

<b>Protokoll:</b>	<b>Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr. TOP:</b>	171 2
	Verhandlung	<b>Drucksache: GZ:</b>	626/2014 OB 1515-01

<b>Sitzungstermin:</b>	02.10.2014
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich
<b>Vorsitz:</b>	OB Kuhn
<b>Berichterstattung:</b>	-
<b>Protokollführung:</b>	Frau Sabbagh fr
<b>Betreff:</b>	<b>2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Stuttgart - Anhörung -</b>

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik 23.09.2014, öffentlich, Nr. 379

Ergebnis: Einbringung

Ausschuss für Umwelt und Technik vom 30.09.2014, öffentlich, Nr. 403

Ergebnis: Verweisung ohne Votum in den Gemeinderat

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 17.09.2014, GRDs 626/2014, mit folgendem

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird Kenntnis genommen.
2. Den Maßnahmen
  - M1 Tempolimits auf Steigungsstrecken
  - M2 Verkehrsverflüssigung auf der B14
  - M3 Parkraummanagement

- M4 Ausbau der IVLZ
- M5 Verbesserung im ÖPNV
- M6 Einführung der Stuttgart Service Card
- M7 Einführung des Jobtickets
- M8 Förderung der Elektromobilität
- M9 Öffentlichkeitsarbeit im ÖPNV Bereich

wird zugestimmt mit den Änderungen und Ergänzungen in Anlage 1.

3. Über die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus wird das Land gebeten, nach § 47 Abs. 7 Bundesimmissionsschutzgesetz eine Rechtsverordnung zur kurzfristigen Reduzierung der Emissionen aus kleinen und mittleren Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe zu erarbeiten und diesen Punkt als weitere Maßnahme in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen.

Die den Mitgliedern des Gemeinderats zu diesem Tagesordnungspunkt vorliegende Synopse ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Zum Thema äußert sich zunächst StR Hill (CDU). Als eines der wichtigsten Naturgüter müsse die Qualität sauberer Luft gesichert bzw. laufend verbessert werden, was sich angesichts des hochverdichteten Lebensraums und aufgrund der Kessellage in Stuttgart als besonders schwierige Aufgabe erweise. Dennoch habe man schon viel erreicht, und wie die Bürgerumfrage bestätige, sehe dies auch die große Mehrheit der Bürger so.

Gegenwärtig habe man in Stuttgart die beste Luft seit vielen Jahrzehnten. Das belegten die Messwerte, die im Übrigen auf der Homepage der Stadt vorbildlich dargestellt seien. Die meisten Schadstoffe bewegten sich gegen null, bei Ozon habe man noch erhöhte Werte, die aber innerhalb der Grenzwerte lägen, nur bei PM10 und NO<sub>2</sub> würden die Grenzwerte noch überschritten. Doch auch hier sei die Zahl der Überschreitungsstunden signifikant zurückgegangen. Trotz der enormen Fortschritte gebe sich seine Fraktion mit dem Erreichten noch nicht zufrieden. Die Verbesserung der Stuttgarter Luftqualität erfordere eine kontinuierliche Anstrengung und den sprichwörtlich "langen Atem".

Seine Fraktion unterstütze die vorliegende Beschlussvorlage. Forderungen wie Tempo 30 oder 40 für die Gesamtstadt lehne sie ab. Er bittet, beim Antrag seiner Fraktion sowie der Beschlussvorlage über die Punkte separat abstimmen zu lassen.

Lobend äußert sich StR Pätzold (90/GRÜNE) über die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die Maßnahmen enthalte, die finanziert seien, umgesetzt werden könnten und auch eine Auswirkung hätten. Dennoch müsse man sich weiter bemühen, die noch bestehenden Überschreitungen zu verringern. Aus diesem Grund habe seine Fraktion Ergänzungen zur Fortschreibung beantragt.

Den Stellungnahmen der Verwaltung könne sich seine Fraktion anschließen, doch

könnte Tempo 40 bei Steigungsstrecken auf sechs Strecken, auf denen man nur die Schilder tauschen müsste, schneller umgesetzt werden, als die Verwaltung dies vorhabe. Sie werde aber in Zugzwang kommen, sobald irgendjemand klage oder auf Umsetzung der Maßnahmen poche. Angesichts des Baubooms in Stuttgart sollte auch die Änderung bei den Baumaschinen schnell durchgesetzt werden.

Neben dem ÖPNV müssten auch der Fußgänger- und Radverkehr weiterentwickelt werden. Der Verkehr müsse in seiner Gesamtheit gesehen und der Modal Split verändert werden. Tempo 40 bzw. allgemein die Geschwindigkeitsreduzierung stellten Maßnahmen sowohl zur Luftreinhaltung als auch zur Lärmreduktion dar. In diesem Kontext erinnert er an den Lärmaktionsplan, zu dem er einen Bericht der Verwaltung über die weitere Vorgehensweise erwarte. Der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit den zum Teil von seiner Fraktion vorgeschlagenen Ergänzungen werde seine Fraktion zustimmen.

Die Zustimmung seiner Fraktion bekundet auch StR Körner (SPD). Die Maßnahmen seien zwar steigerungsfähig, doch sie gingen in die richtige Richtung und verbesserten die Luftqualität in Stuttgart.

Dabei greift er die Maßnahme, Tempo 40 nicht nur auf Steigungsstrecken, sondern - aus Gründen der Sicherheit - auch bergab vorzuschreiben, heraus. Dies sei besonders wichtig, wo Kinder die Straße überqueren müssten. Seine Fraktion freue sich auf die Umsetzung nicht nur der unter M1 beschriebenen Maßnahmen, sondern auch der im Doppelhaushalt beschlossenen Maßnahme, Tempo 30 vor Schulen vorzuschreiben. Er ergänzt, bei der Umsetzung von Tempo 40 müsse man darauf achten, dass keine Ausweichverkehre in benachbarten Straßen entstünden. Wichtig sei zudem, dass die Tempolimits auch von "normalen Leuten" verstanden würden, denn dann würden sie auch eher eingehalten. Grundsätzlich müsse es eine klare Hierarchie geben: Tempo 30 in Wohngebieten, Tempo 40 im Vorbehaltsstraßennetz dort, wo Sicherheit, Luftreinhaltung und Lärm dies erlauben, und Tempo 50 auf den Bundesstraßen. Vom Vorschlag, Tempo 30 stadtweit durchzusetzen, halte seine Fraktion nichts, da dies zu Ausweichverkehr in die Wohngebiete hinein führe.

Mit Beispielen aus anderen EU-Großstädten zeigt StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) Maßnahmen auf, die offensichtlich nicht mit EU-Recht kollidierten: autofreies Stadtzentrum in Madrid, Vernetzen aller alternativen Mobilitätsmittel, um bis 2025 private Pkws in der Stadt überflüssig zu machen, in Helsinki, ticketfreier Nahverkehr in Tallinn, City-Maut in London sowie allgemein umfassende Fahrverbote in Italien. Dagegen schreibe die vorliegende Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Stuttgart lediglich den Status quo fort. Dabei habe der Europäische Gerichtshof schon 2008 das individuelle und einklagbare Recht auf saubere Luft bestätigt. Besonders der Feinstaub schädige massiv die Gesundheit der Menschen in hochbelasteten Gebieten. Betroffen seien hier in der Regel Menschen mit wenig Einkommen, die sich kein gesundes Wohnumfeld leisten könnten. Allein in Deutschland stürben pro Jahr 65.000 Menschen vorzeitig durch die schädigende Wirkung der Feinstaubpartikel. Man müsse also handeln und die Lebensqualität in den Städten verbessern. Doch die nun vorgestellten Maßnahmen reichten nach Ansicht seiner Fraktionsgemeinschaft noch nicht einmal aus, die zusätzlichen Verkehre von voraussichtlich bis zu 100.000 Pkws pro Tag in der Stadt zu kompensieren, die die neuen "Shopping-Tempel" Gerber, Milaneo und Breuninger

generieren würden.

Der Maßnahmenkatalog enthalte auch teilweise sinnvolle Maßnahmen, insbesondere die Temporeduzierungen, Vernetzung multimodaler Mobilitätsmittel und Regulierung des Parkraums. Doch setzten sie alle nicht an der Ursache, der viel zu hohen Autobelastung, an. Mit 560 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner habe Stuttgart die zweitgrößte Autodichte in Deutschland nach München. Die E-Mobilität betrachte seine Fraktionsgemeinschaft sehr skeptisch, da sie zu 75 % mit Strom aus Kohle- und Atomkraftwerken betrieben werde.

Seine Fraktionsgemeinschaft bezweifle die wissenschaftliche Fundierung der Fortschreibung, da sie auf eine Quantifizierung der neuen Maßnahmen gänzlich verzichte und damit eine nachträgliche Evaluation ausschließe. Sie weise die Fortschreibung deshalb als ungenügend zurück und beantrage, sie als ursachenorientierten Prozess mit wirksamen Maßnahmen neu zu initiieren und sich dabei an den von ihm zitierten Beispielen zu orientieren. Nur so könne man eine gesunde Luft, mehr Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und wirksamen Klimaschutz erzielen sowie die Stadt ökologisch aufwerten und den öffentlichen Raum für die Menschen zurückgewinnen.

Für StR Zeeb (FW) zielt die Beschlussvorlage darauf ab, realisierbare und finanzierbare Maßnahmen schnellstmöglich auf den Weg zu bringen. Seiner Meinung nach hätten die Stadt und der Gemeinderat ihre Hausaufgaben gemacht, was man nicht von allen beteiligten Institutionen und politischen Gremien sagen könne. Seine Fraktion sei für differenzierte, nachvollziehbare und logische Geschwindigkeitsvorgaben mit der bereits angesprochenen Hierarchie. Dabei sehe sie neben der Luftreinhaltung die Sicherheitsthemen im Vordergrund, wie in den Beispielen für Tempo 40 dargelegt worden sei. Richtig sei in diesem Kontext auch Tempo 30 vor Kindergärten und Schulen. Auch er bitte um genauere Zahlen und Zählungen bezüglich des erweiterten Parkraummanagements, um es bewerten zu können.

Mit Nachdruck weist er darauf hin, dass die erhebliche Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart in den letzten Jahrzehnten keine alleinige Errungenschaft aktueller politischer Entscheidungen sei, sondern dass die Entscheidungen der früheren Gemeinderäte hierzu beigetragen hätten. Seine Fraktion stimme dem Beschlussantrag zu.

Eine gute Arbeitsgrundlage für die nächsten Jahre sieht StR Dr. Oechsner (FDP) in der 2. Fortschreibung des Luftreinhaltplans, mit dem eben gerade nicht der Status quo festgeschrieben werde, sondern der die stetige Entwicklung hin zu reiner, guter Luft in Stuttgart auch für das Regierungspräsidium und das Land dokumentiere.

Auf dem Weg dorthin dürfe man den Bürger aber nicht bevormunden, sondern man müsse ihm die bestmöglichen Alternativen bieten, damit er z. B. vom Auto auf den ÖPNV umsteige. Angesichts der Topografie Stuttgarts und der demografischen Entwicklung müsse insbesondere die Zubringung zum ÖPNV durch Ortsbusse, ehrenamtlich geführte und z. B. von Vereinen getragene Mobilitätskonzepte unterstützt werden.

Insgesamt werde seine Fraktion der Vorlage zustimmen. Im Einzelnen legt er dar,

die Maßnahme 1 trage seine Fraktion mit, Tempo 40 sei bergab aus Sicherheitsgründen sinnvoll und beim Parkraummanagement schließe sich seine Fraktion dem CDU-Antrag an. Auch in Bezug auf Maßnahme 3 unterstütze seine Fraktion den CDU-Antrag, bestehenden Feuerungsanlagen, für die man ja jahrelang geworben habe, Bestandsschutz zu gewähren.

StR Prof. Dr. Maier (AfD) erklärt, die Maßnahmen im Einzelnen nicht kommentieren zu wollen. Der Mehrzahl der Details könne seine Gruppierung zwar zustimmen, anderen jedoch nicht und sie werde sich deshalb bei der Abstimmung enthalten.

StR Dr. Schertlen (STd) bezweifelt, dass empfehlende Hinweise, z. B. zur Verkehrsverflüssigung auf der B14 eine Wirkung erzielen. Flächendeckendes Parkraummanagement in Wohngebieten lehne er ab. Dies habe wenig mit Luftreinhaltung zu tun und umso mehr mit dem Anspruchsdenken der Anwohner. Eine Verkehrsleitung sei aufgrund der wenigen Ausweichstrecken in Stuttgart nur teilweise sinnvoll. Seiner Beobachtung nach liege das wesentliche Problem in den Stoßzeiten in den blockierten Kreuzungen. Er regt an, dass die Stadt auf die Polizei einwirkt, nicht mit Streifenwagen, sondern mit E-Bikes im Park zu fahren.

Insgesamt halte er das Konzept für "zu kurz gesprungen". So hätten die STAdTISTEN weitere Vorschläge. Beim Bau des Ministeriumsgebäudes am Neckartor habe man versäumt, die Straße zu begradigen, wodurch man die Feinstaubbelastung deutlich hätte reduzieren können. Als grundsätzliches Problem sieht er auch, dass in einem Pkw im Schnitt nur 1,2 Personen sitzen. Hier sollte - wie in den USA erfolgreich praktiziert - auf dreispurigen Straßen die linke Spur in Stoßzeiten Pkws vorbehalten sein, in denen mindestens zwei Personen sitzen. Auch Mitfahrmodelle sollten diskutiert werden. Das Jobticket beurteilt er positiv, doch wäre ein weiterer Schritt, Heimarbeit auch in Kooperation mit Firmen noch mehr zu fördern, da Heimarbeit gar keinen Verkehr verursache. Baufahrzeuge müssten dringend in den Plan einbezogen werden, ebenso auch Verbesserungen für den Fahrradverkehr. Es müssten mehr Radspuren oder wenigstens Fahrradschutzstreifen ausgewiesen werden, um Radfahren sicherer zu machen. Und schließlich würde der Nordoststring, wäre er denn gebaut, viel Verkehr aus der Stadt fernhalten.

OB Kuhn erläutert an dieser Stelle nochmals das Vorgehen und die Beweggründe der Verwaltung. Aus vier Gründen müssten die Verkehrsverhältnisse in der Landeshauptstadt verbessert werden: Luftqualität, Sicherheit, Lärm und Stau, der nicht nur Stress, sondern auch Kosten nach sich ziehe.

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Maßnahmenpaket des Regierungspräsidiums sei das Konzept "Nachhaltig mobil in Stuttgart" zu sehen, mit dem die Verkehrssituation in Stuttgart verbessert werden solle, und das Schritt für Schritt abgearbeitet werde. Weitere Maßnahmen seien für den nächsten Doppelhaushalt geplant. Und schließlich gebe es noch den ÖPNV-Pakt der Region, der zwar erst nach einer Gesetzesänderung durch den Landtag umgesetzt werden könne, der aber eine Vielzahl von Maßnahmen und Kompetenzzuschreibungen enthalte, die die Pendlerverkehre aus der Metropolregion verbesserten.

Mit Ausnahme der Messstelle Neckarstraße sei in den letzten zwei bis drei Jahren eine deutliche Reduzierung bei der Belastung durch Feinstaub und Stickoxide zu

verzeichnen. Die Stadt sei aber gesetzlich verpflichtet, die vorgegebenen Werte auch an dieser Messstelle einzuhalten. Dies hänge bekanntermaßen nicht nur vom Verkehr ab, sondern auch von Feuerungsanlagen und nicht zuletzt von der Wetterlage. Dies werde man nicht von heute auf morgen schaffen und dabei müsse man auch die wirtschaftlichen Folgen der von der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS geforderten Verkehrsreduzierung um 50 % bedenken. Er sagt zu, keine Ruhe zu geben, bis die Feinstaub- und Stickoxidwerte zurückgegangen seien, und er erwähnt in diesem Kontext den durchschlagenden Erfolg des Jobtickets, das mittlerweile auch bei Unternehmen auf Interesse stoße.

Explizit weist er darauf hin, dass die Stadt weitergehende Maßnahmen ergreifen müsse, wenn die bisherigen nicht dazu führten, dass die Grenzwerte an weniger als 35 Tagen im Jahr überschritten würden. Hierfür trage nicht nur die Stuttgarter Bürgerschaft Verantwortung, sondern auch die Pendler. Bei einer Automobilisierungsdichte von 560 oder 565 Autos auf 1.000 Einwohner wäre schon sehr geholfen, wenn das in vielen Haushalten vorhandene Zweitauto ein Elektroauto wäre, das natürlich mit Strom aus erneuerbaren Energien betankt werden sollte. Dafür böten sich die Stadtwerke an, die ausschließlich solchen Strom lieferten.

Schlussendlich gehe es um das Thema "Rücksichtnahme aller Bürger für alle Bürger". Jeder, der im Stau stehe, müsse sich fragen, was er dazu beitragen könne, den Stau zu reduzieren. Dies sei kein Eingriff in die Freiheit, denn man müsse auch die Freiheit derer respektieren, die an belasteten Straßen wohnten. Der gesamte Gemeinderat müsse für die Sicherheit und Stressfreiheit der Bürgerinnen und Bürger sorgen und sie vom Sinn der Maßnahmen überzeugen, dabei sie sich auch daran hielten. Er appelliert an den Gemeinderat, das Thema Luftreinhaltung und Feinstaub nicht auf die Ideologiefrage "Bist du für oder gegen das Auto?" zu reduzieren, sondern z. B. ein umweltfreundlicheres Auto einzuführen.

Er stellt grundsätzlich klar, dass das Thema "Auto" die Stadtgesellschaft nicht spalten dürfe. Entscheidend sei die Frage, ob es gelinge, mit klareren Zuständigkeiten die Verkehrsverhältnisse in der Region zu verbessern. Als ersten Erfolg sehe er hier die vom Verband Region Stuttgart geplanten Expressbuslinien.

StR Rockenbach (SÖS-LINKE-PluS) erneuert seinen bereits im UTA am 30.09.2014 gestellten mündlichen Antrag, dass der Gemeinderat den Entwurf und die Fortschreibung des Luftreinhalteplans ablehnen und das Regierungspräsidium auffordern solle, ihn zu überarbeiten und wirkungsvolle und quantifizierbare Maßnahmen vorzulegen.

Ein solches Vorgehen ist für StR Pätzold nicht nachvollziehbar. Damit lehne man die Maßnahmen ab, statt sie zu ergänzen, wenn man sie nicht für weitreichend genug halte. StR Körner bezweifelt die Quantifizierbarkeit der Maßnahmen und StR Hill merkt an, die Messwerte würden eine Verbesserung der Werte zeigen.

OB Kuhn lässt zunächst über die in der Synopse zusammengestellten Anträge abstimmen und stellt fest:

Der mündliche Antrag von StR Rockenbauch wird bei 6 Ja-Stimmen mehrheitlich abgelehnt.

Antrag Nr. 258/2014 der CDU-Gemeinderatsfraktion:

Der unter Ziffer M3.2 ca) formulierten Ergänzung stimmt der Gemeinderat mit 25 Ja-Stimmen bei 20 Gegenstimmen und einigen Enthaltungen mehrheitlich zu.

Die unter Ziffer M8.3 formulierte Modifikation wird von der Antragstellerin zurückgezogen. Damit ist der Verwaltungsvorschlag akzeptiert.

Der Textvorschlag, die Öffentlichkeitsarbeit zur Elektromobilität zu verstärken, wird von der Verwaltung übernommen.

Die Ergänzung zu Ziffer 3 des Beschlussantrags, für bestehende Anlagen Bestandsschutz zu gewähren, erhält 28 Ja- und 28 Nein-Stimmen und ist damit abgelehnt. BM Hahn merkt hierzu an, es werde sehr lange Übergangsfristen - teilweise von einem Jahrzehnt - geben.

Antrag Nr. 265/2014 der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN:

Ziffer 1 des Antrags wird von StR Pätzold zurückgezogen.

Ziffer 2 des Antrags hat sich erledigt, da es sich um eine Landesaufgabe handelt, die im Übrigen auf dem Weg sei.

Ziffer 3 des Antrags wird von der Verwaltung übernommen und ist damit erledigt.

Ziffer 4 ist mit der Zusage der Verwaltung erledigt.

Ziffer 5 ist ebenfalls erledigt, da der Konzeptauftrag für die City-Logistik bereits dem Regionspräsidium vorliege.

Die von der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mündlich beantragte zusätzliche Maßnahme, den Rad- und Fußgängerverkehr zu verbessern, wird von der Verwaltung übernommen.

Dem mündlichen Antrag der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS, die angesichts des aktuellen Strommixes im Netz nicht zutreffende Formulierung einer emissionsfreien Elektromobilität zu streichen oder zu ändern, kann die Verwaltung mit der Formulierung "motorseitig lokal emissionsfrei" folgen. Man könne aber auch präzisieren, dass die Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien betankt werden sollen.

Der mündliche Antrag mehrerer Fraktionen, eine Regelung für Baumaschinen/mobile Geräte einzuführen, ist bereits mit Ziffer 2 des Antrags Nr. 265/2014 erledigt.

Abschließend lässt OB Kuhn über den Beschlussantrag der Verwaltung abstimmen und stellt fest:

Der Gemeinderat beschließt die Ziffern 1 und 2 des Beschlussantrags mit den entsprechenden Modifizierungen bei 6 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich.

Ziffer 3 des Beschlussantrags beschließt der Gemeinderat mit 29 Ja- und 24 Nein-Stimmen mehrheitlich wie beantragt.

Zur Vorgehensweise merkt OB Kuhn noch an, künftig sollten solche Themen, bei denen es auch um eine Rechtsdeutung gehe, nicht erst im Gemeinderat durch Abstimmung geklärt werden, sondern möglichst direkt nach der Sitzung des Ausschusses formuliert werden.

zum Seitenanfang



Synopse zu GR Drs 626.pdf