

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	445
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	758/2018
		GZ:	OBM
Sitzungstermin:	09.10.2018		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Prof. Dr. Uechtritz (Anwaltskanzlei Gleiss Lutz)		
Protokollführung:	Frau Westhaus-Gloël / pö		
Betreff:	3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung		

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 18.09.2018, öffentlich, Nr. 389
Ergebnis: Einbringung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 11.09.2018, GRDRs 758/2018, mit folgendem

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird Kenntnis genommen.
2. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird ohne Änderung zugestimmt:

- M3** SSB- Angebotserweiterung Stadtbahnen
- M4** Schnellbuslinie Stuttgart-Bad Cannstatt - Innenstadt (Linie X1)
- M5** Stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2)

- M7** Ersatzbeschaffung SSB Busse schlechter Euro VI
 - M8** Ausbau Viertelstundentakt bei der S-Bahn
 - M9** Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien
 - M10** Umsetzung Radverkehrskonzept
 - M11** Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes
 - M12** Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken
3. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird mit Änderung zugestimmt:
- M1** Ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V
4. Die folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung werden abgelehnt:
- M2** Sonderfahrstreifen für den Busverkehr stadtauswärts zwischen dem "Wulle-Steg" an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor
 - M6** Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019.

Zu Beginn begrüßt OB Kuhn Herrn Prof. Dr. Uechtritz von der Anwaltskanzlei Gleiss Lutz. Dieser könne zur Rechtslage bezüglich der Urteile des Verwaltungsgerichts Stuttgart (VG Stuttgart) und des Bundesverwaltungsgerichts (BVG) Auskunft geben und sich zur Frage des Einvernehmens äußern, also zu der Frage, bei welchen Maßnahmen des Luftreinhalteplans der Oberbürgermeister gezwungen sei, Einvernehmen zu erteilen oder nicht.

Weiter verweist der Vorsitzende auf die Änderungsanträge der Fraktionen, die in einer Synopse zusammengefasst worden sind, und äußert sich zum erneuten Dieseltipp der Bundesregierung im September. Solange die Autoindustrie bei den angedachten Umtauschprämien und der Hardwarenachrüstung nicht mitziehe, seien keine positiven Auswirkungen in Bezug auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans in Stuttgart zu erwarten. Die Chancen, die in einer schnellen technischen Nachrüstung mindestens für Euro 5-Diesel bestünden, würden nicht aktiv aufgenommen. Die Automobilindustrie als Verursacherin müsse endlich Maßnahmen ergreifen, um mögliche Fahrverbote für Euro 5-Diesel ab 2020 zu verhindern.

Herr Prof. Dr. Uechtritz berichtet zu den rechtlichen Rahmenbedingungen. Er führt aus, die Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sei im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Behördenbeteiligung abzugeben. Es handle sich um eine auch politische Stellungnahme, in der die LHS, losgelöst von der Frage, ob einzelne Maßnahmen rechtlich zwingend sind oder nicht, eine Bewertung und auch Anregungen gegenüber dem Regierungspräsidium und dem Land äußern kann, was für sinnvoll, nicht sinnvoll, erforderlich oder nicht erforderlich gehalten wird. Zu unterscheiden davon sei dann im nächsten

Schritt die Frage des sogenannten Einvernehmens. Das Gesetz sage, dass wenn zur Umsetzung von Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan vorgesehen sind, ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde oder der Straßenbaubehörde erforderlich ist, solche Maßnahmen nur im Einvernehmen mit diesen Behörden getroffen werden können. Die Stadt Stuttgart sei sowohl untere Straßenverkehrsbehörde als auch untere Straßenbaubehörde. Wenn die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Verkehrsverbote für Euro 4-Diesel ab dem 01.01.2019 umgesetzt würden, bedinge das Maßnahmen im Straßenverkehr. Es müssten entsprechende Anordnungen und Verbote getroffen werden. Diese müssten von der LHS umgesetzt werden. Das Regierungspräsidium könne diese Maßnahme nur wirksam in Kraft setzen, wenn förmlich das Einvernehmen zu dieser Maßnahme erteilt worden sei. Die heute im Raum stehende Diskussion und die in der Sitzung des Gemeinderats anstehende Stellungnahme des Gemeinderats sei noch nicht dieses Einvernehmen, weder positiv noch negativ.

Wenn das Gesetz sage, dass das Einvernehmen erforderlich ist, bedeute dies aber nicht, dass die LHS frei wäre, ob sie das Einvernehmen erteilt oder verweigert. Eine ähnliche Problematik könne auftreten, wenn es um die Erteilung von Baugenehmigungen nach § 36 BauGB gehe, bei denen in bestimmten Fällen Einvernehmen erforderlich ist. Auch da dürfe keine freie Entscheidung getroffen werden, sondern es müsse die Rechtslage zugrunde gelegt werden. Konkret bedeute das, wenn aufgrund des rechtskräftigen Urteils des VG Stuttgart und des BVG eine Rechtspflicht besteht, eine bestimmte Maßnahme in den LRP aufzunehmen, weil es im Sinne der Rechtsprechung die einzige Maßnahme ist, die geeignet ist, rasch die Erreichung der Grenzwerte zu erreichen, sei die LHS zum rechtskonformen Verhalten verpflichtet. Eine abweichende Wertung von denjenigen der Gerichte sei der LHS nicht möglich. Insofern müsse, wenn die Frage des Einvernehmens zu einzelnen Maßnahmen anstehe, immer gefragt werden: Besteht eine Verpflichtung, das Einvernehmen zu erteilen, weil aufgrund vorangegangener rechtskräftiger Urteile eine solche Verpflichtung anzunehmen ist? Oder: Wo besteht eine Freiheit in der Entscheidung?

Herr Prof. Dr. Uechtritz äußert sich abschließend zu möglichen Folgen des Dieselgipfels und stellt fest, rechtlich gesehen sei noch nichts Verbindliches vereinbart worden. Wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen aber tatsächlich in großem Stil in Angriff genommen würden und dadurch eine kurzfristige Verbesserung der Schadstoffbelastung zu erwarten sei, werde dies sicherlich bei der Entscheidung, ob das Verkehrsverbot auch für Euro 5-Diesel komme, berücksichtigt werden. Allein die politische Ankündigung, die gegenwärtig im Raum stehe, dürfte aber noch keine Abweichung von den Vorgaben des BVG rechtfertigen.

Zum Thema eines zu erteilenden Einvernehmens erkundigt sich StR Körner (SPD), ob das Amt für öffentliche Ordnung für die LHS das Einvernehmen zu den Fahrverboten erklären könne, auch wenn der Ausschuss für Umwelt und Technik sich gegen die Fahrverbote ausspreche. Weiter fragt er nach, wie es mit der Frage des zu erteilenden Einvernehmens in Bezug auf die Busspuren aussieht (M2 und M6), die im Entwurf zum Luftreinhalteplan vorgeschlagen werden.

StR Kotz (CDU) regt an, dass OB Kuhn zu gegebener Zeit darüber Auskunft gibt, zu welchen Maßnahmen aus dem Entwurf zum LRP er beabsichtigt, sein Einvernehmen zu erteilen als "Verwaltungshandeln", und bei welchen Maßnahmen ein "gemeinderätliches Handeln" vorliegt.

StR Conz (FDP) bittet um eine rechtliche Einschätzung darüber, inwieweit eine Verpflichtung besteht, dass die Fahrverbote für Euro 4-Diesel in der gesamten Umweltzone Stuttgart gelten.

OB Kuhn stellt klar, zum einen gehe es um die politische Stellungnahme des Gemeinderates und damit der Stadt Stuttgart zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, über die heute und im Gemeinderat am 11.10.2018 beraten und beschlossen werde. Das sei natürlich für ihn als Oberbürgermeister bindend. Darüber hinaus gebe es Punkte, bei denen er ein Einvernehmen zu erteilen habe nach den Rechtsvorschriften, die Herr Prof. Dr. Uechtritz angesprochen habe. Er sei also keineswegs darin frei, wo er ein Einvernehmen erteile.

Herr Prof. Dr. Uechtritz geht auf die gestellten Fragen ein und führt aus, die Frage, wer zuständig sei aufseiten der Stadt Stuttgart, beurteile sich jeweils danach, ob es eine Maßnahme sei, die von der unteren Straßenverkehrsbehörde oder von der unteren Straßenbaubehörde zu machen ist. Als untere Straßenverkehrsbehörde unterliege die Stadt der Fachaufsicht des Regierungspräsidiums. Diese könne auch eine fachaufsichtliche Weisung erteilen. Wenn eine Maßnahme von der unteren Straßenverkehrsbehörde umzusetzen sei, falle das in die Zuständigkeit der Verwaltung, letztlich in die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters. Der Oberbürgermeister sei da in seiner Entscheidung, ob er zustimme oder nicht, in keiner Weise an ein Ja oder Nein des Ausschusses oder des Gemeinderats gebunden. Wenn eine Maßnahme der unteren Straßenbaubehörde anstehe, bestehe keine Fachaufsicht des Regierungspräsidiums. Die Stadt agiere dann nicht als untere Verwaltungsbehörde. Damit seien entweder der Gemeinderat bzw. nach der Hauptsatzung der Ausschuss für Umwelt und Technik zuständig. Der Oberbürgermeister sei damit zunächst auch gebunden an die Entscheidung des Ausschusses, es sei denn, er widerspreche, weil er die Entscheidung für rechtswidrig halte.

Nach intensiver Prüfung unter Berücksichtigung der Rechtsprechung, so Herr Prof. Dr. Uechtritz weiter, sei er zu der Auffassung gelangt, dass es sich bei der Einrichtung der Busspuren in den Maßnahmen M2 und M6 auch um eine Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde handle. Damit liege die Zuständigkeit der unteren Verwaltungsbehörde vor, letztlich des Oberbürgermeisters. Wenn der Oberbürgermeister das Einvernehmen zu einer Maßnahme, bspw. zu einer der beiden Busspuren, verweigere, könne das Regierungspräsidium eine fachaufsichtliche Weisung erteilen, das Einvernehmen doch zu erteilen. Es könne sich dann durchsetzen gegenüber einer ablehnenden Position, die der Oberbürgermeister für die LHS einnehme.

Auf eine Nachfrage von StR Körner ergänzt Herr Prof. Dr. Uechtritz, bei dem Fahrverbot für Euro 4-Diesel sei nach dem Urteil des VG Stuttgart und des BVG davon auszugehen, dass eine Rechtspflicht besteht, diese Maßnahme so schnell wie möglich anzuordnen. Bei der Einrichtung der Busspuren werde man das seiner Auffassung nicht so sagen können.

StR Körner hält es für angebracht, dass OB Kuhn erläutere, ob er gedenkt, bei den besonders sensiblen Maßnahmen M1, M2 und M6 sein Einvernehmen zu erteilen oder nicht. OB Kuhn sagt zu, bei der Diskussion um die Maßnahmen jeweils darzustellen, ob aus Rechtsgründen das Einvernehmen zwingend ist.

Herr Prof. Dr. Uechtritz geht weiter auf die Frage nach der Gebietsabgrenzung für die Fahrverbote ein. Er weist darauf hin, dass die Umweltzone in Stuttgart praktisch

deckungsgleich mit der Gemarkungsgrenze ist. Auch wenn es grundsätzlich möglich sein müsste, die Zone für Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge auch enger zu fassen, müsse diese Fassung der Umweltzone wiederum geeignet sein, die rechtliche Vorgabe der schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte zu erfüllen. Wenn eine engere Fassung der Umweltzone dieses Ziel konterkariere, sei dies unzulässig. Für die Landeshauptstadt Stuttgart komme eine zweite wesentliche Einschränkung hinzu: Das rechtskräftige Urteil des VG Stuttgart besage, dass in der Umweltzone die Maßnahmen ergriffen werden müssen, die gewährleisten, dass das Ziel erreicht wird, und meine damit die Umweltzone, die zu dem Zeitpunkt des Urteils bestanden hat. Somit spreche sehr viel dafür, dass man in Stuttgart aufgrund der bindenden Urteile des VG und des BVG gehindert sei, die Umweltzone enger zu fassen, und etwa den Stadtteil Degerloch, wo die Luft besser sei als im Talkessel, aus der Verbotszone herauszunehmen.

OB Kuhn ruft den CDU-Antrag zur Änderung des Beschlussantrags auf und hier den Antragspunkt, die Verkehrsverbotszone für Euro 4-Diesel enger zu fassen.

StR Kotz begründet den Antrag. Seine Fraktion halte Fahrverbote in der gesamten Umweltzone für nicht verhältnismäßig. Es müsse möglich sein, in nicht so belasteten Gebieten zumindest das Stadtgebiet zu verlassen. Der von der Stadtverwaltung vorgeschlagene Überweg über die B14 auf Höhe des Landtags führe zu Staus und konterkariere damit ebenfalls das Ziel, möglichst schnell die Grenzwerte einzuhalten.

OB Kuhn teilt mit, dass er bei der Maßnahme M1 aufgrund des BVG-Urteils eine Pflicht zur Erteilung des Einvernehmens durch den Oberbürgermeister sieht. Der Hauptgrund, warum die Umweltzone nicht enger gefasst werden könne, sei, dass die Maßnahme im Wirkungsgutachten des Landes mit 8 % NOx-Reduktion aufgeführt sei, und diese 8 % am Neckartor nur möglich seien, wenn man auch die 16 % Hintergrundemissionen, die sich am Neckartor auswirken, berücksichtige. In der Kombination mit der Rechtsprechung ergebe sich, dass die Maßnahme auch politisch nicht abgelehnt oder eingeschränkt werden solle. Was die Frage der Überquerung an der Kulturmeile angehe, so sei genau untersucht worden, ob die Wirkung drastisch, weniger drastisch oder, wie festgestellt, vertretbar sei. Sonst hätte die Verwaltung dies nicht vorgeschlagen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) bezeichnet die Argumentation der CDU-Fraktion als "hanebüchen" und erinnert an die letztjährige Anhörung zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Damals habe die CDU-Fraktion noch ganz anders argumentiert und streckenbezogene Fahrverbote abgelehnt, die Einführung einer blauen Plakette in der Umweltzone ab 2020 aber befürwortet.

Auch StR Körner nimmt Bezug zur Stellungnahme des Gemeinderats zum letztjährigen Entwurf des Luftreinhalteplans. Streckenbezogene Fahrverbote seien damals auch mit den Stimmen der CDU-Fraktion abgelehnt worden, weil sie zu erheblichen Verkehrslagerungen mit entsprechenden Auswirkungen auch auf die Luftqualität in bestimmten Bereichen geführt hätten. Aufgrund des BVG-Urteils könne die Maßnahme M1 seiner Auffassung nach - man lebe schließlich in einem Rechtsstaat - nicht abgelehnt werden.

Für StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) zeigt die CDU-Fraktion "ein erschreckendes Verhältnis zum Rechtsstaat und zu den Urteilen". Er stellt das Recht auf körperliche Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger in den Vordergrund und spricht sich dafür aus, eine Ausdehnung der Umweltzone auf den Großraum der Region Stuttgart zu prüfen.

StRin von Stein (FW) kritisiert, dass die Autoindustrie nicht für das geradesteht, was sie angerichtet hat. Sie selbst lehne Fahrverbote in der gesamten Umweltzone ab und schließe sich dem Änderungsantrag der CDU-Fraktion an.

StR Conz (FDP) spricht von "Rechtsstaatsgesäusel". Im Ausschuss gehe es um eine politische Meinungsäußerung eines politischen Gremiums. Er lehne Fahrverbote ab.

StR Dr. Schertlen (STd) teilt mit, dass er sich bei den Abstimmungen zu den einzelnen Punkten insgesamt weitgehend enthalten wird, weil die interne Abstimmung bei den STAdTISTEN noch nicht abgeschlossen sei.

Bis auf die Zustimmung zu Fahrverboten kann StR Schupeck (LKR) die Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans mittragen. Ihm gehe es dabei um den Vermögens- und Eigentumsschutz von Autobesitzern, die sich für ein ökologisches Fahrzeug entschieden hätten, das sparsam sei und wesentlich weniger CO₂ ausstoße als Benziner.

An StR Conz gewandt gibt OB Kuhn zu bedenken, auch eine politische Entscheidung müsse im Rahmen der Gesetze und der Rechtsprechung getroffen werden. Er fährt fort, den Eigentumsschutz und die ökonomische und soziale Zumutbarkeit der Fahrverbote habe das BVG in seinem Urteil aufgenommen durch die zeitliche Abstufung bei Euro 4- und Euro 5-Dieseln. Bei den Euro 5-Dieseln habe die Autoindustrie die Möglichkeit, noch etwas zu tun, um Fahrverbote zu verhindern.

StR Kotz weist die Kritik an dem Änderungsantrag zurück. Die CDU-Fraktion habe im letzten Jahr tatsächlich noch eine andere Position vertreten, damals habe es die Urteile von VG Stuttgart und BVG aber noch nicht gegeben. Die Einführung einer blauen Plakette sei damals befürwortet worden, weil sie eine bundeseinheitliche Lösung sei und auch erst zum Tragen komme, wenn 80 % der Flotte die Anforderungen erfüllten.

Nachdem durch die Wortmeldungen deutlich geworden ist, dass die Mehrheitsverhältnisse, die im Gemeinderat bestehen, im heutigen Ausschuss nicht gegeben sind, beantragt StR Winter (90/GRÜNE), die Abstimmung über die einzelnen Punkte in den Gemeinderat zu verschieben.

Nach einer kurzen Diskussion wird vereinbart, die Beratung der einzelnen Punkte und die Abstimmung in den Gemeinderat am 11.10.2018, im Anschluss an die Generaldebatte "Soziale Stadt", zu verschieben.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
weg. GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat AKR
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SOS
 5. Referat StU
Amt für Umweltschutz
 6. Referat T
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. 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. Gruppierung FDP
 7. Gruppierung BZS23
 8. Die STAdTISTEN
 9. AfD
 10. LKR