

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	121
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	824/2022
		GZ:	S/OB-NMS
Sitzungstermin:	04.04.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Dr. Nopper		
Berichterstattung:	Herr Körner (S/OB)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart"		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik v. 28.02.2023, öffentlich, Nr. 62
 Ergebnis: Einbringung
 Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik v. 21.03.2023, öffentlich, Nr. 84
 Ergebnis: Zurückstellung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 30.01.2023, GRDRs 824/2022, mit folgendem

Beschlussantrag:

Vom Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (Anlage 1) wird in der vorgelegten Fassung (Stand 30.01.2023) Kenntnis genommen.

Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen ist unabhängig vom Gesamtkonzept auf der Grundlage einzelner Beschlussanträge vom Gemeinderat zu entscheiden.

Weitere Beratungsunterlage ist die Maßnahmen-Tabelle zu den Anträgen Nr. 66/2023 (Freie Wähler) und Nr. 84 (SPD, 90/GRÜNE, FrAKTION, PULS) mit Rückmeldung und Sachstandsangabe der Verwaltung, die den STA-Mitgliedern am Vortag elektronisch zur Verfügung gestellt wurde. Sie ist dieser Niederschrift elektronisch angehängt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform beigelegt.

OB Dr. Nopper schickt voraus, der Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" solle ein Orientierungsrahmen sein für die städtische Mobilitätspolitik - nicht mehr und nicht weniger. Seit der Einbringung der Verwaltungsvorlage am 28.02.2023 seien zwei Anträge zur GRDRs 824/2022 eingegangen: Der Antrag Nr. 66/2023 der Gemeinderatsfraktion Freie Wähler und der gemeinsame Antrag Nr. 84/2023 der Gemeinderatsfraktionen von SPD, 90/GRÜNE und den Fraktionsgemeinschaften Die FrAKTION und PULS. Der Vorschlag für das heutige Vorgehen laute, vom Konkreten zum Allgemeineren zu kommen und zunächst die 14 Einzelmaßnahmen des Antrags Nr. 66/2022 aufzurufen, danach die 9 Einzelanträge des Antrags Nr. 84/2023 und anschließend über die Einleitung zu sprechen.

Er übergibt hierfür das Wort an Herrn Körner (S/OB), der darum bittet, anhand der gestern den STA-Mitgliedern per E-Mail übermittelten Tabelle vorzugehen. Dagegen erheben sich keine Einwendungen.

StR Schrade (FW) erklärt, er halte alle Rückmeldungen der Verwaltung zu den Einzelpunkten des Antrags Nr. 66/2023 für in Ordnung, weshalb aus Sicht seiner Fraktion direkt zur Abstimmung übergegangen werden könne, sofern keine Punkte zur Diskussion aufgerufen werden. StR Peterhoff (90/GRÜNE) möchte den Punkt 6 zur Abstimmung stellen. StR Pantisano (Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) wünscht die Abstimmung über die Antragsziffer 2.

Herr Körner bittet folglich zunächst um Abstimmung über die **Punkte 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13 und 14 des Antrags Nr. 66/2023 mit den Empfehlungen der Verwaltung gem. der Maßnahmentabelle** und stellt dazu einmütige Beschlussfassung fest (1 Enthaltung).

Er stellt anschließend **Antragspunkt 2 des Antrags Nr. 66/2023 mit der Empfehlung der Verwaltung gem. der Maßnahmentabelle** zur Abstimmung und stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung (14 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, keine Enthaltung) fest.

Danach bittet er um Abstimmung über den **Antragspunkt 6 desselben Antrags mit der Empfehlung der Verwaltung gem. der Maßnahmentabelle** und stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung (9 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen) fest.

Herr Körner ruft anschließend die dem **Antragspunkt 6 vorgeschaltete Forderung des Antrags Nr. 84/2023 mit den Empfehlungen der Verwaltung (Seite 7 - Seite 9 der Maßnahmentabelle)** auf: "Dem Handlungspaket wird ein neues Handlungsfeld 1 'Verkehrsreduktion und -verlagerung' mit folgenden Maßnahmen zur ad-hoc-Umsetzung ergänzt, welche in 3 bis 5 Jahren umsetzbar sind." Gegen den Vorschlag der Verwaltung, dieses Paket aus pragmatischen Gründen als Handlungsfeld 10 anzuschließen, erheben sich zunächst keine Einwendungen.

Herr Körner bittet weiter darum, überall dort, wo im Antrag vom Doppelhaushalt gesprochen wird, von dieser Formulierung Abstand zu nehmen, weil die Beschlussfassung erst bei den Haushaltsplanberatungen erfolgen kann und weil im heute zur Beschlussfassung stehenden Aktionsplan in der Beschlussantragsziffer 2 ausdrücklich darauf hingewiesen werde, dass der Aktionsplan Maßnahmen beinhaltet, die in den nächsten drei bis fünf Jahren anstehen, sodass in den Haushaltsberatungen zu entscheiden sein wird, welche Maßnahme in welchem Haushalt umgesetzt werden soll.

Auf Nachfrage von StR Kotz (CDU) informiert BM Dr. Maier, temporäre Spielstraßen beziehen sich auf Einzelmaßnahmen, die z. B. auf Antrag einer Bürgerinitiative, einer Anwohnergemeinschaft etc. vor Ort entstehen, beispielsweise für einen Nachmittag, sodass dann dort kein Verkehr in der jeweiligen Straße fließt. Es gehe nicht um eine dauerhafte Verkehrsberuhigung oder ähnliches.

StR Pantisano kommt zurück auf die Frage, ob dem Handlungspaket 6 ein neues Handlungsfeld 1 "Verkehrsreduktion und -verlagerung" vorzuschalten ist und spricht sich dagegen aus, es als Handlungsfeld 10 einfach anzuschließen. Herr Körner sagt zu, diese Frage am Ende der Beratung nochmals aufzurufen.

Er ruft anschließend den **Antragspunkt 6 a des Antrags Nr. 84/2023 mit den Empfehlungen der Verwaltung (Seite 7 der Maßnahmentabelle)** auf und stellt dazu einmütige Beschlussfassung fest. Auch bei der Abstimmung über den **Antragspunkt 6 b des Antrags Nr. 84/2023 mit den Empfehlungen der Verwaltung (Seite 7 und 8 der Maßnahmentabelle)** stellt er einmütige Beschlussfassung fest.

StRin Schanbacher (SPD) bittet entsprechend des Hinweises in punkto Doppelhaushalt um einen geeigneten Formulierungsvorschlag, aus dem hervorgeht, dass im Zeitraum eines Doppelhaushalts drei Quartiere nach dem Prinzip des Barcelona Superblocks identifiziert und umgestaltet werden (insgesamt sechs). Herrn Körner ist es wichtig, dem Gemeinderat zu sagen, was tatsächlich umsetzbar ist in den nächsten drei bis fünf Jahren. BM Pätzold weist auf den enormen Aufwand und die Ressourcen hin, die es braucht, um den ersten Superblock zu planen und umzusetzen. Daher seien drei solcher Quartiere im Zeitraum eines Doppelhaushalts nicht machbar. Man müsste die Ressourcen dafür an anderer Stelle wegnehmen, sodass dann an anderer Stelle ein Projekt nicht machbar ist. StR Kotz äußert die Hoffnung, aus dem ersten Superblock so viele Erfahrungen gewinnen zu können, um daraus eine Ableitung als 'Stuttgarter Standard-Modell' für weitere Blocks zu entwickeln. StR Pantisano stellt klar, der Grund für die Nennung einer konkreten Zahl pro Doppelhaushalt sei, dass eine höhere Geschwindigkeit erreicht wird bei der Schaffung solcher Blocks. Die fehlenden Ressourcen müssten geschaffen werden, was in den Haushaltsplanberatungen jeweils passieren könne. Auch StR Peterhoff bittet um Abstimmung über den Antragspunkt. Er geht davon aus, dass die Verwaltung auch bei weiteren Maßnahmen, die beantragt wurden, erklärt, es sei nicht umsetzbar. Er teilt die von StR Kotz geäußerte Hoffnung und verweist außerdem auf Beschlüsse, die bereits gefasst wurden, wie z. B. den Rad-Entscheid. StR Dr. Mayer (AfD) nimmt Bezug auf die Stellungnahme der Verwaltung, wonach zunächst der Superblock in Stuttgart-West evaluiert werden sollte, bevor neue Projekte angegangen werden. Folglich müsste ins geänderte Wording ein entsprechender Zusatz aufgenommen werden.

BM Thürnau erklärt, mit dem derzeit vorhandenen Personalkörper lasse sich seitens des Tiefbauamtes maximal pro Jahr ein Superblock in dieser Form umsetzen. Er betont außerdem, dass sich zusätzliche Personalstellen zwar leicht im Haushalt beschließen lassen, jedoch als Kommune auf dem Markt keine Ingenieure zu bekommen seien. Insofern sei es nachher schlichtweg nicht möglich, solche Beschlüsse umzusetzen oder man müsste Ingenieure aus anderen wichtigen Maßnahmen rausnehmen, z. B. Brückensanierungen.

StRin Schanbacher wiederholt die von den Antragstellern gewünschte Formulierung. Man sei sich bewusst, dass viele der Maßnahmen nicht mit den vorhandenen Personalressourcen umgesetzt werden können. Doch genau deswegen habe man einen Aktionsplan, um zum Haushalt entsprechende Pakete schnüren zu können.

Herr Körner stellt daraufhin **Antragspunkt 6 c des Antrags Nr. 84/2023 (Seite 8 der Maßnahmentabelle)** mit folgender Formulierung zur Abstimmung: "Es werden pro Doppelhaushalt drei Quartiere nach dem Prinzip des Barcelona-Superblocks identifiziert und umgestaltet." Er stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung bei 9 Ja- und 7 Nein-Stimmen fest.

Die Abstimmung über den **Antragspunkt 6 d des Antrags Nr. 84/2023 mit der Empfehlung der Verwaltung (Seite 9 der Maßnahmentabelle)** ergibt einmütige Beschlussfassung.

Bei der Abstimmung über den **Antragspunkt 7 e mit der Empfehlung der Verwaltung (Seite 9 der Maßnahmentabelle)** stellt Herr Körner ebenfalls Einstimmigkeit fest.

Zum **Antragspunkt 7 f des Antrags Nr. 84/2023** bleiben die Antragsteller bei ihrem Formulierungswunsch. StR Kotz weist auch hier auf das Thema der Umsetzung hin. Er könnte dem Antrag zustimmen, wenn er den Zusatz enthalten würde: "Dabei ist darauf zu achten, dass möglichst wenige Parkplätze entfallen." Die StRe Peterhoff und Pantisano begründen ihre Positionen und kritisieren die Haltung vonseiten der Bürgermeisterei. Man sei sich bewusst, dass die Verkehrswende eine Mammutaufgabe ist, für die es eine Kraftanstrengung braucht. Man sei sich außerdem bewusst, dass man sich Haushalt für Haushalt an diese schwierige Aufgabe machen und dabei priorisieren müsse.

BM Pätzold teilt den Wunsch nach einer schnelleren Umsetzung von Projekten, doch habe man sowohl im Referat SWU als auch beim Referat T das Problem, dass Stellen nicht besetzt werden können. Folglich bleibe nur, stärker zu priorisieren und zu versuchen, Personal zu gewinnen. Gleichzeitig stehe man vor der Situation, dass ein großer Teil von langjährigen Mitarbeitenden altersbedingt ausscheidet. Es gehe nicht darum, dass man sich dagegen wehren will, Aufgaben zu übernehmen, aber man wolle darauf hinweisen, dass die Aufgabe nicht geleistet werden kann, zumal man zurecht viel Wert darauf lege, die Bürgerinnen und Bürger dabei mitzunehmen. OB Dr. Nopper ergänzt, Realität sei, dass nicht genügend Personal da sei und auch nicht in ausreichender Zahl zu bekommen sei, um die beantragten Maßnahmen in der geforderten Geschwindigkeit umzusetzen. Daher rate die Verwaltung ausdrücklich ab, diese Dinge so konkret in den Aktionsplan und damit in den Orientierungsrahmen für die Mobilität in den nächsten drei bis fünf Jahren aufzunehmen.

Auf die unterschiedliche Priorisierung von Projekten zwischen Antragstellenden und Verwaltung gehen die StRinnen Köngeter und Schanbacher sowie StR Rockenbach ein. Sie halten es zur Erreichung der Klimaziele für dringend notwendig, konkret zu werden anstatt vage und ungenau zu bleiben und im Status quo zu verharren. Die StRe Kotz und Dr. Mayer legen ihrerseits ihre jeweiligen Positionen dar. BM Thürnau betont, es gehe nicht darum, ohne Zahlen zu arbeiten, sondern darum, mit realistischen Zahlen zu arbeiten. 20 Fahrradstraßen bis 2025 planen und umzusetzen halte er weder vonseiten des Tiefbauamts noch vonseiten des Planungsamts für möglich. Für vorstellbar bis 2025 halte man 5 bis 6 Fahrradstraßen. Ihm sei daher wichtig, heute zu Protokoll zu

geben, dass das beantragte Ziel unter den heute von ihm geschilderten Gesichtspunkten nicht realistisch ist.

Das Stichwort Priorisierung aufgreifend ergänzt Herr Körner, der Aktionsplan beschreibe über 250 Maßnahmen, die alle in der Verwaltung erarbeitet worden sind und die seitens der Verwaltung für realistisch umsetzbar erachtet werden, die in den nächsten 3 bis 5 Jahren angegangen werden. Die Sitzungsvorlage weise darauf hin, dass die Priorisierung und die Umsetzung sowie die Umsetzungsmittel bei den Haushaltsplanberatungen jeweils einzeln beschlossen werden müssen. Die Priorisierung finde folglich bei den Haushaltsberatungen statt. Wenn dies stattgefunden hat - wie beispielsweise in Bezug auf die Nord-Süd-Straße - dann setze die Verwaltung genau das um, was der Gemeinderat mehrheitlich beschlossen hat. Wenn der Gemeinderat ein Jahr, nachdem er priorisiert hat, der Verwaltung dann eine andere Priorisierung vorgibt, und vielleicht bei den kommenden Haushaltsberatungen wieder eine andere Priorisierung beschließt, so erhöhe dies die Geschwindigkeit natürlich nicht. Auch über dieses Phänomen müsste man sich gemeinsam Gedanken machen. Insofern wirbt Herr Körner erneut für die Annahme der von der Verwaltung vorgeschlagenen Formulierung. In ihrer Gegenrede begründet StRin Königeter, warum die Antragsteller bei ihrer Formulierung bleiben wollen. Außerdem hält sie es für nicht angemessen, dass der Oberbürgermeister mit Lachen reagiert, "wenn die Seite hier mit ihrer Real- oder Nichtrealpolitik konfrontiert wird".

Herr Körner lässt abschließend über den **Antragspunkt 7 f des Antrags Nr. 84/2023** in der ursprünglichen Fassung abstimmen (20 Fahrradstraßen) und stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung bei 9 Ja- und 7 Nein-Stimmen fest.

Nach Erläuterung der Formulierung zum **Antragspunkt 7 g des Antrags Nr. 84/2023** durch StRin Schanbacher erklärt BM Dr. Maier, die rechtlichen Gegebenheiten müssten auch bei Pop-up-Lösungen und provisorischen Maßnahmen vorher geprüft werden, was nahezu genauso aufwändig sei wie eine reguläre Umsetzung, weshalb die gewünschte Beschleunigung gar nicht so zum Tragen komme. Dem widerspricht StR Pantisano, der auf die schnellere bauliche Umsetzung hinweist. StR Dr. Mayer hätte sich mit dem ursprünglichen Verwaltungsvorschlag, einverstanden erklären können. Die laut Herrn Körner nun vorgeschlagene Ergänzung um die Worte "um den Radausbau zu beschleunigen" lehnt er hingegen ab. Herr Körner weist darauf hin, dass die Überschrift der Maßnahmen unter Ziffer 7 bereits lautet "Mehr Geschwindigkeit beim Radausbau". Anschließend lässt er im Einvernehmen mit den Antragstellern über folgende Formulierung abstimmen: **"Pop-up-Lösungen, provisorische Maßnahmen, Verkehrsversuche, werden nach rechtlichen Vorgaben und Voraussetzungen entsprechend beschleunigt umgesetzt, um den Radausbau zu beschleunigen"** und stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung bei 10 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 4 Enthaltungen fest.

Herr Körner erläutert die Stellungnahme der Verwaltung und den daraus resultierenden Vorschlag für die Formulierung des **Antragspunkts 7 h des Antrags Nr. 84/2023**. StR Rockenbauch stellt klar, wichtig sei, dass die Verwaltung für die Haushaltsberatungen eine Vorlage erstellt, aus der hervorgeht, wie viele Mittel und wie viel Personal es braucht, um den Ausbau umzusetzen. BM Thürnau unterstreicht die Stellungnahme der Verwaltung in Bezug auf die Zahl von 500 zusätzlich umsetzbaren Radabstellplätzen im öffentlichen Raum pro Jahr. Herr Körner versteht die Antragsteller so, dass diese auf den Radentscheid verweisen, wo von **insgesamt** 5.000 Radabstellplätzen pro Jahr die Rede ist, und nach einem Ausbaupfad fragen, um diese Zahl zu erreichen. StR Kotz

weist darauf hin, dass zu den geforderten 5.000 Radabstellplätzen auch die im privaten und im halböffentlichen Raum hinzuzuzählen wären und nicht nur die im öffentlichen Raum. StR Peterhoff teilt diese Auffassung und verweist auf zahlreiche Vorhaben und Maßnahmen, wo viele weitere Radabstellanlagen geschaffen werden. StR Dr. Mayer hält es für nicht sachgerecht, wenn die Verwaltung bei ihrem Ausbaupfad nun auch für private und halböffentliche Bauvorhaben und deren Radabstellplätze berücksichtigen müsste. Er empfiehlt daher eine andere Formulierung.

Herr Körner lässt zunächst über die Formulierung der Antragsteller abstimmen, die nun lautet: "**h.) Das Ziel des Radentscheids, insgesamt 5.000 Radabstellplätze pro Jahr zu schaffen, wird mit einem Ausbaupfad für Radabstellanlagen hinterlegt.**" Er stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung fest.

Zur Abstimmung gestellt wird anschließend der **Themenblock 8** des Antrags Nr. 84/2023 (Neuen ÖPNV erschließen). Herr Körner stellt fest: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt die **Antragsziffer 8 i** einstimmig wie beantragt.

Die **Antragsziffer 8 j** wird entsprechend des **Verwaltungsvorschlags** im geänderten Wording ("Es werden weitere Gebiete mit Ergänzungsverkehren erschlossen.") ebenfalls einstimmig beschlossen.

StR Peterhoff bittet um Abstimmung über die Formulierung der Antragsteller zum **Antragspunkt 9 k**. Herr Körner stellt mehrheitliche Beschlussfassung bei 2 Nein-Stimmen fest.

Er erläutert anschließend die Stellungnahme der Verwaltung und wirbt für die Abstimmung des **Antragspunktes 9 l** mit dem geänderten Wording. StR Peterhoff bittet für die Antragsteller auch nach den Einlassungen von BM Dr. Maier um Abstimmung in der **Ursprungsformulierung**. Herr Körner stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung bei 9 Ja- und 7 Nein-Stimmen fest.

Die Abstimmung über den **Antragspunkt 9 m** ergibt einstimmige Beschlussfassung.

Der Verwaltungsvorschlag zur Formulierung des Antragspunktes **9 n** werde von den Antragstellern unterstützt mit der Maßgabe, das Wort "zukünftig" zu streichen, so StR Peterhoff. StR Kotz begründet anhand eines Beispiels, warum seine Fraktion mit dem pauschalen Ahnden von Gehwegparken ein Problem hat. Sofern zugesichert werde, dass jahrelang gelebte Praxis in bestimmten Gebieten beibehalten werden kann, könne man dennoch zustimmen. BM Dr. Maier weist darauf hin, dass es sich um eine hoheitliche Tätigkeit handelt, das Gehwegparken zu genehmigen. Somit könne man zwar eine Absichtserklärung machen, die jedoch im Einzelfall geprüft und umgesetzt werden müsse. Es handle sich somit um eine Angelegenheit der Verwaltung und unterliege nicht der Entscheidungsbefugnis des Gemeinderates, ergänzt OB Dr. Nopper. StR Rockenbach vertritt die Meinung, wenn der Gemeinderat der Verwaltung eine städtebauliche Rahmensetzung an die Hand gibt und den Fußverkehr an den Stellen höher priorisiert als den Autoverkehr, werde sich die Praxis ändern, sodass natürlich Parkplätze wegfallen werden. Ziel sei es, "die Straßen freizumachen für den Fußverkehr". Gegen eine solche Regelung wendet sich StR Dr. Mayer.

Herr Körner weist darauf hin, es werde trotz allem immer eine Entscheidungsbefugnis der Straßenverkehrsbehörde sein, auch wenn der Gemeinderat eine solche Orientie-

rung beschließen sollte. Weitere Redebeiträge folgen von StRin Schanbacher und StR Pantisano, die auf die Notwendigkeit der Begehrbarkeit von Gehwegen durch Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwägen sowie auf die Befahrbarkeit schmaler Straßen durch Rettungsfahrzeuge hinweisen. Herr Körner lässt abschließend über den **Verwaltungsvorschlag mit der eingangs genannten Maßgabe** (Streichung des Wortes "zukünftig") abstimmen ist und stellt dazu Beschlussfassung fest. Die Aufnahme der Formulierung "**Rechtswidriges Gehwegparken wird generell geahndet.**" wird einstimmig beschlossen.

Herr Körner bittet nach kurzer Erläuterung anschließend um Abstimmung über den **Verwaltungsvorschlag** zum **Antragspunkt 5** des Antrags Nr. 84/2023 (Seiten 6 und 7 der Maßnahmentabelle). StRin Köngeter (PULS) legt Wert darauf, das Ziel 2024 als Zeitpunkt der Durchführung des Wettbewerbs zur **B27** aufzunehmen. Dagegen spricht sich StR Schrade (FW) aus, der keinen Sinn darin sieht, dieses Zeitziel aufzunehmen, da das Wettbewerbsergebnis in der Folge nicht umsetzbar sei. Herr Körner stellt fest: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt mehrheitlich mit 10 Ja-Stimmen und 6 Nein-Stimmen: "Der Wettbewerb zur B27 wird **2024** durchgeführt."

Herr Körner wirbt anschließend um Zustimmung zum **geänderten Wording** die **B14** betreffend: "Für die Umsetzung hin zur B14/Kulturmeile werden folgende erste Projekte **geplant und geprüft**: - Der Stuttgarter Wilhelmsplatz wird autofrei. - Es wird eine Spur zwischen Österreichischer Platz und Heselacher Tunnel als Aufenthaltsfläche gestaltet. - Es wird eine Fahrradspur von der Oper bis zum Gebhard-Müller-Platz geschaffen." Nach kurzen Anmerkungen der StRe Kotz und Schrade stellt Herr Körner fest: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt mehrheitlich mit 9 Ja-Stimmen und 7 Nein-Stimmen.

Anschließend stellt er den **Verwaltungsvorschlag** mit dem geänderten Wording die **Cannstatter Straße** betreffend zur Abstimmung. Zuvor betont StR Rockenbauch, klar müsse sein, dass die notwendige verkehrliche Untersuchung die Funktionsfähigkeit gewährleistet, sie aber in der Modellierung von 50 % weniger Kfz-Verkehr ausgeht. Herr Körner stellt fest: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt mehrheitlich mit 9 Ja-Stimmen 5 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen: "Nach der Sanierung des Nesenbachkanals soll die B14 im Querschnitt des Wettbewerbsergebnisses **wiedergestellt** werden."

Danach ruft Herr Körner den **Punkt 4** des Antrags Nr. 84/2023 (Seiten 5 und 6 der Maßnahmentabelle) auf und bittet um Abstimmung über die **Aufnahme der in Buchstabe a.** genannten Formulierung. StR Kotz begründet die Ablehnung seiner Fraktion und benennt eine Alternativformulierung. StRin Köngeter will über die Beibehaltung der Ursprungsformulierung abstimmen. Herr Körner stellt fest: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt mehrheitlich (9 Ja-, 7 Nein-Stimmen): "a. Bei Sanierungen und Stadtumbau wollen wir hin zu einer Stadt der kurzen Wege und dafür ist eine Verkehrsreduktion notwendig."

Er erläutert anschließend das von der Verwaltung vorgeschlagene geänderte Wording als Ersatz der in Punkt 4 genannten Formulierungen der Buchstaben b., c. und d. StR Dr. Mayer ist hiermit einverstanden. StRin Köngeter begründet, weshalb die Antragsteller mit diesem Vorschlag nicht einverstanden sein können. Man sei lediglich bereit, im Abschnitt b. das Wort "weiter" zu streichen. Herr Körner stellt anschließend die in den Buchstaben **b., c. und d. genannten Formulierungen** (modifiziert bei b. durch **Strei-**

chung des Wortes "weiter) zur Abstimmung und stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung fest (9 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen).

Er ruft anschließend **Antragspunkt 3** auf und stellt dazu einstimmige Beschlussfassung fest.

Zum **Antragspunkt 2** bittet er darum, den geforderten Reduktionspfad zur Klimaerreichung im Kontext mit dem Klimamobilitätsplan, der vor der Sommerpause vorgelegt werde, zu beraten. Ansonsten würde sich die Verabschiedung des Aktionsplans 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" bis zur Sommerpause verzögern.

StRin Schanbacher stellt klar, es gehe darum, mit dem Reduktionspfad eine Zielgröße zu hinterlegen, um eine Messbarkeit zu haben, damit ggfs. bei den Folgeaktionsplänen zielgerichtet nachgesteuert werden kann. Die Summe der Maßnahmen gehe über den Klimaaktionsplan hinaus. Herr Körner hält fest, die Maßnahmen des Aktionsplans, die in irgendeiner Form auf das Klimareduktionsziel einzahlen, fänden natürlich auch Eingang in den Klimamobilitätsplan (KMP), wo die Verwaltung die CO₂-Wirkungen darstellen werde. Er verstehe das von StRin Schanbacher geschilderte Anliegen so, "dass wir, wenn wir den **KMP** mit Ihnen gemeinsam hier beschlossen haben, diesen dann **in einer geeigneten Form**, vielleicht die Zusammenfassung der CO₂-Wirkungen oder wie auch immer - darüber kann man sich dann noch unterhalten -, **dem Aktionsplan angefügt** wird, damit die CO₂-Ziele, die man da verfolgt, dort nochmal deutlich werden. Das können Sie dann beim KMP nochmal beschließen. Das können wir **zusagen**."

StR Rockenbauch weist darauf hin, folglich sei es wegen der anderen Zeiträume und der anderen zeitlichen Zielhorizonte beim KMP bis 2040 notwendig, die Zeiträume zu synchronisieren, indem der Reduktionspfad auf 2035 ausgerichtet wird. Mit dem Verfahrensvorschlag der Verwaltung sei er ansonsten einverstanden. Herr Körner sagt zu, **entsprechend dieser Maßgabe** zu verfahren.

Herr Körner leitet über zum **Antragspunkt 1** des Antrags 84/2023, wonach der bisherige Einleitungstext zu streichen und zu ersetzen wäre durch den beantragten aus sechs Absätzen bestehenden Text.

OB Dr. Nopper rät davon ab, den Einleitungstext wie beantragt zu verabschieden, "schlicht und ergreifend deswegen, weil er Vorgaben enthält, die rechtlich aus unserer Sicht so nicht durchsetzbar sind: 'Keine Nutzung von Verbrenner-Fahrzeugen ab dem Jahr 2035'. Wir raten Ihnen auch deswegen ab, weil der beantragte Einleitungstext die ökonomische Dimension der Mobilität und des Klimaschutzes völlig negiert. Wir raten Ihnen ab, weil dieser Text kein Wort zur besonderen Stuttgarter Situation enthält, kein Wort zur besonderen Stuttgarter Topographie, kein Wort zur Situation von Stuttgart als Stadt der Autoindustrie und Arbeitsplatz von zigtausenden Menschen in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie, kein Wort dazu, dass die Antriebswende einen ganz zentralen Beitrag zur Verkehrswende leistet, kein Wort dazu, dass der Strom- und der Wärmebereich einen 84 %igen Beitrag zum Klimaschutz leistet und der Verkehrsbe- reich lediglich 14 %. Deswegen schlagen wir Ihnen vor als Konsens, unseren Einleitungstext zu übernehmen und in Teilen den Ihrigen."

StR Peterhoff erklärt, man habe sich dezidiert mit dem Einleitungstext des Herrn Oberbürgermeisters auseinandergesetzt, sei aber zu dem Schluss gekommen, diesen nicht übernehmen zu können, weil es dort bei der Verkehrswende vor allem um die Antriebs-

wende gehe. Weil dem nicht so sei, habe man im Antragstext dies explizit ausgearbeitet: Zuerst stehe die Verkehrsreduktion, dann die Verlagerung. Die Antriebswende sei notwendig für den Rest, aber nicht das alleinige Ziel. Was die spezielle Situation in Stuttgart angeht, so werde in der Einleitung des Oberbürgermeisters auf zwei Seiten erklärt, warum man trotzdem weiter Auto fahren muss, warum man weiter Tunnel brauche und die Wichtigkeit der Automobilindustrie. Die Automobilindustrie sei ohne Frage wichtig und sie müsse einen Wandel vollziehen. Dies aber sei nicht das Oberziel von "Nachhaltig mobil". Die Erklärung müsse sein: "Wie kriegen wir in Außenbezirken, wo der ÖPNV vielleicht nicht gut genug ist (Ergänzungsverkehre), die Situation so hin, dass alle Stuttgarter*innen auch umsteigen können?" Dies habe man aus Sicht der Antragstellenden Fraktionen auf anderthalb Seiten ganz gut erklärt.

StR Kotz (CDU) nimmt Bezug auf seine Ausführungen bei der Einbringung der Vorlage. Seine Fraktion lege auch im Einleitungstext Wert auf eine ausgewogene Beschreibung der Situation - nicht nur der heutigen Situation, sondern auch der Situation, zu der man hinwill. Im Bereich der Mobilität betrachte seine Fraktion die Antriebswende als ein bedeutendes Element und nicht nur die Verkehrsreduzierung und -verlagerung. Man sei der Meinung, dass die Menschen mehr mitgenommen und begeistert werden können, wenn sie über die Antriebswende erreicht werden, anstatt zu sagen, es müsse eine Verkehrswende ausschließlich über die Reduzierung und Verlagerung von Verkehren sein. Auch sei darauf hinzuweisen, dass in der Aufzählung der von StR Rockenbach genannten Bereiche, wo die Menschen in Stuttgart stattdessen ihr Geld verdienen sollen, kein einziger neuer Bereich enthalten war, der Geld bringt im Sinne von Gewerbesteuern und andere Steuereinnahmen produzieren, weil er gut bezahlte Arbeitsplätze in der freien Wirtschaft bringt.

Mit Blick auf die Diskussion im Verwaltungsausschuss zu den Steuereinnahmen weist er auf die Paradoxie hin, einerseits zu sagen, die Automobilindustrie in Stuttgart soll weiter gute Geschäfte machen, weil es viel Geld in die städtischen Kassen spült, das dringend gebraucht wird u.a. für Maßnahmen aus diesem Aktionsplan, andererseits aber sollen die produzierten Autos doch bitte außerhalb der Stadtgrenze fahren. Diese Stadt habe eine besondere Tradition im Hinblick auf das Automobil, aber vor allem habe sie eine besondere Zukunft mit der Automobilindustrie. Diese gelte es zu erhalten und daher müsse sie weiter eine Rolle spielen. Festzuhalten gelte auch, dass ein Großteil der Menschen einfach mit dem Auto fahren wollen, "selbst wenn Sie ihnen die SSB und privat angebotene Mobilität vors Haus hinstellen." Der Gemeinderat mache immer noch Politik für die Menschen und sollte ihnen somit ein Stückweit das, was die Menschen möchten, auch ermöglichen. Weil dies möglich sei mit dem Thema Antriebswende sehe seine Fraktion diese im Vordergrund der Klimaneutralität im Verkehr. Seine Fraktion finde den Einleitungstext des Oberbürgermeisters sehr gut.

StRin Schanbacher verweist auf die Überschrift des gemeinsamen Antrags Nr. 84/2023 "Die Verkehrswende ernst nehmen!". Sie erinnert an die Einbringung der Vorlage, wo lange darüber diskutiert worden sei, wie die Worte des Oberbürgermeisters zu werten sind und wie nicht. Ihre Fraktion habe beschlossen, die Verkehrswende ernst nehmen zu wollen. Weil man dies bisher nicht gewährleistet sah, habe man zusammen mit anderen Fraktionen viel Arbeit investiert, um Maßnahmen zu benennen und auch die Einleitung zu verändern. Als den konsequentesten Weg habe man sich entschieden, die bisherige Einleitung komplett zu streichen und aus einem Guss neu zu schreiben.

Eingehend auf ihren Vorredner betont sie: "Die Menschen dürfen weiter Auto fahren, das ist völlig in Ordnung, das kann jede und jeder frei entscheiden. Nur die Frage ist doch, und die Diskussion hatten wir just bei den Maßnahmen, ob ich deswegen mit meinem Kinderwagen im Zweifel nicht mehr auf dem Gehweg fahren kann, weil das so ist, oder ob Menschen mit Gehbehinderung beispielsweise, die ja wirklich auf ein Auto angewiesen sind, nicht zur Ärztin oder zum Arzt kommen, weil sie im Stau stehen oder wie auch immer! Die Frage ist doch, wie die anderen Menschen, die nicht Auto fahrenden Menschen, die ja auch Stuttgarterinnen und Stuttgarter sind, wie die eingeschränkt werden für die anderen." Auch die Menschen, die in der Automobilindustrie arbeiten, wollten nicht in einer Stauhauptstadt leben, sondern genauso ein schönes, lebenswertes Stuttgart haben. Somit widersprüchen sich die Aussagen zur Transformation in keiner Art und Weise. Die Automobilindustrie sei gefragt, sich gemeinsam mit den Beschäftigten vor Ort auf den Weg zu machen zu einem Angebot für die Mobilität auch des Autos der Zukunft. Dies passiere. Es könne jedoch nicht sein, sich dieser Diskussion zu stellen und zu sagen: "Es ist gut, so wie es ist und es wird sich hier überhaupt nichts ändern." Angesichts solcher Wortmeldungen hege sie Zweifel, "ob auf der anderen Seite vom Ratstisch eigentlich angekommen ist, dass wir hier uns auf ein Klimaneutralitätsziel 2035 gemacht haben und dass wir danach auch handeln müssen!"

Man wolle hin zu einer Lenkungswirkung, zu klaren Zielen, die gemessen und benannt werden können. Nach diesen Kriterien habe man die Maßnahmen aufgelistet und beschrieben. "Ziele messen zu können sei wichtig, um unser Handeln anschauen zu können und beurteilen zu können, war es das richtige oder nicht, und die Maßnahmen bei der nächsten Fortschreibung entsprechend auszurichten, ggfs. einzustellen oder andere Maßnahmen zu nutzen."

Was die Aussage des Oberbürgermeisters betrifft, die Antragsteller würden die ökonomische Dimension völlig verkennen, so stimme dies nicht. "Aber unsere Einleitung hat auch keine zehn Seiten, d.h., die Abschnitte sind deutlich kürzer und z. B., wenn Sie durchgelesen haben, wird hier auf den Lieferverkehr eingegangen, der sich an den Straßenrändern abspielen kann. Hier wird auch darauf eingegangen, dass es ein Angebot geben muss, wie Menschen auch nachts, spätabends, frühmorgens zu ihren Jobs kommen. Das ist ja genau die ökonomische Dimension von der Sie sprechen. Wir wollen Mobilität für alle haben, auch natürlich für den Wirtschaftsverkehr in der Stadt und auch da muss es bessergehen! Auch die stehen nämlich aktuell im Stau und finden so, wie es jetzt gemacht wird, keine Parkplätze! Sicherlich muss man eine Lösung finden, wie die ordentlich arbeiten können, aber auch das hat mit einer Verkehrswende zu tun und nicht, indem man sich hinstellt und sagt, 'so lassen wie bisher auch'.

StR Pantisano greift die Aussage von OB Dr. Nopper auf, der Aktionsplan wäre nur ein Orientierungsrahmen. Jedoch zeuge dieses Vorwort von der Orientierungslosigkeit des Oberbürgermeisters in der Mobilitätswende. Deswegen habe man sich gezwungen gesehen, dieses Vorwort komplett zu ersetzen - basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und basierend auf die Klimaziele, die sich der Gemeinderat gesetzt hat und basierend auf dem Wunsch von mehr als der Hälfte der Stuttgarter*innen, die kein Auto besitzen und zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn in Stuttgart unterwegs ist. Für diese Menschen mache man hier Politik und für viele andere, die angewiesen sind auf das Auto, weil sie keine gute Anbindung an den ÖPNV, kein Car-Sharing, keine sicheren Radwege haben oder aus anderen Gründen nicht umsteigen können. Es sei an der Zeit, als Oberbürgermeister zur Kenntnis zu nehmen, dass es in der Mobilitätspolitik

eine andere Mehrheit gibt und er auf diese andere Mehrheit ein Stückweit eingeht und mit ihr zusammenarbeitet.

Er unterstreicht, die Automobilindustrie sei auch ihnen wichtig. Der Denkunterschied liege darin, dass die CDU die Automobilindustrie erhalten will, indem sie weiter daran festhält, Autos zu bauen, die immer schwerer, immer größer und immer exklusiver werden. Die FrAKTION hingegen wolle, dass die Automobilindustrie sich verändert hin zu einer Mobilitätsindustrie, die zukünftig E-Carsharing-Fahrzeuge und E-Busse produziert. Die Schiene müsse ausgebaut werden. Es lägen Studien vor, wonach in der Automobilindustrie sogar bis zu 400.000 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden, wenn sie sich zu einer Mobilitätsindustrie verändert. Umso früher Mercedes, Porsche und die Automobilzulieferindustrie dies erkennt, umso eher habe sie eine Zukunft. Deswegen müsse in der Einleitung drinstehen "Reduktion des Autoverkehrs und eine nachhaltige Mobilität, die menschengerecht ist aus der Perspektive der Schwächsten im Verkehr". Die Stadt der kurzen Wege bedeute, insgesamt weniger Verkehr zu haben. Auch er erhalte folglich die Antragsziffer aufrecht.

Die Leute wollten deshalb natürlich weiterhin Autofahren, weil es das bequemste Fortbewegungsmittel für jeden sei, so StRin Köngeter. Dies habe den Grund, dass das Auto in vielen Fällen noch immer vor der Tür steht und man trockenen Fußes von A nach B gelangt, wenn es regnet, wenn's kalt oder zu warm draußen ist, schaltet man die Klimaanlage ein, usw. Dies jedoch dürfe nicht die Entscheidungsgrundlage dafür sein, ob man sich fürs Auto oder für ein anderes Fortbewegungsmittel entscheidet. "Wenn ich die Möglichkeit habe, ähnlich bequem mit anderen Fortbewegungsmitteln voranzukommen, dann entscheide ich mich möglicherweise auch anders. Das Problem ist, dass wir diese Grundlage für diese Entscheidung momentan nicht haben und dass wir an dieser Grundlage arbeiten möchten!" Sie verweist darauf, dass die Wege zur nächsten Haltestelle der SSB nicht länger als 300 m sein soll und großer Wert daraufgelegt werde, dass man dies schafft. Wenn jedoch der Weg zum nächsten Quartiersparkhaus 300 m beträgt und dafür Stellplätze vor dem Haus entfallen sollen, so entfalte dies ein großes Geschrei. Wenn dagegen der Weg zur nächsten Haltestelle und der Weg zum Auto gleich lang sind, so sehe die Entscheidung vielleicht anders aus. Es gehe um Flächengerechtigkeit, um sichere Fuß- und Radwege auch für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind oder noch nicht so viel Übersicht haben, darum ob bei Ampelschaltungen der Fußgänger Vorrang hat oder das Auto, etc.

OB Dr. Nopper merkt an, die transformierte Automobilindustrie und die transformierte Automobilzulieferindustrie stehen in Stuttgart wie in keiner anderen Stadt Deutschlands für soziale Stabilität, für wirtschaftliche Prosperität und für die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung, gerade auch der Landeshauptstadt Stuttgart. Er sei sehr für die Stärkung des ÖPNV, für die Stärkung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr, aber er sei ganz entschieden gegen eine Symbolpolitik gegen das Automobil. Letzteres schimmere an sehr vielen Stellen der Wortbeiträge immer wieder durch.

Herr Körner macht darauf aufmerksam, dass, sollte der beantragte Einleitungstext so beschlossen werden, dieser Text in zwei Absätzen auf die ökologische Dimension der nachhaltigen Mobilität eingeht und in drei, vier Sätzen auf die soziale Dimension der nachhaltigen Mobilität. Bei der ökologischen Dimension der nachhaltigen Mobilität werde jedoch mit keinem Wort die Elektromobilität erwähnt, obwohl in jedem Klimamobilitätsplan und Reduktionspfad auf der Welt als bedeutendes Maßnahmenfeld die Umstellung auf Elektromobilität vorgesehen ist. Es sei nicht sehr glaubwürdig, wenn es um

Klimaschutz geht im Bereich der Mobilität, wenn dies in der Einleitung zu diesem Aktionsplan keinerlei Erwähnung finde. Als Fachverwaltung halte man dies für falsch.

Natürlich könne man die Automobilindustrie für manches, was sie tut, kritisieren. Aber in einem konzeptionellen Papier der Landeshauptstadt Stuttgart zur Mobilität in Stuttgart kein Wort zur Autoindustrie zu sagen, halte man ebenfalls für falsch. Er liest den Absatz vor, der im Verwaltungsvorschlag zu diesem Thema formuliert ist: "Stuttgart ist die Geburtsstadt des Automobils. Stuttgart ist Standort großer weltweit bekannter und bedeutender Autohersteller und Zulieferer. Der Erfolg der Automobilindustrie ist nach wie vor eine wichtige Grundlage für den Wohlstand und für die soziale Stabilität in dieser Stadt. Viele Stuttgarter Familien verdienen ihr Geld direkt oder indirekt mit dem weltweiten Verkauf von Autos und sind stolz auf den Beitrag, den sie mit ihrer Arbeit für das Wohl unserer Stadt leisten." Aus seiner Sicht hat der Oberbürgermeister dem Gemeinderat diesen Text vorgeschlagen, weil es wichtig ist, im Zusammenhang der Mobilität dieses auszusprechen und niederzuschreiben, weil es diese Stadt zu einem großen Teil ausmacht. "Wenn wir diesen Aktionsplan Nachhaltige Mobilität nennen und Sie dann die ökonomische Dimension in Ihrem Einleitungstext vielleicht einmal mit dem Begriff Lieferverkehr erwähnen, aber ansonsten zur ökologischen und zur sozialen Dimension etwas sagen, zur ökonomischen Dimension aber gar nichts sagen, dann verfehlt das auch als Thema. Weil Nachhaltigkeit, Sustainability, seit Rio 1992 der Dreiklang von ökologisch, sozial und ökonomisch ist." Wenn Sie diese ökonomische Dimension überhaupt nicht beschreiben im Einleitungstext, dann ist das schon auch eine Aussage!" Dieser Einleitungstext, sollte er denn beschlossen werden, sei zudem sprachlich suboptimal, weshalb er darum bitten würde, "vielleicht im Nachgang sprachlich noch die eine oder andere Unschärfe zu bearbeiten."

StR Kotz erklärt, vieles von dem, was von StRin Köngeter ausgeführt wurde, könne er nachvollziehen. Auch gehe man diesen Weg bereits gemeinsam - Stichwort Quartiersgaragen Rosenstein-Areal. Weil aber der Stellplatzschlüssel so gering ist, der dort nach dem Willen u.a. von PULS nun zur Anwendung kommen soll, werde eine vergleichbare Bequemlichkeit von Auto und ÖPNV in diesem Quartier verhindert. Damit schieße man von deren Seite übers Ziel hinaus. Er erinnert auch an die unlängst geführte Diskussion über die Quartiersgarage in der Bergstraße, wo es die Möglichkeit gegeben habe, eine vergleichbare Situation zu schaffen und PULS jedoch leider nicht mitgegangen sei. Den Wortbeitrag von StRin Schanbacher betreffend glaube er, dass zu sehr im Denken von einzelnen Verkehrsarten verharret werde, obwohl die meisten Leute alle diese Mobilitätsarten nutzen - mit Ausnahme des Rollstuhlfahrers. Er persönlich kenne jedoch keine Rollstuhlfahrenden, die nicht auch Autofahren. Die meisten Menschen sehen und akzeptieren daher auch die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer. Es werde folglich nicht die reine Lehre geben, sondern es sei ein Miteinander aufgrund des begrenzten Raums, in dem sich alle wiederfinden müssen. Zur Aussage, die Automobilindustrie müsse zum Mobilitätsunternehmen werden, so komme dies on top dazu, so der Stadtrat. Durch den Car-Sharing-Faktor von 1:7 oder 1:8 werden deutlich weniger Autos gebaut. Es sei eher unwahrscheinlich, dass dies aufgefangen wird durch Menschen, die Mobilität steuern etc. Daher müssten mindestens genauso viele Autos wie bisher gebaut werden - gerne nachhaltig, gerne mit einem anderen Antrieb -, um die heutige Zahl an Arbeitsplätzen halten zu können.

StR Peterhoff fühlt sich durch die Diskussion bestätigt und hält ebenfalls den Antrag aufrecht. Denn: "Wir führen jetzt eine Wirtschaftsdebatte. Was hat die für einen Bezug eigentlich zur Vorlage? Welche Maßnahme nachher im Plan hat denn damit eigentlich

zu tun? Keine!" Deshalb habe die Einführung von OB Dr. Nopper auch keinen Sinn gemacht und deswegen bitte man nun um Abstimmung über den Antragspunkt.

OB Dr. Nopper weist darauf hin, dass es durchaus auch um die grundsätzliche Einstellung zum Automobil in Stuttgart gehe: "Haben wir eine feindselige Einstellung zum Automobil oder sind wir gegenüber dem Automobil offen und wollen wir den Leuten die freie Entscheidung lassen, ob sie das Automobil nutzen oder wollen wir es ihnen vorgeben, zwangswirtschaftlich?"

StRin Schanbacher bittet darum, die Kirche im Dorf zu lassen. Es gehe um die Einleitung und man habe dafür einen pragmatischen Ansatz gewählt. Sie macht erneut den Standpunkt der Antragsteller deutlich und unterstreicht, dass keine einzige der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Streichung vorgeschlagen wurden. Sondern man trage alle Maßnahmen mit, aber ergänze sie um einen Themenblock, der stiefmütterlich behandelt wurde, aber schon längst beschlossen wurde im Rahmen der Klimaziele. Eine Symbolpolitik gegen das Auto zu betreiben, weist sie daher zurück.

StR Kotz stellt die Logik dieser Diskussion in Frage: "Wir beschließen einen Aktionsplan. So ein Aktionsplan beginnt in der Regel mit einer Art Grußwort, Geleitwort, Einleitungswort oder sonst etwas. Das schreibt halt mal in einer Stadt der Oberbürgermeister. Das kann man aber nicht mit politischer Mehrheit verändern, dass der Oberbürgermeister das Geleitwort dazu schreibt. Ob überhaupt der Rat die Entscheidungsbefugnis hat, die einleitenden Worte unseres Stadtoberhauptes zu verändern? Machen Sie es anders, machen Sie ein Bild vom OB vorne hin und hinten eine Unterschrift, dann ist das Thema erledigt und wir brauchen überhaupt nicht abstimmen. Dann ändern wir die Überschrift, dann stellen wir jetzt den Antrag, dass es 'Grußwort' heißt!"

Herr Körner verweist auf den Wortlaut des Beschlussantrags Danach nimmt der Gemeinderat vom Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (Anlage 1), von der vorgelegten Fassung Kenntnis. Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen sei unabhängig vom Gesamtkonzept auf der Grundlage einzelner Beschlussanträge vom Gemeinderat zu entscheiden. Die Anlage 1 enthalte die über 200 Maßnahmen und eine Einleitung. "Das was in der Vergangenheit von der Stadt veröffentlicht worden ist, ist ein Aktionsplan mit den Maßnahmen und dem Einleitungstext und mit einem Vorwort des Oberbürgermeisters. Dieses Vorwort ist jetzt hier nicht Teil der Anlage 1. Das heißt, darüber beschließen wir auch nicht. Aber der Einleitungstext ist bisher schon Teil der Anlage 1."

StR Kotz erhebt den mündlichen Antrag, die **Einleitung** ersatzlos zu **streichen** und stattdessen ein ausgiebiges **Grußwort des Oberbürgermeisters aufzunehmen**.

Herr Körner stellt diesen Antrag zur Abstimmung und stellt dazu mehrheitliche Ablehnung (5 Ja-, 10 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung) fest.

Danach stellt er den **Antragspunkt 1** des Antrags Nr. 84/2023 zur Abstimmung, wonach der Aktionsplan "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" **mit der Begründung desselben Antrags einzuleiten und damit die bisherige Einleitung zu ersetzen** ist. Er stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung fest (9-Ja- und 7 Nein-Stimmen).

Zuletzt lässt er über die **Forderung des Antrags Nr. 84/2023, dem Antragspunkt 6 vorgeschaltet als neues Handlungsfeld 1 "Verkehrsreduktion und -verlagerung" aufzunehmen**, abstimmen. Die weiteren Handlungsfelder rücken damit um jeweils eine Position nach hinten. Er stellt dazu mehrheitliche Beschlussfassung bei 9 Ja- und 7 Nein-Stimmen fest und weist darauf hin, dass der Text danach noch redaktionell überarbeitet werden muss.

OB Dr. Nopper stellt abschließend fest:

Der Gemeinderat beschließt mehrheitlich mit 10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung:

Beschlussantrag:

Vom Aktionsplan 2023 "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (Anlage 1) wird entsprechend der heute gefassten Beschlüsse (Stand 04.04.2023) Kenntnis genommen.

Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen ist unabhängig vom Gesamtkonzept auf der Grundlage einzelner Beschlussanträge vom Gemeinderat zu entscheiden.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil
Stabsstelle Klimaschutz

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. L/OB
 3. *Referat AKR*
Haupt- und Personalamt
Amt für Digitalisierung, Organisation u. IT
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 7. Referat T
Tiefbauamt (2)
 8. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 9. *BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,*
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 10. Amt für Revision
 11. L/OB-K
 12. Hauptaktei

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

kursiv = kein Papierversand