

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	12
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	87/2024
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	01.03.2024		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Schene (AfU)		
Protokollführung:	Herr Haupt / as		
Betreff:	Lärmkartierung Stuttgart 2022 - Ergebnisbericht		

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 07.02.2024, GRDRs 87/2024. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform beigefügt.

Herr Schene (Amt für Umweltschutz, AfU) berichtet im Sinne der angehängten Präsentation. Er ergänzt hinsichtlich der auf Folie 13 aufgeführten vier Informationsveranstaltungen, diese ständen bereits fest, seien jedoch noch nicht final bestätigt: Geplant seien sie am 29. April 2024 in Möhringen für die Filderstadtbezirke, am 13. Mai 2024 in Feuerbach für die nördlichen Stadtbezirke, am 18. Juni 2024 im Stuttgarter Rathaus für die inneren Stadtbezirke und am 24. Juni 2024 im Kursaal in Bad Cannstatt für die Neckar-Stadtbezirke.

Die Gremiumsmitglieder seien möglicherweise nicht betroffen in Bezug auf die Berechnungsmethoden, aber es sei richtig, dass eine gute Vergleichbarkeit geschaffen sei, so StR Peterhoff (90/GRÜNE). In der Vorlage sei aufgeführt, in der Innenstadt finde insgesamt eine Abnahme des Lärms statt. Hauptursachen für die Verbesserung in den letzten Jahren seien das bestehende ein Tempo-40-Limit und die Verkehrsreduktion. In der Vergangenheit habe oftmals eine Diskussion über den Stadtbahnlärm stattgefunden.

Bei Betrachtung der in der Stadt in den Lärmschwerpunkten und vor allem nachts vom Lärm Betroffenen werde jedoch deutlich, dass eine Zunahme um den Faktor 7 bei den an den Hauptverkehrsstraßen vom Lärm Betroffenen vorliege, was dort zu einer Gesundheitsgefährdung führe. In der Präsentation sei deutlich ausgesagt worden, an den aufgrund der Lärmbelastung gesundheitsgefährdenden Stellen dringend handeln zu müssen. Der Lärmaktionsplan solle nächstes Jahr beschlossen werden, was zu begrüßen sei. Die heute schon vom Lärm stark belasteten Bereiche seien auch zukünftig vom Lärm belastet. Somit sei derzeit schon bekannt, welche Stellen zukünftig betroffen sein würden, und die Lärmpläne lägen schon seit einigen Jahren vor. Aus diesem Grund habe seine Fraktion einen Schwerpunkt auf ein Tempo-30-Limit an denjenigen Stellen gelegt, an denen die Bürgerschaft besonders betroffen sei. Im Sommer letzten Jahres habe die Verwaltung einen entsprechenden Bericht vorgelegt. 2018 habe der Gemeinderat beschlossen, Tempo-30-nachts in den Stadtbezirken umzusetzen. Es sei ausgesagt worden, die Temporeduktion könne an einigen Stellen angeordnet werden. StR Peterhoff erkundigt sich, wie hierbei der aktuelle Stand in Hedelfingen, Zuffenhhausen und Möhringen sei. Damals sei ausgesagt worden, die Verwaltung gehe in die Ausschreibung für die nächsten drei Stadtbezirke (Feuerbach, Obertürkheim und Untertürkheim). In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob diese Ausschreibung bereits geschehen sei. In den Doppelhaushaltsplanberatungen sei ausgeführt worden, das Thema Tempo-30-nachts weiter vorantreiben zu wollen. Hierzu seien im Haushalt 150.000 EUR bereitgestellt worden. Angesichts der in der Präsentation dargestellten Übersicht der belasteten Stadtbezirke müssten diese je nach Belastungsgrad sukzessive abgearbeitet werden (Ost, West, Süd, Mitte sowie Bad Cannstatt und Wangen.)

StR Peterhoff führt weiter aus, die Schwerpunktsetzung der 'Ruhigen Gebiete' sei zwar positiv zu bewerten, allerdings befinde sich die LHS aufgrund der Doppelhaushalt-Logik bereits im nächsten Jahr erneut in den Haushaltsberatungen. Dies bedeute, aus dem Beschluss des Lärmaktionsplans im Juli 2025 neben Tempo-30-nachts weitere konkrete Maßnahmen umzusetzen, damit die Anzahl der rund 70.000 vom Lärm Betroffenen reduziert werde. Auf die Frage des Stadtrats hinsichtlich des aktuellen Stands bezüglich des Schmiermitteleinsatzes bei der Stadtbahn und der entsprechenden Versuche der SSB betont Herr Schene, in dem jetzigen Doppelhaushalt würden Gelder für weitere diesbezügliche Maßnahmen der SSB bereitgestellt. Ein Lärmmesswagen sei nun entsprechend ausgestattet worden und könne endlich eingesetzt werden. In der Vorbereitung der SSB seien erhebliche Verzögerungen zu verzeichnen gewesen. Das gesamte Streckennetz der SSB solle in Bezug auf Lärm sukzessive gemessen werden. Hinsichtlich der Schienengleisschmierung seien die Anlagen vor etwa zwei Wochen im Olgaareal und beim Möhringer Bahnhof in Betrieb genommen worden.

StR Kotz (CDU) betont, bei zahlreichen sich über mehrere Jahre erstreckenden Erhebungen zeige sich die Thematik, dass alle zwei bis drei Jahre durchaus nachvollziehbare und gute Anpassungen der Systematik vorgenommen würden. So ergebe es Sinn, eine andere Art der Messung durchzuführen und andere Parameter heranzuziehen, wodurch jedoch die Vergleichbarkeit über die Jahre hinweg leide. Insofern ergäben sich entsprechende Schwierigkeiten - allerdings nicht nur bei der vorliegenden Thematik, sondern ebenso bei zahlreichen anderen Erhebungen, die über viele Jahre hinweg durchgeführt würden. Die vorgetragene Erkenntnis bezüglich des Aspekts der besonders lärmreichen Straßen zeige auf, dass die frühere Entscheidung, ein Vorbehaltsstraßennetz aufzustellen, an dem sich tendenziell eine eher geringe Bewohnung befinde, und dort den Verkehr zu bündeln und daneben ein weniger lärmendes Straßennetz für Wohngebiete zu schaffen, richtig gewesen sei. An diesem Prinzip halte seine Fraktion

weiter fest. Dagegen solle das gesamte Straßennetzgleich nicht gleichgestellt und somit der Verkehr gleichmäßig verteilt werden. Auf einem Vorbehaltsstraßennetz solle der Verkehr hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Ampelschaltungen flüssiger laufen. Bei zahlreichen Bürgern bestehe folgende Mentalität: Falls diese an einer stärker lärm-belasteten Straße wohnten, sprächen sie sich eher für eine Tempo-30-Regelung aus. Seien die Bürger jedoch als PKW-Fahrer in der Stadt unterwegs, forderten sie viele Bereiche mit einer höheren Geschwindigkeitsregelung. Es solle nicht der Fehler begangen werden, den ÖPNV gegen den Automobilverkehr auszuspielen. Dieser Aspekt werde gerade bei der "Zacke" bezüglich der Betriebszeiten deutlich, da eine große Lärmthe-matik ebenso beim ÖPNV bestehe. Es reiche nicht aus, die Lärmbelastung durch Fahr-zeuge zu reduzieren, sondern es müsse ebenso die Problematik des Ausbaus des ÖPNV betrachtet werden, bei dem mehr Menschen bewegt würden. Den Ergebnisbericht der Lärmkartierung nehme seine Fraktion zunächst zur Kenntnis und warte die weiteren Schritte der Verwaltung ab, bevor sie entsprechend entscheide.

Sie könne die vorgetragene Rechnung von StR Kotz bezüglich der Lärmbelästigung beim Transport der Menschen nicht nachvollziehen, so StRin Schanbacher (SPD). Es bestehe die eindeutige Erkenntnis, dass Lärm krank mache. Im Bericht sei ausgesagt worden, die hohe Anzahl von 50.000 Menschen seien von der Lärmbelastung potenziell betroffen. Neben Schlaf- und Konzentrationsstörungen führe Lärm zu Herz-und Kreis-laufstörungen, was sie nicht unberührt lasse, so die Stadträtin. Die vom Lärm Betroffen-ten seien interessanterweise die Menschen in denjenigen Gebieten, die stets bei ande-ren Kartierungen auftauchten: Dabei handle es sich um die Neckarschiene und um den Stadtbezirk Mitte. Dieser Aspekt sei ebenso bei den Kartierungen in Bezug auf Hitzebe-lastung auffällig gewesen, bei denen der Sozialkartenatlas verglichen worden sei. Die Stadträtin schließt aus dieser Tatsache, dass in diesen Bereichen die Menschen mit keiner guten finanziellen Ausstattung leben und auf eine Mehrfachbelastung treffen. Der Gemeinderat stehe in der Pflicht, Maßnahmen zu ergreifen. Wie im Bericht ausgeführt, sei die Systematik bei der Lärmkartierung geändert worden. Es stelle sich die Frage, wie die LHS im Vergleich zu anderen europäischen Städten dastehe. Ihrer Wahrneh-mung nach liege die Stadt Stuttgart bei den lärmbelasteten Städten, so StRin Schanbacher. Herr Schene betont, ihm sei nicht bekannt, wie Stuttgart bezüglich der Lärmbelastung im Vergleich zu anderen europäischen Städten abschneide. Er werde den Sachverhalt allerdings prüfen. Herr Schene vermutet, dass nicht alle Städte die Lärmkartierung fertiggestellt hätten.

Es könne durchaus die Auffassung vertreten werden, so StRin Schanbacher, dass in einer Stadt mit Lärm gerechnet werden müsse. Einige Bürger*innen seien in die Nähe zu Spielplätzen oder Schulen zugezogen und beschwerten sich anschließend über den davon ausgehenden Lärm. Dies treffe beispielsweise auf die Johann-Friedrich-von-Cotta-Schule im Stadtbezirk Stuttgart-Ost zu. Allerdings handle es sich beim Verkehrs-lärm um eine völlig andere Art der Belastung, da diesen die Bürgerschaft zwangsweise ertragen müsse. Falls die Möglichkeit des Einzugs in eine Wohnung bestehe, werde vorab keine Lärmmessung durchgeführt, sondern die Entscheidung u. a. aus finanziel-len Gründen getroffen. Die rund 76.000 von nächtlichen gesundheitsschädlichen Ver-kehrslärm Betroffenen würden in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Das Thema werde oftmals kleingeredet, da schließlich lediglich einmal pro Jahr ein diesbezüglicher Bericht vorgestellt werde. Es stelle sich die Frage, was mit den im Rahmen des Lärmak-tionsplans dargestellten Umsetzungsmaßnahmen aus der Kartierung geschehe. Anläss-lich des letzten Lärmaktionsplans seien zahlreiche Maßnahmen diskutiert worden, die jedoch extrem schwer umzusetzen seien. Dies betreffe beispielsweise das Thema

Tempo-30-nachts, bei dem jahrelang keine Fortschritte erzielt worden seien. Obwohl die Gesundheitsgefährdung von Lärm für viele Menschen bekannt sei, würden keine entsprechenden Maßnahmen dagegen getroffen. Dies betreffe ebenso die Schmiermittelthematik bei den Stadtbahnen. Auch hier stelle sich die Frage, ob bei diesem Aspekt Fortschritte erzielt worden seien. In Bezug auf das erwähnte Thema der ruhigen Straßen im Rahmen des Lärmaktionsplans erkundigt sich die Stadträtin nach dem aktuellen Stand und den weiteren Schritten zum Schutz vor Lärm für die Bürgerschaft. An StR Kotz gewandt betont StRin Schanbacher, es müsse zu einer Bündelung des Verkehrsaufkommens auf den großen Straßen kommen. Es sei nicht Ziel, Verkehr auf Wohngebiete und Spielstraßen umzuleiten.

StR Urbat (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) betont, seine Fraktionsgemeinschaft wünsche sich mehr Ambitionen in Bezug auf den Lärmaktionsplan, da die Verkehrslärmbelastung sehr hoch sei. Diese führe zu einem Verlust an Lebensjahren und an Lebensqualität aufgrund von Herz-/Kreislaufkrankungen als Haupttodesursache in Deutschland. Der von Fahrzeugen ausgehende Verkehrslärm sei wesentlich markanter als der von den Stadtbahnen. Dennoch sei die Kombination des punktuellen Lärms in bestimmten Gebieten mit Fahrzeugen und Stadtbahnen interessant. In diesem Zusammenhang sei es erstaunlich, dass hierbei keine Summenbildung erfolgt sei. Die Aussage, die Hauptverkehrsstraßen befänden sich ausschließlich in Gebieten ohne Wohnbebauung, sei nicht korrekt. Ein Beispiel stelle die extrem mit Lärm belastete dicht bebaute Hohenheimer Straße dar. Der Lärmaktionsplan solle derart konkret und durchführbar gestaltet werden, dass eine rasche Lösung für die von Lärm belastete Bevölkerung erreicht werde. Bedauerlicherweise beständen von Bundesebene her wenig Möglichkeiten, Tempobegrenzungen einzuführen.

Der Lärmteppich in der Stadt sei omnipräsent und mache körperlich und psychisch krank, so StR Ozasek (PULS). Es sei richtigerweise angeklungen, dass vor allem arme Menschen in Stuttgart von Lärm betroffen seien. Diese wohnten entlang der Hauptverkehrsstraßen und könnten es sich nicht leisten, in bessere Wohnlagen zu ziehen. Unter dem Gesichtspunkt der Umweltgerechtigkeit sei dies hochproblematisch, da die betroffenen Menschen nicht geschützt würden. Nach Auffassung des Stadtrats wäre es durchaus möglich, hierbei mehr Aktivitäten zu entfalten. Der Stadtrat erinnert in diesem Zusammenhang an einen Zielbeschluss "Vision Lärmschutz 2030". Das Jahr 2030 rücke zunehmend näher, bis zu dem die Lärmimmissionen deutlich verringert werden sollten und eine lebenswerte lebendige Stadt mit gesundem Wohn- und Arbeitsumfeld geschaffen werden solle. Von diesem politischen Bekenntnis wolle offensichtlich niemand mehr etwas wissen. Die Betroffenheitsrhetorik von StRin Schanbacher sei zwar nachvollziehbar, allerdings habe bislang keine politische Mehrheit bestanden, beispielweise ein Lärmsanierungsbudget zu schaffen. Die SPD-Fraktion habe alle damaligen entsprechenden Anträge abgelehnt. Die Aussage, "man müsste etwas tun", unterscheide sich vom realen Handeln. Die Ankündigung von StR Peterhoff erfreue ihn, im nächsten Doppelhaushalt maßnahmengestützt Ressourcen bereitzustellen. An dieses Vorhaben schließe sich seine Fraktionsgemeinschaft gerne an, da es der richtige Ansatz sei, so StR Ozasek. Nun müssten tatsächlich wirkende Maßnahmen ergriffen werden, die an den Ursachen ansetzten. Hauptverursacher der Lärmbelastung in der Stadt sei eindeutig der Automobilverkehr. Mit der Veränderung der Automobilflotte in Stuttgart erhöhe sich das Lärmaufkommen aufgrund großer Fahrzeuge mit voluminösen Reifen, die ein anderes Emissionsverhalten aufwiesen. Zudem entstünden Feinstaub- und Plastikemissionen durch deren Abrieb. Daher stelle eine etwas reduzierte Anzahl an Fahrzeugen in Stuttgart keine Lösung dar, da die Autos immer größer und raumgreifender

würden und mehr Emissionen erzeugten als die alten Fahrzeuge. Herr Schene betont hierzu, die großen, mit voluminösen Reifen ausgestatteten SUV verursachten in der Tat mehr Lärm als kleine PKW mit kleinen Reifen.

StR Ozasek betont, der Lärmaktionsplan sei ein "zahnloser Tiger", bei dem in Bezug auf den Lärmschutz keine Fortschritte erzielt worden seien. Durch die neue Methodik bei der Messung sei klargeworden, dass 76.000 Menschen nachts durch den Straßenverkehr nicht zur Ruhe kämen. Dies sei ein deutlich höherer Wert als bei der letzten Erhebung mit der alten Methodik bzw. der deutschen Rechenart, bei der sich die Werte besser hätten rechnen lassen, als es die anderen europäischen Länder getan hätten. Es beständen lediglich Vorteile über den Luftreinhalteplan, der eine völlig andere Rechtsgrundlage darstelle, in dem Tempo 40 auf den Vorrangstraßen in der Innenstadt angeordnet worden sei. Es stelle sich hierbei die Frage, welche weiteren Schritte ergriffen werden sollten. Schließlich führe OB Dr. Nopper mit Verkehrsminister Hermann einen öffentlichen Streit darüber, ob sowohl der Luftreinhalteplan als auch die kleine Umweltzone überhaupt noch existieren dürften. Nach Kenntnis von StR Ozasek ist in der kleinen Umweltzone die Tempo-40-Regelung ebenso abgebildet. Daher stelle sich die Frage nach den Konsequenzen, falls der Luftreinhalteplan in Teilen oder komplett außer Funktion genommen werde, da über die letzten drei Jahre hinweg die Emissionswerte nicht mehr überschritten worden seien. Falls Tempo 40 wegfallen würde, würde das wirksamste Instrument in Bezug auf den Lärmschutz in Stuttgart entfernt. Er erkundigt sich bei der Verwaltung, wie diese im Fall des Wegfalls von Tempo 40 in der Innenstadt mit dieser Thematik umgehen wolle und auf welcher Rechtsgrundlage Temporeduzierungen möglicherweise angeordnet würden.

Bedauerlicherweise nehme das Amt für öffentliche Ordnung (AfÖO) an der heutigen Sitzung nicht teil, obwohl es zur dieser Problematik dringend eine Ansage erteilen solle, so StR Ozasek. Es beständen Rechtsgrundlagen und aktuell liege von der deutschen Umwelthilfe ein neues Rechtsgutachten zu dem Aspekt vor, welche Möglichkeiten als Kommune tatsächlich beständen. Zudem gebe es den Lärmaktionsplan als Instrument, um flächig Temporeduzierungen anzuordnen, was bislang nicht geschehen sei. Für StR Ozasek stellt sich die Frage, ob mit der neuen Fortschreibung auch neue Maßnahmen vorgeschlagen würden, um flächig Temporeduzierungen vorsehen zu können, oder ob dies nicht vorgesehen sei. Über § 45 der Straßenverkehrsordnung (STVO) bestehe streckenbezogen ebenfalls die Möglichkeit, ebenso Temporeduzierungen anzuordnen. Allerdings habe im Oktober letzten Jahres eine deutliche Aussprache stattgefunden, bei der sich keine Bereitschaft der Straßenverkehrsbehörde gezeigt habe, sich auf Lösungen zuzubewegen und hierbei ihren Ermessensspielraum auszunutzen. Ebenso wenig wolle die Behörde die vorhandenen Rechtsgrundlagen vollständig anwenden. Die Verwaltung verschanze sich hinter dem Kooperationserlass des Landes und betreibe eine jahrelange "Gutachtereritis", um schlussendlich zu einem Flickenteppich von Tempomodi zu kommen. Im Oktober letzten Jahres sei in dem Gremium festgehalten worden, eine schriftliche Stellungnahme seitens des Verkehrsministeriums und des Regierungspräsidiums zu dem Aspekt einzuholen, wie es sich mit Tempo-30-nachts verhalte und ob dies die Stadt anordnen könne oder ob die Landesregierung die LHS zwingen, mit Tempo 40 zu operieren. Es stelle sich die konkrete Frage, zu welchem Zeitpunkt mit einem Bericht zu diesem Thema zu rechnen sei und ob mittlerweile eine schriftliche Stellungnahme vorliege, die ausgehändigt werden könne. Falls dies nicht der Fall sei, seien erneut vier Monate verloren gegangen. In den letzten Monaten seien zwei Gemeinderatsbeschlüsse zu Tempo-30-nachts im gesamten Vorrangstraßennetz gefasst worden. Daher habe der Gemeinderat seine diesbezügliche Pflicht erfüllt und

der Verwaltung entsprechende Arbeitsaufträge erteilt. StR Ozasek äußert die dringende Bitte, die Arbeitsaufträge in entsprechende Maßnahmen zu übersetzen, die im Lärmaktionsplan verankert würden. Es sei begrüßenswert, dass im Bericht ein komplettes Kapitel dem Thema 'Ruhige Gebiete' gewidmet worden sei. Dies habe der damalige PULS-Antrag 12/2020 vorgesehen. Es müsse sich mit dem Sachverhalt beschäftigt werden, urbane Erholungsräume vor Lärmemissionen zu sichern. Damit einher gehe ein Verschlechterungsverbot, welches ein wirksames Instrument darstelle und flächig angewendet werden könne. Es sei interessant, welche Gebiete die Verwaltung hierfür vorschlagen werde und wie dieses Vorhaben in die Praxis umgesetzt werden könne. Bislang sei zu diesem Aspekt noch nicht berichtet worden und er hoffe in diesem Zusammenhang auf einen Art Werkstattbericht zu den einzelnen Maßnahmen durch die Verwaltung.

StR Zaiß (FW) betont, grundsätzlich sei die gemeinsame Regelung der EU zu begrüßen, da dies zu mehr Vergleichbarkeit führe. In einer Stadt sei es 24 Stunden lang lebendig und beispielsweise würden die Nachtbusse nachts länger eingesetzt. Nachts sei es natürlich etwas ruhiger und es beständen insgesamt weniger Aktivitäten. Allerdings wäre es wie von StR Kotz ausgeführt von Vorteil, die vorberechtigten Straßen mit einer geeigneten Ampelschaltung auszustatten. Damit würde ein fließender Verkehr erreicht, da anderenfalls die Lärm- und Feinstaubbelastung bei stockendem Verkehr wesentlich höher sei. Herr Schene führt aus, der fließende Verkehr sei in der Tat leiser und das Tiefbauamt bemühe sich bei den Ampelschaltungen, so weit wie möglich grüne Wellen zu erzeugen. Diese Schaltungen seien offenbar nicht einfach durchzuführen, wenn beispielsweise wichtige Querstraßen kreuzten, die ebenso mit einer grünen Welle ausgestattet seien. Das Tiefbauamt arbeite ständig daran, die Ampelschaltungen zu optimieren. Zudem beständen unterschiedliche Ansprüche: Die Radfahrer wollten ebenso rasch vorankommen und es bestehe eine ÖPNV-Bevorrechtigung in der Art, dass sich die Busse freischalten könnten und dadurch jedoch eine grüne Welle behindert werde. Zudem wünschten die Fußgänger keine langen Wartezeiten in einer Kreuzung. All diese Aspekte müssten bei einer Ampelprogrammierung berücksichtigt werden.

Die Eisenbahn ist nach Auffassung von StR Zaiß im Zusammenhang mit der Lärmbelastung viel zu unterbewertet. Dies betreffe jedoch nicht lediglich die Lärmbelastung, sondern ebenso deren großen Abrieb. Dies zeige sich beispielsweise bei der Gäubahn, bei der nicht mehr alle Züge verkehren dürften, da die Abriebe viel zu hoch seien.

StR Dr. Jantzer (SPD) betont hierzu, in dem Bericht der Verwaltung sei der Imweg in Stadtbezirk Obertürkheim erwähnt worden. Er sei rund 20 Jahre Bezirksbeirat in Obertürkheim gewesen und kenne diesen Bereich sehr gut. Diese Stelle sei sehr stark durch Eisenbahnlärm belastet und seit Jahren würden dagegen keine Maßnahmen ergriffen, da stets ausgesagt werde, dies sei Aufgabe der Deutschen Bahn. Allerdings müsse sich die Stadt dieser Problematik ebenso ein Stück weit annehmen, auch wenn ein Schutzwall vorfinanziert und aufgestellt werden müsse. Schließlich strahle der Lärm mit einem Pegel von über 65 dB(A) in das gesamte Wohngebiet hinein, was ein dramatischer Zustand sei. Aus dem Bezirksbeirat in Obertürkheim sei bekannt, dass bei diesem Thema eine Handlungsunfähigkeit herrsche und kein persönliches Einbringen für den Stadtteil erfolgen könne. Daher stelle sich die Frage, welche Möglichkeiten die Stadt besitze, um selber aktiv zu werden. Im letzten Jahr sei ein gemeinsamer Antrag von SPD, 90/GRÜNE und CDU mit dem Titel "Lärmschutz in Obertürkheim bezüglich des Abstellbahnhofs" gestellt worden. Darin sei darum gebeten worden, diesen Antrag im ersten Quartal zu behandeln. Die Fachlichkeit der möglichen Maßnahmen bezüglich des

Lärmschutzes in diesem Bereich liege bei BM Pätzold. Dieser Abstellbahnhof befinde sich aktuell im Bau und falls erneut ein Jahr darüber debattiert würde, welche Institution für dieses Thema zuständig sei, würde die Baustelle abgeschlossen und es könnten keine entsprechenden Maßnahmen mehr durchgeführt werden. Insofern ist für den Stadtrat die Frage, wie das Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt (SWU) bei dieser Problematik unterstützend eingreifen könne und wann dieser Aspekt beraten werde.

BM Pätzold erklärt hierzu, die Bahn habe im Jahr 2016 ihre Planfeststellungsänderung zum Abstellbahnhof in großem Maß vor Ort diskutiert. 2019 habe eine umfassende Debatte stattgefunden, in der der Bezirksbeirat Obertürkheim eine Sondersitzung durchgeführt und sogar eine Vorlage geändert habe. Die Verwaltung habe mit der GRDRs 586/2019 als Stadt Stellung bezogen und diese Vorlage sei im damaligen Ausschuss für Umwelt und Technik (UTA) auch in dieser Form beschlossen worden. Die Zuständigkeit liege beim Eisenbahnbundesamt und die Deutsche Bahn verfüge über eine genehmigte Planfeststellung, wodurch die Stadt außen vor sei. Aus diesem Grund werde sich die Bahn auch zukünftig in dieser Angelegenheit nicht mehr bewegen. Zudem läuft nach Kenntnis von BM Pätzold vor Ort noch eine Klage. Insgesamt handle es sich beim Abstellbahnhof um ein sehr altes Thema. Bereits im Jahr 2012 hätten die S21-Gener auf diesem Gelände einen Lärmtest mit Signalhörnern durchführen wollen, was von Seiten der Stadt verboten worden sei. BM Pätzold schlägt einen Bericht der Verwaltung zu dieser Thematik im Unterausschuss Stuttgart 21/Rosenstein vor. In Bezug auf den von StR Dr. Jantzer angesprochenen Bahnlärm am Imweg sei die Bahn als Lärmverursacher in Grunde verpflichtet, für Lärmschutz zu sorgen. Möglicherweise müsse auf Bundesebene hingenommen werden, dass der Bund als Eigentümer der Bahn diese darauf dränge, ihre Aufgaben für den Lärmschutz wahrzunehmen. Die Stadt selber könne beispielsweise keine Lärmschutzwände errichten, da auf diese Weise erreicht werde, dass sich die Bahn aus sämtlichen Lärmschutzmaßnahmen zurückziehe. Den von StR Dr. Jantzer angesprochenen Antrag könne er völlig nachvollziehen, allerdings sei eine Kommune bei einem Planfeststellungsverfahren außen vor. StR Dr. Jantzer erklärt sich mit dem Vorschlag von BM Pätzold einverstanden, das Thema im Unterausschuss Stuttgart 21/Rosenstein zu behandeln. Allerdings sei er nicht bereit, die Erledigung der Problematik einfach hinzunehmen, da er als Stadtrat schließlich für die in dem betroffenen Gebiet lebenden Menschen verantwortlich sei.

Auf der einen Seite lebe die Stadt vom Auto, auf der anderen Seite werde es in jeder Hinsicht "verdammte", so StR Zaiß. Allerdings gebe es mittlerweile E-PKWs, welche für die einen zu leise und für die anderen immer noch zu laut seien, da die Reifen beim Abrollen zu geräuschintensiv seien. Herr Schene betont hierzu, diese eigneten sich gerade im Zusammenhang mit Tempo 30. Schließlich seien diese E-PKWs bei niedrigen Geschwindigkeiten wesentlich leiser als benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge. Der Sachverhalt gestalte sich einer Geschwindigkeit von 50 km/h anders: Dann bestehe kein Unterschied beim Fahrzeuglärm hinsichtlich der unterschiedlichen Antriebe, da das Reifengeräusch überwiege.

StR Zaiß betont, eine völlig geräuschlose Stadt werde zu einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr leben und es stelle sich die Frage, ob diese Absicht erreicht werden solle. Hinsichtlich der zuvor angesprochenen Lärmbelastung im Neckartal müsse die besondere Topographie dieses Bereichs berücksichtigt werden. Daher sei dort der Lärm stärker, da sich der Schall anders verbreite. In Bezug auf die Wärmebelastung unterscheide sich beispielsweise die Filderebene vom Neckartal, da dort stets ein kühler Luftstrom vorherrsche und dadurch grundsätzlich niedrigere Temperaturen als im Neckartal ge-

messen würden. Die Preise für Wohnen lägen im Neckartal und auf den Fildern in einer ähnlichen Größenordnung. Dies gelte ebenso für die Preise beim Verkauf von Grundstücken zur Bebauung. Die Menschen wollten nicht außerhalb wohnen, sondern eher in der Stadt. Beispielsweise in Bezug auf die in der Diskussion erwähnte "Zacke" stelle sich die Frage, wie hierbei zukünftig verfahren werden solle. Aufgrund von Festen und Feiern würden die Fahrzeiten der Stadtbahn stets ausgeweitet und der nächtliche Heimtransport dieser Personen müsse eben in Kauf genommen werden.

Die Beschäftigung mit beispielsweise dem Thema der ruhigen Gebiete sei relevant, so StR Köhler (AfD). Diese Gebiete dürften nicht verlärmert werden. Es sei gelte die Tatsache, dass eine Stadt aus verschiedenen Gründen nicht leise sein könne. Auf der ganzen Welt existiere keine leise Stadt und die Absicht, Stuttgart zur leisesten Stadt zu entwickeln, stelle nicht den Anspruch der Bürgerschaft dar. Falls die Messmethode gleichgehalten und seit 2017 bis in die heutigen Jahre beibehalten worden wäre, wäre eine leichte Verbesserung zu verzeichnen. Nach Vermutung des Stadtrats ist diese leichte Verbesserung auf technologischen Fortschritt wie leisere PKW und leisere Bahnen zurückzuführen. Generell werde das Thema bereits seit längerer Zeit behandelt und es werde ersichtlich, dass offensichtlich keine deutlich erkennbaren Fortschritte erzielt worden seien. Man müsse sich damit abfinden, auf den technischen Fortschritt zu hoffen, anstatt eine generelle Diskussion über "das böse Auto" zu führen. Es müsse sich damit abgefunden werden, dass in einer Stadt, in der sich zahlreiche Menschen mit einer gewissen Geschwindigkeit bewegten, ein leichtes Lärmumfeld dazugehöre. Dies bedeute nicht, das Thema nicht kritisch betrachten zu müssen. Der Lärm solle eingeschränkt belassen und eine gesundes Gefühl dafür entwickelt werden, dass etwas Lärm zur Stadt dazu gehöre. Herr Schene betont hierzu, Ziel der Verwaltung sei keine leise Stadt, sondern eine leisere Stadt.

In Bezug auf das mehrfach in den Wortbeiträgen angesprochene Thema Tempo-30-nachts betont Herr Schene, er habe über diese Thematik gemeinsam mit Herrn Herrmann vom AfÖO im Ausschuss für Klima und Umwelt (AKU) im letzten Herbst berichtet. Die Regelung Tempo-30-nachts sei in den Stadtbezirken Hedelfingen, Möhringen und Zuffenhausen angeordnet worden, aber eine Umsetzung sei bedauerlicherweise noch nicht erfolgt. Ihm sei nicht bekannt, zu welchem Zeitpunkt die Regelung umgesetzt werde. Das Tiefbauamt müsse zunächst die Ampelschaltungen umprogrammieren, was offenbar nicht einfach sei. Er hoffe jedoch, dass die Umsetzung nun rasch erfolge.

Hinsichtlich des Auftrags für Tempo-30-nachts bei einem Straßenabschnitt des Rotwegs im Stadtbezirk Zuffenhausen erklärt Herr Schene, nach einer Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde bleibe es bei einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 wie bisher. In diesem Bereich wohnten offenbar zu wenig Betroffene. Das Thema falle in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde, die den Auftrag erhalten habe, das Verkehrsministerium anzuschreiben. Herr Schene betont, ihm sei nicht bekannt, ob vom Verkehrsministerium bereits eine Antwort vorliege bzw. welchen Inhalts sie sei. Bei der Frage, wie sich das weitere Vorgehen bezüglich Tempo-30-nachts gestalte, erklärt Herr Schene, es liefen entsprechende Gutachten für die nächsten Stadtbezirke Feuerbach, Untertürkheim, Obertürkheim sowie Vaihingen. Die Untersuchungen hierzu seien angelaufen und die zahlreichen Baustellen sorgten hierbei für Schwierigkeiten. Zu Beginn der Untersuchungen sollten die Verkehrsgutachter Verkehrszählungen an bestimmten Straßen durchführen, damit sie daraus ein bestimmtes Verkehrsmodell bilden könnten. Dieses bilde die Grundlage für die Abschätzung der Auswirkung

einer Tempo-30-nachts-Regelung (Verdrängungsverkehr, Stauungen, Auswirkung auf den ÖPNV, Lärmbelastung usw.). Trotz der erwähnten Schwierigkeiten für die Verkehrszählung aufgrund der zahlreichen Baustellen in den einzelnen Stadtbezirken hoffe die Verwaltung, dass in den nächsten Monaten zumindest in Feuerbach, Untertürkheim sowie Vaihingen entsprechende Untersuchungen anlaufen könnten. Da sich in Oberürkheim derzeit ein großer Kreisverkehr im Bau befindet, könne das beauftragte Büro erst im Herbst mit der Zählung beginnen. Aufgrund der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel werde die Verwaltung die Untersuchungen für die nächsten Stadtbezirke Degerloch, Weilimdorf und Stammheim dieses Jahr ausschreiben.

Bezüglich einer in einigen Wortbeiträgen angesprochenen flächigen Tempo-30-nachts-Regelung betont Herr Schene, der Lärmaktionsplan könne lediglich Maßnahmen festschreiben, die nach den geltenden Gesetzen möglich seien. Geschwindigkeitsbeschränkungen dürften nur nach den Maßgaben der STVO erlassen werden und daher schaffe der Lärmaktionsplan keine weiteren Rechte. Die Stadt könne als aufstellende Behörde des Lärmaktionsplans lediglich selber abwägen, an welchen Stellen Tempo 30 angeordnet werden könne. Allerdings sei die Straßenbehörde Teil der Stadt und besitze daher ein Mitspracherecht. Die STVO sehe lediglich eine linienhafte Anordnung von Tempo 30 vor. Die Gutachten für Hedelfingen, Möhringen und Zuffenhausen hätten zunächst für die jeweiligen gesamten Stadtbezirke die Auswirkungen einer flächenhaften Tempo-30-Vorgabe vorgesehen. Danach habe allerdings die Straßenverkehrsbehörde ausgesagt, sie benötige das Gutachten für jede einzelne Straße. Daher werde dies so umgesetzt, da die Anordnung nur für jeden Straßenabschnitt einzeln getroffen werden könne. So könne beispielsweise nicht für das gesamte Stadtgebiet Möhringen Tempo-30-nachts im Hauptstraßennetz angeordnet werden, sondern es müsse für jede Straße einzeln begründet werden.

In Bezug auf den mehrfach angesprochenen geringen Fortschritt beim Lärmaktionsplan im Vergleich zum Luftreinhalteplan erklärt Herr Schene, beim Luftreinhalteplan existierten konkrete strenge Grenzwerte in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung, die eingehalten werden müssten. Dagegen beständen bei der Lärmbelastung keine Grenzwerte im Straßen- oder Schienennetz. Hierbei bestehe kein Rechtsanspruch für die betroffenen Anwohner, sondern es handle sich um Freiwilligkeitsleistungen. Als einzigen Punkt schreibe die EU alle 5 Jahre einen Lärmaktionsplan vor, der Maßnahmen zur Lärminderung enthalte - allerdings ohne Grenzwerte. Solange ein gewisser Fortschritt erkennbar sei, werde an diesem Vorgehen festgehalten. Im nächsten Lärmaktionsplan sollten konkrete Maßnahmen zum Thema Tempo-30-nachts genannt und bauliche Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Ämtern angegangen werden. Dadurch erhalte der Gemeinderat in den nächsten Doppelhaushaltsplanberatungen die Möglichkeit, die hierfür nötigen Mittel bereitzustellen.

StR Ozasek betont, die Straßenverkehrsbehörde habe sich in eine strittige Rechtsposition verbarrikadiert, da EU-Recht nationales Recht breche. Die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie biete die Möglichkeit einer modifizierten Anwendung der STVO, wodurch die Gefahrenbegutachtung anders ausfalle. Lärm stelle eine Gesundheitsgefahr dar und dadurch könne einer Kommune eine andersartige Anwendung über den Lärmaktionsplan ermöglicht werden, nämlich eine flächendeckende Vorgabe von Tempo 30. Der Stadtrat weist erneut auf das neue Rechtsgutachten der deutschen Umwelthilfe hin, welches an die Kommunen gerichtet sei, deren Ermessensspielraum umfassender anzuwenden. Dies habe der Gemeinderat zweimal so beschlossen und die Verwaltung sei aufgefordert worden, Tempo-30-nachts im Vorrangstraßennetz an allen Lärm-Hotspots

anzuwenden. Er erwarte, dass dieser Beschluss in eine Maßnahme im Lärmaktionsplan übersetzt werde. Falls die Verwaltung zum Entschluss komme, sie dürfe dies nicht umsetzen, solle die Straßenverkehrsbehörde in diesem Gremium vorstellig werden und die Rechtspositionen sollten geklärt werden. Solange die Rechtslage strittig sei, solle nach Auffassung von StR Ozasek diese Möglichkeit als Stadt Stuttgart angewendet werden - außer eine übergeordnete Behörde verbiete dies, was in diesem Fall eine rechtliche Klärung erfordere.

Herr Schene führt hierzu aus, ihm sei das Rechtsgutachten der deutschen Umwelthilfe bekannt. Nach seiner Auffassung enthalte dieses Gutachten keine neuen Aspekte. Auch die Einschätzung des Landesverkehrsministeriums mit seinem Kooperationserlass unterscheide sich davon nicht deutlich. Er könne aus dem Rechtsgutachten nicht ablesen, einfach daraus flächenhaft Tempo 30 für einen kompletten Stadtteil anordnen zu können. Vielmehr müsse - wie in der STVO vorgegeben - eine diesbezügliche Regelung für jede Strecke einzeln vorgenommen werden. Herr Schene stimmt StR Ozasek in dem Aspekt zu, dass der Auslegungsspielraum durch den Lärmaktionsplan erweitert worden sei. Es gelte nicht mehr wie in den Lärmschutzrichtlinien der STVO formuliert, dass Maßnahmen insbesondere in Betracht kämen, wenn tagsüber 70 dB und nachts 60 dB überschritten würden. Vielmehr könne die Verwaltung Maßnahmen bei jedem beliebigen Pegel durchführen. Es müsse nur begründet werden, dass die Lärmbelastung höher sei, als allgemein zumutbar. Nachts liege bei einem Lärmpegel von 55 dB ein gesundheitsgefährdender Bereich vor. Daher sehe auch der Kooperationserlass Handlungsbedarf vor, sodass intensiv mögliche Verkehrsbeschränkungen untersucht werden müssten. Zudem müsse begründet werden, falls keine Maßnahmen ergriffen würden. Theoretisch könnten bei noch niedrigeren Lärmpegeln Verkehrsbeschränkungen bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Die Abwägung und Begründung liege in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Dabei spiele es keine Rolle, welche persönliche Ansicht beispielsweise er vertrete, so Herr Schene. Er räumt ein, in einigen Aspekten anderer Auffassung zu sein. Dies liege in der Natur der Aufgaben: So sei er für den Lärmschutz zuständig, während die Straßenverkehrsbehörde für einen geordneten Ablauf des Verkehrs unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden verantwortlich sei. Dadurch komme die Straßenverkehrsbehörde unter Abwägung der einzelnen Aspekte manchmal zu einem anderen Ergebnis.

StR Peterhoff betont, Herr Schene habe ausgeführt, die nächsten Stadtbezirke in Bezug auf die Untersuchungen zu Tempo-30-nachts seien Degerloch, Weilimdorf und Stammheim. Ihm sei die Auswahl der Stadtbezirke bei der Reihenfolge unklar. Prinzipiell müsse nach den schwerstbelasteten Stadtbezirken vorgegangen werden. Herr Schene erklärt, nach einer stadtverwaltungsinternen Verständigung sei festgelegt worden, zunächst die Innstadtbezirke auszulassen. Hier gelte bereits Tempo 40 ganztätig und solange Tempo 50 innerorts die Regelgeschwindigkeit sei, sei es etwas problematisch, die Geschwindigkeit tagsüber auf Tempo 40 und nachts auf Tempo 30 herunterzusetzen. Daher solle zunächst abgewartet werden. Derzeit sei zudem ein Stadtgeschwindigkeitskonzept des Amts für Stadtplanung und Wohnen (ASW) in Arbeit, bei dem die Ergebnisse abgewartet werden müssten. Bad Cannstatt sei ebenso zunächst außenvorgelassen worden, da dort ein Verkehrsstrukturplan erstellt werde. Erst bei dessen Vorliegen und Bekanntsein der hierin empfohlenen Maßnahmen werde die Verwaltung Tempo-30-nachts untersuchen lassen. Daraus ergäben sich die übrig gebliebenen äußeren Stadtbezirke. Drei Stadtbezirke seien fertiggestellt und die nächsten vier Stadtbezirke seien in Arbeit und danach folgten Degerloch, Weilimdorf, Stammheim mit der nächsthöheren

Lärmbelastung. Beispielsweise bleibe in Wangen lediglich eine Straße übrig. Die weitere Planung werde mit dem ASW und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Bei Vorstellung des Lärmaktionsplans sollten die Straßenverkehrsbehörde bzw. Vertreter des Referats Sicherheit, Ordnung und Sport (SOS) zu der Sitzung eingeladen werden, kündigt BM Pätzold an.

Diesem Vorschlag stimmt StR Ozasek zu. Der Gemeinderat sei Plangeber und erstelle somit den Lärmaktionsplan und es handle sich dabei um kein Behördeninstrument. Die Stadträtinnen und Stadträte ständen in der Verantwortung, die Menschen vor krankmachendem Lärm zu schützen. Falls eine Behörde hierin ein Problem sehe, bitte er um eine rechtliche Klärung. Daher solle sich mit dem Verkehrsministerium ins Benehmen gesetzt und konkret die Frage diskutiert werden, ob flächendeckend Tempo 30 über den Lärmaktionsplan eingeführt werden könne oder nicht. Die entsprechende Stellungnahme solle schriftlich aus dem Verkehrsministerium erfolgen. Falls eine flächendeckende Tempo-30-Regelung nicht untersagt würde, solle die LHS diese einführen und damit diese Grauzone ausfüllen, was der Beschlusslage des Gemeinderats entspreche. Der Stadtrat erkundigt sich in Bezug auf den Luftreinhalteplan und Tempo 40, ob die Verwaltung zu diesem Thema mit einer Stimme spreche. Es wäre zu begrüßen gewesen, wenn der Oberbürgermeister vor dem Schlugaustausch mit dem Verkehrsministerium in einem Gremium vorstellig gewesen wäre und seine Position dargelegt hätte. Das Vorgehen des Oberbürgermeisters in der Presse stelle eine Selbstermächtigung dar. In diesem Fall würde OB Dr. Nopper dem Gemeinderat das wichtigste Instrument beim Thema Lärmschutz in der Stadt aus der Hand nehmen. StR Ozasek betont, der Oberbürgermeister riskiere, dass tausende Menschen mehr in der LHS von krankmachendem Lärm betroffen seien als aktuell, nur, weil er einen politischen Schlagabtausch führen wolle. Dieses Verhalten sei verantwortungslos.

BM Pätzold betont, der Oberbürgermeister als Kopf der Verwaltung und Mitglied des Gemeinderats sei frei, seine Position darzulegen. Dies sei in der Diskussion mit dem Landesverkehrsministerium so geschehen. Es gehe hierbei um die Maßnahme Tempo 40 aus dem Luftreinhalteplan und nicht um den Luftreinhalteplan an sich. Die kleine Umweltzone sei eine Maßnahme der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Vorgabe von Tempo 40 auf Steigungsstrecken sei bereits vorher enthalten gewesen, wodurch es lediglich um die kleine Umweltzone gehe.

Der Gemeinderat sei an sämtlichen Luftreinhalteplänen beteiligt worden und habe sich hierzu positioniert, so StR Peterhoff. Zudem beständen Beschlüsse und eine entsprechende Haltung des Gemeinderats. Die Umweltzone sei als ein richtiger Weg bewertet worden und die Stadt habe nicht ohne Grund erreicht, als Schlusslicht die "rote Laterne" abzugeben und sukzessive eine bessere Luftqualität zu schaffen. Davon sei dem Oberbürgermeister wenig bekannt, da er erst nach der Erstellung des Luftreinhalteplans sein Amt aufgenommen habe. Nun spreche er sich aufgrund der besseren Luftqualität für eine entsprechende Abschaffung aus. Allerdings solle OB Dr. Nopper die Grenzwerte genau beachten: Falls die Umweltzone abgeschafft würde, würden die Grenzwerte wieder überschritten und es entstehe dadurch ein Problem. Die Ansicht des Oberbürgermeisters sei daher sehr kurzsichtig. Zudem sei bekannt, dass die Grenzwerte strenger festgelegt würden, was bedeute, bei einem Auflösen der Umweltzone müsse diese möglicherweise in 5 Jahren aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte wieder eingeführt werden. Daher lehne seine Fraktion den Vorstoß des Oberbürgermeisters ab, so StR Peterhoff.

BM Pätzold betont, es bestehe die Möglichkeit, mit dem Oberbürgermeister zu diesem Thema in verschiedenen Gremien wie beispielsweise dem Ältestenrat in direkten Kontakt zu treten. Dort könne OB Dr. Nopper seine Intention darlegen.

Da keine weiteren Wortmeldungen geäußert werden, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt hat von der GRDRs 87/2024 und vom Bericht der Lärmkartierung Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Haupt / as

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. *S/OB*
S/OB-Mobil
Stabsstelle Klimaschutz
 3. *Referat AKR*
Haupt- und Personalamt
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. BVinnen Mitte, Nord, Ost,
BV Süd, West
 7. *BezÄ Ca, Feu, Hed, Mö, Ob,*
P-B, Un, Vai, Wa, Zu
 8. Amt für Revision
 9. L/OB-K
 10. Hauptaktei

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

kursiv = kein Papierversand