

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	203
		<b>TOP:</b>	1
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	30.06.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	Herr Dr. Münter		
<b>Berichterstattung:</b>	der Vorsitzende, Herr Prof. Dr. Lahl (Ministerium für Verkehr BW), Herr Hutt (TiefbA), Herr Wallisch (ASW), Frau Scherz (AföO)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Luftreinhaltung in Stuttgart ... (vollständiger Betreff siehe unten)</b>		

Da aus technischen Gründen der Betreff nicht in ganzer Länge im oberen Feld wiedergegeben werden kann, wird er hier vollständig aufgeführt:

**Betreff: Luftreinhaltung in Stuttgart**

- a) **"Fahrverbote in Stuttgart? Konsequenz der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Landes BW - erste Prognosen der Jahresmittelwerte" - Antrag Nr. 175/2020 vom 11.05.2020 (SPD)**  
- mündlicher Bericht (Verkehrsministerium und S/OB)
- b) **Sachstand 5. Fortschreibung Luftreinhalteplan**  
- mündlicher Bericht (S/OB)
- c) **Weitere Planungsansätze und Maßnahmen**  
- mündlicher Bericht (Ref. SOS, T, SWU)

Der im Betreff genannte Antrag Nr. 175/2020 (SPD) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Einführend erläutert Herr Dr. Münter (S/OB) die Inhalte des Tagesordnungspunktes und begrüßt den Referenten Herrn Prof. Dr. Lahl (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg).

**1a) Fahrverbote in Stuttgart? Konsequenz der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Landes Baden-Württemberg - erste Prognosen der Jahresmittelwerte**

**- Antrag Nr. 175/2020 (SPD)**

**- mündlicher Bericht Verkehrsministerium und S/OB**

Angesichts der sich überschlagenden Ereignisse berichtet Herr Prof. Dr. Lahl zum aktuellen Stand in der Thematik der Fahrverbote. Er erklärt, die derzeit vorliegenden Messwerte hätten sich deutlich verbessert. Daher seien die Ausführungen des Antrages der SPD richtig. Nun stelle sich die Frage, wie mit deutlich verbesserten Werten umgegangen werde. Besonders erfreulich stelle sich die Situation am Neckartor dar. Es gebe Erkenntnisse über fünf Monate hinweg, die andeuteten, dass der Grenzwert eingehalten werden könne. Dies hänge auch von der meteorologischen Entwicklung des Sommers ab. Der positive Effekt basiere auf der Busspur und den Filtereinrichtungen, die Wirkungsgrade oberhalb von 10 % aufwiesen. Damit habe sich der Fokus verschoben. Das Neckartor sei nun nicht mehr der am stärksten belastete Straßenabschnitt, sondern die Pragstraße, bei der es schwierig werde, den Grenzwert einzuhalten. Zudem sei die Talstraße neu hinzugekommen, die voraussichtlich in einer "Range" liege, für die das Verwaltungsgericht ein Plus von 10 % akzeptiert habe. Das Verwaltungsgericht habe erklärt, wenn der Wert geringfügig oberhalb des Grenzwertes liege, seien einschneidende Maßnahmen nicht mehr verhältnismäßig.

Zur Frage des weiteren Geschehens, spricht der Referent verschiedene Aspekte an. So habe das Land Baden-Württemberg alle Rechtsmittel ausgeschöpft. Es habe vier Zwangsverfahren und 15 Urteile gegeben, die das Land alle verloren habe. Die Rechtslage besage nun, dass die große Umweltzone zum 01.07.2020 umgesetzt werden müsse. Der Koalitionsausschuss des Landes habe dazu eine Entscheidung "mit zwei Polen" getroffen. Zum einen solle das Verkehrsministerium die letzte verbliebene rechtliche Möglichkeit nutzen und sich gegen die Zwangsvollstreckung, die der Prozessgegner Deutsche Umwelthilfe (DUH) regelmäßig ausübe, wehren. Dazu merkt Herr Prof. Dr. Lahl an, beim letzten Urteil sei das Gericht über die Verwaltungsgerichtsordnung hinausgegangen. Dadurch sei über die Zivilprozessordnung geurteilt und ein Zwangsgeld von 25.000 Euro erhoben worden, das an die Deutsche Krebshilfe zu zahlen sei. Diese Entscheidung sei besonders problematisch, da hiermit die Tür geöffnet worden sei für darüberhinausgehende Zwangsmittel (weitere Erhöhung des Zwangsgeldes, Beugehaft). Das Land wehre sich nun mit dem Instrument der Vollstreckungsgegenklage, die juristisch aber nur sinnvoll sei, wenn neue Argumente vorlägen. Die bisherigen Argumente (Verhältnismäßigkeit, Zumutbarkeit etc.) seien abgewiesen worden. Einziges Argument sei derzeit die Aussage, dass die Werte nun im Bereich des Grenzwertes lägen. Somit sei die Vollstreckungsgegenklage im Eilverfahren eingereicht worden.

Zum anderen firmiere der "zweite Pol" des Beschlusses des Koalitionsausschusses unter dem Stichwort "Rechtsstaatlichkeit". Dies bedeute, dass die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans umgesetzt werden müsse. Der Regierungspräsident habe den Oberbürgermeister angewiesen, entsprechend zum 01.07.2020 zu verfahren. Zum jetzigen Zeitpunkt (30.06.2020) sei offen, ob das Verwaltungsgericht im Rahmen des Eilverfahrens heute noch urteilen werde. Sollte das Gericht den Antrag des Landes abweisen,

sei die kleine Umweltzone umzusetzen. Wenn das Gericht der Argumentation des Landes folge (Werte bis auf die Pragstraße gut), sei eine große Zone ohnehin unverhältnismäßig, aber auch eine kleine Umweltzone könnte den Bürgern erspart werden. Man habe dem Gericht signalisiert, dass auch eine kleine Umweltzone nicht benötigt werde und stattdessen an Prag- und Talstraße mit verkehrssteuernden Maßnahmen (intelligente Verkehrssteuerung, Geschwindigkeitsreduzierung) gearbeitet werde. Auf dieser Basis sei die Stadt angewiesen worden, die Maßnahmen umzusetzen; Öffentlichkeit und Gericht seien entsprechend informiert worden. Abschließend merkt der Referent an, seine Ausführungen zu den erwartbaren Werten seien eine Prognose. Die aktuellen Werte bis zum 25.06.2020, die dem Gericht vorgelegt worden seien, seien ebenfalls gut. Er hoffe, das Gericht lasse sich davon überzeugen, dem Eilantrag zu entsprechen.

Wie alle Rednerinnen und Redner dankt StR Peterhoff (90/GRÜNE) für die Darstellung der rechtlichen Lage. Mit Spannung erwarte er die heutige Entwicklung, die unterschiedliche Effekte auf die Stadt haben werde. Insgesamt sei zu spät und zu langsam gehandelt worden. Die letzten Jahre hätten gezeigt, welche Wirkungen mit kraftvollen Maßnahmen erzielt werden könnten. Es sei absehbar, dass die Grenzwerte bald erreicht werden könnten. Ausdrücklichen Dank an das Land äußert der Stadtrat für das Aufgreifen städtischer Beschlüsse (Zuflussreduzierung, Temporeduktion). Er verweist auf den Effekt des coronabedingten Lockdowns, wonach eine Senkung der Verkehrszahlen eine deutliche Senkung der Stickoxidemissionen zur Folge gehabt habe. An diesem Punkt müsse angesetzt werden. Er schlägt vor, verstärkt auf Firmen zuzugehen, um die Möglichkeit des Homeoffice zu erhalten. Außerdem müsse der Umstieg auf den ÖPNV weiter gefördert und Parken kostenpflichtig gestaltet werden. Somit könne der Grenzwert dauerhaft unterschritten werden.

An dieser Stelle kündigt Herr Dr. Münter an, die Themen Geschwindigkeitsreduzierung und Zuflussdosierung unter Ziffer 1c detailliert darzustellen.

StR Kotz (CDU) kritisiert, wegen einzelner Standorte müssten Maßnahmen ausgerollt werden, die einen großen Teil des Stadtgebietes betreffen. Dies sei nicht verhältnismäßig. Für die Werte an der Pragstraße sei der Rosensteintunnel (Eröffnung September 2021) hilfreich; die Talstraße könne durch einen Ostheimer Tunnel gelöst werden. Beide Tunnelprojekte könnten langfristig Abhilfe an den verbliebenen "Hotspots" bringen. Er hoffe auf entsprechende Unterstützung solcher Maßnahmen. Die Wortwahl der "Rechtsstaatlichkeit" als zweiten Pol hält der Stadtrat für schwierig. Diese bedeute im Umkehrschluss, der von der CDU vertretene Teil der Vollstreckungsgegenklage sei nicht rechtsstaatlich. Dies sei de facto falsch. Es handle sich um ein Rechtsmittel, und er hoffe, dass die Argumente des Landes gehört würden. Er betont, die Maßnahmen, von denen viele gemeinsam getragen worden seien, hätten zur Verbesserung der Werte beigetragen. Nicht unerheblich sei aber auch die natürliche Erneuerung der Fahrzeugflotte in Stuttgart. Der technische Fortschritt habe entscheidend zur positiven Entwicklung beigetragen.

Aus Sicht von StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) bleibt die zentrale Problemstellung erhalten, wonach pro Jahr 15,3 Mrd. Pkw-Kilometer in der Region Stuttgart gefahren würden. Diese Zahl habe die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH jüngst publiziert. 46 % der Wege würden mit dem Auto zurückgelegt, und die Krafffahrzeugdichte habe neue Höchststände erreicht. Aus diesem Missstand ergeben sich Probleme bei der Luftreinhaltung und der Lärmbelastung. Er rechne nicht damit, dass ein verregneter Sommer die Werte retten werde. Coronabedingt gebe

es Veränderungen beim Mobilitätsverhalten, aber dies sei kein langfristiger Effekt. Erfreulich sei zumindest der stärkere Gebrauch des Fahrrades. Das Land habe alle Rechtsmittel ausgeschöpft und de facto jedes Verfahren verloren. Es sei höchst befremdlich, wenn das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nicht umgesetzt werde. Er wolle wissen, wie weit die Planungen für die Beschilderung der Umweltzone vorangeschritten seien, denn die Vergabe für die Beschilderung sei zu spät erfolgt. Er erklärt, vor allem Temporeduzierungen, die Umverteilung von Verkehrsflächen und die Senkung der Verkehrsmenge seien wirksam. Bezüglich der Busspur stelle sich die Frage, wer die Kosten für die X1-Linie übernehme. Das Land habe "bestellt" und sei somit in der Verantwortung. Abschließend merkt er an, es sei "interessant", dass der Regierungspräsident selbst demonstriert habe, weil er befürchte, in juristische Verantwortung genommen zu werden. Gleichzeitig stimme sich die Stadt mit dem Regierungspräsidium ab, welche Maßnahmen wann umzusetzen seien.

In der Frage, welche Maßnahme am meisten zum Erreichen des Grenzwertes beigetragen habe, empfiehlt StR Körner (SPD) eine "gewisse Demut", denn in der Betrachtung der vergangenen 20 Jahre könne nicht eindeutig eine Maßnahme herausgegriffen werden. Er plädiert daher für eine rückblickende Untersuchung. Bei der Diskussion um die Luftreinhaltung hätten der Rechtsstaat und das Gemeinwesen massiv Schaden genommen, denn niemand verstehe mehr, "was eigentlich Sache ist". Es gebe für Diesel 4 ein Umweltzonenfahrverbot, für Diesel 5 streckenbezogene Fahrverbote mit Ausnahmen und nun zum 01.07.2020 eine kleine Umweltzone für Diesel 5. Er spricht die Talstraße an, in der aufgrund streckenbezogener Fahrverbote die Werte überschritten werden. Er bitte um Darstellung der Rechtslage. Des Weiteren verweist er auf die Stellungnahme der Stadt zur letzten Fortschreibung, in der um eine Ausnahmegenehmigung für die Anwohner/-innen der kleinen Umweltzone gebeten worden sei. Er wolle wissen, warum das Land diese Anregung nicht aufgenommen habe. Abschließend erfragt der Stadtrat eine Aussage zur Übernahme der städtischen Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen.

Den Aussagen von StR Körner schließt sich StR Serwani (FDP) an. Die Kosten der Maßnahmen, die vom Land auferlegt worden seien, müssten von diesem zurückgefordert werden. Es könne von einer Enteignung der Fahrer von Euro-4- und Euro-5-Dieselfahrzeugen gesprochen werden. Niemand verstehe, welche Regelungen und Ausnahmen nun gälten. Angesichts der Personalnot bei der Polizei rechne er nicht mit Kontrollen. Er habe stets vor Verkehrsverlagerungen durch Maßnahmen wie beispielsweise in der Neckarstraße gewarnt. Wenn nun die kleine Umweltzone noch hinzukomme, müsse mit einer Zunahme des Verkehrs in der Region gerechnet werden. Er hoffe heute auf ein Urteil, das Stuttgart einiges an Ärger ersparen werde.

StR Zeeb (FW) dankt für das Engagement aller im Zuge der 5. Fortschreibung des Luftreinhaltplans. Stadt und Gemeinderat hätten viele der wirksamen Maßnahmen geprüft und umgesetzt. Er zweifle Urteile höchster deutscher Gerichte nicht an, diese müssten aber der Lebenswirklichkeit entsprechen. Auf das heutige Ergebnis erfolge wieder eine Reaktion, die dem Wohle aller Stuttgarter Bürger/-innen dienen werde.

StR Goller (AfD) erklärt, es gebe in Stuttgart keine hohe CO<sub>2</sub>-Belastung; der Klimaeffekt finde in anderen Bereichen statt. Der von StR Körner angesprochene historische Rückblick existiere bereits, denn sämtliche Luftschadstoffe seien seit der industriellen Revolution im exponentiellen Rückgang. Er moniert die willkürliche Grenzwertsetzung beim Stickoxid. So belaufe sich dieser in den USA auf 100 Mikrogramm, in Deutschland auf

40 Mikrogramm im Freien, aber auf 950 Mikrogramm am Arbeitsplatz. Wie seit einigen Jahren bekannt sei, stoße Diesel 4 bei Messungen unter realen Bedingungen ein Drittel weniger Stickoxid aus als Diesel 5. Der Stadtrat hält den Klimawandel für ein größeres Risiko als die Stickoxidbelastung an einer getesteten Kreuzung. Gegenüber StR Peterhoff merkt er an, er habe sich die Messwertreihe des Umweltbundesamtes zu verschiedenen Stuttgarter Kreuzungen, aber auch anderen Städten und Regionen angeschaut. Darin sei keine sichtbare Senkung der Stickoxidbelastung zu erkennen. Es sei lediglich eine erstaunliche (über)regionale Parallelentwicklung festzustellen. Somit liege nahe, dass die Stickoxidbelastung nicht primär durch den Pkw-Verkehr und Diesel-5-Fahrzeuge verursacht werde, sondern durch Wetterlagen, Großindustrie und Heizverhalten. Die nun vorliegende Information gesunkener Messwerte müsse selbstverständlich genutzt werden, um Fahrverbote abzuwenden. Maßnahmen wie Umweltzonen, Tempolimits, Bus- und Radspuren, Enteignungen durch Dieserverbote und Stellplatzstreichungen erzeugten Umgehungsverkehr, Dauerstau, Parksuchverkehr und Rohstoffvernichtung.

Zur Wirksamkeit der Maßnahmen ergänzt StRin Königter (PULS), sie lehne die Filtersäulen ab, da sie keine dauerhafte Problemlösung darstellten. Darauf dürfe nicht die Einhaltung der Grenzwerte basieren. Zudem stellt sie die Frage, was die Kosten für das von StR Peterhoff thematisierte verspätete Handeln seien. Möglicherweise hätte dieses Geld sinnvoller investiert werden können.

Herr Prof. Dr. Lahl greift die Fragen des Ausschusses auf und spricht zunächst die verbesserten Werte an. In der Luftreinhaltung sei in den letzten 20 Jahren in Europa sehr viel erreicht worden. Die Grenzwerte in der Außenluft seien schärfer als am Arbeitsplatz, da am Arbeitsplatz gesunde Menschen arbeiteten; in der Außenluft sei jeder gezwungen, diese zu konsumieren. In Stuttgart seien die Außenluft-Grenzwerte an zwei Stellen nicht eingehalten worden. Heute sei das Feinstaubproblem gelöst, und voraussichtlich werde dieses Jahr auch das Stickoxidproblem gelöst werden. Darauf könne man stolz sein. Ein Knackpunkt sei die Frage der Verhältnismäßigkeit und die Erhöhung der Werte in der Talstraße durch einzelstreckenbezogene Maßnahmen. In der Pragstraße hätten ebenso einzelstreckenbezogene Maßnahmen durchgeführt werden können. Dies sei nicht getan worden, da Ausweichverkehre für Überschreitungen an anderen Stellen gesorgt hätten, was rechtlich nicht erlaubt sei. Am Neckartor/Talstraße zeigten die Berechnungen, dass es zu diesen Effekten nicht kommen werde. Die Talstraße sei hinzugekommen, da im letzten Jahr die Einschätzung vorhanden war, durch viele Messstationen einen Mittelwert zu bilden. Daher seien in Stuttgart 40 weitere Messstellen eingerichtet worden. Eine dieser neuen Messstellen sei die Talstraße, die jetzt ein kleines Problem bereite. Es werde jedoch nicht mit starken Erhöhungen gerechnet, sondern davon ausgegangen, dass der Grenzwert um maximal 10 % überschritten werde. Somit werde die Pragstraße das zentrale Problem bleiben. An StR Kotz gerichtet führt er aus, die Verhältnismäßigkeit ziehe sich als Rechtsfigur wie ein roter Faden durch die Rechtsstreitigkeiten. Er warne jedoch davor, dieses Instrument zu überreizen. Es habe letztendlich nicht ausgereicht, um einen Rechtszug zu gewinnen.

Bei der Wahl der Maßnahmen wie Filteranlagen sei zu einem gewissen Zeitpunkt die Diskussion ideologisch aufgeheizt gewesen. Daher seien alle Dinge umgesetzt worden, die sinnvoll erschienen. So könne niemand sagen, es sei etwas ausgelassen worden, was möglicherweise hilfreich gewesen wäre. Nun müsse eine Auswertung der Maßnahmen erfolgen. Falls sich herausstellen sollte, dass einige Maßnahmen nicht effektiv gewesen seien, hoffe er, dass sich alle noch daran erinnerten, wer was gefordert habe.

Aufgrund der Ein- und Ausschaltfunktion der Filteranlagen lasse sich heute bereits erkennen, dass diese sehr effektiv arbeiteten. Jedoch sei eine dauerhafte Filterung von Außenluft nicht möglich.

Die Demonstrationstätigkeit des Regierungspräsidenten will Herr Prof. Dr. Lahl nicht bewerten. Darüber müsse jeder selbst befinden. Er thematisiert die Gefahr eines Imageschadens für das Land vor Gericht. Normalerweise hätten in Gerichtsverfahren vortragende Behörden eine geborene Autorität. Es sei zu erwarten, dass die vorgelegten Daten richtig seien, und dies honorierten die Gerichte. Im Fall der Stuttgarter Luftreinhaltung sei dies nicht mehr so. Dies bedeute, es müsse viel argumentiert und müssten viele Nachweise geliefert werden, um glaubhaft zu erscheinen. Er hoffe, dies sei in der aktuellen Situation der Vollstreckungsgegenklage gelungen.

Ein nachvollziehbares Argument habe StR Körner mit der Kritik der Unverständlichkeit geliefert. Es könne alles sehr schlank geregelt werden, aber dann gebe es keinerlei Ausnahmen für Anwohner, Handwerker etc. mehr. Die aktuelle ökonomische Situation (Kurzarbeit), die Herr Prof. Dr. Lahl für sehr bedenkenswert hält, sei vor einigen Wochen im Verkehrsministerium diskutiert worden. Gegenüber dem Verwaltungsgerichtshof sei die Bitte um eine "Atempause" von vier Monaten formuliert worden. Diese habe das Gericht nicht zugebilligt. Der Antragsgegner Deutsche Umwelthilfe hätte es in den Händen gehabt, diese Atempause zu gewähren, aber man sei erneut verurteilt worden. Das Risiko der Beugehaft und von erhöhtem Zwangsgeld habe dazu geführt, nun die Vollstreckungsgegenklage einzureichen. Diese berge das zentrale Risiko einer nur einmaligen Nutzung. Daher sei diese auch nicht schon vor einem Jahr eingereicht worden. Wenn die Vollstreckungsgegenklage verloren werde und das Gericht sich nicht auf das Eilverfahren einlasse, gelte die große Umweltzone. Es sei der gutachterliche Nachweis geliefert worden, dass die kleine Zone in der Luftreinhaltung genauso viel bringe wie die große. Zumindest dies müsse das Gericht im Sinne der Verhältnismäßigkeit anerkennen.

Das Argument des Rosensteintunnels sei ebenfalls eingebracht worden, so der Referent. Es sei bekannt, dass die Luftreinhaltung kein Thema mehr sein werde, wenn der Tunnel in Betrieb gehe. Abschließend merkt er an, die Probleme der Stickoxidemissionen hätten damit zu tun, dass sich die Automobilwirtschaft - "auch die heimische" - nicht an die Buchstaben des Gesetzes gehalten habe. Einzelne Unternehmen hätten sogar das Gesetz gebrochen. Die Konsequenzen daraus müssten nun getragen werden. Es dürfe nicht vergessen werden, wo die eigentlich Schuldigen säßen. Abschließend sagt er die Übernahme der Kosten für die Beschilderung durch das Land zu.

Gegenüber StR Ozasek ergänzt Herr Dr. Münter, am 02.06.2020 sei die Anweisung des Regierungspräsidenten eingegangen, die kleine Umweltzone umzusetzen. Ab diesem Zeitpunkt habe die Verwaltung die Umsetzung der Beschilderung in Angriff genommen. Diese Schilder müssten bestellt und vorbereitet werden; bestimmte Aspekte des (vereinfachten) Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens seien zu berücksichtigen. Dies gelte auch für die Vergabe der Montage, da die Schilder in diesem Fall von einem externen Dienstleister montiert würden. Es sei nicht realistisch, alle Schilder bis zum 01.07.2020 aufzustellen. Es gehe um 160 Standorte mit rund 500 Schildern; davon seien nur 30 Standorte bereits bestehende Standorte, an denen nur Schilder ausgetauscht werden müssten. 130 Standorte müssten neu eingerichtet werden (inkl. Leitungsauskundung, Verkehrszeichenpläne etc.). Zur Kritik, die Stadt lasse sich von einem "sich wegduckenden" Regierungspräsidenten anweisen, erklärt Herr Dr. Münter, der Verwal-

tungsaufbau müsse nach wie vor befolgt werden. Aufsichtsbehörde der Landeshauptstadt sei das Regierungspräsidium, an das sich gewendet werde, wenn Unklarheiten bestünden. Für die X1-Buslinie kündigt er einen zeitnahen separaten Bericht an. Die Gespräche mit dem Land über die Beteiligung an der Finanzierung seien schwierig. Der X1-Bus sei in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine Maßnahme gewesen, die die Landeshauptstadt proaktiv als eigenständige Maßnahme für den Luftreinhalteplan angemeldet habe. Als Basis dazu habe die Finanzierung des Bündnisses für Mobilität und Luftreinhaltung gedient. Das Land habe also nicht die Stadt verpflichtet, über den Luftreinhalteplan eine Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt zu fahren.

Für StR Goller ist es klar, dass die Außenluftgrenzwerte andere Qualitätsansprüche hätten als Innenluft. Die Gewichtung sei jedoch deutlich anders. Angesichts der angewendeten Maßnahmen (Filterstationen 10 % Verbesserung) sei es gerechtfertigt, eine Enteignung der Bürger hinauszuzögern oder gar zu verhindern. Es gehe nicht nur um das Grundrecht der Unversehrtheit; es gebe stets eine Abwägung, denn auch andere Sachverhalte könnten die körperliche Unversehrtheit verletzen. Die Bürger hätten die Konsequenzen der Entwicklung zu tragen; insofern sei es richtig, alle Mittel auszuschöpfen, die Einschränkungen verhinderten.

StRin Königeter möchte wissen, ob Angaben zu Anwalts- und Gerichtskosten gemacht werden können.

Der Sachverhalt beim X1-Bus war StR Ozasek bis dato nicht klar. Er frage sich, warum dieser innerhalb des Luftreinhalteplans verankert worden sei. Alternativ hätte lediglich die Busspur dort angesiedelt und gleichzeitig die Buslinie bei der Stadt beschlossen werden können. Um in die Förderrichtlinien des Landes zu kommen, müsse die Linie eingestellt werden, da nur neue Linien gefördert würden. Dies sei eine ungünstige Konstellation. Bedauern äußert er über den zu installierenden "Schilderwald" für die kleine Umweltzone. Dieser wäre vermeidbar gewesen, wenn mit dem Leipziger Urteil sofort die große Umweltzone umgesetzt worden wäre. Entschieden widerspricht er den Aussagen von StR Goller. Gerichte hätten klar geurteilt, dass das Recht auf körperliche Unversehrtheit beispielsweise gegen Eigentumsrechte nicht abzuwägen sei. Es sei lediglich ein Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu wahren.

Herr Dr. Münter will der Debatte zum X1-Bus, die in einigen Wochen geführt werde, nicht vorgreifen. 2017 sei man vor dem ursprünglichen Urteil des Verwaltungsgerichtes Stuttgart gestanden, auf das sich dann die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes 2018 bezogen habe. Ein Ziel der Landeshauptstadt sei zu diesem Zeitpunkt gewesen, Verkehrsverbote unter allen Umständen zu vermeiden. Dies sei ein wesentliches Element gewesen, das Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung weiter voranzubringen. Beide Aspekte hätten sich "gewissermaßen verkoppelt". In seiner Erinnerung sei damals noch nicht über eine Busspur am Neckartor diskutiert worden. Insofern sei die Buslinie mit hohem finanziellen Aufwand auf den Weg gebracht worden. Er sei nach wie vor der Meinung, dass die Einbringung der X1-Linie in den Luftreinhalteplan richtig gewesen sei, denn der Beschluss des Bündnisses für Mobilität und Luftreinhaltung habe als Argument gegenüber dem Gericht gedient. Er bestätigt, dass die Situation bei der Förderung unglücklich sei. Da die X1-Linie im Luftreinhalteplan eingestellt sei, könne sie nicht einfach wieder beendet werden. Dieser Sachverhalt werde in der angekündigten Diskussion vertieft.

Zur Vollstreckungsabwehrklage liefert Herr Dr. Münter zwei weitere Aspekte. So gebe es keine Verpflichtung des Gerichtes, diese zu einem bestimmten Zeitpunkt zu entscheiden. Solange keine Entscheidung zum Eilantrag vorliege, setze die Verwaltung die Anweisungen des Regierungspräsidiums weiter um. Er betont, dass aktuell nur der Antrag auf einstweilige Anordnung entschieden werde. Das formale Hauptsache-Verfahren folge zu einem späteren Zeitpunkt. Die Entscheidung des Gerichtes zum Eilantrag sei nicht anfechtbar und spiegle dessen Grundtendenz wider.

Zur Summe der Anwalts- und Gerichtskosten kann Herr Prof. Dr. Lahl keine Aussage machen. Zudem lasse diese Rückschlüsse auf das Einkommen von privaten Akteuren zu.

Aus dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland Artikel 2, Absatz 2 zitiert StR Goller. Am Arbeitsplatz werde in die körperliche Unversehrtheit eingegriffen, indem bis zu 950 Mikrogramm erlaubt würden.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, schließt Herr Dr. Münter die Ziffer 1a ab. Mit den Äußerungen zu Beschilderung und Vollstreckungsabwehrklage geht er davon aus, dass damit die Ziffer **1b) Sachstand 5. Fortschreibung Luftreinhalteplan - mündlicher Bericht S/OB** - ebenfalls abgearbeitet ist. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch. Es folgt somit die Ziffer

#### **1c) Weitere Planungsansätze und Maßnahmen - mündlicher Bericht Referate SOS, T und SWU -**

Seine Ausführungen zu den fünf Maßnahmen verdeutlicht Herr Dr. Münter anhand einer Präsentation, zu der er folgende zusätzliche Informationen gibt. Zuvor betont er, die Präsentation sei gemeinsam von den Fachämtern der Referate T, SWU und SOS erstellt worden.

- Folie 3 (Zuflusssteuerung): Auf diese Maßnahme habe Herr Prof. Dr. Lahl bereits hingewiesen, und es habe dazu eine Pressemitteilung des Verkehrsministeriums gegeben. Das VM habe zur Einrichtung der Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsbegrenzung die formale Anweisung erteilt. Ziel des Landes sei es, mit alternativen Maßnahmen im Bereich der Vollstreckungsabwehrklage zu argumentieren, dass mit diesen die Luftreinhaltewerte in Stuttgart eingehalten werden könnten. So könne im Idealfall auf die Umsetzung der 5. Fortschreibung verzichtet werden. "Außerplanmäßig" bedeute in diesem Fall, dass sich die Maßnahmen außerhalb des Luftreinhalteplans bewegten. Drei Bereiche seien dafür vorgesehen, womit die Zuflüsse zu den beiden "Hotspots" Pragstraße und Talstraße reduziert würden.
- Folie 7 (Fahrspuren Neckartor 2+3): Er erklärt, dass es sich hierbei um einen Verkehrsversuch handle. Ziel sei, den Abfluss des Verkehrs stadtauswärts zu verbessern, um Rückstaus in Richtung Österreichischer und Marienplatz zu reduzieren. Derzeit werde die Versuchsanordnung intensiv geprüft, da umfangreiche Umbauten umgesetzt werden müssten. Dies werde vor Umsetzung nochmals im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik dargestellt.
- Folie 8 (Busspur Neckartor, Freigabe E-Fahrzeuge): In Stuttgart würden Busspuren grundsätzlich nicht für E-Fahrzeuge freigegeben, denn die Betriebsstabilität des ÖPNV habe eine immense Bedeutung. Zudem kollidierten die Signaleinrichtungen



für Busverkehr und MIV (Balken- und Scheibensignale) an dieser Stelle. Dem Verkehrsministerium sei jedoch viel daran gelegen, die Freigabe für E-Fahrzeuge zu ermöglichen. Dies werde derzeit intensiv geprüft, von den städtischen Fachämtern jedoch kritisch gesehen.

- Folie 10 (Filtersäulen): Er bestätigt die Aussage von StRin Köngeter, wonach bei Verbesserung der Luftwerte die Filtersäulen schrittweise abgebaut werden müssten.

Abschließend dankt er den Mitarbeitern/-innen in den Fachämtern, die in vielen Bereichen die Themen vorantrieben. Er sagt zu, die Präsentation zeitnah an die Ausschussmitglieder zu verschicken.

StR Peterhoff erklärt, die Zuflussdosierung könne schnell umgesetzt werden. Die Beschlusslage sei eindeutig. In der Frage der Fahrspuren am Neckartor empfehle er eine Vereinfachung des Versuchs durch eine Wegnahme einer stadteinwärtigen Spur. So müsse baulich nichts verändert werden. Bei den E-Fahrzeugen könne die Kreuzung Heilmannstraße nochmals geprüft werden. Es gebe viele Rot-Zeiten durch die Querung. Für die Wagenburgstraße sei es erfreulich, dass die Umsetzung der Busspur erfolgreich sei. Er fordert für die Gegenrichtung eine entsprechende Einrichtung einer Busspur. Zusätzlich müsse der Blick über den Tunnel hinaus auf die Schillerstraße gerichtet werden. Der Betrieb der Filtersäulen müsse Ende 2021 beendet werden; es gebe keine Notwendigkeit einer weiteren Verlängerung. Wenn weiter an den Ursachen gearbeitet werde, brauche es keine Symptombekämpfung in diesem Maße.

Für eine an der Gemarkungsgrenze angesiedelte Zuflusssteuerung plädiert StR Kotz, denn es gebe eine Verantwortlichkeit für alle Stuttgarter Bürger. Die Testergebnisse müssten abgewartet werden. Warum eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Verringerung der Verkehrsmengen führen solle, erschließt sich dem Stadtrat nicht. Zu den Spitzenzeiten, an denen die Grenzwerte überschritten würden, könne ohnehin nicht die maximal erlaubte Geschwindigkeit gefahren werden. Bei den Fahrspuren am Neckartor ändere sich für den klassischen Pendler nichts, er stehe lediglich zu einer anderen Zeit und in eine andere Richtung im Stau. Es sei kein großer Erfolg aus dieser Maßnahme zu erwarten. Des Weiteren plädiert er für die Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten der Busspur für E-Fahrzeuge auf der Cannstatter Straße. Bei der Wagenburgstraße bittet er um Beantwortung der Frage, was bezüglich Anwohnerparkgarage in diesem Bereich geschehen sei. Es müsse erst die Garage erstellt und dann der Versuch gestartet werden. Er plädiert für die Erhaltung der Filtersäulen, denn sie sorgten für eine weitere Verbesserung der Luftwerte, auch wenn die Grenzwerte bereits eingehalten würden.

Geschwindigkeitsreduzierungen sind für StR Ozasek eine zentrale Forderung für die Luftreinhaltung in der Stadt. Er verweist auf das nahezu flächendeckende Tempo 30 in Freiburg. Es sei für die Verkehrsteilnehmer/-innen nicht nachvollziehbar, wenn mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsanordnungen operiert werde. Er hoffe auf einen "großen Wurf". An BM Pätzold richtet er die Frage nach einer in Auftrag gegebenen Studie zu unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus in der Stadt, über die bisher nicht berichtet worden sei. In der Frage der Zuflussdosierung schließt er sich der Aussage von StR Kotz an. Es sei wichtig, frühzeitig an der Gemarkungsgrenze zu dosieren. Beim Verkehrsversuch in der Cannstatter Straße unterstützt er StR Peterhoff und plädiert für die Herausnahme einer Spur, bevor in einen großen Umbau eingestiegen werde. Er bitte um Prüfung, ob Radinfrastruktur aus dem Straßenquerschnitt "herausgeschnitten" wer-

den könne, um die Situation im Schlossgarten zu entschärfen. Die Freigabe von E-Fahrzeugen auf der Busspur lehnt er ab; dies sei eine falsche Anreizsetzung. Unterstützung äußert er für die Umsetzung der zweiten Busspur in der Wagenburgstraße. Die Verlängerung der Filtersäulen nehme er zur Kenntnis, diese müssten jedoch so schnell wie möglich abgebaut werden.

Bei der Neugestaltung der Fahrspuren am Neckartor bittet StR Körner vor Umsetzung um eine Einschätzung, was dies für die Neckarstraße stadteinwärts bedeute. Vor der Entscheidung der zweiten Busspur in der Wagenburgstraße müssten die Zahlen zu den Parkverstößen dargestellt werden. In der Analyse der Auslastung weise dieses Parkraummanagementgebiet einen der Spitzenwerte auf. Zustimmung äußert er zur Zuflussdosierung. Grundsätzlich plädiere er dafür, von diesem Instrument verstärkt Gebrauch zu machen. Neben dem Ausbau des ÖPNV müssten weitere Alternativen, wie die Einrichtung von drei P&R-Häusern (Nord Friedrichswahl, Ost B10/B14, Süd B27/Degerloch) geboten werden. Er bringt eine Kooperation mit der Firma Daimler ins Gespräch.

Bei der Thematik der Zuflussdosierung und Temporeduktion regt StR Serwani an, Kontakt mit den umliegenden Kommunen aufzunehmen. Er erinnert daran, dass die Stadt Fellbach die Einrichtung eines P&R-Platzes ablehne. Die Untersuchung der Fahrspuren "Neckartor 2+3" begrüßt er. Eine Freigabe der Busspur für E-Fahrzeuge sieht der Stadtrat kritisch, ebenso den Wegfall weiterer Parkplätze durch die Einrichtung der zweiten Busspur in der Wagenburgstraße. Die Filtersäulen müssten weiter bestehen bleiben, denn es müsse jede Möglichkeit der Schadstoffreduzierung genutzt werden.

Für StR Zeeb ergeben die meisten der Vorschläge Sinn. Lediglich die Versuche, noch mehr Radspuren in die Innenstadt einzurichten, lehne er ab. Die City dürfe nicht noch mehr "abgehängt" werden. Flanieren in einer toten Innenstadt sei nicht erstrebenswert.

Ein Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsmenge besteht für StR Goller nicht. Verbrennungsmotoren hätten ihr Effizienzoptimum bei 90 km/h. Wenn schneller oder langsamer gefahren werde, werde mehr Kraftstoff verbraucht und würden mehr Schadstoffe ausgestoßen. Die einzigen Argumente für eine geringere Geschwindigkeit seien Sicherheit und Lärm. Somit sei das Argument der Schadstoffreduzierung bzw. des Klimaschutzes für eine Temporeduzierung falsch und für Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar. Wenn Fahrspuren weggenommen würden, müsse zuvor ein Angebot bereitgestellt werden, das den aufgestauten Verkehr komplett abfange. Im gleichen Zuge würden P&R-Plätze abgelehnt. Die Bevorzugung von E-Fahrzeugen auf Busspuren sei zu begrüßen, da die Fahrfläche besser ausgenutzt werde. Allerdings seien E-Fahrzeuge für den Klimaschutz nicht hilfreich, da sie weiterhin mit Kohlestrom betankt würden. Die Filtersäulen dürften nicht abgebaut werden, da sie für eine weitere Reduktion der Schadstoffe sorgten.

StRin Königeter spricht sich erneut für den Abbau der Filtersäulen aus, da sie nur Symptome bekämpften und nicht die Ursachen. Sie dienten nur der Überbrückung, bis es geschafft werde, die Grenzwerte anderweitig einzuhalten. Filtersäulen seien kein Allheilmittel.

Herr Dr. Münter dankt für die zahlreichen Anregungen und übergibt das Wort an die zuständigen Mitarbeiter/-innen der Fachämter.

Frau Scherz (AföO) erklärt, die Freigabe der Busspur für E-Fahrzeuge sei explizit im Luftreinhalteplan enthalten und entsprechend zu prüfen. Unabhängig davon werde der Knotenpunkt in den Studien zu "Fahrspuren Neckartor 2+3" nochmals geprüft. Herr Hutt (TiefbA) ergänzt, die Heilmannstraße sei ein wichtiger Zubringer Richtung Wolframstraße. Im Rahmen der "2+3"-Untersuchung werde man neue Signalprogramme erarbeiten lassen und der Knotenpunkt betrachtet, da insgesamt bei der Reduzierung von stadteinwärtigen Fahrspuren geprüft werde, wie die notwendigen Grün-Zeiten verteilt würden. Für StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) ist es wichtig, dass bei der Reduktion stadteinwärtiger Fahrspuren gleichzeitig die Neckarstraße vom Neckartor "abgehängt" wird. Nur so könne Schleichverkehr vermieden werden.

Herr Wallisch (ASW) bestätigt die Prüfung der Anwohnerparkgarage Wagenburgstraße. Zudem erfolge nach den Sommerferien ein Bericht zu den Auswirkungen auf das Parkraummanagement. Herr Dr. Münter ergänzt, die Evaluation der Parkverstöße in der Wagenburgstraße laufe derzeit. Dies werde in den Bericht mitaufgenommen.

Zur Anregung von StR Kotz, E-Fahrzeuge auf der Wechselspur zuzulassen, erklärt Frau Scherz, die Wechselspur sei ein komplexes Gebilde, das von der Integrierten Verkehrsleitzentrale gesteuert werde. Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen sei es nicht vorstellbar, neben den SSB- und Rettungsfahrzeugen weitere Fahrzeuge zuzulassen.

Zu den P&R-Plätzen lenkt Herr Wallisch das Augenmerk auf die Studie im Filderraum, die bereits beauftragt worden sei, das bereits bestehende P&R-Parkhaus Albstraße in Degerloch sowie die Überlegungen zum Bau eines Parkhauses an der A8. Die Anregung zur Prüfung weiterer Standorte nehme er auf.

Auf die Nachfrage von StR Goller, ob es Studien gegen seine Argumentation zum Tempolimit gebe, verweist StR Peterhoff auf die Historie des Luftreinhalteplans. Es gebe eine Reihe von Wirkungsgutachten zu den verschiedenen Stufen und Studien, die die Effekte verschiedener Maßnahmen darstellten. Darin sei nachzulesen, wieviel Mikrogramm eine Temporeduktion bringe. Herr Dr. Münter ergänzt, die außerplanmäßigen Maßnahmen bezögen sich auch auf das Gesamtwirkungsgutachten des Landes zum Luftreinhalteplan. Dort seien die Untersuchungen für die Geschwindigkeitsreduzierungen hinterlegt.

Damit schließt der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt ab und stellt fest:

### **Luftreinhaltung in Stuttgart**

- 1a) "Fahrverbote in Stuttgart? Konsequenz der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Landes BW - erste Prognosen der Jahresmittelwert"**  
- Antrag Nr. 175/2020 vom 11.05.2020 (SPD)  
- mündlicher Bericht (Verkehrsministerium und S/OB)

Der Ausschuss hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

- 1b) Sachstand 5. Fortschreibung Luftreinhalteplan - mündlicher Bericht (S/OB)**

Mit den Äußerungen zu Beschilderung und Vollstreckungsabwehrklage geht Herr Dr. Münter davon aus, dass damit diese Ziffer ebenfalls abgearbeitet ist. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

**1c) Weitere Planungsansätze und Maßnahme - mündlicher Bericht Referate  
SOS, T und SWU**

Der Ausschuss hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB
  2. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  3. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. BVinnen Mitte, Nord, Ost  
BV Süd, West
  6. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,  
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,  
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
  7. Stadtkämmerei (2)
  8. Rechnungsprüfungsamt
  9. L/OB-K
  10. 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