

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	14
		<b>TOP:</b>	2
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	113/2021
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	30.04.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	-		
<b>Protokollführung:</b>	Herr Haupt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Modellhafte Erstellung eines Klimamobilitätsplans - Einbringung -</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 12.04.2021, GRDRs 113/2021, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die LHS wird als eine von vier Kommunen in Baden-Württemberg bis Ende 2022 modellhaft einen Klimamobilitätsplan erstellen. Der Beschaffung der damit in Zusammenhang stehenden Leistungen Dritter mit einem Volumen von 404.005 Euro (brutto) wird zugestimmt.
2. Der Aufwand für die Erstellung des Klimamobilitätsplans i. H. v. 121.201 Euro im Jahr 2021 und 282.804 Euro im Jahr 2022 im THH 810 - Bürgermeisteramt, Amtsbereich 8107015 - Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität, Kontengruppe 440 - Sonstige ordentliche Aufwendungen, wird entsprechend der Darstellung im Abschnitt Finanzielle Auswirkungen gedeckt.

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

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, seine Fraktion begrüße die Planung und Erstellung des Klimamobilitätsplans. Der Hintergrund sei, dass ein Gesetz auf Landesebene es den Kommunen ermögliche, mit einem Klimamobilitätsplan deren Aktivitäten und Maßnahmen zu ordnen sowie einen konkreten Handlungsplan zu erstellen. Dadurch könnten weitere Maßnahmen im Bereich Mobilität gezielt durchgeführt werden. Damit sei ein lukrativer Punkt verbunden: Bei Landesprojekten erhielten die Kommunen eine wesentlich höhere finanzielle Förderung. Seine Fraktion lehne allerdings die Formulierungen der städtischen Prämissen ab, da sie sich sehr bremsend zeigen würden (u. a. "Sachliches Prüfen", "Berücksichtigung der Interessen der gesamten Region"). Die Prämissen wolle seine Fraktion genauer prüfen. Dies treffe besonders auf die auf das Klima bezogenen Punkte zu. Das 200 Mio. Euro umfassende städtische Klimaaktionsprogramm beinhalte diverse Maßnahmen im Bereich Mobilität und diese sollten die Basis für den Klimamobilitätsplan darstellen. Vor rund neun Jahren sei das Verkehrsentwicklungskonzept beschlossen worden, welches eine Basis für die Mobilitätsmaßnahmen bilde. Dieses "lebende Dokument" passe sich den aktuellen Begebenheiten an und gebe bis zum Jahr 2030 Maßnahmen vor. Das gestrige Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz beziehe sich ebenso auf das Jahr 2030 als Zielhorizont. Das bedeute, der Klimamobilitätsplan habe Auswirkungen auf das Verkehrsentwicklungskonzept. Daher müsse bewertet werden, ob das "Minus-20-Prozent-Ziel" beim Individualverkehr noch zeitgemäß sei. Seine Fraktion schlage für diesen Tagesordnungspunkt (TOP) eine heutige Einbringung vor. Hinsichtlich der Prämissen sollten für den nächsten Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am Dienstag nächster Woche Ergänzungen vorgenommen und konkrete Aussagen hinsichtlich des Aspekts des Klimas getätigt werden.

Seine Fraktion begrüße die Vorlage GRDRs 113/2021, so StR Sakkaros (CDU), und sie werde der vorliegenden Beschlussfassung zustimmen. Aus der Vorlage gehe beispielsweise hervor, der Landkreis Ludwigsburg habe sich ebenso als Modellkommune "Klimamobilitätsplan" beworben. Der Stadtrat schlägt daher eine Abstimmung mit den benachbarten Landkreisen vor.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) betont, seine Fraktion habe hinsichtlich der Beratungsvorlage ebenso wie die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN weiteren Beratungsbedarf. Das Thema "Verkehr" stelle eines der komplexesten und schwierigsten Punkte beim Klimaschutz dar. Dies hänge mit der Raumstruktur, der ökonomischen Stärke sowie mit Stadtentwicklungsfragen zusammen. Daher sei die Intention der Landesregierung, für diesen Bereich zusätzliche finanzielle Mittel bei Erstellung eines Klimamobilitätsplans zur Verfügung zu stellen, sinnvoll und richtig. Dennoch müsse bei den Grundlagen solcher Förderprogramme eine Synchronisierung mit den städtischen strategischen Entwicklungen stattfinden. Er stimmt der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu, bei den Prämissen verbindlicher die städtischen strategischen Ziele zu formulieren. Falls das Land ausführe, diejenigen Maßnahmen seien förderfähig, die bis zum Jahr 2030 zu 40 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduzierung führten, müsste dieses mit den städtischen Reduktionspfaden abgeglichen werden. Hierbei verfolge die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) durchaus ehrgeizigere Ziele, worüber aktuell diskutiert werde. Eine Reduzierung von 40 Prozent CO<sub>2</sub> bis zum Jahr 2030 sei nicht ausreichend. Angesichts der hohen finanziellen Mittel auch für externe Institutionen müssten diesen eine klare Zielausrichtung als Prämisse vor Beginn ihrer Arbeit auf die städtischen strategischen Ansätze vorgegeben werden. Die Ziele seien nicht starr fixiert, sondern müssten an den heutigen Stand angepasst werden, um konkrete Maßnahmen

zu erhalten. Bei dem Nachweis der CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Jahr auf der gesamtstädtischen Ebene dürfe nicht lediglich der bezifferbare Teil der Maßnahmen aufgeführt werden. Ebenso wenig dürfe dies im Bereich "Verkehr" geschehen. Es dürfe nicht der Fall eintreten, dass nach einem 400.000 Euro teuren Gutachten am Ende nicht festgestellt werden könne, ob die Maßnahmen angemessen waren oder nicht. Daher müssten verbindliche ehrgeizige Klimaziele bereits in die Prämisse eingearbeitet werden. Seine Fraktion habe Verständnisprobleme bei Formulierungen wie "Interessen der Region", "Berücksichtigung der Erreichbarkeit", "Priorität auf anreizbasierten und lenkenden Maßnahmen", "Realistische Szenarien" sowie "Weg für einen Mobilitätsfrieden". Ihm erschließe es sich nicht, wie die Präzisierung im Beratungsgang bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik (STA) erfolgen könne. Es gehe nicht allein um die Gewährung von Fördergeldern, sondern die Stadträtinnen und Stadträte sollten sich die Mühe bereiten, diese unklaren und offenen Begriffe präzise mit messbaren Parametern zu definieren.

Der enorme Vorteil des Klimamobilitätsplans liege in der Konkretisierung der Maßnahmen, so StRin Schanbacher (SPD). Der zentrale Punkt bestehe darin, nicht lediglich über allgemeine Ziele zu diskutieren, sondern vielmehr sehr konkrete Maßnahmen zu verfolgen. Daher müsse sehr genau auf die städtischen Prämissen geachtet werden. Es sei bekannt, dass die LHS im zentralen Bereich "Verkehr" auf allen Ebenen zu träge unterwegs sei. Auf Bundes-, Landes- und städtischer Ebene bestünden enorme Probleme, hinsichtlich des Klimaschutzes den Verkehrssektor anzugehen. Der vorherige OB Kuhn sei mit der Zielvorgabe einer Reduktion des Verkehrs um 21 Prozent angetreten, was bei Weitem nicht erreicht worden sei. Bei der Beratung zum Klimamobilitätsplan bestünden die verschiedensten Ziele. Auf Bundesebene bestehe die Zielvorgabe, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu reduzieren. Mindestens dieser Wert müsse Zielvorgabe der LHS sein. Es müsse sich zudem der Debatte gestellt werden, ob man sich der städtischen Ziele untergeordnet fühle. Ihre Fraktion störe sich ebenso über einige Formulierungen in den Prämissen, was in der nächsten Sitzung im STA beraten werden könne. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sollten neue Wege beschritten werden, und dies könne als große Chance mit dem Klimamobilitätsplan durchgeführt werden. Es mache keinen Sinn, keine klaren Vorgaben zu erstellen, da sonst Gerichte entscheiden würden (z. B. Autofahrverbote).

StR Dr. Oechsner (FDP) bezeichnet es als spannend, die Präzisierungen der Prämisse in zwei Beratungsrunden abzuschließen. Manchmal sei es von Vorteil, am Beginn eines Prozesses nicht zu viele Vorgaben zu erstellen. Er bekräftigt daher die Zustimmung seiner Fraktion zu der Vorlage der Verwaltung.

Dieser Ankündigung schließt sich StR Zaiß (FW) an. Zur Orientierung sei ein konkreter Plan notwendig, der der Öffentlichkeit ebenso nahegebracht werden müsse.

Ihre Fraktion begrüße die Erstellung des Klimamobilitätsplans, betont StRin Hübsch (PULS). Sie selber sei allerdings unentschlossen, in welcher Tiefe die Formulierung in der Vorlage erfolgen müsse. Es sei sicher sinnvoll, nochmals über die Prämisse zu diskutieren - im Grunde stimme sie der Vorlage jedoch zu.

StR Peterhoff bekräftigt den Vorschlag seiner Fraktion, die Vorlage in der heutigen Sitzung des Ausschusses für Klima und Umwelt lediglich einzubringen und hierüber erst im STA in der nächsten Woche abzustimmen.

Herr Forderer (S/OB-Mobil) führt aus, beim Klimamobilitätsplan handele es sich um eine modellhafte Erprobung mit mehreren Beteiligten. Die Verwaltung benötige die zügige Zustimmung für die Ausschreibung, damit die Modellkommunen gleichzeitig mit dem Klimamobilitätsplan starten könnten. Das Land habe die in Betracht kommenden externen Unternehmen in einer Gruppe zusammengefasst, damit einheitliche Kriterien in den Modellkommunen entstünden. Aus rechtlicher Sicht dürfe die Verwaltung die Ausschreibung erst nach Zustimmung des Gemeinderats durchführen. Den Prozess werde die Verwaltung gemeinsam mit dem Gemeinderat gestalten und regelmäßig über den Fortgang berichten. Bei einem Förderbescheid übernehme das Land 80 Prozent der Kosten und gebe im Gegenzug Vorgaben vor. Eine der Vorgaben laute, sich an die acht Prinzipien der "Sustainable Urban Mobility Plans" der EU zu halten. Bereits im Jahr 2015 habe die LHS ein solches EU-Projekt durchgeführt. Eines der Kriterien stelle die regionale Komponente dar, daher sei aus 15 Bewerbungen der Landkreis Ludwigsburg ausgewählt worden. Es sei Intention des Landes, die LHS solle gemeinsam mit dem Landkreis Ludwigsburg die regionale Dimension des Klimamobilitätsplans durchführen. Ziel dabei sei es, Maßnahmen zu definieren und zu bündeln, wobei offengehalten werde, ob Anreize oder Lenkungen angewendet würden. Das Problem in der Mobilität seien viele bundes- und landesrechtliche Vorgaben und unflexible Gesetze, wie der Straßenverkehrsordnung, die die Stadt ausbremsten. Das Modell stelle einen Test des Landes dar, welches ebenso wenig Kenntnisse über die Ausgestaltung der Klimamobilitätspläne besitze. Es sei besser, diesen Prozess mitzugestalten als lediglich zuzuschauen. Die Klimaziele des Landesklimaschutzgesetzes stellten ebenso eine Vorgabe dar (u. a. 40 Prozent-Ziel im Bereich Verkehr, CO<sub>2</sub>-Bepreisung). Er sei gewissermaßen ratlos, welche Spezialisierungen und Präzisierungen die Verwaltung dem STA in der nächsten Woche vorlegen solle. Diese Fragen könnten im weiteren Verfahren geklärt werden.

BM Pätzold stellt den Vorschlag von StR Peterhoff, die GRDRs 113/2021 in der heutigen Sitzung lediglich einzubringen, zur Abstimmung und stellt fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt stimmt der Einbringung bei 14 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung einmütig zu.

Damit ist die GRDRs 113/2021 einggebracht.

Zur Beurkundung

Haupt / fr

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil  
Klimaschutz  
weg. STA
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. Referat AKR  
Haupt- und Personalamt  
Rechtsamt
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)  
Baurechtsamt (2)
  6. Referat T  
Hochbauamt (2)  
Tiefbauamt (2)
  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