

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	36
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	1509/2019
		GZ:	
Sitzungstermin:	04.02.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	-		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 16.01.2020, GRDs 1509/2019, mit folgendem

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zum Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart wird Kenntnis genommen.
2. Auch die Landeshauptstadt Stuttgart ist zuversichtlich, dass - in Fortsetzung des Trends der vergangenen Jahre - die Entwicklung der Immissionssituation im April 2020 die Prognose zulässt, dass der Jahresmittelgrenzwert von NO₂ im Jahr 2020 eingehalten wird.
3. Der Maßnahme M1 des Entwurfs der 5. Fortschreibung wird mit Anmerkungen zugestimmt.
4. Weitere Anregungen der Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf der 5. Fortschreibung.

Die Beratungsunterlage, geändert mit E-Mail vom 17.01.2020 auf den Seiten 3 und 4, ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die am Vortag per E-Mail verschickte und ausgeteilte Querliste (Stellungnahme der LHS zum Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2019) sowie die Anlage (Anlage zur „Synopsis (Querliste) der vorliegenden Änderungsanträge der Gemeinderatsfraktionen) sind dem Protokoll als Anhang beigelegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Herr Schulé (Verkehrsministerium, Abteilung für Nachhaltige Mobilität, Referat für Lärmschutz und Luftreinhaltung) erläutert den Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRHP). Er geht dabei auf folgende drei Punkte ein:

1. Luftschadstoffbelastung in Baden-Württemberg und Stuttgart
2. Luftreinhalteplanung in Stuttgart
3. Konkreter Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

1. Luftschadstoffbelastung in Baden-Württemberg und Stuttgart

In den letzten Jahren seien hier große Erfolge erzielt worden, betont Herr Schulé. Die ergriffenen Maßnahmen hätten Wirkung gezeigt, was die Zahlen belegen würden. Während im Jahr 2018 noch 14 Städte mit Grenzwertüberschreitung im Land zu verzeichnen gewesen seien, seien dies 2019 nur noch 4 Städte gewesen (Stuttgart, Reutlingen, Heilbronn und Mannheim). Die Grenzwertüberschreitungen beträfen nicht den Bereich Feinstaub, denn hier würden alle Werte seit zwei Jahren eingehalten. Vielmehr handle es sich um Stickstoffdioxid (NO₂) und die Einhaltung des Jahresmittelwerts von 40 Mikrogramm NO₂ /Kubikmeter Luft (µg/m³), der von der EU festgelegt worden sei und dem Gesundheitsschutz hinsichtlich der Atemluft diene. In Stuttgart seien in den letzten Jahren große Verbesserungen erreicht worden. An der B14/Neckartor habe der Wert im Jahr 2018 bei 71 µg/m³ gelegen, 2019 zwar nur noch bei 53 µg/m³, aber dennoch deutlich über dem Grenzwert. In der Hohenheimer Straße sei der Wert von 65 µg/m³ (2018) auf 50 µg/m³ (2019) und in der Pragstraße von 65 µg/m³ (2018) auf 58 µg/m³ (2019) gesunken. Trotz dieser Verbesserungen sei noch einiges zu unternehmen, so Herr Schulé, um den Grenzwert im Jahr 2020 schnellstmöglich einzuhalten.

2. Luftreinhalteplanung in Stuttgart

Verkehrsverbote und Luftreinhaltung seien in Stuttgart schon länger ein Thema, erläutert Herr Schulé weiter. Seit über zehn Jahren gebe es eine rote, gelbe sowie grüne Umweltzone, die jeweils Verkehrsverbote darstellten. Ursprünglich hätten die Umweltzonen der Eindämmung des Feinstaubproblems gedient, ab 2015 bzw. 2017 (Klage der Deutschen Umwelthilfe) sei das Thema NO₂ aufgekommen. Die Deutsche Umwelthilfe habe das Land daraufhin verklagt, dass der Luftreinhalteplan mit derartigen Maßnahmen fortgeschrieben werde, die eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung sicherstellten. Das Verwaltungsgericht Stuttgart habe der Klage im Jahr 2017 stattgegeben und das Land verurteilt. Dieses habe daraufhin Rechtsmittel eingelegt (Sprungrevision) und das Urteil vom Bundesverwaltungsgericht überprüfen lassen. Das Bundesverwaltungsgericht habe im Februar 2018 geurteilt und im Wesentlichen das Verwaltungsgericht Stuttgart darin bestätigt, dass Verkehrsverbote zulässig seien. Wichtig sei jedoch die Tatsache, dass bei der Anordnung von Verkehrsverboten auf die Verhältnismäßigkeit geachtet werden müsse. Dieses sei durch die Erteilung von Ausnahmen sowie durch eine gestufte Einführung umsetzbar (Zonale Verkehrsverbote für Euro-5-Diesel-

Fahrzeuge dürfen nicht vor dem 01.09.2019 angeordnet werden). Zwischenzeitlich seien vielerlei Maßnahmen ergriffen worden, wie die Einführung des BW-Tarifs und der VVS-Tarifzonenreform. Ebenso seien der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV durch neue Markierungslinien und Busfahrstreifen gefördert worden. Am Neckartor sei auf die B14 ein photokatalytischer Asphalt aufgetragen worden, um NO₂ unschädlich zu machen. Ebenso seien landeseigene Gebäude mit photokatalytischer Fassadenfarbe angestrichen worden. An den "Hotspots" in der Prag- und Hohenheimer Straße sowie am Neckartor seien Filtersäulen aufgebaut worden, die nicht nur Feinstaub, sondern auch NO₂ filterten. Es sei festgelegt worden, dass das Parkraummanagement erweitert werde und Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet würden (beispielsweise auf der B 27 zwischen der A 8 und Degerloch oder eine zonale Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40 auf sämtlichen Vorbehaltsstraßen im Stuttgarter Talkessel und weiteren Straßen). Da dies jedoch nicht ausgereicht habe, um die Grenzwerte einzuhalten, sei es zu zonalen Verkehrsverboten wie Euro4 gekommen (große Umweltzone ab 01.01.2019). Bei deren Anordnung sei darauf geachtet worden, dass die Umsetzung verhältnismäßig geschehe: Der Lieferverkehr sei befreit, und für Anwohner/-innen habe es eine Übergangsfrist von drei Monaten gegeben. Zudem liege ein umfassender Ausnahmekatalog beispielsweise für medizinische Notfälle, notwendige Dienstleistungen, Pflegedienste oder schwerbehinderte Personen vor. Seit 01.01.2020 existiere ein weiteres, auf vier Streckenabschnitten geltendes Verkehrsverbot für Euro5-Diesel-PKW (Neckartor, Hohenheimer Straße, Hauptstätter Straße sowie Heilbronner Straße). Da die Grenzwerte nach wie vor nicht erreicht würden, forderten die Gerichte weitere Maßnahmen ein.

3. Konkreter Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Der Entwurf beinhalte als einzige Maßnahme das zonale Verkehrsverbot für Euro5-Diesel PKW ab 01.07.2020. Das Verkehrsverbot sei optional ausgestattet. Räumlich betreffe es den Talkessel und die Bezirke, Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen. Sollte der Mittelwert der Monate Januar, Februar und März die Prognose zulassen, dass der Grenzwert im Jahr schnellstmöglich eingehalten werden könne, werde von der Anordnung abgesehen. Herr Schulé ist zuversichtlich, dass die bislang ergriffenen Maßnahmen ausreichen. Sollte es dennoch zur Anordnung von Verkehrsverboten kommen, sei die verhältnismäßige Ausgestaltung wichtig. Es sei eine kleine Umweltzone ausgewählt worden, da in den westlichen und südlichen Stadtgebieten keine Grenzwertüberschreitung mehr vorliege. Zudem gebe es Probleme mit unzulässigen Ausweichverkehren, wodurch es an anderen Stellen zu Grenzwertüberschreitungen kommen könne. Der Lieferverkehr falle unter eine Befreiung, und Fahrzeuge mit Hardwarerüstung seien dauerhaft ausgenommen. Ebenso treffe dieses auf Diesel-PKW der Euronorm 5 zu, die über ein Softwareupdate verfügten. Eine Ausnahmekonzeption wie bei den Euro4-Diesel-PKW werde es auch in diesem Fall geben. Die Eingriffstiefe, d. h. wie viele Bürger/-innen von dem zonalen Euro-5-Diesel-Verkehrsverbot im Vergleich zur grünen Umweltzone betroffen sind, zeigt Herr Schüle mit Zahlen auf. Diese seien auf die Halter/-innen der in Stuttgart zugelassenen PKW bezogen. Bei der grünen Umweltzone seien dies 12 % gewesen, bei den Euro5-Diesel-Verkehrsverboten zonal 6,6 %. Angesichts dieser relativ geringen Zahl könne man sich fragen, auf welche Weise ein großer Schub an emissionsmindernder Wirkung bewirkt werden solle. Der Grund liege daran, dass es sich um die besonders schmutzigen Fahrzeuge handle.

Herr Dr. Münter (L/OB) geht kurz auf die GRDRs 1509/2020 und die Querliste ein. Hierbei hat sich aus seiner Sicht die Anhörung der LHS wie schon in den letzten Jahren bewährt. Die Stadtverwaltung gebe eine Stellungnahme im Rahmen der Anhörung der

Träger öffentlicher Belange ab. Hierzu sei eine Fristverlängerung bis zum 07.02.2020 beim RP beantragt und von dort auch genehmigt worden (Ablauf der ursprünglichen Frist: 29.01.2020). Von Herrn Dr. Münter wird vorsorglich auf die bereits mit E-Mail vom 17.01.2020 korrigierte Version der GR Drs 1509/2020 hingewiesen: Auf Seite 3 müsse die Zwischenüberschrift richtig "zu 2. & 3." lauten sowie auf Seite 4 richtig "zu 4". Die erst am vorherigen Abend verschickte Querliste begründet er damit, dass ein letzter Antrag zu dieser Gemeinderatsdrucksache erst am 28.01.2020 nachmittags einging und dass die Verwaltung Zeit benötigt, um die Dinge zu bearbeiten.

Eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Synopsen stelle die Seite 5 der vorliegenden Querliste dar. Hier sei ein verwaltungseigener Vorschlag aufgeführt, die Gemeinderatsdrucksache in der Art zu ändern, die Zufahrt zu P+R-Parkplätzen freizugeben. Ebenso enthalte die Querliste eine Anlage, welche die Änderungswünsche der Bezirksbeiräte umfasse. Am Donnerstag letzter Woche habe eine gemeinsame Bezirksbeirats-sitzung von 8 Bezirken stattgefunden, in der zwei Anträge aus Bezirksbeiräten aufgerufen und abgestimmt wurden (Bezirksbeirat Zuffenhausen und Bezirksbeirat Bad Cannstatt). Die Abstimmungsergebnisse seien in der Anlage ebenso aufgelistet. Die einzelnen Fraktionen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik müssten sich diese Änderungswünsche zu eigen machen und sie selbständig im Rahmen der Abarbeitung der Querliste aufrufen. Dadurch, so Herr Dr. Münter abschließend, würden diese Wünsche zu Anträgen der Gemeinderatsfraktionen erhoben und entsprechend abgestimmt, was dieses Verfahren von anderen unterscheidet.

Anschließend führt StR Peterhoff (90/GRÜNE) an, zum 5. Mal treffe man sich zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Es seien im Vergleich zu den Vorjahren deutliche Fortschritte erzielt worden. Positiv herauszuheben sei, dass nach hartem Ringen mehrere Maßnahmen ergriffen worden seien, die zum Erfolg geführt hätten. In der LHS sei man einen großen Schritt vorangekommen und habe einige Themen positiv angepackt, die noch vor einigen Jahren nicht denkbar gewesen seien. Zu nennen seien die VVS-Tarifreform, zusätzliche Busspuren und finanziell geförderte Expressbusse sowie das Jobticket-Angebot verschiedener Unternehmen. Dieser Weg müsse konsequent weiterbeschritten werden. Derzeit könnten drei von vier Feinstaubgrenzwerten eingehalten werden, was einen großen Erfolg darstelle: Stuttgart könne nicht mehr als "dreckigste" deutsche Großstadt bezeichnet werden. Beim Thema Stickoxide liege lediglich der Jahresmittelwert deutlich über dem Grenzwert. Bundesweit sei keine andere Stadt aufgrund der im letzten Jahr beschlossenen Euro4-Diesel-PKW-Fahrverbote bei der Senkung der NOx-Emissionen erfolgreicher gewesen als die LHS. Beispielsweise sei am Neckartor im Jahr 2017 noch ein Wert von $73 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ Luft gemessen worden, jetzt seien es $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Allerdings liege man noch immer 25 % über dem Grenzwert, daher müssten weitere Maßnahmen ergriffen werden. Das Land schlage aktuell eine Euro5-Fahrbeschränkung vor und definiere dabei eine Zone.

Der Stadtrat erinnert an die Euro4-Diskussion, in der mehrere Stadträte/-innen die Abgrenzung eines kleineren Gebietes vorgeschlagen hätten. Genau dieser Vorschlag sei untersucht und als durchführbar bewertet worden. Allerdings laufe noch eine gerichtliche Auseinandersetzung zu der Frage, ob die ergriffenen Maßnahmen ausreichend seien oder nicht. Seine Fraktion wolle die weitere Entwicklung abwarten und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen durchführen, wobei sie grundsätzlich zusätzliche Maßnahmen begrüße. Wäre schon vor vier Jahren auf Bundesebene gehandelt worden, als der Dieselskandal bekannt geworden sei, bestünden heute keine Probleme. Eine Diesel-Hardwarenachrüstung hätte damals verbindlich vorgeschrieben werden

können, wodurch aktuell keine Fahrbeschränkungen ausgesprochen werden müssten. Die mittlerweile ergriffenen Schritte kämen viel zu spät, daher seien Fahrbeschränkungen für die Stadt unvermeidbar. Das Land hätte aufgrund von mehrfach abgegebenen Stellungnahmen der LHS durchaus mehrere Themen aufgreifen können. Daher habe seine Fraktion dieses Mal auf einen Antrag verzichtet, da in der Vergangenheit schon alle wesentlichen wirksamen Maßnahmen eingebracht worden seien. Diese würden jetzt wieder aufgegriffen. In der 3. und 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans seien drei wesentliche Maßnahmen enthalten gewesen. Zum einen sei dies eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h auf allen Bundes- und Landesstraßen in der Stadt, da diese zu einer massiven NOx-Reduzierung führe. Dieses Thema wolle seine Fraktion wieder aufgreifen ebenso wie eine Nahverkehrsabgabe, die auch die SPD-Fraktion angesprochen habe.

StR Peterhoff schlägt vor, die Stellungnahme der 3. Fortschreibung für die Nahverkehrsabgabe wieder aufzugreifen und beim Land einzugeben. Zum dritten Aspekt "Zuflussdosierung" habe die CDU-Fraktion bereits einen Antrag gestellt. Hierbei sei einstimmig beschlossen worden, dass zu diesem Thema Handlungsbedarf bestehe. Auf einen Antrag von PULS liege eine Antwort des RP in der Art vor, diese Materie sei zu komplex. Seine Fraktion wolle diesen Punkt aus der Stellungnahme in die 5. Fortschreibung aufnehmen, da eine Zuflussdosierung wünschenswert sei und sich das Land dieser Aufgabe annehmen sollte. Stuttgart solle Vorreiter bei diesem Thema werden, dazu benötige es die Unterstützung von Land und Region. Hinsichtlich der in der Anlage der Querliste aufgeführten Änderungswünsche der Bezirksbeiräte führt der Stadtrat aus, die Stellungnahme aus dem Stadtbezirk Zuffenhausen mit dem Vorschlag nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h auf der B 10/27 zwischen Auffahrt Friedrichswahl und Ende der Wohnbebauung sei abgedeckt durch die Forderung seiner Fraktion nach einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundes- und Landesstraßen. Hinsichtlich des Vorschlages nach einer zusätzlichen Messstelle bittet er die Bezirksbeiräte um Informationen, an welchen Standorten bereits Messstationen aufgestellt sind. Aufgrund der hohen Emissionen im Stadtbezirk Zuffenhausen sei dieser in die Verkehrsbeschränkungen für Euro5-Dieselfahrzeuge mitaufgenommen worden. Bezüglich des Beschlusses des Bezirksbeirats Bad Cannstatt zu Tempo 30 im Gesamtbezirk sei seine Fraktion auf städtischer Ebene bereits aktiv: Aktuell werde in drei Stadtbezirken prioritär ein Gutachten erstellt. Seine Fraktion rege bezüglich der Regelung "Tempo 30 nachts" an, für die Bezirke, die von den Euro5-Fahrverboten betroffen sind, ebenfalls ein Gutachten zu erstellen. Schließlich sei in den drei Bezirken, bei denen pilotweise Gutachten durchgeführt würden, kein Bezirk eingebunden, von dem hohe Emissionen ausgehen würden.

An Herrn Dr. Münter gewandt kritisiert StR Kotz (CDU) das kurzfristige Verschicken der Querliste. Der letzte Antrag zum Luftreinhalteplan sei am 28.01.2020 eingegangen, und die verbleibenden Tage bis zu der STA-Sitzung hätten für die Verwaltung ausreichend sein müssen, die Querliste früher zu verschicken. Schließlich müssten letztendlich die Stadträte/-innen die politische Verantwortung für Entscheidungen tragen und nicht die Verwaltung. Die Erfolge zum Thema Luftreinhaltung in Stuttgart habe in aller Regel nicht der Gemeinderat, sondern die Bürger/-innen mit dem Kauf neuer Fahrzeuge erzielt. Hinsichtlich der Stellungnahme der LHS sei oft diskutiert worden, wie weit eine Partei im Rahmen der Rechtsstaatlichkeit agieren dürfe. Die Frage sei, ob es sich bei dieser Stellungnahme um einen Verwaltungsakt oder um ein politisches Statement handle. Hierzu habe es bereits bei den vier vorhergehenden Verfahrensrunden heftige Diskussionen gegeben. Nicht zwingend führten alle zusätzlichen Maßnahmen zu einer

deutlichen Verbesserung der Luftqualität. Solange RP und Verkehrsministerium die von Teilen der städtischen Kommunalpolitik aufgestellten Stellungnahmen und Forderungen nicht berücksichtigten, sehe seine Fraktion nicht die Notwendigkeit, die Verantwortung für Gerichtsurteile zu übernehmen. Vielmehr wolle seine Fraktion politische Positionierungen mit den Stellungnahmen abgeben. Die derzeitige Situation hätten das Regierungspräsidium (RP) und das Verkehrsministerium ausgelöst, indem sie zwar einzelne vorgeschlagene, aber nicht wesentliche Maßnahmen positiv beurteilten, entscheidende Punkte jedoch ignorierten.

An Herrn Schulé gewandt bestätigt StR Kotz dessen Ausführungen, dass bereits große Fortschritte hinsichtlich der Luftreinhaltung erzielt worden sind. Bedauernd sei allerdings die Tatsache, dass es über die konkrete Wirkung von Maßnahmen hinsichtlich NOx- und Feinstaubreduzierung (z. B. Filtersäulen, photokatalytischer Fassadenanstrich, Fahrbahnasphalt) keine verlässlichen und sicheren Informationen gebe. Die neuesten Ausführungen des Bundesverkehrsministeriums in der letzten Woche offenbarten, dass die Unterschiede zwischen Städten mit Fahrverboten und Städten ohne Fahrverbote nicht groß seien. In beiden Fällen finde eine Flottenerneuerung der Fahrzeuge statt, wodurch auch einige Fortschritte erreicht würden. Die Thematik und Verhältnismäßigkeit beim Zeitpunkt der Zielerreichung sei seiner Fraktion bei harten Einschnitten wie den Fahrverboten wichtig. Es gebe keinen Widerspruch, die Ziele auch ohne Fahrverbote zu erreichen. Seine Fraktion sei zu der Einschätzung gekommen, eine etwas längere Messwertüberschreitung an einigen Straßenabschnitten sei zumutbar und verhältnismäßig. Der Stadtrat betont, dieses Ergebnis stelle eine politische Wertung dar. Seine Fraktion sei kein Gericht oder eine Behörde, die entsprechende Anordnungen erlassen müssten. Die Aussage von Herrn Schulé, es handle sich bei den Euro5-Diesel-Fahrzeugen um besonders "dreckige Fahrzeuge", erachtet der Stadtrat für nicht angemessen. Vielmehr handele es sich dabei um Fahrzeuge, die teilweise noch vor drei bis vier Jahren produziert worden seien. Die Zahlenaussage von Herrn Schulé, bei der grünen Umweltzone seien 12 % der Flotte betroffen gewesen, und bei zonalen Euro5-Diesel-Verkehrsverboten betreffe es nur 6,6 % der Fahrzeuge, werfe die Frage auf, wie sich die Flotte des Anteils von 6,6 % zusammensetze (z. B. Alter, km-Leistung und Wert der Fahrzeuge). Der reine Zahlenwert, der impliziere, früher sei der Einschnitt wesentlich schmerzhafter gewesen, sei der falsche Ansatz. StR Kotz stellt sich die Frage, warum es Anträge und einen gewissen Druck der Fraktionen bedarf, damit der Oberbürgermeister und die Stadtverwaltung über eine dreimonatige Übergangsfrist für die betroffene Bürgerschaft nachdenken. Dies zeige die Haltung der Stadtspitze zum Thema Fahrverbote. Nun schlage die Verwaltung in ihrer eigenen Stellungnahme diese Übergangsfrist vor, was adäquat schon zur Einführung der Euro4-Fahrzeuge durchgeführt worden sei. Seine Fraktion halte ihren Antrag aufrecht, Euro5-Diesel-Verkehrsverbote komplett abzulehnen, und bitte darum, im Beschlussantrag unabhängig von der Querliste und deren Abstimmung die Punkte 1 bis 4 einzeln abzustimmen.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) erinnert daran, dass das Verwaltungsgericht Stuttgart über den Entwurf des Luftreinhaltplans bereits ein Urteil gefällt hat. Dabei sei ein Zwangsgeld gegen die Landesregierung in Höhe von 25.000 € festgesetzt worden. Er zitiert aus einer Pressemitteilung vom 21.01.2020: "Dem Vollstreckungsantrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) war zu entsprechen, weil das Land seiner im Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26.07.2017 auferlegten und im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 konkretisierten Verpflichtung, im Luftreinhaltplan ein Verkehrsverbot für Diesel5-Fahrzeuge im Stadtgebiet Stuttgart verbindlich vorzusehen, noch immer nicht vollständig nachgekommen ist."

An Herrn Schulé gewandt betont StR Ozasek, das Urteil würde sehr klar ein vollflächiges Euro5-Fahrverbot vorsehen. Dieses sei deutlich vorgegeben worden, und es sei sehr bedauerlich, dass die Landesregierung nicht in der Lage sei, dieses Urteil entsprechend umzusetzen. Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans sei daher unzureichend und offensichtlich weiterhin rechtswidrig. Auf diesen Aspekt habe seine Fraktion schon bei den letzten Fortschreibungen und auch bei der aktuellen Fortschreibung hingewiesen. Euro5-Fahrverbote müssten in der gesamten Umweltzone angeordnet werden und Fahrzeuge mit unwirksamen oder kontraproduktiven Software-Updates sollten nicht vom Fahrverbot ausgenommen werden. Es könne nicht sein, Autokonzerne aus der Verantwortung zu nehmen, indem man deren "Fake-Updates" akzeptiere und der Dieselskandal sich somit ohne Konsequenzen fortsetze. Die kleine Umweltzone in der Umweltzone erinnere an die russische Matrjoschkapuppe. Die Problematik sei aber klar: Es werde in Stuttgart ein immer größer dimensionierter Schilderwald aufgebaut. Die Verblechung des öffentlichen Raums werde sich weiter fortsetzen, zudem müsse mit der Ausweichproblematik des Verkehrs umgegangen werden. Dieses bringe einen Konflikt mit dem Verschlechterungsverbot mit sich. Alle negativen Konsequenzen könnten nach Ansicht des Stadtrats durch ein vollflächiges Euro5-Fahrverbot in der Umweltzone vermieden werden. Seine Fraktion habe dies bereits in der vierten Fortschreibung des Plans ohne Erfolg beantragt, was bedauerlich sei, da sich der Gemeinderat seiner Verpflichtung entziehe, höchstrichterlichen Urteilen nachzukommen. Ebenso werde seine Fraktion nur denjenigen Änderungsvorschlägen zustimmen, die eine deutliche Verbesserung der Luftqualität nach sich ziehen würden, sowie den Anliegen der Bezirksbeiräte in Zuffenhausen und Bad Cannstatt.

Der Stadtrat bedauert sehr, dass Stuttgart weiterhin nicht Modellkommune für die "Dritt-nutzerfinanzierungsinstrumente" sein darf. Seine Fraktion habe dem Land die Empfehlung gegeben, hierzu eine Maßnahme zu entwickeln und eine Grundlage dafür zu schaffen. Das Land sei allerdings der Empfehlung der Stadt Stuttgart nicht gefolgt. Herr Dr. Münter entgegnet, die Stadt sei durchaus Modellkommune zum Thema Dritt-nutzerfinanzierung. Im Juli letzten Jahres sei bereits darüber berichtet worden, und das Gutachten befinde sich in der Fertigstellung.

StR Ozasek führt weiter aus, das Land habe nicht der Empfehlung einer Verkehrsmengendosierung an der Gemarkungsgrenze zugestimmt, die nach Meinung des Stadtrats eine Reduzierung der Verkehrsmengen auf ein stadtverträgliches Maß mit sich gebracht hätte. Beispielsweise in Zürich werde die Verkehrsmengenreduzierung sehr erfolgreich angewendet und stelle das Fundament der Mobilitätswende dar. Bedauerlich sei, dass die Nahverkehrsabgabe in Stuttgart in absehbarer Zeit nicht möglich werde. Dieses wären die deutlichsten Maßnahmen für eine ökologische Verkehrswende in der Stadt, die bedauerlicherweise das Land allerdings nicht mittrage. Er schlägt vor, diesen Aspekt in die heutige Stellungnahme mit aufzunehmen, auch wenn nach seiner Einschätzung die Aussichten relativ gering sind, dass das Land diesen Empfehlungen folgt.

StR Körner (SPD) kritisiert die unterschiedlichen und für Teile der Bürgerschaft unübersichtlichen Fahrverbotsregelungen. So bestehe ein stadtweites Fahrverbot für Diesel-4-Fahrzeuge, zudem ein streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-5-Fahrzeuge und aktuell zusätzlich eine dritte Zone für Diesel-5-Fahrzeuge. Dies verstehe kein(e) Bürger/-in mehr, überdies würden die Fahrverbote nicht kontrolliert und somit keine Wirkung entfaltet. Daher seien die Vorgaben nicht umsetzbar - was die Verwaltung selber bestätige -, da sie nicht in der Lage sei, die Anordnungen des Landes wie beispielsweise das Aufstellen von Verkehrsschildern umzusetzen. Der Stadtrat bezeichnet die Situation als

ein "Schwarze-Peter-Spiel" zulasten der LHS. Verantwortlich seien die Landesregierung und die Automobilindustrie, die bei den Dieselfahrzeugen in der Vergangenheit betroffen habe. Trotzdem müsse man sich mit der Problematik auseinandersetzen. Herrn Schulé habe drei Messstationen (Neckartor, Hohenheimer Str. und Pragstr.) genannt. Die Messstelle in der Talstraße, bei der im Jahr 2019 ein Wert von 50 µg NO₂ pro Kubikmeter Luft gemessen worden sei, habe Herr Schulé nicht erwähnt. Seine Fraktion habe zu dieser Thematik Mitte Januar einen Antrag gestellt, als die Vorlage zur 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans noch nicht vorgelegen habe. Daher habe man beantragt, am 14.02.2020 im STA zu berichten. In seiner heutigen Stellungnahme sei Herr Schulé nur wenig auf diesen Antrag eingegangen, daher wünsche er sich im Anschluss hierzu noch weitere Ausführungen.

Aus Sicht seiner Fraktion sei die vierte Fortschreibung des Luftreinhalteplans rechtswidrig, da sie gemäß den Verkehrsuntersuchungen des Landes zu einem höheren Verkehrsaufkommen in der Talstraße führe. Dadurch trete der Fall ein, der in einem Rechtsgutachten seitens der Stadt untersucht worden sei: Demnach und wie im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt seien streckenbezogene Fahrverbote unzulässig, wenn sie an anderer Stelle zu weiteren Grenzwertüberschreitungen führten: Dies sei im Fall der Talstraße eindeutig der Fall. Für den Stadtrat ist die Argumentation des Landes ärgerlich, dass die Messergebnisse nicht aussagekräftig für die dortige Situation der Luftqualität seien, da es sich bei der Messstation um einen sogenannten Passivsammler handle. Die Stadt habe die Interessen der gesamten Bürgerschaft zu vertreten, auch der in der Talstraße, so StR Körner. Er verstehe nicht, warum sich Herr Schulé in seinen Ausführungen aufgrund der verbesserten Luftqualität an der Hohenheimer Straße erfreut zeige. Schließlich handle es sich bei der Messstation ebenso um einen Passivsammler. Er wünscht sich vom Land eine Aussage, wie es mit der Überschreitung der Messwerte in der Talstraße umgeht und welche Auswirkungen dieses auf die streckenbezogenen Fahrverbote in der vierten Fortschreibung hat. In einem Antrag seiner Fraktion sei unter Punkt 2 darauf hingewiesen worden, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, auf die die Verwaltung in ihrer Stellungnahme auf Seite 4 unter Punkt G eingehe, zur Verfügung gestellt werden müssten. Die Verwaltung führe in ihrer Stellungnahme aus, dass die Ankündigung, evtl. aufkommende Verlagerungsverkehre zu untersuchen, in Form einer verkehrsrechtlichen Untersuchung durch das RP zu konkretisieren ist. Genau diese Konkretisierung müsse erst vorliegen, bevor Beschlüsse zur 5. Fortschreibung gefasst werden könnten, betont er. Nur auf diese Weise könne in Erfahrung gebracht werden, wie sich der Verkehr in der Stadt verlagere. Herr Dr. Münter (LOB) erklärt daraufhin, die Verwaltung nehme den Sachverhalt auf und kläre dieses mit dem hierfür zuständigen RP ab, welches die entsprechenden Gutachten erstelle. Er sichert zu, das Ergebnis mitzuteilen.

In der Beurteilung der rechtlichen Situation teilt StR Körner die Auffassung von StR Ozasek. Die Sprungrevision des Landes sei nachvollziehbar. Die Auffassung seiner Fraktion unterscheide sich von der der CDU: Wenn es Gerichtsurteile in einem Rechtsstaat gebe, dürften diese nicht ignoriert werden. Allerdings beantrage seine Fraktion unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit, dass für die Anwohner/-innen eine Ausnahme von zwei Jahren von dem zonalen Fahrverbot gelten solle. Seine Fraktion stimme der Stellungnahme der Stadt zu diesem Punkt nur unter dieser Voraussetzung zu. Die zweijährige Ausnahmeregelung stelle den gleichen Zeitraum wie in der vierten Fortschreibung dar. Hinsichtlich weiterer Maßnahmen bezeichnet StR Körner den Vorschlag von StR Peterhoff zur Drittnutzerfinanzierung als positiv - seine Fraktion schließe sich hier an. Zum Thema "Software-Update" weist der Stadtrat auf den Beschluss des

Gemeinderates in der vierten Fortschreibung hin, dass Fahrzeuge nach Durchlauf des Updates von Fahrverboten grundsätzlich ausgenommen werden sollten. Dem Votum des Bezirksbeirats Zuffenhausen stimme seine Fraktion zu. Aufgrund des Konnexitätsprinzips gehe er davon aus, dass die erheblichen Kosten, die der LHS entstünden, von Land getragen würden. Hier sei die Formulierung der Verwaltung etwas zu moderat. Im Antrag seiner Fraktion sei unter Punkt vier aufgeführt, die Stadt beziffere die Kosten, die vom Land übernommen werden müssten. Es handle sich um eine Art Vorratsbeschluss, der hinsichtlich seiner zukünftigen Gültigkeit unsicher sei.

Auch StR Serwani (FDP) pflichtet StR Körner hinsichtlich der Übernahme der nicht unerheblichen Kosten durch das Land zu. Seine Fraktion werde diesem Punkt des SPD-Antrages zustimmen. Die Luftqualität habe sich durch die verschiedenen Maßnahmen und die effektivere Kraftfahrzeugtechnik deutlich verbessert. Hinsichtlich der von Herrn Schüle angesprochenen rund 6 % "dreckiger Fahrzeuge" betont der Stadtrat, die Halter von Euro4-Diesel-PKW seien bereits enteignet worden. Viele der Euro5-Fahrzeuge hätten nicht einmal 60.000 bis 70.000 km gefahren und müssten nun mit erheblichem Wertverlust verkauft werden. Noch nicht alle Maßnahmen spiegelten sich in den Messwerten wider, da sie erst vorbereitet und umgesetzt werden müssten. Die Fortschreibung müsse aufgrund des Urteils des Verwaltungsgerichts erfolgen. Er stimmt StR Ozasek in dem Punkt zu, in der Stadt werde eine Schilderlawine installiert. Schon jetzt seien derart viele Schilder vorhanden, dass ein Fahrer eigentlich vor jeder Kreuzung trotz grünem Ampelsignal anhalten müsste, um zu prüfen, ob er weiterfahren dürfe oder nicht. Daraus resultiere ein großer Wirrwarr. Seine Fraktion erkenne an, dass die Maßnahmen auf eine kleinere Umweltzone beschränkt werden sollten. Allerdings verschlechtere dies vom Umland her erheblich die Erreichbarkeit Stuttgarts als Oberzentrum, besonders, wenn noch Pfortnerampeln installiert würden.

An StR Ozasek gewandt betont er, Stuttgart sei keine Insel, und man wolle sich nicht abschotten lassen. Alle Maßnahmen sollten mit der Region abgestimmt werden. Der Verkehrsausschuss in der Region habe noch keine Stellungnahme abgegeben, da aufgrund zeitlicher Probleme dieser Punkt verschoben worden sei. Er schlägt vor, den in der Euro5-Fahrverbotszone liegenden Streckenabschnitt auf der B10/27 zwischen den Anschlussstellen Zuffenhausen und Kornwestheim aus dem Fahrverbot herauszunehmen. Schließlich stehe der Streckenabschnitt in keinerlei Zusammenhang mit den Grenzwertüberschreitungen in der Innenstadt. Diejenigen Bürger/-innen, die den Streckenabschnitt auf dem Weg zur Arbeit befahren würden, müssten andernfalls große Umwege auf sich nehmen. Ebenso treffe dies auf den Streckenabschnitt auf der B14 zwischen Kappelbergtunnel und Neckarquerung Richtung Esslingen zu. Dieser kurze Abschnitt werde in hohem Maße von Fahrzeugen aus dem Remstal befahren, die bei einem Euro5-Fahrverbot erhebliche Umwege Richtung Esslingen fahren müssten. Die beiden kurzen Streckenabschnitte machten die Luft in Stuttgart auch nicht sauberer. In der Fortschreibung sei formuliert, es könne von Fahrverboten abgesehen werden, wenn die Grenzwerte eingehalten werden. Den Beschluss des Bezirksbeirats Bad Cannstatt mit der Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtbezirk, lehne seine Fraktion ab, so StR Serwani. Dagegen werde man den Messstellen in Zuffenhausen zustimmen. Hinsichtlich des Gerichtsurteils schließt sich der Stadtrat der Auffassung von StR Körner an, dieses zu akzeptieren. Allerdings sollte eine zweijährige Ausnahmeregel statt einer dreimonatigen Ausnahme angewendet werden.

StR Zeeb (FW) pflichtet StR Körner bei, endlose Diskussionen zu diversen politischen Verordnungen produzierten große Mengen an Papier und Verkehrsschildern. Damit

würden die Bürger nicht erreicht, und man müsse sich als Gemeinderat vorwerfen lassen, schlechte Politik zu betreiben. Dabei müsse die Frage gestellt werden, ob sich der Dieselfahrzeugbesitzer in Stuttgart in den Beschlüssen wiederfinde. Zum Thema Gleichheitsgrundsatz und Verhältnismäßigkeit betont der Stadtrat, die Argumentation hierzu sei nicht haltbar. Es könne nicht dem Gleichheitsgrundsatz und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, wenn die in der kleinen Umweltzone wohnenden Fahrzeughalter ihren Euro5-Diesel-PKW nicht einmal aus der Garage fahren dürften, während andere Halter aus dem angrenzenden Umland weiterhin mit ihren Euro5-Diesel-Fahrzeugen fahren dürfen. Während der Stuttgarter Fahrzeughalter kalt enteignet werde, könne sich der auswärtige Fahrzeughalter auf die kleine Umweltzone einrichten und diese meiden oder umfahren. Ebenso dürfe der auswärtige Fahrzeughalter sein KFZ außerhalb der kleinen Umweltzone bewegen, während der Stuttgarter Fahrzeughalter nicht einmal aus der Stadt herausfahren könne. Daher müsse die Frage gestellt werden, ob diese Regelung verständlich / nicht verständlich, nachvollziehbar / nicht nachvollziehbar, sinnvoll / nicht sinnvoll und gerecht / nicht gerecht sei.

Gerichtsurteile sind für StR Dr. Mayer (AfD) grundsätzlich einzuhalten. Sie seien aber nicht unantastbar. Oftmals müssten diese von Juristen interpretiert werden. Vor allem wenn mit den betroffenen Bürgern/-innen geredet werde, denen das zonale flächendeckende Fahrverbot drohe, werde die Bedeutung des Begriffs der Verhältnismäßigkeit klar. Verhältnismäßigkeit bedeute, auf die Bedürfnisse der Stuttgarter Bürgerschaft Rücksicht zu nehmen. Analog des Buches "The march of folly" (frei übersetzt: "Der Marsch der Narretei") der englischen Historikerin Barbara Duchmann werde derzeit mit einer Verrücktheit diskutiert. Die vorhandenen Grenzwerte seien wissenschaftlich völlig unbegründet. Vielmehr handele es sich um politische Vorgaben. Es sei gesundheitlich völlig irrelevant, ob ein Jahresmittelwert von 70 µg NO₂ pro m³ Luft oder 40 µg NO₂ pro m³ Luft gemessen werde. Ihn verwundere, dass sich die Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei vehement gegen die Interessen der arbeitenden Bevölkerung einsetze. Auf der Basis unsinniger Grenzwerte sei eine Diskussion in der Art angestoßen worden, dass die Verwaltung hinsichtlich der Gerichtsurteile gezwungenermaßen handeln müsse. Seine Fraktion unterstütze den Antrag der FW. Wichtig sei, die in Stuttgart wohnenden Bürger/-innen im Sinne einer entsprechenden Regelung auszuklammern. Die Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes anzuführen, kritisiert er. Die Ungleichheit bestehe darin, dass die einen in Stuttgart wohnten und die anderen nicht. Daher müsse man die Bürgerschaft auch ungleich behandeln.

StRin Königeter (PULS) erinnert, der erste Luftreinhalteplan sei 2005 aufgestellt worden, Fortschreibungen seien 2010, 2014, 2018 und 2019 erfolgt. Der Luftreinhalteplan solle vorrangig dazu beitragen, die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu schützen. Seit dem ersten Plan seien 15 Jahre vergangen: Es habe zwar Verbesserungen gegeben, ohne aber das Problem des Schutzes von Mensch und Umwelt vollständig zu lösen. Zwar liege die Anzahl der Tage, an denen die Grenzwerte im Hinblick auf Feinstaub überschritten würden, aktuell nicht mehr über denen, die zulässig seien - Überschreitungen seien jedoch weiter vorhanden. Die Grenzwerte für NO_x würden im Jahresmittel noch in unzulässiger Weise überschritten. Zulässige Grenzwerte bei allen Schadstoffen würden wohl rasch erreicht, von gesunder Luft sei man jedoch weit entfernt. Laut Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) seien die Maßnahmen im Luftreinhalteplan entsprechend des Verursacheranteils gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen würden. Als Hauptverursacher laut aktuellen Stand der Fortschreibung sei der Verkehr ausgemacht worden. Die Grenzwerteüberschreitungen ausschließlich im Nahbereich von Straßenabschnitten mit

hohem Verkehrsaufkommen würden den Schluss nahelegen, dass Straßenfahrzeuge einen großen Teil zu diesen Überschreitungen beitragen würden. Dabei würden den Dieselfahrzeugen besonders negative Auswirkungen nachgesagt. Zusätzlich zum bereits geltenden zonalen Dieselfahrverbot für Euro4-Diesel-PKW seit 01.01.2019 in der Umweltzone Stuttgart und anstelle des streckenbezogenen Fahrverbots für Euro5-Diesel-PKW zum 01.01.2020 werde als neue und einzige Maßnahme ein zonales Dieselfahrverbot für Euro5-Diesel-PKW in der neuen sogenannten kleinen Umweltzone vorgeschlagen.

Die Stadträtin äußert Kritik am Land, da der Vorschlag zum Luftreinhalteplan ihrer Auffassung nach von Mut- und Ideenlosigkeit in Hinblick auf die Mobilitätswende zeugt. Ein solches Dieselfahrverbot könne niemals fair sein, zumal in der Automobilindustrie betrogen und von der Politik die Anschaffung von Dieselfahrzeugen unterstützt worden sei. Einerseits begrüße ihre Fraktion die Berücksichtigung sozialer Aspekte, andererseits führe dies das Fahrverbot ad absurdum. Ob den Ratsmitgliedern die Ausnahme- und Härtefallregelung zum Fahrverbot ausreiche, werde im Ausschuss diskutiert. Ihre Fraktion sehe Änderungsbedarf und habe beantragt, die Stadt solle diese Änderungsvorschläge in ihre Stellungnahme aufnehmen. Zu einem weiteren Aspekt, das Fahrverbot als einzige Maßnahme zur Luftreinhaltung kritisch einzustufen, zitiert die Stadträtin aus dem vorliegenden Entwurf: "Bisherige Erfahrungen mit der Einführung der Umweltzone haben gezeigt, dass eine Flottenerneuerung stattfindet, bei der sich die Verkehrsmenge nicht verändert". Dies sei nicht akzeptabel. Ein ständiger Austausch von Fahrzeugen verbessere zwar die aktuelle Schadstoffsituation. Eine gleichzeitig möglichst lange Nutzung, die im Hinblick auf den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge ökologisch sinnvoll wäre, stehe jedoch dem Ziel einer Reduzierung des Individualverkehrs zugunsten der Umweltmaßnahmen in Stuttgart (Förderung des Fuß- und Radverkehrs, räumlicher und zeitlicher Ausbau des ÖPNV, Erweiterung des Angebots von Carsharing-Möglichkeiten und Mitfahrzentralen) entgegen. Sie halte die Anregung der LHS für richtig, seitens der Kommunen eine Nahverkehrsabgabe einzuführen. Ebenso sei für ihre Fraktion eine City-Maut denkbar. Zudem sei beantragt worden, die Anregung aus der vierten Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Einführung einer regionalweit abgestimmten Zuflussregulierung) in die fünfte Fortschreibung wiederaufzunehmen. Da aus ihrer Sicht keine Hoffnung bestehe, dass das Regierungspräsidium diese Maßnahme umsetze, sei gleichzeitig beantragt worden, die LHS berichte, wie eine Lösung für eine Pfortnerung an der Stadtgrenze - beispielsweise mit entsprechenden Park- und Umstiegsmöglichkeiten - ausgestaltet werden könne. Dieses könne zwar als schlechte Lösung erachtet werden (das Thema sei dementsprechend in der letzten Woche in der letzten Sitzung des Unterausschusses für Mobilität behandelt worden), umgekehrt müsse jedoch nicht gutgeheißen werden, dass zahlreiche Pendler mit ihren Fahrzeugen die Stuttgarter Luft "verpesteten".

An Herrn Schulé gewandt, führt die Stadträtin aus, es gebe sehr viele Möglichkeiten, den Verkehr in Stuttgart zu reduzieren und das Problem an der Wurzel anzupacken. Ebenso müsse eine tatsächliche, sozialverträgliche und nachhaltige Mobilitätswende herbeigeführt werden, statt die einzige Lösung in einem Fahrverbot zu suchen. Bei allem Unmut darüber, dass in Stuttgart aktuell viele Dinge zu langsam umgesetzt würden, erfreue sie, dass einige Entscheidungsträger in der Kommunalverwaltung und Politik schon ein paar Schritte weitergedacht hätten. Von ihnen sei erkannt worden, dass neben dem Ausbau der Rad- und Fußwegeinfrastruktur sowie des ÖPNV ebenso eine Reduzierung von Verkehrsflächen für den Individualverkehr die Abkehr von einer funktionalen Trennung verschiedener Bereiche (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten, Sozial- und

Freizeiteinrichtungen) fördere. Zudem führten flächendeckende Carsharing-Angebote und ein besseres Wohnraumangebot zu einer Reduzierung notwendiger Fahrstrecken in der Stadt und würden zur Mobilitätswende beitragen.

Angesichts ihrer eigenen Lebenssituation, die sie detailliert beschreibt, kommt sie zum Schluss, dass es durchaus möglich ist, in der LHS mit kleinen Kindern ohne Kraftfahrzeug zu leben. Sie appelliert, mehr Mut zu zeigen und größer zu denken. Nach 15 Jahren sollte ihrer Ansicht nach die Einsicht gereift sein, dass mit Maßnahmen wie Fahrverboten jeglicher Ausprägung und Luftfiltersäulen, innovativen Straßenbelägen und Fassadenanstrichen lediglich eine Bekämpfung der Auswirkungen erfolge. Es werde zwar eine schrittweise Annäherung an den Sollwert erreicht, allerdings stelle dieses keine nachhaltige Lösung dar. Vielmehr müssten Rahmenbedingungen geschaffen werden, die an den Ursachen ansetzen. Ebenso sollte für diejenigen Bürger/-innen, die über eine weniger komfortable Infrastruktur verfügten, ein Verzicht zumindest auf eigene Autos ermöglicht werden, statt lediglich auf Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte abzielen. Die Zeit sei überreif für zukunftsgerichtete und vorausschauende Ansätze.

BM Pätzold bestätigt, dass es seit dem Jahr 2005 den Luftreinhalteplan gibt und seit dieser Zeit entsprechende Diskussionen hierüber geführt werden. Er konstatiert, dass die Politik in den Anfangsjahren auf vielen Ebenen die Grenzwerte für Fahrzeuge und Anlagen nicht ernst genommen, sondern auf Zeit gespielt hat. Aktuell habe man damit zu kämpfen, dass sich die Gerichte eingeschaltet hätten. Gesetze und Gerichte stellten für die Verwaltung Grundlage des Rechtsstaats und des Handelns dar. Die Vorgaben des Bundes und des Landes müssten umgesetzt werden. Die Verwaltung befinde sich nun in dem Spannungsfeld, als Stadt vor Ort direkt betroffen zu sein. Es sei daher richtig, darüber zu diskutieren, wie die Umsetzung mit der Bürgerschaft geschehen könne. Die bisherigen Erfolge sollten nicht kleingeredet werden. Ebenso seien im Doppelhaushaltspaket Ende Dezember letzten Jahres viele Maßnahmen zum Thema "Nachhaltige Mobilität" beschlossen worden (Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs sowie der E-Mobilität). Es sei entscheidend, dass der Rat und die Verwaltung gemeinsam die Grundlage gelegt hätten, nachhaltig das Thema Mobilität und damit auch das Thema Luftreinhaltung in der Stadt zu verbessern. Dies spiegele sich zudem in Ergebnissen wider. So sei noch vor fünf Jahren undenkbar gewesen, die Feinstaubgrenzwerte, wie in den letzten zwei Jahren geschehen, einhalten zu können. Viele Maßnahmen wirkten in ihrer Gesamtheit, auch wenn manche davon vielleicht belächelt würden. Die Verwaltung habe alles ausgeschöpft, am Ende zähle das Ergebnis. Der Verlauf der rückläufigen Zahlenkurven im Luftreinhalteplan zeige, dass der richtige Weg eingeschlagen worden sei. Der Grenzwert werde allerdings noch nicht erreicht, darüber müsse diskutiert werden.

Hinsichtlich des weiteren Vorgehens der heutigen Sitzung bittet BM Pätzold Herrn Schulé, zunächst auf die aufgeworfenen Fragen einzugehen und danach die Querliste mit den eingegangenen Anträgen durcharbeiten. Schlussendlich würden - wie von StR Kotz beantragt - die einzelnen Punkte abgestimmt.

StR Sakkaros (CDU) schlägt dagegen vor, nach der Beantwortung der Fragen durch Herrn Schüle zunächst in eine zweite Fraktionsrunde einzusteigen. Dazu entgegnet der Vorsitzende, erst nach der Behandlung der Querliste sollten weitere Wortmeldungen abgegeben werden.

Herr Schulé führt einleitend aus, es gehe nicht nur um die grundsätzliche Einhaltung der Grenzwerte, sondern mittlerweile um die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte. Diese müsse spätestens 2020 gelingen. Es gebe sicherlich viele gute, sinnvolle Maßnahmen wie die Zuflussdosierung und die Nahverkehrsabgabe, die vorangetrieben werden müssten. Allerdings bestünden bei einigen Maßnahmen noch Umsetzungsprobleme, sodass diese für 2020 noch nicht relevant sein könnten.

Der in einigen Wortbeiträgen geäußerte Wunsch hinsichtlich der Messstelle in Zuffenhausen sei vergangenen Donnerstag an die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) weitergegeben worden. Es werde geprüft, ob es sinnvoll und notwendig sei, in Zuffenhausen eine Messstelle zu installieren.

Auf die Frage von StR Kotz nach der aktuellen Grenzwerthöhe, führt Herr Schüle aus, diese liege bei $40 \mu\text{g NO}_2$ pro m^3 Luft und sei gesetzlich von der EU vorgegeben und national in die Bundesimmissionsschutzverordnung übernommen worden. StR Kotz habe sich auf den sogenannten Schwellenwert von $50 \mu\text{g NO}_2$ pro m^3 Luft bezogen. Dieser Schwellenwert sei aufgrund einer Gesetzesänderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes von vor etwa einem halben Jahr zustande gekommen. Hiernach seien Verkehrsverbote in der Regel dann unverhältnismäßig, wenn in einem Gebiet dieser Schwellenwert nicht überschritten werde. Es bestehe grundsätzlich ein Spannungsfeld zwischen der schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwerts und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen. Der Verwaltungsgerichtshof in Baden-Württemberg als höchstes Verwaltungsgericht im Land habe sich zu dieser Thematik in der Form geäußert, dass der Schwellenwert lediglich die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wiedergebe, anderenfalls sei er EU-rechtswidrig. Weitere Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte in Deutschland hätten sich dieser Auffassung angeschlossen. Hinsichtlich der Forderung von StR Kotz nach einer Ausnahme für Euro5-Hybriddiesel-Fahrzeuge mit "E-Kennzeichen" in der kleinen Umweltzone zitiert Herr Schulé aus dem Entwurf der 5. Fortschreibung (Seite 35: Ausnahme für Kfz mit alternativem Antrieb): "Von den Verkehrsverböten dieser Fortschreibung werden auf Dauer KFZ mit alternativem Antrieb wie beispielsweise Hybridfahrzeuge ausgenommen. Voraussetzung ist allerdings, dass sie durch eine grüne Umweltplakette gekennzeichnet sind".

Hinsichtlich der von StR Kotz aufgeworfenen Frage, warum "Pförtnerampeln" in den Plan erneut nicht aufgenommen worden seien, antwortet Herr Schulé, diese seien grundsätzlich eine sinnvolle Maßnahme, das Straßenverkehrsnetz zu entlasten. Dagegen spreche jedoch die vorher erwähnte schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte, was das Verwaltungsgericht Stuttgart in seinem Beschluss Mitte Januar 2020 schärfer formuliert habe und für 2020 die Grenzwerteinhaltung vorgegeben habe. StR Kotz erklärt, es solle keine andere Maßnahme gestrichen werden, sondern diese Maßnahme solle additiv aufgenommen werden. Auf sein Unverständnis stößt, dass das Land sich weigert, diese Maßnahme aufzunehmen. Herr Schulé kündigt an, eine ausführliche Rückmeldung hierzu erfolge im Rahmen des Luftreinhalteplans auf die Stellungnahme der LHS. Bei der "Pförtnerung" dürfe nicht nur die Stadt Stuttgart betrachtet werden, sondern die vielen Anrainerkommunen ebenso. Falls Stuttgart an seiner Stadtgrenze die Ampeln einfach auf Rot stelle, bekämen die umliegenden Kommunen hiermit ein Problem. Vielmehr bedürfe es eines abgesprochenen Vorgehens, welches nicht innerhalb weniger Wochen möglich sei. Dies überschreite den Zeitraum, in dem die Luftreinhaltepläne fortgeschrieben werden müssten.

Hinsichtlich des Redebeitrages von StR Ozasek zu den Software-Updates und möglichen Ausnahmen, erklärt Herr Schulé, ausgenommen von zonalen Euro5-Diesel-Verkehrsverboten seien Diesel-PKW mit einem Software-Update, das vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) zur Reduzierung der NOx-Emissionen anerkannt sei. Im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans rechne das Verkehrsministerium bei den Emissionen mit einer Minderungsquote durch ein Software-Update von 25 bis 30 %. In der Presse sei ein Bericht über ein Londoner Ingenieurbüro erschienen, welches ein Fahrzeug vermessen und daraufhin 5 Testfahrten durchgeführt habe. Das Thema sei dadurch aufgewühlt worden, und vielfach sei zu lesen gewesen, die Software-Updates "hätten teilweise die PKW schmutziger gemacht als ohne Software-Update". Das KBA habe am 10.01.2020 einen öffentlich einsehbaren und herunterladbaren Bericht zu den Software-Updates veröffentlicht, welcher schlüssig sei. Etwa 60 Fahrzeuge seien vermessen und differenziert worden nach Motorgröße sowie nach verpflichtenden oder freiwilligen Software-Updates. Die vom Land klassifizierte Minderungsquote von 25 bis 30 % bei den NOx-Emissionen sei sehr konservativ - das KBA habe eine deutlich höhere Minderungsquote zwischen 40 und 60 % festgestellt. Ob die Tests extern oder durch das KBA durchgeführt worden seien, könne er nicht beantworten, so Herr Schulé.

Auf die Frage von StR Körner, warum die Messstelle in der Talstraße weder in seinem Vortrag noch in der Stellungnahme der LHS eine Rolle spiele, antwortet Herr Schulé, dort sei ein sogenannter Passivsammler (kleine Röhrchen) installiert worden. Er bestätigt den 2019 gemessenen Wert von 50 µg NO₂ pro m³ Luft, der deutlich über dem Grenzwert liegt. Ein Problem stelle hier die Repräsentativität dar, die u. a. für einen bestimmten Straßenabschnitt von 100 Meter gewährleistet werden müsse. Dem Land sei bekannt, dass es in der Talstraße eine punktuelle Grenzwertüberschreitung gebe. Im näheren Umkreis des erstmalig aufgehängten Passivsammlers seien weitere Passivsammler installiert worden, um festzustellen, ob die Messung repräsentativ sei. Die Messung müsse mindestens mehrere Monate durchgeführt werden, um aussagekräftig zu sein. An vielen schlecht durchlüfteten Hauptverkehrsstraßen gebe es Grenzwertüberschreitungen.

Mit der von StR Körner aufgeführten Verkehrsverlagerung in der Talstraße habe sich das Land bereits in der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans beschäftigt. Die LHS habe dem Land das Problem damals schon mitgeteilt. Wenn es zu unzulässigen Verlagerungsverkehr kommen würde, müssten weitere Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden. So könne ausgeschlossen werden, dass der Grenzwert entweder erstmalig oder weitergehend überschritten werde. Die Talstraße liege in der kleinen Umweltzone. Zum Thema "Anwohner/-innen im Rahmen der Euro4-Diesel-Verkehrsverbote" und der Frage, ob es Ausnahmen oder Befreiungen gebe, führt Herr Schüle aus, der Verwaltungsgerichtshof BW habe sich Ende 2018 in seinem Beschluss zur 4. Fortschreibung dahingehend geäußert, diese Ausnahme werde gerade noch vom Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gedeckt. Eineinhalb Jahre danach (01.07.2020) ergebe sich eine verschärfte Lage hinsichtlich der schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung. Die Frage von StR Körner, wer die Kosten der Umsetzung der Maßnahmen trage, könne er konkret nicht beantworten, so Herr Schüle. Hierzu gebe es allerdings Zuständigkeitsregelungen.

Zu den von StR Serwani angeführten Ausnahmen für zwei Streckenabschnitte betont Herr Schulé, die Grenzwerte müssten flächendeckend eingehalten werden. Insbesondere bei der Pragstraße (B 10/B 27), bei der Grenzwertüberschreitungen vorlägen, helfe es nicht, gerade diesen Streckenabschnitt auszusparen. Zudem müsse auf die Verlage-

rungsverkehre geachtet werden und die Durchführung der Maßnahmen gewährleistet werden.

Bezogen auf den von StR Zeeb angesprochenen Aspekt der Verhältnismäßigkeit und den Hinweis, die betroffenen Fahrzeuge der Stuttgarter Anwohner/-innen müssten in der Garage verbleiben und dürften nicht mehr bewegt werden, erklärt Herr Schulé, hierzu gebe es eine klare Regelung in der StVO, dass diese Fahrzeuge in den Straßen der Umweltzone nicht geparkt werden dürften. Diese Thematik zeige sich bei sämtlichen Umweltzonen.

An StR Dr. Mayer gerichtet betont Herr Schulé, die Grenzwerte seien unbedingt einzuhalten. Zum Vorwurf der Mut- und Ideenlosigkeit von StRin Köngeter erwidert er, viele Maßnahmen seien im Rahmen des Luftreinhalteplans und anderer Bereiche bereits ergriffen worden. Auch hier stehe der Aspekt der schnellstmöglichen Grenzwerteinhalten im Jahr 2020 im Vordergrund: Das Gesetz sei eindeutig, und die Gerichte hätten dieses konkretisiert.

Auf die Frage von StR Körner, ob die LHS mittlerweile einen Antrag bei der Bundesregierung bezüglich des 365-Euro-Tickets gestellt habe, um als eine der zehn Modellkommunen für dieses Ticket hervorzugehen, antwortet Herr Dr. Münter, letzte Woche habe zu diesem Thema eine Informationsveranstaltung des Landkreistages stattgefunden. Demnach solle im dritten Quartal 2020 der Förderaufruf erscheinen. Solange warte die Stadtverwaltung den Rahmen ab und habe bislang noch nicht agiert. Dies sei vorteilhaft, da die Erläuterung des Landkreistages explizit beinhalte, reine 365-Tage-Tickets seien nicht förderfähig. Vielmehr müsse in den zehn Modellstädten ein kombiniertes Paket aus Angebotsverbesserungen und unterschiedlichen Maßnahmen vorgelegt und zur Verfügung gestellt werden. Die Verwaltung verfolge die Ausgestaltung des Förderaufrufs, dieser befinde sich derzeit in der Ressortabstimmung, und danach erfolge die Notifizierung bei der EU. Nach der einstimmigen Abstimmung des AKU im letzten Jahr liefen nun Gespräche in engem Austausch mit dem VVS.

StR Ozasek betont, dass es seiner Fraktion darauf ankomme, die Wirkweise solcher Drittnutzerfinanzierungsmodelle in einem Reallabor zu erheben. Hiermit müsse dieser zur Grundlage geschaffen werden, damit der Gesetzgeber daraufhin einen Rechtsrahmen stricke. Er wisse nicht, ob dieses Signal gegenüber dem Land im Beschluss zur vierten Fortschreibung deutlich gemacht worden sei. Die Wirkweise solle nicht gutachterlich erhoben werden, sondern ein Reallabor in Stuttgart geschaffen werden.

Auf die Frage von StR Ozasek, wie weit die Verwaltung die Umsetzung von Tempo 40 auf den Hauptverkehrsstraßen im Kessel durchgeführt hat, erklärt Herr Dr. Münter, zunächst hätte die Beschilderung der Euro5-streckenbezogenen Fahrverbote vollständig abgeschlossen werden müssen. Diese sei mittlerweile erfolgt. Aktuell laufe die Vorbereitung der Tempo-40-Beschilderung, für die es klare Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan gebe. Das Land habe einzelne konkrete Straßen aufgeführt, in denen zuerst die Tempo-40-Beschilderung umzusetzen sei. Dies werde in den nächsten Wochen insbesondere vom Tiefbauamt und der AWS umgesetzt. In vielen Stellen müssten Untergrundprüfungen durchgeführt werden, was bei rund 600 benötigten Schildern sehr aufwendig sei. Dadurch, dass keine Tempo 40-Zonen vorlägen, werde die Beschilderung an jeder einzelnen Strecke nach jeder Straßeneinmündung notwendig. Der AWS habe einen derzeit in der Abstimmung befindlichen Beschilderungsplan/Beschilderungskalender erstellt, bei dem Witterungsaspekte hinsichtlich der Gründungsuntersuchun-

gen und Betonierungsarbeiten eine Rolle spielten. Ziel sei der Abschluss im ersten Halbjahr 2020. Falls ein zonales Euro5-Verkehrsverbot erfolge, würde dieses den Tempo-40-Beschilderaufwand ersetzen und eine eigene Beschilderung mit sich bringen. StR Ozasek erwidert, er halte die Ansage sehr problematisch, dass im Fall der Umsetzung von zonalen Euro5-Fahrverboten die Tempo 40-Beschildering zurückgestellt werde. Hierzu stellt der Stadtrat den Antrag, dass die Tempo 40-Beschildering mit Vorrang verfolgt wird - ungeachtet dessen, welche Maßnahmen das Land hinsichtlich der Euro5-Zonierung auf den Weg bringt. Schließlich sei die Maßnahme Tempo 40 in der vierten Fortschreibung hinterlegt und sei im Hinblick auf den Lärmschutz und die Verhinderung schwerer Unfälle hochwirksam. Daher wäre es völlig falsch, wenn diese Maßnahme zurückgestellt würde.

Hinsichtlich Tempo 40, so BM Dr. Schairer, gebe es drei von der gesetzlichen Tempo 50-Regelung abweichende Beschränkungsmöglichkeiten: Luft, Sicherheit und Lärm. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit werde geprüft, ob hinsichtlich der Luftqualität Tempo 40 eingeführt werde oder ob andere Maßnahmen im Luftreinhalteplan durchgeführt würden. Es sei für ihn nachvollziehbar, dass das Verkehrsministerium über eine Aussetzung nachdenke, wenn andere Maßnahmen geeigneter seien. StR Ozasek betont, die Tempo-40-Beschildering sei eine ordentliche Maßnahme der vierten Fortschreibung im Luftreinhalteplan. Da aus Sicht des Stadtrats von der oberen Verkehrsbehörde keine anderslautende Mitteilung vorliege, müsse die untere Verkehrsbehörde diese Maßnahme umsetzen. Er bittet um Mitteilung, falls sich der Sachstand ändern sollte. Anderenfalls stehe die Umsetzung der Tempo-40-Beschildering bis Ende Juli an. Herr Dr. Münter ergänzt, seine Ausführungen zu diesem Thema seien keine Anweisung des Verkehrsministeriums gewesen, sondern sein Verständnis, wie vermutlich vorgegangen würde. Er bestätigt, die Tempo-40-Maßnahme sei in der vierten Fortschreibung der Luftreinhalteplanes beinhaltet. Seine Vermutung über eine mögliche Vorgehensweise habe sich daraus ergeben, dass bei der vierten Fortschreibung eine ähnliche Situation bestanden habe. Zwei Maßnahmen seien formal mit einer identischen Frist versehen gewesen: zum einen die Einführung der streckenbezogenen Euro-5-Fahrverbote sowie gleichzeitig die Beschildering von Tempo 40. Damals habe die Verwaltung in Abstimmung mit dem RP als obere Verkehrsbehörde vorgeschlagen, die Euro-5-Beschildering streckenbezogen vorzuziehen und danach die Tempo 40 Beschildering. Beide Beschilderungen gleichzeitig seien nicht leistbar, sowohl aus Sicht des Aufstellens als auch aus Sicht der Vorarbeiten. Da ein Verkehrsverbot die "schärfere" Maßnahme sei und einen höheren Durchsetzungsgrad bei der Beschildering aufweise als bei Tempo 40, habe er diese Vermutung aufgestellt. Falls es im April zu einer zonalen Anordnung von Euro5-Fahrverboten komme, werde die Verwaltung die Beschilderingfrage klären und eine klare Anweisung entweder des RP oder des Verkehrsministeriums einholen. Über das Ergebnis werde die Verwaltung im STA berichten. Tiefbauamt und AWS verfügten als untere Straßenverkehrsbehörde selbst über keinerlei Handlungsspielräume.

StR Sakkaros betont, alle beschlossenen Maßnahmen zeigten eine positive Wirkung. Man sei sich lediglich nicht einig, welche Maßnahme die geeignetste sei. Seiner Auffassung nach sei es die Busspur, die am Neckartor Platz zwischen der Messstation und den Fahrzeugen geschaffen habe. Dadurch entstehe zwar ein Engpass, jedoch diene dies der Luftreinhaltung. Ebenso seien die streckenbezogene Tempo-40-Regelung wie auch die Flottenerneuerung positiv zu beurteilen. Die neuen Fahrzeuge seien derart sauber, dass sie die Luft filterten. Dazu kämen ebenso die Elektrofahrzeuge mit ihren positiven Auswirkungen. Er stellt sich die Frage, mit welchen weiteren Maßnahmen die Bürgerschaft noch zusätzlich belastet werden soll. Die Bürger/-innen würden gezwun-

gen, ihre relativ neuen Fahrzeuge abzugeben bzw. abzustellen und zu Fuß zu ihren Wohnungen zu gehen. Es würden sehr große Umweltzonen geschaffen, und die Luft darin sei generell sehr sauber - lediglich nicht an einzelnen punktuellen Messpunkten. In den Wohngebieten bezeugten dies eine große Anzahl an Passivsammlern. Daher seien eine Umweltzone und ein Fahrverbot für die in der Umweltzone wohnenden Menschen nicht gerechtfertigt. Ein Verkehrsverbot spalte die Gesellschaft und sei nicht zielführend.

Die Ausführungen hinsichtlich der medizinischen Notfalldienste von StR Sakkaros könne er nicht nachvollziehen, so Herr Schulé. Wenn ein Notfall eintrete, gebe es in der Stadt hierfür eine medizinische Notfallversorgung. Ebenso weist Herr Schulé den Vorwurf von StR Sakkaros zurück, die Bürgerschaft demütigen zu wollen. Vielmehr gebe es einen klaren Grenzwert, und man lebe in einem Rechtsstaat mit Gerichtsurteilen. Er bekräftigt nochmals, der Grenzwert sei dieses Jahr schnellstmöglich einzuhalten. Dieses sei insbesondere vor dem Hintergrund nötig, da der Grenzwert dem Gesundheitsschutz der Bürgerschaft in der Stadt diene.

Ein weiteres Problem für StR Sakkaros stellt die Tatsache dar, dass nicht für alle Fahrzeuge eine Nachrüstung angeboten wird. Es sei nicht verhältnismäßig, diese außen vor zu lassen, während ein deutscher Hersteller eine Nachrüstung anbieten müsse. Herr Schulé betont, es müsse hierbei eine Differenzierung zwischen Hardware-Nachrüstung und Software-Updates stattfinden. Bei der Hardware-Nachrüstung müsse der Emissionsgrenzwert von 270 µg NOx/m³ Luft aufgrund einer gesetzlichen Vorgabe (13. Bundesimmissionsschutzgesetz) eingehalten werden. Das Land könne daher über diesen Grenzwert nicht entscheiden, vielmehr sei es selber an den Wert gebunden. Hinsichtlich der Software-Updates lege der Luftreinhalteplan eine zweijährige Ausnahmeregelung fest. Diese resultiere aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn Fahrzeuge mit Software-Update erreichten eine Emissionsminderung. Daher dürften diese länger gefahren werden. Es werde nicht zwischen deutschem/nichtdeutschem Hersteller differenziert. Vielmehr stehe es jedem Hersteller frei, sein Fahrzeug zu verbessern oder nicht.

Es sei fraglich, so StR Sakkaros, warum trotz Vorhandensein zahlreicher Passivsammler trotzdem viele Messwerte fehlten - an vier Messpunkten sei dies gänzlich der Fall. Hier müsse eine Lösung gefunden werden. Die Verkehrssteuerung an der Kreuzung am Neckartor könne durch entsprechende Lichtsignale oder durch eine bauliche Umgestaltung der Kreuzung verbessert werden.

StR Ozasek unterstreicht, es wäre wünschenswert, wenn in der Gesellschaft nur diejenigen Macht besäßen, die demokratisch legitimiert seien. Es sei naiv zu glauben, die Automobilchefs hätten keinen Einfluss auf die Ministerien. Man lebe in einer Gesellschaft, in der wirtschaftliche Macht gleichzeitig politische Macht darstelle. Damit müssten die Stadträte politisch umgehen, und seine Fraktion sei der Meinung, in den Luftreinhalteplänen spiegele sich die Handschrift der Automobilindustrie sehr wohl wider.

Da man um die Einführung der kleinen Umweltzone nicht umhinkomme, bittet StR Sakkaros um eine Gleichberechtigung der Euro4-Fahrzeuge. Dagegen betont Herr Schulé, diese Fahrverbote würden seit rund einem Jahr Wirkung zeigen. Würde man diese Fahrverbote aufheben, bestünde die Gefahr einer Grenzwertüberschreitung. Daher sei eine Aufhebung der Fahrverbote nicht möglich.

An StR Peterhoff gerichtet stellt StR Sakkaros klar, der Automobilhersteller Porsche habe schon vor der Diskussion zum Thema Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro4 und Euro5 Jobtickets angeboten. Dieser entgegnet, in einem Zeitungsartikel vom 12.09.2016 sei unter der Überschrift "Porsche gibt Gas beim Firmenticket" zu lesen gewesen, erstmals beteilige sich ein Automobilhersteller an einem Zuschuss. Dieses sei der Startschuss für weitere Hersteller gewesen, diesen Schritt ebenso zu gehen. Es gebe zwei verschiedene Varianten des Tickets: einmal das günstige Ticket für Unternehmen und des Weiteren ein Ticket, bei dem Unternehmen und die VVS Geld dazuzahlten.

StR Peterhoff kritisiert, die CDU-Fraktion spreche stets mit zwei Stimmen. StR Kotz habe ausgerechnet die von seiner Fraktion angeregte Busspur sowie Tempo 40 als erfolgreiche Maßnahmen zur Luftreinhaltung erwähnt. Ebenso sei die CDU zum Thema Zuflussreduzierung geteilter Meinung. Eine Hardware-Nachrüstung habe die Bundes-CSU über Jahre verhindert, sodass keine Vorgabe für die Fahrzeughersteller für eine solche Nachrüstung aufgestellt worden sei. Als Begründung sei die Vermeidung eines möglichen erheblichen Imageschadens für die Automobilindustrie angeführt worden. Im ersten Schritt wären die Maßnahmen durchaus aufwendig gewesen, hätten jedoch alle derzeit diskutierten Maßnahmen erspart. Hierzu erklärt StR Ozasek, das KBA berufe sich auf Prüfstandsmessergebnisse, die aufgrund von Urteilen des EUGH nicht mehr herangezogen werden dürften. So müssten zukünftig "Real-Drive-Emissions" (reale Messungen auf der Straße) zugrunde gelegt werden. Allerdings stütze sich das KBA auf rechtswidrige Messmethoden. Hinzu komme, dass das KBA gegenüber den Medien keine Prüfergebnisse herausgebe. Dadurch werde es den Medien unmöglich gemacht, die Prüfergebnisse zu den Software-Updates mit rechtlicher und fachlicher Expertise zu überprüfen. Experten hätten sich in entsprechender Weise geäußert. Dass sich nun das Land die Auffassung des KBA zu eigen mache, halte er für äußerst befremdlich. Wenn es eine Behörde in Deutschland gebe, die durch besondere Konzernnähe und Nichtunabhängigkeit zu Wirtschaftsinteressen aufgefallen sei, sei es das KBA.

Herr Schulé widerspricht dieser Auffassung und verweist auf seine vorherigen Ausführungen hinsichtlich des KBA. Er präzisiert, es handele sich um "Real-Drive-Emissions"-Messungen (RDE-Messungen). Dieses seien reale Abgasmessungen von Fahrzeugen im alltäglichen Gebrauch mit sogenannten portablen Emissionsmesssystemen auf Straßen. Das Land verlasse sich durchaus auf das KBA, schon da es die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die Hardwarenachrüstung oder Software-Updates zulasse.

StR Sakkaros betont ebenso, dass das KBA durchaus seriös arbeite. Wenn Gesetz und Ordnung gefordert würden, müssten Gesetz und Ordnung auch akzeptiert werden. Der Stadtrat fordere eine Einsicht in die Simulationsdaten des Verkehrsministeriums, wie sich die NOx-Belastung aufgrund der Verkehrsströme auswirke. Hierzu merke Herr Schulé an, für das Gesamtgutachten des RP Stuttgart zur Erstellung des Luftreinhaltungsplans würden Gutachten von externen Ingenieurbüros eingeholt. Alle Gutachten würden mit den Planfortschreibungen veröffentlicht.

StR Kotz unterstreicht, er teile die Meinung von StR Ozasek in dem Punkt, die Automobilindustrie habe Einfluss auf die Politik. Mit dieser Tatsache sei die Bundesrepublik Deutschland jedoch 70er-Jahre hervorragend klargekommen. Zu dem von StR Körner aufgegriffenen Thema Schilderwirrwarr bestätige er dessen Auffassung, kein Autofahrer könne dieses Durcheinander noch wahrnehmen. Nicht umsonst habe es über Jahrzehnte hinweg klare Geschwindigkeitsregelungen gegeben (z. B. Wohngebiete Tempo 30,

"normale" Straßen Tempo 50 und auf Bundesstraßen und Hauptverkehrsachsen höhere Geschwindigkeiten). Die derzeitigen und geplanten Regelungen könne er dagegen nicht nachvollziehen. Seine Fraktion sei stets der Meinung gewesen, durch eine Busspur werde der Messwert am Neckartor sinken, da der fließende Verkehr drei Meter von der Messstelle entfernt verlegt werde. Eine andere Frage sei, ob diese Maßnahme sinnhaft gegen die Luftverschmutzung in der Stadt sei. Dies sei zweifelhaft und stoße daher auf Ablehnung seiner Fraktion: Kein einziges Fahrzeug fahre dadurch weniger, und es entstehe eher mehr Stau.

Vor Eintritt in die Querliste wird aufgrund mehrerer Nachfragen durch BM Pätzold das konkrete Vorgehen erläutert. Es werde nicht direkt über die Punkte abgestimmt, sondern über die Stellungnahme, die der Gemeinderat und die LHS gegenüber dem Luftreinhalteplan abgeben. Bei den Punkten, bei denen "keine Übernahme" formuliert sei, werde über den in der ersten Spalte aufgeführten Punkt abgestimmt. Bei einer "modifizierten Übernahme" handle es sich um den Vorschlag, einen Antrag modifiziert zu übernehmen. Stimme der Antragsteller zu, werde über den modifizierten Antrag abgestimmt. Stimme der Antragsteller nicht zu, werde über den ursprünglichen Antragspunkt abgestimmt. BM Pätzold kündigt eine Schlussabstimmung in den Einzelpunkten an und konkretisiert folgenden Ablauf: Nach Abarbeitung der Querliste solle mit den sich ergebenden Änderungen in die Einzelabstimmung der Punkte 1 bis 4 der Vorlage gegangen werden. Aus dem heutigen Gesamtergebnis erstelle die Verwaltung eine geänderte Vorlage als Grundlage zur Abstimmung im Gemeinderat.

Querliste:

CDU-Antrag Nr. 15/2020 (Änderung zu 3 /Ablehnung der Maßnahme M1):

Hinsichtlich der Fahrverbote in der kleinen Umweltzone, so StR Körner, sei es wichtig, eine Ausnahme für die Anwohner festzulegen. Seine Fraktion werde nur dann der Maßnahme zustimmen, wenn diese Ausnahme auf zwei Jahre erweitert werde. In der jetzigen Formulierung müsste seine Fraktion M1 ablehnen, da eine dreimonatige Ausnahmefrist zu kurz bemessen sei. Angemessen sei eine Zweijahresfrist wie in der 4. Fortschreibung für die streckenbezogenen Fahrverbote.

StR Kotz betont, der weitergehende Änderungsantrag sei der seiner Fraktion, keine Fahrverbote für Euro5-Dieselfahrzeuge zu erlassen. Falls der Antrag abgelehnt werde, signalisiert er StR Körner Zustimmung für eine verlängerte Ausnahmefrist. Ebenso fordert er im Falle einer Ablehnung des Antrages, dass die Anmerkungen a) bis g) der Stadt zu berücksichtigen sind.

Die CDU habe in der Tat den weitergehenden Antrag gestellt, bestätigt BM Pätzold. Daher müsse dieser zuerst abgestimmt werden.

BM Pätzold stellt den obigen Änderungsantrag zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 5 Ja-, und 10 Gegenstimmen wird der CDU-Änderungsantrag mehrheitlich abgelehnt und nicht übernommen.

Beim zweiten Punkt des Antrags Nr. 16/2020 der SPD-Gemeinderatsfraktion (Punkte a) bis d), so BM Pätzold, handele es sich um keine Änderungsanträge, sondern um Fragen.

BM Pätzold hält, ohne dass sich Einwendungen ergeben, fest:

Die Verwaltung hat alle Fragen beantwortet.

SPD-Antrag Nr. 16/2020 zu den Punkten 2 und 3:

Hierzu habe die SPD ausgeführt, so BM Pätzold, nicht den Vorschlag der Verwaltung mit einer dreimonatigen Übergangsfrist zu übernehmen, sondern über eine Ausnahmegfrist von zwei Jahren abstimmen zu lassen. Der Bürgermeister schlägt folgende Antragsformulierung vor: "Die LHS regt an, für Anwohnerinnen und Anwohner eine Übergangsregelung von 2 Jahren einzuführen".

StR Ozasek bittet darum, zusätzlich den modifizierten Vorschlag der Verwaltung zur Abstimmung zu stellen. Dem entgegnet BM Pätzold, der SPD-Antrag mit einer zweijährigen Ausnahmeregelung sei der weitergehende.

Für ihre Fraktion kündigt StRin Köngeter an, der später aufzurufende PULS-Antrag Nr. 17/2020 mit einer fünfjährigen Übergangsfrist werde zurückgezogen. Eine zweijährige Ausnahmegfrist sei angemessen.

BM Pätzold stellt den SPD-Antrag mit einer zweijährigen Übergangsfrist für die Anwohner/-innen zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 9 Ja- und 6 Gegenstimmen wird dem SPD-Änderungsantrag mehrheitlich zugestimmt.

Dadurch habe sich sowohl der modifizierte Verwaltungsvorschlag mit einer dreimonatigen Übergangsfrist als auch der PULS-Antrag mit einer fünfjährigen Übergangsfrist erledigt, ergänzt BM Pätzold.

SPD-Antrag Nr. 16/2020 (Änderung zu den Punkten 2 und 3 (Modellberechnung))

BM Pätzold betont, es handle sich um keinen Antrag, sondern um eine Anfrage, die durch die Verwaltung beantwortet worden sei. Damit sei dieser Punkt erledigt.

SPD-Antrag Nr. 16/2020 (Änderung zu 4 (Streichung der Nahverkehrsabgabe und Einführung einer Drittnutzerfinanzierung))

Diesen Punkt habe die Verwaltung nicht übernommen, so BM Pätzold, da die Begrifflichkeit analog der Stellungnahmen der LHS zur dritten und vierten Fortschreibung des Luftreinhalteplans sei.

Zu dem Punkt "Streichung der Nahverkehrsabgabe" schlägt StR Peterhoff vor, eine Textänderung wie in der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans bei Maßnahme 19 durchzuführen und diese in die aktuelle Fortschreibung mitaufzunehmen.

Auf Bitte von StR Kotz hält BM Pätzold zu diesem Punkt fest:

Zunächst wird die Stellungnahme zur Nahverkehrsabgabe aus der dritten Stellungnahme übernommen und erst am 06.02.2020 im Gemeinderat abgestimmt.

SPD-Änderungsantrag Nr. 16/2020 (Änderung zu 4 / Übernahme der Kosten durch das Land)

BM Pätzold zitiert die konkrete Formulierung des Antrages und stellt ihn zur Abstimmung.

BM Pätzold stellt bei 15 Ja-Stimmen einmütige Zustimmung fest.

Antrag PULS Nr. 17/2020 (Keine auf zwei Jahre befristete Ausnahme für Fahrzeuge mit Software-Updates)

Dieser Punkt sei mit dem Vermerk "keine Übernahme" versehen, so BM Pätzold.

StRin Köngeter führt aus, es habe im STA bereits eine umfassende Diskussion insbesondere über die Ergebnisse des KBA vom 10.01.2020 stattgefunden. In einem Artikel der Zeitschrift "Spiegel" vom 21.01.2020 werde diesen Ergebnissen widersprochen. Es sei berichtet worden, eine extern beauftragte Firma habe bei einem Fahrzeug festgestellt, das eingesetzte Software-Update sei wirkungslos. Solange nicht nachgewiesen sei, dass Software-Updates bei jedem Fahrzeug funktionierten, dürften diese Updates nicht zugelassen werden.

Es handle sich um ein schwieriges Thema, so StR Peterhoff. Häufig sei schon darüber diskutiert worden, dass ein Hardware-Update geeigneter sei. Zudem habe es bei den Software-Updates keine klaren Vorgaben gegeben. Die Studie des KBA komme zu einer Minderungsquote von durchschnittlich 30 % bei den NOx-Emissionen, während andere Untersuchungen eine geringere Minderung bezifferten. Wiederum andere Abhandlungen kämen zu dem Ergebnis, Fahrzeuge im Realbetrieb seien sauberer als nachgerüstete Fahrzeuge. Die Absicht der Update-Nutzer, ihr Fahrzeug verbessern zu wollen, müsse berücksichtigt werden. Je nach Hersteller würden die Updates kostenlos durchgeführt oder die Kosten in Rechnung gestellt. Seine Fraktion beurteile daher eine Ausnahmeregelung als sinnvoll. Gegenüber dem Bund müsse Druck ausgeübt werden, die Software-Updates genauer zu prüfen. Die Fahrzeugnutzer dürften dagegen nicht bestraft werden.

StR Kotz erklärt, wenn das Verkehrsministerium und das RP den städtischen Maßgaben folgten, sei die Stuttgarter Bürgerschaft von der Problematik befreit, da sie ihre Fahrzeuge zwei weitere Jahre nutzen könnten, unabhängig von Software-Updates. Die überschaubare Anzahl der Pendler/-innen, die nach Stuttgart mit einem Euro5-Dieselfahrzeug mit Software-Update einfahren würden, sei akzeptierbar. Daher werde seine Fraktion dem Entwurf der Verwaltung zustimmen.

Ihm sei klar, dass heftig über die Software-Updates diskutiert werde, so StR Körner. Herr Schüle habe in seinen Berechnungen eine Minderung von 25 bis 30 % bei den NOx-Emissionen festgestellt. Bei Betrachtung der Berechnungen des KBA sei dies sogar eine konservative Berechnung. Bei aller zum Teil berechtigten Kritik am KBA könne nicht auf Basis eines Zeitschriftenartikels über ein Analyseinstitut aus London, welches ein einziges Fahrzeug analysiert habe, eine generelle Entscheidung getroffen werden. Das KBA prüfe wesentlich mehr Fahrzeuge, daher müsse der Gemeinderat dem KBA folgen. Seine Fraktion werde dem Antrag nicht zustimmen.

BM Pätzold stellt den Änderungsantrag zur Abstimmung, dass Fahrzeuge mit Software-Updates keine befristeten Ausnahmeregelungen bekommen sollen, und stellt fest:

Bei 3 Ja- und 12 Gegenstimmen wird der Antrag mehrheitlich abgelehnt.

PULS-Antrag Nr. 17/2020 (Ausnahmeregelung für Euro5-Dieselfahrzeuge von 5 Jahren

BM Pätzold hält fest, dass dieser Antrag bereits zurückgezogen wurde und damit erledigt ist.

Antrag Freie Wähler Nr. 18/2020 (Anpassung zu 3 - Ablehnung von M 1)

BM Pätzold hält fest, dass dieser Antrag (aufgrund der vorherigen Abstimmung über den CDU-Antrag Nr. 15/2020) erledigt ist.

Antrag Freie Wähler Nr. 18/2020 a) ... die "Anmerkungen zur Maßnahme M1" aus GRDs 1509/2019 zu berücksichtigen.

Auch hier hält BM Pätzold fest, dass dieser Antrag (aufgrund der vorherigen Abstimmung über den CDU-Antrag Nr. 15/2020) erledigt ist.

Antrag Freie Wähler Nr. 18/2020 b) ... die in Stuttgart wohnenden Eigentümer/-innen und Fahrer/-innen von Euro5-Dieselfahrzeugen vom Fahrverbot (Maßnahme 1) auszunehmen und zunächst nur Dieselfahrzeuge schlechter Abgasnorm Euro6/VI von außerhalb Stuttgarts nicht mehr in die Stadt einfahren zu lassen

Die Verwaltung habe hierzu einen Vorschlag für eine modifizierte Übernahme erstellt, so BM Pätzold. Herr Dr. Münter versteht die Formulierung in der Art, dass die Fraktion FW eine dauerhafte Ausnahme beantragt. In der vorherigen Diskussion seien verschiedene Ausnahmefristen diskutiert worden (3 Monate/2 Jahre/5 Jahre). Nach seinem Verständnis hätte der vorliegende Antrag formal als erster abgestimmt werden müssen, da er eine unbefristete Gesamtausnahme vorsehe und daher am weitestgehenden sei. Jetzt sei der SPD-Antrag mit einer zweijährigen Ausnahmefrist beschlossen worden. Auf die Frage von Herrn Dr. Münter, ob die Fraktion FW trotzdem ihren Antrag stellen möchte, wird signalisiert, dass dieser aufgrund der vorherigen Abstimmung erledigt ist.

BM Pätzold hält daher diese Antragserledigung fest.

Antrag Freie Wähler Nr. 18/2020 (Beschlusspunkt 4 wird gestrichen, ebenso die dazu auf Seite 4 der Vorlage gemachten Ausführungen (Nahverkehrsabgabe)

Zu diesem Antrag, so BM Pätzold, sei bei dem vorherigen SPD-Änderungsantrag 16/2020 vereinbart worden, dieser Punkt werde zunächst von der Verwaltung aufgenommen und am 06.02.2020 im Gemeinderat abgestimmt.

Vorschlag Verwaltung LHS (Freigabe der Zufahrt zu den P+R Plätzen - Ergänzung P+R Sommerrain

BM Pätzold stellt diesen Vorschlag zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 13 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen wird dem Antrag mehrheitlich zugestimmt.

PULS-Antrag Nr. 17/2020 (Aufnahme einer regionalweiten abgestimmten Zuflussregelung)

Die Stadtverwaltung, so BM Pätzold, habe hierzu "keine Übernahme" vermerkt, da dieser Punkt bereits in der Stellungnahme zur vierten Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthalten sei.

Analog zu seinem Einführungsstatement empfiehlt StR Peterhoff, die damalige einstimmig beschlossene Stellungnahme unter Maßnahme 6 der vierten Fortschreibung des Luftreinhalteplans wieder aufzunehmen. Diese beinhalte die Zuflussdosierung an der Gemarkungsgrenze. Mit Nachdruck solle wiederum an das Land appelliert werden, die Zuflussregulierung anzugehen.

Falls die Verwaltung zusage, so StR Kotz, dass der Nachdruck auf das Land sowohl im Anschreiben zur Stellungnahme als auch im Beschlusspunkt deutlich spürbar sei, könne seine Fraktion die Auffassung von StR Peterhoff mittragen.

StRin Köngeter signalisiert ebenso ihre Zustimmung. Herr Schüle habe ausgeführt, die vorgeschlagenen Maßnahmen seien zu komplex, vielmehr seien schnelle Lösungen nötig. Daher unterstütze das Land nicht die Zuflussdosierung, sondern spreche sich für Fahrverbote aus. Sie entgegnet, selbst wenn einige Maßnahmen komplex seien, müssten sie begonnen und nicht immer verschoben werden. Auch falls die Auswirkungen dieser Maßnahme nicht so rasch spürbar seien wie bei einem Dieselfahrverbot, werde langfristige eine Lösung erreicht.

Seine Fraktion stimme dem Verfahrensvorschlag zu, so StR Ozasek. Die Maßnahme sei relativ schnell umsetzbar und wirksam. Die Steuerung von Lichtsignalanlagen sei ein Leichtes, und es gebe hierzu viele Erfahrungen. Es könne nicht angehen, dass die Kommunen in der Region Stuttgart die gesamten Vorzüge der LHS nutzten, jedoch ihre Probleme im Stuttgarter Kessel abladen würden. Daher dürften die umliegenden Kommunen nicht ausgenommen werden, und es dürfe durchaus ein Zwangspunkt gesetzt werden.

BM Pätzold hält fest, es sei ein Antrag auf eine modifizierte Übernahme gestellt worden. Dabei werde vorgeschlagen, eine regionalweit abgestimmte Zuflussregelung, wie bereits in der vierten Fortschreibung beinhaltet, wiederum aufzunehmen.

BM Pätzold stellt diesen Antrag zur Abstimmung und stellt fest:

Er stellt bei 15 Ja-Stimmen einmütige Zustimmung und Übernahme des Antrags fest.

Antrag PULS Nr. 17/2020 (Zumutbarkeitsgrenzen müssen realistisch angepasst werden)

Die Verwaltung habe hierbei den Vermerk "keine Übernahme" erstellt, so BM Pätzold. Seine Frage, ob sich dieser Antrag aufgrund der Stellungnahmen und Antworten erledigt habe, bejaht StRin Köngeter.

BM Pätzold hält daher fest, dass dieser Antrag zurückgezogen und erledigt ist.

Antrag Puls Nr. 17/2020 (Pförtnerampeln am Stadtrand - Bericht)

Hierbei handle es sich um keinen Änderungsantrag, betont BM Pätzold. Über dieses Thema sei im UA Mobilität am 28.01.2020 berichtet worden, zudem sei vorher ein entsprechender Beschluss zum Thema Zuflussregulierung gefasst worden.

Antrag Puls Nr. 17/2020 (Nahverkehrsabgabe und City-Maut - Bericht)

Diese Aspekte nehme die Verwaltung in die Stellungnahme mit auf. Am 16.07.2019 sei ein Werkstattbericht zu dieser Thematik im UTA vorgestellt worden.

Anlage: Antrag Bezirksbeirat Zuffenhausen (Errichtung einer NO₂-/Feinstaub-Messstelle in Zuffenhausen sowie Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h: Streckenabschnitt Auffahrt Friedrichswahl - Ende Wohnbau)

StR Peterhoff weist darauf hin, dass seitens der LUBW eine Prüfung des Themas Messstelle angekündigt ist. Dieses begrüße seine Fraktion und werde das Thema entsprechend kommunizieren. Während sich dieser Antrag (Tempo 60) lediglich auf einen Straßenabschnitt beziehe, habe seine Fraktion in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Maßnahme 20) Geschwindigkeitsbeschränkungen auf allen Bundes- und Landesstraßen beantragt. Diese Maßnahme solle wieder mit Nachdruck in der vorliegenden Stellungnahme aufgenommen werden, da sie leicht und zügig umsetzbar sei und direkt wirke.

StR Dr. Maier betont, gegen Messungen sei generell nichts einzuwenden, da der daraus resultierende Erkenntnisgewinn immer begrüßenswert sei. Jedoch bittet er bei der Einrichtung einer Messstelle, sich an die Regeln der guten Praxis zu halten und die Messstelle nicht an ungünstigen Positionen zu installieren wie schon bei anderen in Stuttgart. Diese stünden an Standorten, an denen vorhersehbar schlechte Werte gemessen würden. Bei einer zusätzlichen Entfernung von drei Metern von der Fahrbahn würden sich völlig andere Werte ergeben.

Die beiden Punkte der Änderungswünsche des BB Zuffenhausen erklärt StR Körner formell zum Antrag und stellt diesen zur Abstimmung.

BM Pätzold ergänzt, bei Punkt 2 sei die Modifizierung vorgeschlagen worden, die Maßnahme 20 der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in die laufende Fortschreibung wiederaufzunehmen (Tempo 60 auf allen Bundes- und Landesstraßen in der LHS).

Daraufhin betont StR Körner, die Besonderheit des Streckenabschnitts dennoch gesondert zu erwähnen, und bittet die Verwaltung, einen Formulierungsvorschlag bis zur Gemeinderatssitzung am 06.02.2020 zu erstellen.

Dieses sagt BM Pätzold zu. Er stellt Punkt 1 (Errichtung einer Messstelle) zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 14 Jastimmen und einer Enthaltung wird dem Antrag mehrheitlich zugestimmt.

Danach stellt der Bürgermeister Punkt 2 (Tempo 60 Friedrichswahl mit Ergänzung M 20) zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 9 Ja- und 6 Nein-Stimmen wird dem Antrag mehrheitlich zugestimmt.

Anlage: Antrag Bezirksbeirat Bad Cannstatt (Tempo 30 im gesamten Stadtbezirk)

Zu diesem Punkt, so StR Peterhoff, liege keine Stellungnahme der Verwaltung wie bei anderen Anträgen vor. Insbesondere eine rechtliche Einschätzung wäre hierzu wünschenswert. Hinsichtlich der im Rahmen des Lärmaktionsplans schon in der Umsetzung befindlichen Maßnahme "Tempo 30 nachts" seien nun prioritär die Stadtbezirke aufnehmen, die auch beim Thema Luftreinhaltung stark betroffen seien. Die im zuständigen Amt für Umweltschutz verfügbaren finanziellen Restmittel könnten für eine Ausweitung der Studie genutzt werden.

Seine Fraktion, so StR Körner, könne dem Antrag in dieser Form nicht zustimmen, da er in Widerspruch zur vorherigen Abstimmung stehe.

StR Ozasek stimmt den Ausführungen von StR Peterhoff zu, die Studie "Tempo 30 nachts" mit den Restmitteln auszuweiten. Der Stadtbezirk habe mehrheitlich beschlossen, diese Maßnahme aufzunehmen. "Tempo 30" habe eine gutachterlich nachgewiesene sehr große Wirksamkeit auf die Luftreinhaltung; dies habe u. a. das Umweltbundesamt in einer ausführlichen Studie belegt. Der Stadtrat befürwortet einen Pilotversuch, wie sich "Tempo 30" auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsströme auswirkt.

StR Ozasek habe die Anregung des Bezirksbeirats Bad Cannstatt zum Antrag erhoben, führt BM Pätzold aus. Zudem habe StR Peterhoff die Ergänzung beantragt, die Machbarkeitsstudie mit Restmitteln auf den Stadtbezirk auszuweiten.

BM Pätzold stellt den weitergehenden Antrag von StR Ozasek zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 3 Jastimmen wird der Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Der Bürgermeister stellt den modifizierten Antrag von StR Peterhoff zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 9 Ja- und 6 Gegenstimmen wird dem Antrag mehrheitlich zugestimmt.

Hinsichtlich der Beschlussvorlage GRDRs 1509/2020 bekräftigt StR Serwani seinen Vorschlag, den Streckenabschnitt auf der B 10/27 zwischen Zuffenhausen und Kornwestheim sowie den Abschnitt auf der B10 Richtung Neckartal zwischen Kappelberg und Neckarquerung vom Euro5-Diesel-Fahrverbot auszunehmen. Dadurch könnten große Umwege für Berufspendler vermieden werden.

BM Pätzold stellt diesen Antrag zur Abstimmung und stellt fest:

Bei 8 Ja- und 7 Gegenstimmen wird der Antrag mehrheitlich angenommen.

StR Kotz schlägt vor, die Abstimmungsergebnisse zu der Querliste in eine geänderte Beschlussvorlage einzuarbeiten. Die hierin enthaltenen vier Punkte sollten in der Gemeinderatssitzung am 06.02.2020 einzeln final abgestimmt werden.

Abschließend hält BM Pätzold, ohne dass sich Einwendungen ergeben, fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik verweist die Vorlage mit den Entscheidungen zur Querliste ohne weitere Beschlussfassung in die Vollversammlung.

Zur Beurkundung

Haupt / 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 SWU
Amt für Umweltschutz
 6. Referat T
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

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