

<b>Protokoll:</b>	<b>Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	15
		<b>TOP:</b>	1
	<b>Verhandlung</b>	<b>Drucksache:</b>	1509/2019 Neufassung
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	06.02.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Kuhn		
<b>Berichterstattung:</b>	-		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung</b>		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 04.02.2020, öffentlich, Nr. 36

Ergebnis: Verweisung der GRDRs 1509/2019 ohne Votum an Gemeinderat

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 05.02.2020, GRDRs 1509/2019 Neufassung, 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 NO<sub>2</sub> im Jahr 2020 eingehalten wird.
3. Der Maßnahme M1 des Entwurfs der 5. Fortschreibung wird mit Anmerkungen zugestimmt.

4. Folgende Maßnahmen sollten in die 5. Fortschreibung mit aufgenommen werden:  
M2 Regionalweite Zuflussregulierung  
M3 Temporeduzierung auf Bundesstraßen im Stadtgebiet (60 km/h)
5. Weitere Anregungen der Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf der 5. Fortschreibung

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

Der Vorsitzende verweist auf die umfassende Beratung im STA am 04.02.2019, aus der die heute vorliegende Neufassung der Vorlage GR Drs 1509/2019 resultiere. Die Beschlussantragsziffern dieser Vorlage werden am Ende der Beratung getrennt zur Abstimmung aufgerufen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) erinnert an die vielen Stunden, in denen der Rat in den vergangenen Monaten und Jahren um die verschiedenen Fortschreibungen des Luftreinhalteplans gerungen und auch viel erreicht habe. Trotz der deutlichen Fortschritte liegen die NO<sub>x</sub>-Emissionen im Jahresdurchschnitt immer noch 25 % über dem Jahresmittelwert. Daher bestehe weiterhin die Notwendigkeit der Fortschreibung des Luftreinhalteplans und es müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden. Große Fortschritte habe man in den letzten Jahren erreichen können durch die Tarifreform bei der VVS und der Einführung der Jobtickets bei großen Unternehmen. Neue, wichtige Punkte zur Stickoxidreduktion nehme man in dieser Fortschreibung auf mit den Themen Zuflussdosierung und Tempo 60 auf Bundesstraßen. Hier gelte es, das Land aufzufordern, das aus seiner Sicht Mögliche zu tun, um Stuttgart zu unterstützen, dabei voranzukommen. Seine Fraktion stimme der Vorlage in allen Punkten gerne zu, wenngleich man bei manchen Punkten sich der Mehrheitsentscheidung beuge. Man freue sich auch darüber, dass Punkte aus der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte aufgegriffen werden konnten.

StR Kotz (CDU) stimmt seinem Vorredner zu, was die vielen Stunden der intensiven Beschäftigung mit Vorschlägen zur Verbesserung der Luftqualität in den letzten Monaten und Jahren angeht. Deprimierend finde er jedoch, dass das Regierungspräsidium (RP) die Hinweise und Anmerkungen in den jeweiligen Stellungnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart in großen Teilen nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen hat. Er wage die Prognose, dass dies mit der heutigen Stellungnahme in weiten Teilen genauso sein wird, beispielsweise was eine Übergangsfrist von zwei Jahren für die Bewohner in der kleinen Umweltzone angeht. Als zweites Beispiel nennt er die regionalweite Zuflussregulierung, die der Gemeinderat bereits in der Stellungnahme für die 4. Fortschreibung gefordert hatte, aber seitens Ministerium und RP nicht aufgenommen wurde. Seines Erachtens muss man sich darüber im Klaren sein, dass das, was der Rat zu diesem Thema bespricht und diskutiert, nicht wirklich große Auswirkungen haben wird.

Da man nicht die Rechtsbehörde sei, die Maßnahmen einsetzen und beschließen muss, könne man auch jenseits von selbstverständlich akzeptierten Urteilen eine politische Kommentierung abgeben mit der Stellungnahme. Die Fahrverbote, die jetzt als Maßnahme für Euro-5-Fahrzeuge vorgeschlagen werden, halte seine Fraktion für un-

verhältnismäßig. Man halte es für zumutbar, zur Erreichung der gleichen Ziele ohne Fahrverbote ein oder zwei Jahre länger zu brauchen. Darüber hinaus halte man selbst bei gutem Willen der Autofahrerinnen und Autofahrer das, was ihnen zugemutet wird an Beschilderung, an unterschiedlichen Umweltzonen mit unterschiedlicher Zufahrtsberechtigungen, an unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen an Steigungsstrecken und an Senkungsstrecken innerhalb des Talkessels auf Bundesstraßen, für nicht realisierbar. Deswegen erachte man auch weitere zusätzliche Maßnahmen nicht für angebracht und werde dieses Fahrverbot in dieser Form ablehnen. Er bittet darum, die Beschlussantragsziffer 4 getrennt in die zwei Unterpunkte zur Abstimmung zu bringen.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) bedauert, dass sich auch mit dieser Fortschreibung das fortsetze, was man seit Februar 2018 erlebe in diversen Fortschreibungsrunden, die vor Gericht gescheitert sind: Es werde weiterhin die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts missachtet durch das Landeskabinett. Das Bundesverwaltungsgericht habe ein Euro-5-Fahrverbot in der Umweltzone Stuttgart verbindlich angeordnet. Dem wolle das Land nicht Rechnung tragen und dies werde auch nicht in dieser Stellungnahme der Stadtverwaltung gegenüber dem Land eingefordert. Dies finde die scharfe Kritik der Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, zeige es doch die ungebrochene Macht der Automobilwirtschaft gegenüber der Politik. Der Beschlussantragsziffer 3 werde man daher ebenso wenig folgen wie der Beschlussantragsziffer 2. Zustimmung werde man dagegen den Beschlussantragsziffern 1, 4 und 5. Was die Beschlussantragsziffer 5 angeht, so fordere man gegenüber dem Land eine Nahverkehrsabgabe, Drittnutzerfinanzierungsmodelle und stehe als Modellkommune zur Verfügung, um die Wirkweise dieser Modelle zu erproben in der Hoffnung, dass der Landtag sich alsbald dazu entschließen kann, eine gesetzliche Grundlage hierzu zu verabschieden.

Er teile die Kritik, dass das Land den Empfehlungen der Landeshauptstadt Stuttgart bisher nicht gefolgt ist. Insbesondere die Verkehrsmengendosierung werde in der Stadt Zürich überaus erfolgreich angewendet, sie sei dort das Fundament der Mobilitätsagenda der Stadt, ohne die alle anderen Maßnahmen weitgehend wirkungslos wären. Ohne eine Verkehrsmengendosierung werde eine ökologische Verkehrswende nicht gelingen.

StR Körner (SPD) vertritt die Ansicht, normale Leute verstünden nicht mehr, was da bei all den Fortschreibungen und Maßnahmen mit unterschiedlichen Fahrverboten stattfindet. Er glaube, dass es auch gewollt ist, dass normale Leute es nicht mehr verstehen können, "weil man so zwar formell irgendwelchen Pflichten nachkommt, es aber in der Realität eigentlich so gut wie gar keine Rolle spielt, weil diese Verbote weder kontrollierbar noch umsetzbar" seien. Diese für die Landeshauptstadt Stuttgart sehr negative Entwicklung habe vor allem damit zu tun, dass die Automobilfirmen Autos hergestellt haben, die nicht das gehalten haben, was sie versprochen haben, und sicherlich auch mit Fehlern auf Bundesregierungs- und auf Landesregierungsebene. Da man dennoch damit umgehen müsse, könne seine Fraktion der Vorlage heute zustimmen, wenngleich auch ohne große Begeisterung. Der Beschlussantragsziffer 3 werde man zustimmen, weil man zu dem Ergebnis gelangt sei, dass die Rechtssituation derzeit nichts Anderes zulässt. Froh sei man, dass es für die Anwohnerinnen und Anwohner der kleinen Umweltzone eine zweijährige Übergangszeit geben wird.

Auch StR Serwani (FDP) schickt voraus, man wisse nicht, ob Land und Regierungspräsidium sich an die Empfehlungen der Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart

halten werden. Die bislang zur Luftreinhaltung ergriffenen Maßnahmen hätten jedoch in Verbindung u. a. mit dem Fortschritt in der Kraftfahrzeugtechnik und den begleitenden Maßnahmen, wie der VVS-Tarifreform, die Qualität der Luft in Stuttgart wesentlich verbessert, insbesondere was das Stickstoffdioxid betrifft. Man sei daher zuversichtlich, den Jahresmittelgrenzwert von NO<sub>2</sub> im Jahr 2020 einhalten zu können. Ausgehend von dieser Prognose und der positiven Entwicklung der Emissionssituation im Stadtgebiet halte man das zonale Fahrverbot für Dieselfahrzeuge eigentlich für überflüssig. Wahrscheinlich werde es dennoch kommen und werde auch bedeuten, dass von den Autofahrern eine Menge Umwege zu fahren sind. Davon besonders betroffen wären die Kreise Rems-Murr und Ludwigsburg. Daher habe man im STA beantragt, bei der konkreten Ausgestaltung der sogenannten kleinen Umweltzone die Straßenzüge B10/27 zwischen Zuffenhausen und Kornwestheim sowie die Knotenpunkte B10/14 im Neckartal und vom Kappelbergtunnel kommend in Richtung B10 Esslingen-Neckar ausgenommen werden sollen. Dem sei der STA gefolgt. Schwierigkeiten sehe man u.a. bei der Umsetzung, beispielsweise beim Aufstellen von mindestens 650 Schildern. Er befürchtet, man werde dies nicht bis zum Zeitpunkt der eventuellen zonalen Fahrverbotsituation hinbekommen. Seine Fraktion werde der Vorlage zustimmen.

StR Zeeb (FW) hebt hervor, bei der ausführlichen Diskussion im STA seien auch die positiven Entwicklungen im Stadtgebiet Stuttgart ausdrücklich gewürdigt worden. Dies möge man sich bei allen kritischen Anmerkungen immer wieder vor Augen führen. Seine Fraktion sehe vieles in der Stuttgarter Stellungnahme für teilweise vernünftig und konsensfähig an, manches betrachte man aber auch als unnötig. Er teile daher viele der Anmerkungen seiner Vorredner. Mit Blick auf den Gleichheitsgrundsatz und die Verhältnismäßigkeit unterstreicht er, es könne nicht dem Gleichheitsgrundsatz entsprechen und auch nicht der Verhältnismäßigkeit, wenn Fahrzeughalter, die in der kleinen Umweltzone wohnen, ihren Euro-5-Diesel noch nicht einmal aus der Garage fahren dürfen, während jemand, der in einer Nachbargemeinde wohnt, weiterhin sein Fahrzeug fahren darf, nur eben nicht in der kleinen Umweltzone, welche er dann umfahren kann. Ein solcher Zustand sei eigentlich nicht haltbar.

StR Dr. Mayer (AfD) stellt die Frage, ob es überhaupt zutreffend ist, dass die Gesundheit der Stuttgarter Bürger geschützt und dafür angemessene Maßnahmen ergriffen werden müssen, und ob es sich überhaupt um angemessene und geeignete Maßnahmen handelt. Seine Fraktion meine, dass weder das eine noch das andere der Fall ist. So zeigten die Grafiken, die das RP in der 5. Fortschreibung des Luftreinhaltplans vorgelegt hat, dass die Messwerte inzwischen in einem Bereich liegen, der gesundheitlich absolut nicht mehr schädlich ist. Auch sollte man bedenken, dass der Jahresmittelgrenzwert absurd niedrig und toxikologisch und epidemiologisch gar nicht zu rechtfertigen sei. Weiter sollte man bedenken, dass der Stickstoffdioxid-Wert dort, wo die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger leben, weit unterhalb dieses EU-behördenmäßig festgelegten Grenzwertes liege. Davon abgesehen halte man die Maßnahmen, die jetzt getroffen werden sollen, mit einem zonalen Fahrverbot, das flächendeckend den Stuttgarter Talkessel, Zuffenhausen, Feuerbach und Bad Cannstatt umfassen soll, für überhaupt nicht geeignet, um eine wirksame Verbesserung zu erreichen. Trotzdem sei man überzeugt, dass alle sich an entsprechende Verwaltungsgerichtsurteile zu halten haben. Die AfD-Fraktion lehne die Maßnahme M 1 (Beschlussantragsziffer 3) ab. Sollte es dennoch dazu kommen, spreche man sich für eine Übergangsfrist von mindestens zwei Jahren für die betroffenen Stuttgarter Einwohner aus.

Seit der ersten Fassung des Luftreinhalteplans seien fünfzehn Jahre vergangen, ohne dass der Schutz von Mensch und Umwelt vollständig gelöst wurde, unterstreicht StRin Königeter (PULS). Selbst wenn die Grenzwerte eingehalten werden, bedeute dies nicht, dass die Luft richtig gut wäre. Sie halte den aktuellen Entwurf zum Luftreinhalteplan für mut- und ideenlos im Hinblick auf eine Mobilitätswende. Auch wenn in den vergangenen Jahren schon viele Dinge durch- und umgesetzt wurden, lasse sich noch nicht von einer gelungenen Mobilitätswende sprechen. Dass das Dieselvebot dazu beiträgt, sehe man, ohne gleichzeitig Alternativangebote zu machen, eher nicht. Sprachlos mache sie, dass das Regierungspräsidium nun darauf verweist, dass das Dieselfahrverbot - weil schnell umsetzbar - die einzige Lösung sei und deshalb komplexere Vorschläge, die man einfach schon früher hätte beginnen müssen, ablehnt. Ein weiterer Aspekt, das Fahrverbot als einzige Maßnahme äußerst kritisch zu bewerten, sei, dass eine Flottenerneuerung stattfindet, bei der sich die Verkehrsmenge nicht ändert. Umso mehr freue man sich, dass das RP in der Stellungnahme der Stadt auf Antrag der PULS-Fraktionsgemeinschaft erneut dazu aufgefordert wird, eine regionalweit abgestimmte Pfortnerregelung auf den Weg zu bringen. Um die Betroffenen zum Umstieg zu bringen, halte man es für unabdingbar, über eine reine Ampelschaltung hinaus zu denken. So brauche es ergänzende Angebote, wie P+R-Parkhäuser und Umstiegsmöglichkeiten auf Busse und Bahnen außerhalb der Stadt oder am Stadtrand. Man würde sich daher freuen, wenn sich der Rat heute noch darauf verständigen könnte, das RP aufzufordern eine Konzeption vorzulegen, die auf den Umstieg abzielt, statt sich auf die Themen Stau und Verkehrsfluss zu konzentrieren.

Bei der Abstimmung über die Beschlussantragsziffer 2 werde man sich der Stimme enthalten. Zwar freue man sich über die aufgenommene Übergangsregelung im Hinblick auf eine soziale und faire Lösung, doch führe diese gleichzeitig das Fahrverbot mit den schon vom RP vorgeschlagenen Ausnahmen etwas ad absurdum und mache daher nicht sehr zuversichtlich, was die Immissionssituation in Zukunft angeht. Auch könne sie nicht nachvollziehen, dass ein Großteil der Mitglieder des STA den Software-Updates für betroffene Dieselfahrzeuge trotz gegenteiliger Tests vorbehaltlos vertraut.

Abschließend bittet sie die Verwaltung darum, bei zukünftigen gemeinsamen Veranstaltungen für Bezirksbeiräte klar und ggf. anders zu kommunizieren, worauf die Veranstaltung abzielt. Diese Bitte sei von mehreren Bezirken an sie herangetragen worden.

Nach Meinung von OB Kuhn besteht kein Grund zum Fatalismus, denn in der Summe all der verschiedenen Maßnahmen werden die Luftwerte in Stuttgart besser. So lägen die Werte beim Feinstaub nun zwei Jahre innerhalb der Grenzwerte, beim Stickoxid sei dies noch nicht der Fall, aber mit einem klaren Trend nach unten. Das Problem sei, dass man nicht genau weiß, welche Maßnahme wie viel geholfen hat, weil man nicht eine Maßnahme nach der anderen umgesetzt hat, sondern alles, was helfen könnte oder untersucht ist, auf einmal. Dazu habe es keine Alternative gegeben, "weil wir nicht in einer Stadt und mit der Gesundheit der Bevölkerung in einem naturwissenschaftlichen Experiment sind, sondern die Aufgabe haben, die Gesundheit der Menschen stets zu beachten". Es sei davon auszugehen, dass Tarifreform, Jobticket usw. und der damit verbundene Umstieg vieler Menschen in den ÖPNV, einen großen Anteil daran haben. Mit Sicherheit habe es auch damit zu tun, dass viele Menschen die Erneuerung ihres privaten Fahrzeugs entweder vorziehen, oder sehr genau darauf achten, "wo bin ich mit welchem Fahrzeug und welchem Stickoxid-Ausstoß unterwegs?" Er glaube, dass man bei der Frage der Stickoxidbelastung den Grenzwert in eineinhalb Jahren, vielleicht schon zur Jahreswende, erreicht haben wird.

Das große Problem CO<sub>2</sub> sei hingegen überhaupt nicht gelöst. Die Automobilindustrie habe, um mit den verschärften EU-Grenzwerten bei CO<sub>2</sub> einigermaßen hinzukommen, einfach Zahlen in ihre Planungen geschrieben, wie viel Elektromobilität es sein muss, ohne bislang die Fahrzeuge dafür zu haben. Dieses Problem sei nicht so schnell und so einfach zu lösen, es sei denn, es gelingt, dass Menschen in großer Zahl auf den öffentlichen Verkehr oder aufs Fahrrad umsteigen. Bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans heute gehe es um die Gerichtsurteile, und selbstverständlich könne man Verständnis haben, dass die Landesregierung, vertreten durch das Regierungspräsidium, die Urteile umsetzen muss, zumal vor dem Hintergrund der Diskussion, ob Vertreter der Landesregierung persönlich dafür belangt werden können. Folglich müssen die Verantwortlichen schauen, dass die Grenzwerte eingehalten werden, selbst wenn sie überzeugt davon sind, dass Verbote besser zu vermeiden sind. Die Rechtsordnung und die oberste Rechtsprechung seien zu erfüllen.

Er habe daher kein Verständnis für die Haltung der CDU-Gemeinderatsfraktion, die Verbote als unverhältnismäßig ablehnt, wohingegen die Landes-CDU sagt, "dies ist ein gemeinsamer Koalitionsbeschluss und daher müssen wir das machen". Man könne als Minimum schon verlangen, dass sich die Ratsfraktion ein bisschen intensiver mit dieser Frage auseinandersetzt. Es sei wichtig, als Stadt Stuttgart diese Stellungnahme abzugeben und positiv zu sagen, was eigentlich ihr Wille ist. Die entscheidenden Schritte beim CO<sub>2</sub> seien nicht durch Bodenwaschen oder durch Filtersäulen etc. zu regeln, sondern nur durch eine andere Mobilität in der Stadt, nicht durch Wegfiltern, sondern durch Vermeiden von CO<sub>2</sub>.

Herr Dr. Münter (S/OB) geht zunächst ein auf die im STA genannte Zahl der Schilder. Die 650 Schilder beziehen sich nicht auf die jetzt zur Diskussion stehende 5. Fortschreibung und die kleine Umweltzone, sondern auf die Tempo-40-Beschilderung, die aus der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans stammt. Bei der 5. Fortschreibung - wenn es denn dazu käme ab 01.07.2020 - wären es wahrscheinlich weniger Schilder, aber dennoch kommen zusätzliche hinzu.

Anschließend nimmt er Stellung zur Bitte von StRin Köngeter. Die Bezirksvorsteherinnen und Bezirksvorsteher der acht beteiligten Stadtbezirke seien im Vorfeld darüber informiert worden, dass die Veranstaltung - eine gemeinsame Sondersitzung der Bezirksbeiräte - am 30. Januar 2020 stattfindet. Man habe per E-Mail darum gebeten, dass die Bezirksvorsteherinnen und Bezirksvorsteher dies so an ihre Bezirksbeiräte weiterleiten. Er zitiert aus der E-Mail: "In der Sondersitzung werden die betroffenen Bezirke über den Inhalt dieses Plan-Entwurfes informiert und erhalten die Möglichkeit, nach Bezirken getrennt ebenfalls Stellungnahmen abzugeben." Insofern nehme er die Anregung mit, glaube jedoch, dass ausreichend klar und präzise kommuniziert worden ist, was in dieser Sitzung stattfinden kann.

OB Kuhn tritt anschließend in den Abstimmungsvorgang zur GRDRs 1509/2019 Neufassung ein. Er stellt fest:

Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 1 einstimmig wie beantragt.

Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 2 bei 5 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich wie beantragt.

Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 3 mit 32 Ja-Stimmen und 23 Nein-Stimmen mehrheitlich wie beantragt.

Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 4, Maßnahme M2 - Regionalweite Zuflussregulierung bei 4 Enthaltungen einstimmig wie beantragt.  
Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 4, Maßnahme M3 - Temporeduzierung auf Bundesstraßen im Stadtgebiet (60 km/h) mit 35 Ja-Stimmen und 22 Nein-Stimmen mehrheitlich wie beantragt.

Der Gemeinderat beschließt die Beschlussantragsziffer 5 mit 38 Ja-Stimmen und 19 Nein-Stimmen mehrheitlich wie beantragt.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

## Verteiler:

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