. Diese würden als Ausklapptext in die gebundene Fassung einbezogen. Der Haushaltsvorbehalt bedeute eine Priorisierung durch den Oberbürgermeister im Rahmen der Haushaltsaufstellung, wie auch durch den Gemeinderat. Der Aktionsplan werde von der Verwaltung als Orientierungs- und Selbstbindungslinie der Verwaltung angesehen. Alle Beteiligten hätten sich in sehr viel mühevoller Kleinarbeit in diesem Konsenspapier zusammengefunden. Sein Wunsch sei, dass die Fraktionen, sofern sie Änderungs-/Ergänzungswünsche hätten, ihm diese bis zum 10.03.2023, also innerhalb von zehn Tagen, zukommen lassen. Er wolle dann eine Änderungsliste für die Sitzung des Ausschusses am 21.03.2023 vorbereiten. Dort könnten die Fraktionen dann über

die Änderungspunkte entscheiden. Mit dieser Vorgehensweise geht er davon aus, dass es am 21.03.2023 gelingt, die GRDRs 824/2023 zu beschließen, bzw., wenn gewollt, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Für diesen Verfahrensvorschlag bedankt sich der Oberbürgermeister. Seiner Feststellung, dass dazu Konsens besteht, wird nicht widersprochen.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, stellt OB Dr. Nopper fest:

Die GRDRs 824/2022 ist mehrheitlich einggebracht.

Zur Beurkundung

Häbe / fr

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil (Nachhaltig mobil in Stuttgart)
Stabsstelle Klimaschutz
weg. STA

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. L/OB
 3. *Referat AKR*
Amt für Digitalisierung, Organisation u. IT
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 7. Referat T
Tiefbauamt (2)
 8. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 9. *BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,*
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 10. Amt für Revision
 11. L/OB-K
 12. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. CDU-Fraktion
 3. SPD-Fraktion
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION*
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 5. FDP-Fraktion
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand