

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	17
		TOP:	1
	Verhandlung	Drucksache:	848/2019
		GZ:	
Sitzungstermin:	24.09.2019		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Kuhn		
Berichterstattung:	Herr Erdmenger (Verkehrsministerium BW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 03.09.2019, GRDs 848/2019, mit folgendem

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart wird Kenntnis genommen.
2. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 4. Fortschreibung wird ohne Änderungen zugestimmt:
 - M3** Aufstellen von Filtersäulen
 - M5** Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B27 als Zulaufstrecke zur Hohenheimer Straße
3. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 4. Fortschreibung wird mit Änderungen zugestimmt:
 - M1** Einzelstreckenverkehrsverbot

M2 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h

M4 Ausbau des Parkraummanagements

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

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

Die Anträge der Fraktionen sind in einer Synopse ("Querliste") zusammengefasst. Die- se liegt in der Sitzung als Tischvorlage aus und ist dem Originalexemplar sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

OB Kuhn begrüßt Herrn Erdmenger (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) und erläutert zunächst das **Verfahren**. Mit der GRDRs 848/2019 habe die Verwaltung einen Vorschlag zur Stellungnahme zur 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP) formu- liert. Des Weiteren gebe es Anträge der Fraktionen, die in einer Synopse ("Querliste") dargestellt und jeweils mit einem Vorschlag der Verwaltung versehen seien. Diese Punkte werde er einzeln zur Abstimmung stellen. Er plädiere zunächst für ein "Innehalt- en" bezüglich der aktuellen Situation der Luftreinhaltung, was die Werte betreffe. So seien im vergangenen Jahr beim Feinstaub alle Grenzwerte eingehalten geworden. Dies sei ein Erfolg der städtischen Politik mit z. B. dem Jobticket oder Reinigungsmaß- nahmen. Bei den Stickoxiden gebe es eine Verbesserung der Werte. Mitte 2019 hätten die Werte am Neckartor bei 56 µg, in der Hohenheimer Straße bei 55 µg und am Arnulf- Klett-Platz bei 45 µg gelegen. Bezüglich der Fahrverbote besage die Rechtslage derzeit einen Wert von 50 µg; dies würde jedoch beklagt. Bei Werten unter 40 µg sei man somit auf der "sicheren Seite". Er betont ausdrücklich, dass die Stadt geltendes Recht nicht ignoriere. Die Zuständigkeit für Luftreinhaltepläne liege jedoch beim Land bzw. dem Regierungspräsidium. Er weise diese Kritik daher in aller Form zurück.

Im weiteren Verlauf stellt OB Kuhn die **Stellungnahme** der Stadt zu den einzelnen Maßnahmen vor. So werde dem Aufstellen von Filtersäulen (M3) und der Geschwindig- keitsbegrenzung auf der B 27 als Zulaufstrecke zur Hohenheimer Straße (M5) zuge- stimmt. Zum Einzelstreckenverkehrsverbot (M1), der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h (M2) und dem Ausbau des Parkraummanagements (M4) werde mit einigen Änderungen zugestimmt. Die Landesregierung habe sich selbst eine Frist zur Einhal- tung der Grenzwerte gesetzt. Würden diese nicht erreicht, werde von Einzelstrecken- verkehrsverboten auf zonale Verkehrsverbote umgeschwenkt. Er gehe davon aus, dass noch einige Schritte gegangen werden müssten, um die Grenzwerte einzuhalten. Die Bundesregierung habe die technische Nachrüstung zu spät auf den Weg gebracht, und die Automobilindustrie sei sehr zögerlich in der Anbietung dieser Nachrüstung. Damit sei er extrem unzufrieden und werde nicht damit aufhören, "Ross und Reiter zu nen- nen". Die Kritik der Deutschen Umwelthilfe, Filtersäulen manipulierten die Messwerte, weise er entschieden zurück. Bereits Reinigungsmaßnahmen zeigten eine gute Wir- kung. Es müssten alle hilfreichen Maßnahmen - auch solche mit "nur lokaler" Wirkung - umgesetzt werden.

Die aktuellen **Maßnahmen** und deren Wirkung in der Luftreinhaltung stellt Herr Erdmenger in einer Präsentation vor. Bei der Luftreinhaltung bewege man sich nicht mehr in einem Planungsverfahren, für das viel Zeit zur Verfügung stehe. Das Verwaltungsgericht Stuttgart habe geurteilt, flächenbezogene Verkehrsverbote in der Umweltzone einzurichten. Einziger Ausweg, diese zu vermeiden, sei, durch andere Maßnahmen unter die Grenzwerte zu gelangen. Derzeit werde ein Rechtsstreit geführt, welche Grenzwerte für welche Maßnahme die entscheidenden seien. Für die Verwaltung sei es wichtig zu wissen, ob Bundes- oder EU-Recht gelte. Dazu werde die Aussage des höchsten deutschen Gerichtes benötigt. Beschlusslage und Rechtsprechung verlangten ein kurzfristiges Erreichen der Grenzwerte. Diesem Ziel diene die 4. Fortschreibung des LRPs. Er verweist auf die zahlreichen Maßnahmen, die bereits umgesetzt worden seien (Folie 3). Es gebe seit 2015 eine sehr positive Entwicklung bei den NO₂-Werten (Folie 4). Allerdings bestehe weiterhin ein deutlicher Handlungsbedarf, um den Grenzwert zu erreichen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Stuttgart habe zwar zugenommen, die der Dieselfahrzeuge jedoch abgenommen. Auch Besitzer von Euro-5-Diesel hätten reagiert und ein anderes Fahrzeug angeschafft. Hilfreich sei der Rückgang der Verkehrsstärke am Neckartor (Folie 6). Die Prognosen der NO₂-Überschreitungsstrecken für 2019 und 2020 seien positiv, es bestehe jedoch weiterhin Handlungsbedarf (Folie 7). Es sei unbestritten, dass jenseits der Diskussion um Fahrverbote selbstverständlich der Grenzwert von 40 µg gelte, gerichtlich durchgesetzt werde und einzuhalten sei. Des Weiteren sei untersucht worden, was passiere, wenn anstatt eines flächendeckenden Fahrverbotes einzelstreckenbezogene Fahrverbote eingerichtet würden (Am Neckartor, Hohenheimer Straße, Hauptstätter Straße, Heilbronner Straße). Damit würde im gesamten Talkessel ein Wert unter 50 µg erreicht (Folie 8). Die Pragstraße bilde eine Sondersituation; es würden dort trotzdem Filtersäulen aufgestellt. Um im Talkessel einen Wert von 40 µg zu erreichen, sei Tempo 40 (ohne Einzelstreckenfahrverbote) geprüft worden (Folie 9). Im Ergebnis werde dadurch die Zahl der prognostizierten Strecken mit Grenzwertüberschreitung noch einmal halbiert. Tempo 40 sorge für eine Verstetigung des Verkehrs und insgesamt für weniger Verkehr, da dadurch Strecken weniger attraktiv würden. Durch die Kombination dieser Maßnahmen könne eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Es gebe die Chance, mit diesem "Set an milderer Maßnahmen" die Grenzwerte einzuhalten als gleich ein flächenbezogenes Verkehrsverbot zu haben. Die Landesregierung nehme die Gerichtsurteile sehr ernst und habe dem Gericht mitgeteilt, dass zum 01.07.2020 flächenbezogene Fahrverbote eingeführt würden, wenn bis zu diesem Zeitpunkt die Grenzwerte nicht flächendeckend eingehalten würden. Es werde genau geprüft, welche Stadtgebiete in die Fahrverbote miteinbezogen werden müssten. Als Fazit sei eine flächendeckende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Sicht, aber alle weiteren Maßnahmen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel würden begrüßt. Flächenbezogene Verkehrsverbote sollten vermieden werden.

Vor Eintritt in die Fraktionsrunde bittet OB Kuhn die Redner*innen in ihren Stellungnahmen auch um Darstellung der Grundzüge der Änderungswünsche. Für die Ausschüsse sei zwar eine **Redezeit** von 3 Minuten festgelegt worden, für die Grundzüge werde er jedoch eine Redezeit von 5 Minuten einräumen. StR Kotz (CDU) zeigt sich damit nicht einverstanden. Bei einem derart wichtigen Thema müsse sich der Ausschuss die Zeit nehmen, die er brauche. StR Peterhoff (90/GRÜNE) plädiert hingegen für einen stringenteren Sitzungsablauf. StR Rockenbauch (Die FRAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) schlägt die doppelte Redezeit, also 6 Minuten, vor. OB Kuhn kündigt an, die Thematik der Redezeiten erneut im Ältestenrat zu diskutieren. Die Geschäftsordnung sehe lediglich eine Redezeit von 3 Minuten vor.

Die **thematische Aussprache** beginnt mit StR Peterhoff, für den die Grunddiskussion dieselbe ist wie bei den letzten Fortschreibungen. Einziger Unterschied sei die "positive Grundmessage", mit der die flächendeckende Einhaltung der Grenzwerte zumindest in Sicht sei. Die Werte hätten sich in 2019 zwar massiv verbessert, aber es gebe weiterhin Handlungsbedarf, speziell am Neckartor. Dazu liege nun der Vorschlag der Stadtverwaltung vor, den er im Grunde unterstütze. Es müssten jedoch weitere Maßnahmen ergriffen werden, um schneller voranzukommen und flächendeckende Fahrbeschränkungen zu vermeiden. Er nennt dazu die Maßnahmen Pfortnerung, Parkraummanagement (PRM) und weitere Attraktivierung des Umweltverbundes. Bus und Bahn müssten Vorrang haben vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Ebenso müssten die Radwege deutlich ausgebaut werden. Bei Tempo 40 müsse schnell vorangekommen werden; er schlage dafür eine zweistufige Umsetzung vor. Aus der Präsentation sei ersichtlich, dass Tempo 40 für den Kessel eingeführt werde. Die Pragstraße sei hiervon jedoch ausgenommen, aber gerade dort sei Tempo 40 sinnvoll (Steigungsstrecke/Bremsvorgänge). Er begrüße es, wenn Stadt und Land vorangingen. Entscheidend sei jedoch der Bund, der das Thema Nachrüstungen weiterhin verschlafe.

Die Stadt, so StR Kotz (CDU), sei auf einem guten Weg. Diese Botschaft müsse deutlich kommuniziert werden. Viele Maßnahmen seien für Bürger*innen und Unternehmen schmerzhaft gewesen. Der Grenzwert werde leider noch nicht erreicht, aber jede Verbesserung sei zu begrüßen. Die Maßnahmen der 4. Fortschreibung kämen zu schnell. Es müsse derzeit noch abgewartet werden, welche Wirkungen vorhergehende Maßnahmen wie die Tarifreform entfalteteten. Die negativen Auswirkungen der streckenbezogenen Fahrverbote für die Autofahrer*innen halte er für marginal, daher stimme er diesen zu; sinnvoll seien diese Fahrverbote jedoch nicht. Niemand werde aufgrund dieser Verbote auf sein Fahrzeug verzichten, da es ausreichend Ausweichstrecken gebe. Dazu möchte er wissen, wie die Beschilderung bei streckenbezogenen Fahrverboten aussehen werde. Tempo 40 habe bei Steigungsstrecken keine Wirkung. Die Modellrechnungen entsprächen nicht der Realität. Wenn der Verkehr verstetigt würde, hätten die Bürger*innen keine Veranlassung, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Filtersäulen habe die CDU-Gemeinderatsfraktion bereits 2016 gefordert; dies sei aber von OB Kuhn damals nicht unterstützt worden. Die Stellungnahme der Stadt zum PRM finde seine Zustimmung.

Unbestritten hat für StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) die "Symptombekämpfung" einen Effekt, aber die "Politik der Trippelschritte" funktioniere bei der entscheidenden Größe, der Stickoxidbelastung, nicht. Mit der 4. Fortschreibung lege das Land einen offensichtlich rechtswidrigen LRP vor. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom Februar 2018 habe eindeutig zur Konsequenz, dass Euro-5-Fahrverbote vollflächig im Stadtgebiet anzuordnen seien. Wenn in der Stellungnahme keine Kritik am Land geübt werde, verhalte sich auch die Stadt missächtig gegenüber den höchsten Bundesgerichten. Dieses Rechtsstaatsverständnis sei befremdlich und erschreckend. So könne mit den Grundrechten der Menschen nicht umgegangen werden. Im Bundesemissionsschutzgesetz gebe es keinen "Puffer". Der Gesetzgeber im Bund könne nicht europäisches Primärrecht brechen. Die Rechtsprechung müsse anerkannt und der LRP rechtskonform formuliert werden. Dies bedeute die Einführung von zonalen Fahrverboten. Es gebe einen Höchststand an Kraftfahrzeugen in Stuttgart, in der Region sowie bei den markungsüberschreitenden Pendlerverkehren. Um die "Blechflut" zu stoppen, müsse zunächst die Verkehrsmenge dosiert werden. Für den Rückbau der Stadtautobahnen müsse der Wettbewerb zur B 14 mit entsprechenden Maßgaben ausgestattet werden. Die Verkehrsmenge sowie die für den MIV zur

Verfügung stehende Fläche müsse halbiert werden. Alle Maßnahmen zur Entschleunigung wie Tempo 40 unterstütze er. Zeitgleich müsse ein nächtliches Tempo 30 umgesetzt werden. Des Weiteren müsse die Automobilindustrie in die Verantwortung genommen werden. Insbesondere schwere, laute und verbrauchsintensive Fahrzeuge müssten aus dem Verkehr gezogen werden. Er fordere daher ein Verbot von SUV mit mehr als 2 t und 150 PS in der Stuttgarter Umweltzone. Die Drittnutzerfinanzierung müsse ermöglicht werden. Dazu solle sich die Stadt Stuttgart als Modellkommune bewerben, um die Wirkweise einer Nahverkehrsabgabe zu erproben. Abschließend schlägt er vor, die heute vorliegenden Anträge zur weiteren Beratung als Prüfaufträge in die Gremien zu verweisen.

Erstaunt zeigt sich StR Körner (SPD) über die Zustimmung der CDU-Fraktion zu streckenbezogenen Fahrverboten. Für die Pragstraße ergebe sich eine große Entlastung durch den Rosensteintunnel. Eine positive Rückmeldung gibt er an die Verwaltung zur vorliegenden Stellungnahme. Diese sei überzeugend und argumentativ richtig. Vor allem das Pfortnern am Stadtrand sei zu begrüßen; dies habe er bereits für die 3. Fortschreibung beantragt. Es dürften nur so viele Autos in die Stadt einfahren, wie Stuttgart auch verkraften könne. Ebenso die Aussagen zum PRM begrüße er, wolle jedoch ergänzen, den kw-Vermerk für die Teamleitung künftig zu streichen. Kritisch äußert er sich zu den streckenbezogenen Fahrverboten. Beispielhaft nennt er die Filderstraße als Ausweichstrecke, für die ein Zuwachs von 20 - 40 % prognostiziert werde. Die Sinnhaftigkeit dieser Ausweichstrecke erschließe sich nicht, zumal in dieser Straße viel mehr Menschen lebten als an der Hauptroute. Am Neckartor werde das Fahrverbot sogar rechtswidrig, da dieses zu Mehrverkehr in der Talstraße führe, die bereits über den Grenzwerten liege. Dies müsse in der Stellungnahme der Stadt entsprechend geändert werden. Die Stadt müsse diesbezüglich ihre "Hausaufgaben machen" und beispielsweise wie Hamburg für jeden Straßenabschnitt berechnen, welche Verlagerungsverkehre zu erwarten sind. Es sei nicht in Ordnung, dass bis heute keine entsprechenden Zahlen vorgelegt werden könnten. Im Klimapaket der Bundesregierung seien 10 Modellprojekte für das 365-Euro-Ticket zur Stärkung des Nahverkehrs vorgesehen. Er beantrage, dass sich die Landeshauptstadt Stuttgart für eines der Projekte bewerbe. Neben der Modernisierung der Fahrzeugflotte sei dies das wichtigste Mittel zur Reduzierung der Schadstoffwerte.

"Schweren Herzens", so StR Serwani (FDP), werde heute über die 4. Fortschreibung des LRP diskutiert. Flächendeckende Fahrverbote habe die FDP-Gemeinderatsfraktion stets abgelehnt. Gleichwohl müssten die entsprechenden Gerichtsurteile akzeptiert werden. Er sei "dankbar", dass die Fahrverbote nur für Einzelstrecken gelten sollen. Vieles sei bereits erreicht worden. Die Feinstaubproblematik und die damit verbundene Hysterie habe sich weitgehend erledigt. Der Stellungnahme könne er "im Großen und Ganzen" zustimmen. Er sei gespannt auf die Auswirkungen.

StRin von Stein (FW) betont, dass viele Veränderungen bei der Luftreinhaltung auf technischen Fortschritt zurückzuführen seien. Einzelfahrverbote erachte sie für wenig sinnvoll. In der Region müssten P&R-Parkplätze deutlich ausgebaut werden. Einen Großteil der Maßnahmen könne sie unterstützen.

Alle technischen Lösungen stoßen bei StR Dr. Korneffel (AfD) auf Zustimmung. Im Vergleich zu anderen deutschen Städten gehe Stuttgart einen guten Weg. Er begrüße die Atmosphäre im Ausschuss und wolle dazu beitragen, die richtigen Lösungen für die Problematik zu finden.

StRin Köngeter (PULS) hätte sich mehr Mut bei der Formulierung der Stellungnahme gewünscht. Grundsätzlich begrüße sie jede Maßnahme, die zur Förderung des ÖPNV beitrage und die Anzahl der Autos in der Stadt reduziere. Vor allem die Pfortnerung sei zu unterstützen. Filtersäulen sehe sie eher als temporäre Maßnahme. Bezüglich der Fahrverbote sei die Bekämpfung der Ursachen sinnvoller als die der Auswirkungen. Einzelstreckenfahrverbote böten keinen gesamtstädtischen Vorteil; daher bevorzuge sie zonale Fahrverbote solange keine Zuflussdosierung möglich sei. Bei der Reduktion auf Tempo 40 möchte sie wissen, ob es neben Busschleusen u. ä. noch weitere Möglichkeiten zur Fahrzeitenreduzierung für den ÖPNV gebe.

Für BVin Kienzle (Mitte) verändert sich die Mobilitätskultur nicht, wenn dies nicht aus der Mitte der Gesellschaft gewollt sei. Es werde eine andere Form der Kommunikation benötigt. Es sei nicht sinnvoll, Innenstadtbewohner*innen zur Nutzung des ÖPNV aufzurufen, während Bewohner*innen der Region mit dem Auto in die Stadt führen. Das Kommunikationskonzept müsse daher weit in die Region hinausgeführt werden. Sie schlage vor, im Rathaus ein Stadtmodell aufzustellen, an dem die Entwicklung der Luft- und Gesundheitssituation abzulesen sei. Wenn alle Maßnahmen stets nur mit Verboten verbunden würden, würden diese von der Bevölkerung nicht angenommen, und es gebe keine Änderung der Mobilitätskultur. Viele Dinge könnten zunächst versuchsweise getestet werden.

Die Einschätzung von StR Serwani zur "Hysterie" teilt OB Kuhn nicht. Die Feinstaubproblematik habe dazu beigetragen, dass Maßnahmen ergriffen worden seien. Gegenüber StR Kotz betont er, dass die Filtersäulen zu Beginn nur zur Filterung von Feinstaub - nicht von Stickoxiden - vorgesehen gewesen seien. Diese Funktion sei erst später hinzugekommen. Die Verwaltung müsse sich ein eigenes Urteil über den Effekt derartiger Geräte bilden. Das Land könne dazu angeregt werden, eine Bürgerbeteiligung zu den Filtersäulen zu machen. An StR Körner gerichtet erläutert der Vorsitzende die Folgen von Fahrverboten. Wer streckenbezogenen Fahrverboten nicht zustimme, müsse sich darüber bewusst sein, dass dann zonale Fahrverbote installiert würden. Ein Zurück gebe es an dieser Stelle nicht. Beim Tempo 40 "changiere" die Begründung. Einerseits trage dieses an Steigungsstrecken zur Verflüssigung bei; andererseits habe Tempo 40 abschreckende Wirkung, da man nicht so schnell vorwärtskomme. Anstelle von Maßnahmen, die zu mehr Stau in der Stadt führten, bevorzuge er die Pfortnerung. Diese müsse jedoch regional abgestimmt werden. Das gelte vor allem für P&R-Parkplätze, die in die Zuständigkeit der Region fielen. "Mit großer Freude" werde er Stuttgart als Planmodell für das 365-Euro-Ticket vorschlagen. Er rechne jedoch damit, dass kleinere Städte bevorzugt würden.

Herr Erdmenger betont, dass die Gerichtsurteile und die ständige Überschreitung der Grenzwerte die Situation schwieriger machten. Pfortnerung funktioniere nur, wenn diese gemeinsam von Stadt, Region und Land geplant werde. Ein solch schwieriger Prozess könne nicht in einen LRP aufgenommen werden. Das Verkehrsministerium habe einen Zukunftspakt für die Region angeregt und arbeite auch an der Thematik der Drittnutzerfinanzierung. Bezüglich der Frage von StR Peterhoff zu Tempo 40 auf der Pragstraße führt er aus, dass dies von Neckarstraße bis Löwentor vorgesehen sei. Zur generellen Wirkung von Tempo 40 betont er zunächst, dass es zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Verkehrszustände in der Stadt gebe. Bei hohem Verkehrsaufkommen mit Stauungen seien alle Maßnahmen zur Verstetigung besonders effektiv. In Zeiten des freien Verkehrsflusses hätten Verstetigungsmaßnahmen weniger Effekt; lediglich die Zahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge werde reduziert. Schlussendlich bedeu-

te dies unterschiedliche Wirkweisen von Tempo 40 zu unterschiedlichen Tageszeiten. Bei dichtem Verkehr könne eine "Vergrämung" nicht festgestellt werden, da ohnehin niemand schneller fahre als 40 km/h. Überraschenderweise Sorge Tempo 40 in höherem Maße als erwartet für eine Verkehrsverlagerung. Er appelliere, Tempo 40 möglichst schnell umzusetzen. Wenn diese Maßnahme "nach hinten" verschoben werde, nütze sie nichts gegen flächendeckende Verkehrsverbote. Da, wo es auf die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV ankomme, führen die Busse real ohnehin selten schneller als Tempo 40. Grundsätzlich befinde man sich nicht in der Lage, die bestmögliche Maßnahme herauszugreifen, sondern es müssten unter den Maßnahmen diejenigen gewählt werden, die am effektivsten und "am wenigsten schwierig" seien. Auf den Einwand von StR Körner zu Ausweichverkehren erläutert Herr Erdmenger, dass diese selbstverständlich geprüft worden seien. Dabei sei erfreulicherweise festgestellt worden, dass Verlagerungsverkehre auf die Luftimmissionen keine dramatischen Auswirkungen haben. Dadurch sei erst ermöglicht worden, die mildere Maßnahme der streckenbezogenen Verkehrsverbote zu wählen. Warum dies "milder" wirke, erkläre sich folgendermaßen: Zum einen habe es eine Flottenmodernisierung gegeben, und somit seien weniger Fahrzeuge von einer Umleitung betroffen. Nur noch 7 % der Fahrzeuge in Stuttgart seien Euro-5-Diesel-Fahrzeuge. Zum anderen sei für Fahrzeuge mit Software-Update eine Ausnahmeregelung von 2 Jahren vorgesehen. Das heiße, die Zahl der betroffenen Fahrzeuge sinke dadurch nochmals erheblich. Eine Vorgehensweise wie in Hamburg sei nicht möglich gewesen, da es damals zu Ausweichverkehren gekommen wäre, die zu zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen geführt hätten. Neben der Talstraße sei die Filderstraße die Hauptstrecke, auf der es Ausweichverkehre gebe. Aus diesem Grund sei das Einzelstreckenverkehrsverbot bis zum Charlottenplatz hinuntergezogen, um die Ausweichstrecke Filderstraße/Olgastraße zu schließen. Verkehrliche Auswirkungen seien sehr komplex. So gelten Einzelstreckenverkehrsverbote nur für Pkw, um Lkw in Wohngebieten zu vermeiden. Bei der Nachtausweitung des PRM gehe es um einen kurzfristigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung. Wenn dieses jedoch spät starte, habe es zur Vermeidung flächendeckender Verkehrsverbote keine Wirkung. Wenn es nicht geschafft werde, diese kleinen Maßnahmen "zusammenzusammeln", werde es schwerer, flächendeckend unter die Grenzwerte zu kommen. Dies sei das gemeinsame Ziel.

Zu den Ausführungen von Herrn Erdmenger nimmt StR Körner Stellung. Bei der Abstimmung zu zonalen Verkehrsverboten im Gemeinderat in 2018 hätten die Gemeinderatsfraktionen von 90/GRÜNE und SPD als einzige diesen zugestimmt. Er zitiert aus der 4. Fortschreibung des LRPs (S. 39): "Darüber hinaus sind streckenbezogene Verkehrsverbote grundsätzlich daraufhin zu überprüfen, wie sie sich voraussichtlich auf andere Straßen in dem Gebiet oder Ballungsraum, insbesondere auf die dortige Immissionsbelastung, auswirken werden. Nach Entscheidung des BVerwG ist ein Verkehrsverbot (...) erst dann kein geeignetes Mittel mehr, um die Einhaltung des Grenzwertes sicherzustellen, wenn die hierdurch bedingten Umlenkungen von Verkehrsströmen zu einer erstmaligen oder weiteren Überschreitung des NO₂-Grenzwertes an anderer Stelle führen." In der Talstraße gebe es bereits eine Überschreitung. Dies sei problematisch und eindeutig rechtswidrig. Er zitiert weiter: "Das streckenbezogene Verkehrsverbot (...) wurde bezogen auf die verkehrliche und immissionsseitige Wirkung gutachterlich untersucht." Dieses Gutachten müsse zur Verfügung gestellt werden. Die Ausweichstrecken müssten viel detaillierter dargestellt werden. Als Stadtrat der Landeshauptstadt streckenbezogenen Fahrverboten ohne vorherige Einsicht in das Gutachten zuzustimmen, halte er für problematisch. Gegenüber der Bevölkerung sei es "nur fair", die Ausweichstrecken umfassend darzustellen. Er appelliere, den streckenbezogenen Fahrverboten nicht zu-

zustimmen; diese seien "absurd", da zahlreiche Möglichkeiten der Umgehung bestünden.

StR Sakkaros (CDU) möchte wissen, ob für Anwohner*innen mit Euro-4-Diesel die streckenbezogenen Fahrverbote aufgrund des benannten Gutachtens ebenfalls gelten werden.

Herr Erdmenger bestätigt, dass gutachterlich untersucht worden sei. Das Anliegen von StR Körner zur Einsichtnahme könne er nachvollziehen. Das Gutachten liege leider jedoch nicht in veröffentlichungsfähiger Form vor. Er sagt zu, dies nachzuholen, denn es müsse Transparenz über die Untersuchungen hergestellt werden. Zur Problematik in der Talstraße führt er aus, dass der TÜV die Standorte der Messstellen überprüft und diese bestätigt habe. Das Land lege strenge Maßstäbe an Messstellen an; diese müssten repräsentativ für einen längeren Abschnitt sein. Diese Überprüfung liege für die Talstraße bisher nicht vor. Es gebe einen Indikator, der besage, dass höhere Werte gemessen werden könnten, als das Modell sie derzeit errechne. Dies sei nur durch Profilmessungen möglich, die das Land aktuell durchführe. Wenn eine erneute Grenzwertüberschreitung festgestellt werde, werde in den Luftreinhaltemaßnahmen damit umgegangen. Auf die Frage von StR Sakkaros erläutert er, dass untersucht worden sei, welche Folgen sich durch die Rücknahme des Euro-4-Verkehrsverbots auf die Einzelstrecken ergeben würden. In diesem Fall ergäbe sich eine Vielzahl von zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen an den Stellen, wo sie eigentlich vermieden werden sollten. Eine Rücknahme der Maßnahme wäre somit nicht verhältnismäßig.

Nach der Zusage von Herrn Erdmenger, das Gutachten zur Verfügung zu stellen, bittet StR Körner darum, die Abstimmung der Anträge aus der **Synopse** ("Querliste") zu verschieben bis die Untersuchung vorliege. OB Kuhn weist darauf hin, dass in der folgenden Sitzung des Gemeinderates die Stellungnahme verabschiedet werden müsse. Ansonsten müsse mit rechtlichen Problemen gerechnet werden. StR Peterhoff fordert, zwei zusätzliche Punkte zu prüfen. Dies sei die Länge der Strecke beim Neckartor und die Problematik in der Talstraße. Bei letzterer gebe es Maßnahmen, um den Zufluss in die Talstraße zu reduzieren. Mit diesen Vorgaben könne heute abgestimmt werden. StR Kotz betont, dass er keinen Änderungsantrag zur Maßnahme M1 gestellt habe, sondern diese faktisch ablehne. Er gehe davon aus, dass diese ebenfalls zur Abstimmung gestellt werde. Ein streckenbezogenes Verkehrsverbot bedeute natürlich eine Verschlechterung auf den genannten Straßen, aber es werde niemanden davon abhalten, in die Innenstadt zu fahren. Auch in der Filderstraße wohnten Menschen, für die ein flächenbezogenes Fahrverbot deutlich schlimmer wäre, als ein streckenbezogenes mit Ausweichverkehr "vor ihrer Haustür". Er bittet um Nennung der aktuellen Zahlen von Euro-4-Fahrzeugen.

Es wird Einvernehmen darüber erzielt, zunächst die Änderungsanträge der Synopse und dann die GRDRs 848/2019 gesamt abzustimmen. Herr Dr. Münter weist darauf hin, dass beschlossene Änderungen aus der Synopse Eingang in die Neufassung der GRDRs 848/2019 fänden, die dann wiederum im Gemeinderat beschlossen werde.

OB Kuhn kommt auf das von StR Körner angeforderte Gutachten zurück. Entgegen der Vermutung von StR Kotz liege ihm dieses Gutachten nicht vor. Er wolle wissen, ob dieses Gutachten bis zur Sitzung des Gemeinderates zur Verfügung gestellt werden könne. Dies sagt Herr Erdmenger zu.

In der Folge stellt StR Körner einen **Antrag zur Geschäftsordnung**, die Abstimmung über die Maßnahme M1 auf die Sitzung des Gemeinderates zu verschieben. Dies stellt OB Kuhn zur Abstimmung und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik lehnt den Geschäftsordnungsantrag bei 4 Ja-Stimmen mehrheitlich ab.

Ergebnisse der **Abstimmungen der Änderungsanträge** aus der Synopse ("Querliste"):

Der Vorsitzende ruft den Antrag Nr. 270/2019 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) zur Maßnahme **M1 Einzelstreckenverkehrsverbot** auf, den StR Ozasek begründet. Der LRP des Landes sei rechtswidrig. Man sei unmittelbar an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts gebunden und stehe in der Verantwortung, die Gesundheit der Bürger*innen zu schützen. Dies müsse in die Stellungnahme eingehen. Wenn dieses Urteil ignoriert werde, sei dies ein sehr bedenkliches Signal gegenüber der Gewaltenteilung in diesem Land. Verdrängungseffekte erübrigten sich, wenn zonale Fahrverbote eingerichtet würden.

Vor der Abstimmung dieses Antrages nimmt Herr Dr. Münter Stellung zur Frage von StR Kotz zur Beschilderung. So bleibe das in der Maßnahme M1 b formulierte Erfordernis erhalten. Die Stadt sehe Änderungsbedarf; das Land sehe diesen Sachverhalt anders, sei aber letztendlich die oberste Straßenverkehrsbehörde und treffe die finale Entscheidung. Es gebe noch Auffassungsunterschiede auf der Fachebene, die derzeit noch verhandelt würden. StR Kotz findet die Überlegungen bezüglich der Beschilderung nach wie vor "schwierig". Eine gute Wahrnehmbarkeit für die Verkehrsteilnehmer*innen sei nicht gegeben. OB Kuhn präzisiert, dass das Land im Entwurf des LRP einen Vorschlag mache. Dieser werde von der städtischen Fachverwaltung geprüft, die auf das Problem bei der Beschilderung hingewiesen habe. Eine Stellungnahme habe den Sinn, Land und Regierungspräsidium auf diese Probleme aufmerksam zu machen. Das Land müsse dann entscheiden, ob es daraus eine Konsequenz ziehe oder nicht.

Dann stellt OB Kuhn den Antrag Nr. 270/2019 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) zur Abstimmung und stellt fest:

Der Antrag wird bei 11 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

OB Kuhn stellt den Antrag Nr. 273/2019 (SPD) zur Abstimmung und stellt fest:

Der Antrag wird bei 12 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

OB Kuhn stellt den Antrag Nr. 277/2019 (FW) zur Abstimmung und stellt fest:

Der Antrag wird bei 13 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorsitzende greift die Maßnahme **M2 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h** auf. Herr Dr. Münter präzisiert, dass der Begriff des Zweischrittverfahrens ohne Datum eingefügt werden könne. Auf Nachfrage von StR Körner erläutert StR Peterhoff, dass zunächst die Umstellung auf die neue Geschwindigkeit und dann die Umprogrammierung der Signalanlagen erfolgen solle. In der Folge fordert StR Körner eine Prüfung des Zweischrittverfahrens und erneute Darstellung im Ausschuss. Herr Dr. Münter weist

darauf hin, dass die Umstellung der Signalanlagen nicht bis zum 01.06.2020 zu leisten sei. Eine detailliertere Darstellung, wann diese erfolgen könne, sei bis zur nächsten Sitzung des Gemeinderats nicht möglich. Diese werde so schnell wie möglich im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik geschehen. StR Kotz möchte wissen, ob es weitere Indizien für eine mögliche Stauentwicklung gebe. Die Hauptstätter Straße sei "geschickterweise" aus der Planung herausgenommen. StR Körner will sicherstellen, dass die Möglichkeit einer schnelleren Umsetzung nicht zu schlechterer Luft führt. OB Kuhn ist der Meinung, dass dem Land signalisiert werden müsse, dass eine Umstellung eine gewisse Zeit in Anspruch nehme. Er sage eine Darstellung von Schritt 1 durch die Fachverwaltung zu. Herr Erdmenger betont, dass die Hauptstätter Straße nicht ausgenommen sei, sondern weiterhin durch die dynamische Verkehrssteuerung optimiert werde. Zur Stauentwicklung gebe es keine Hinweise aus dem Gutachten. Auf Nachfrage von StR Dr. Korneffel betont Herr Dr. Münter, dass in der Endausbaustufe für den gesamten Talkessel Tempo 40 gelten werde. Alle Straßen, die derzeit eine höhere Verkehrsbeschränkung als Tempo 40 haben, erhielten zukünftig Tempo 40. Hinzu kämen die Straßen, die im Entwurf des LRP außerhalb des Talkessels benannt seien. Dies sei beispielsweise die bereits thematisierte Pragstraße. In der Folge lehnt StR Dr. Korneffel Tempo 40 ab. An StR Serwani gewandt erläutert Herr Dr. Münter, die Stellungnahme der Landeshauptstadt sei selbstverständlich mit der SSB abgestimmt. Die SSB rechne nicht mit Schwierigkeiten beim Einhalten der Fahrpläne. Lediglich bei 2 Nachtlinien könne es zu Verschiebungen kommen. StR Kotz betont, dass sich trotzdem ein Mehrbedarf an Bussen ergeben werde. Dieser Interpretation kann sich OB Kuhn nicht anschließen. StR Rockenbauch weist darauf hin, dass es in Antrag Nr. 272/2019 um Vorbehaltsstraßen ohne Nahverkehr gehe. Daher ergebe es keinen Sinn, die Einschränkung ohne Nahverkehr zu machen, wenn diese laut SSB keinen Effekt habe.

OB Kuhn stellt die modifizierte Übernahme - Ergänzung um das Zweischritt-Verfahren ohne Zieldatum - des Antrags zur Abstimmung und stellt fest:

Dem Antrag wird bei 12 Ja-, 3 Gegenstimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich zugestimmt.

OB Kuhn stellt den Antrag Nr. 278/2019 (CDU) zur Abstimmung und stellt fest:

Der Antrag wird bei 12 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorsitzende ruft Antrag Nr. 270/2019 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tiereschutzpartei) auf, der von StR Ozasek erläutert wird. Temporeduzierung sei ein geeignetes Instrument zur Senkung von Luftschadstoffen. Die nächtliche Absenkung auf Tempo 30 könne gemeinsam mit Tempo 40 umgesetzt werden. StR Peterhoff schlägt vor zu prüfen, auf den Strecken mit tagsüber Tempo 40 nachts analog Tempo 30 einzuführen. Herr Dr. Münter betont, dass die Verwaltung vorgeschlagen habe, dies als Prüfungsauftrag ans Regierungspräsidium weiterzugeben. StR Kotz erneuert seine Kritik an der Beschilderung. Unter jedes Tempo-40-Schild käme zusätzlich ein Tempo-30-Schild. Dies sei stadtplanerisch fraglich. Um dies zu vermeiden, so Herr Dr. Münter, sei man im Gespräch mit dem Regierungspräsidium. StR Ozasek ist mit dem Vorschlag der Verwaltung, nächtliches Tempo 30 zu prüfen, einverstanden und zieht den Antrag zurück.

Der Vorsitzende stellt fest:

Der Antrag wird zurückgezogen mit der Maßgabe, dass nach Prüfung durch das RP darüber nochmals beraten wird.

OB Kuhn ruft Antrag Nr. 277/2019 (FW) auf. StRin von Stein legt den Schwerpunkt ihrer Ausführungen auf Punkt c). Sie ruft die heftige Diskussion über die Straßenbahn in der Badstraße in Erinnerung. Darin habe die SSB die umfangreichen Auswirkungen auf Personal- und Fahrzeugbedarf bei einer Umleitung dargestellt. Sie bezweifle, dass bei Einführung der Maßnahme M2 der ÖPNV noch ausreichende Kapazitäten habe. Herr Dr. Münter erklärt, dass die SSB keine negative Rückmeldung gegeben habe. An vielen Stellen führen die SSB-Bahnen in Tunneln, wo Tempo 40 nicht gelte.

OB Kuhn stellt fest, dass der Antrag kein expliziter Änderungsantrag sei; daher unterbleibt eine Abstimmung.

Zur Maßnahme **M3 Aufstellen von Filtersäulen** liegen keine Änderungsanträge vor.

Der Vorsitzende ruft den Antrag Nr. 272/2019 (90/GRÜNE) zur Maßnahme **M4 Ausbau des Parkraummanagements** auf. Dieser wird von StR Peterhoff begründet. Es gehe darin um sehr komplexe Dinge, für die die Verwaltung eine Behandlung im Unterausschuss (UA) Mobilität vorschlage. Dies begrüße er. Bevor jedoch eine weitere Fortschreibung des LRP anstehe, müsse diese Diskussion entsprechend geführt sein. Beispielhaft nennt er verschiedene Anträge zu zusätzlichen Busspuren. Für die Parkgebühren sei für Januar 2020 die Fortschreibung angekündigt; hier gehe er davon aus, dass seine Anregungen entsprechend aufgenommen würden. Er wünsche eine Abstimmung der Punkte "Parkraumbewirtschaftung in Gewerbe- und Industriegebieten" sowie "Erhöhung der Parkgebühren um 25 Prozent zum 01.01.2020". In dieser Frage müsse schneller vorangekommen werden. Herr Dr. Münter erläutert die Formulierung der Verwaltung "Stellt sich nicht im Rahmen der Stellungnahme". Bei diesen Punkten handle es sich letztlich um Selbstaufforderungen an die Landeshauptstadt. Diese müssten in die Stellungnahme an das Land nicht zwingend aufgenommen werden. Wenn die Verwaltung eine Diskussion im UA Mobilität vorschlage, könne davon ausgegangen werden, dass dies auch erfolge und kein erneuter Antrag nötig sei. Er verweist darauf, dass der UA Mobilität 2 von 4 Sitzungen pro Jahr jedoch nur mit Themen des Radverkehrs zu bestreiten habe. Alle Punkte, die nun in den UA verschoben würden, würden bis zur 5. Fortschreibung wahrscheinlich nicht abgearbeitet. StR Kotz kritisiert die Beschränkung von 2 Sitzungen des Unterausschusses auf Radthemen. Dies sei nicht zielführend. Für die Haushaltsplanberatungen kündigt er eine Initiative zum PRM an. StR Körner stimmt den beiden selbstverpflichtenden Antragspunkten zu und stellt einen weiteren Antrag, wonach der kw-Vermerk für die Teamleitung PRM zu streichen sei. Gegen das "Aufblähen" der Stellungnahme mit "Selbstaufforderungsaspekten" spricht sich StR Ozasek aus. Damit lege sich der Ausschuss selbst lahm. OB Kuhn bittet die Fraktion 90/GRÜNE, den Antrag zurückzuziehen. Die Selbstaufforderungen seien zur Kenntnis genommen worden. Gegenüber StR Körner sagt er zu, den kw-Vermerk zu prüfen und einen entsprechenden Vorschlag zu machen.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch; somit ist der Antrag zurückgezogen.

Der Vorsitzende ruft Antrag Nr. 278/2019 (CDU) zur Maßnahme **M5 Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B27 als Zulaufstrecke zur Hohenheimer Straße** auf, der

von StR Kotz begründet wird. Er bitte darum, bei moderner Technik zu bleiben und verkehrsabhängig die Geschwindigkeit zu regeln. Herr Erdmenger stellt klar, dass die Verkehrsbeeinflussungsanlagen nicht zurückgebaut würden. Es werde jedoch aus Luftreinhaltgründen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelten. Dies schließe niedrigere Höchstgeschwindigkeiten nicht aus. Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, stellt OB Kuhn fest:

Der Antrag wird bei 12 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorsitzende ruft unter II. **Vorschläge neuer Maßnahmen** auf und stellt fest:

Die Anträge Nr. 272/2019 "Zusätzliche Busspuren" und "Zusätzliche Radwegeverbindungen" (beide 90/GRÜNE) werden zurückgezogen und zur Beratung im UA Mobilität vorgesehen.

Der Antrag Nr. 278/2019 (CDU) "Digitalisierung von Lichtsignalanlagen" wird zurückgezogen.

StR Kotz erläutert den Antrag Nr. 278/2019 "Zuflussdosierung an der Gemarkungsgrenze". Es sei in der Diskussion klargeworden, dass alle Fraktionen diesen Antrag unterstützten. Er bitte um eine detaillierte Darstellung der rechtlichen Grundlagen für eine Zuflussdosierung. Wenn beispielsweise Pfortnerampeln 1 km innerhalb der Gemarkungsgrenze platziert würden, müsse man wissen, ob dies zwingend mit umliegenden Gemeinden rechtlich abgestimmt werden müsse. Er plädiere dafür, die Pfortnerung in den LRP aufzunehmen. Wenn Tempo 40 angeordnet werde, müsse zusätzlich dafür gesorgt werden, dass dieses Tempo fahrbar sei. Für die morgendliche Rushhour müssten die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Integrierte Verkehrsleitzentrale den Verkehr pfortnern könne. Abschließend stellt OB Kuhn fest:

Dem Antrag wird bei 15 Ja-Stimmen einmütig zugestimmt.

OB Kuhn ruft den Antrag Nr. 270/2019 "Fahrverbot für PKW >2 Tonnen und 150 PS" (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) auf und stellt fest:

Der Antrag wird bei 13 Gegenstimmen mehrheitlich abgelehnt.

OB Kuhn ruft den Antrag Nr. 277/2019 "Mehr Einsatz der Stadt zur Verflüssigung und Verstetigung des MIV" (FW) auf und stellt fest:

Dieser Antrag wird zurückgezogen und in den Haushaltsplanberatungen erneut aufgegriffen.

OB Kuhn ruft den Antrag Nr. 277/2019 "Verkehrszählung im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte" (FW) auf und erläutert, dass dies bereits praktiziert werde. Dies nimmt StRin von Stein zur Kenntnis.

Eine Abstimmung unterbleibt.

Der Vorsitzende ruft unter III. **Weitere Änderungsvorschläge und Anmerkungen** den Antrag Nr. 270/2019 "Drittmittelfinanzierung" (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN

Tierschutzpartei) auf. Er verweist darauf, dass es sich hier um die Nahverkehrsabgabe handle. Diese sei nicht übernommen worden, da noch das Gutachten abgewartet werden solle. StR Ozasek korrigiert den Antrag dahingehend, dass es selbstverständlich "Drittnutzerfinanzierung" heißen müsse. Er bitte, den Lapsus zu entschuldigen. Er möchte darüber abstimmen lassen, dass sich die Stadt Stuttgart aktiv als Modellkommune gegenüber dem Land erkläre. Gemeinsam mit dem Vorschlag der SPD-Gemeinderatsfraktion zum verpflichtenden Jobticket könne er sich einen Kompromiss vorstellen. StR Körner kann dem Antrag zustimmen, wenn ein verpflichtendes Jobticket zur Finanzierung eines regionsweit gültigen 365-Euro-Tickets mitaufgenommen werde. Er halte es zudem für sinnvoll, in den Haushaltsplanberatungen das 365-Euro-Ticket aus städtischen Mitteln für Stuttgarter Schüler*innen, Stuttgarter Senior*innen, Auszubildende, Meisterschüler*innen und Studierende auf den Weg zu bringen. Diesen Vorschlägen stimmt StR Peterhoff zu. Er betont, dass dies in die 3. Fortschreibung keinen Eingang gefunden habe; daher müsse nun erneut darauf hingewiesen werden. OB Kuhn stellt den Antrag mit den Änderungen "verpflichtendes Jobticket" und "Bewerbung als Modellkommune" zur Abstimmung und stellt fest:

Dem Antrag wird mit 10 Ja-Stimmen mehrheitlich zugestimmt.

Der Antrag Nr. 277/2019 "P+R-Anlagen" (FW) wird zurückgezogen und kommt im UA Mobilität zur Sprache.

Es wird Einvernehmen darüber erzielt, die GRDRs 848/2019 ohne Votum in den Gemeinderat zu verweisen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
weg. GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat AKR
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SOS
 5. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
 6. Referat T
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

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