

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	82
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	29.09.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	Herr Schene (AfU), Herr Herrmann (AföO)		
Protokollführung:	Herr Haupt / as		
Betreff:	Tempo 30 nachts Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Klima und Umwelt vom 07.07.2023, öffentlich, Nr. 43
Ergebnis: Zurückstellung

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

Herr Schene (Amt für Umweltschutz, AfU) betont in Bezug auf Tempo 30 nachts, aus
Lärmschutzgründen seien Geschwindigkeitsbegrenzungen grundsätzlich ein geeignetes
Mittel, um den Straßenlärm zu bekämpfen. Daher sehe der Lärmaktionsplan der LHS
vor, alle Hauptverkehrsstraßen mit Wohnbebauung dahingehend zu überprüfen, unter
welchen Voraussetzungen verkehrsrechtlich aus Lärmschutzgründen eine geringere
Geschwindigkeit als 50 km/h angeordnet werden könne. Die Verwaltung habe diesen
Aspekt in drei Stadtbezirken für den nächtlichen Zeitraum untersucht, um dort die
Nachtruhe zu verbessern. Daraufhin berichtet Herr Schene im Sinne der angehängten
Präsentation bis Folie 8 und auf Folie 12 und 13.

Herr Herrmann (Amt für öffentliche Ordnung, AföO) berichtet im Sinne der angehängten
Präsentation von Folie 9 bis Folie 11.

StR Roth (90/GRÜNE) betont, er habe bis vor wenigen Jahren selbst an der Hauptstädter Straße gewohnt. Tagsüber und nachts habe er das Fenster aufgrund der Lärmbelastung nicht öffnen können, da Raser regelmäßig Wettbewerbe durchgeführt hätten, die weit über die Geschwindigkeitsbeschränkung hinausgegangen seien. Insbesondere der Schlaf im Sommer bei nächtlicher Hitze aufgrund geschlossener Fenster habe zu gesundheitlichen Belastungen geführt. Dieser Aspekt sei neben der Emissionsthematik sehr wichtig. Die Verwaltung habe dargestellt, dass Tempo 30 nachts in den Stadtbezirken Hedelfingen, Möhringen und Zuffenhausen möglich sei. Seine Fraktion stimme diesem Vorhaben zu, wobei bereits 2018 im Gemeinderat die Vergabe beschlossen worden sei und nun fünf Jahre vergangen seien, was ein zu langer Zeitraum sei. Falls eine Vergabe für die nächsten Stadtbezirke im Herbst 2023 erfolge, sei dies nicht die in der Stadt benötigte Umsetzungsgeschwindigkeit, weshalb ein beschleunigtes Vorgehen notwendig sei. Angesichts der aufwendigen Untersuchungen, die ergäben, dass sich der Verkehr nicht in die Nebenstraßen verlagere, solle Tempo 30 nachts von vornherein angeordnet werden. Erst im Nachhinein sollten mögliche Maßnahmen gegen Schleichverkehr vorgegeben werden. Genau diese Umkehr der Logik sei mit dem Beschluss des Gemeinderats zur Tempo-30-nachts-Initiative bezweckt worden. Dies bedeute allerdings nicht, Tempo 30 nachts in der gesamten Stadt vorzugeben, sondern lediglich an ausgewählten Orten. OB Dr. Nopper habe ein Stadtgeschwindigkeitskonzept angekündigt, bei dem fraglich sei, wann dies umgesetzt werde. Es sei zu hoffen, dass sich die Bundesgesetzgebung bei dem Aspekt Tempo 30 nachts bewege und die Logik umkehre. Er erkundigt sich, welche Unterstützung die Verwaltung für weitere Bezirke benötige. In der Roten Liste sei nach Kenntnis des Stadtrats hierfür keine Punkte enthalten.

Seine Fraktion nehme den Bericht zur Kenntnis, so StR Sakkaros (CDU). Allerdings sei bedauerlich, dass dieser Vorstoß ausgerechnet an Straßen stattfinde, an denen nicht unbedingt eine Verbesserung ersichtlich werde. Falls an einer Steigung statt mit 40 km/h im dritten Gang nun mit 30 km/h im zweiten Gang mit einer höheren Drehzahl gefahren werde, sei die Lärmimmission höher. In einer der letzten Sitzungen sei aufgezeigt worden, ab Tempo 40 seien die Immissionswerte der Luftwiderstände höher als der PKW mit dem Motorantrieb selber. Es stelle sich daher die Frage, wie sinnvoll bei einer Steigung die Regelung Tempo 30 statt Tempo 40 sei. Darüber hinaus sei die Diskussion über eine Temporeduzierung in der Hedelfinger Straße interessant, da hier gleichzeitig eine U-Bahn verkehre. Es stelle sich daher die Frage, ob diese aufgrund der Lärmimmission ebenso langsamer fahren müsse. Er könne sich nicht vorstellen, dass eine U-Bahn leiser verkehre als ein PKW, so StR Sakkaros. Die technische Entwicklung der Fahrzeuge und die Elektromobilität würden zu einer Reduzierung der Emissionen beitragen. Eine Effizienzschraube stelle dabei die Aerodynamik dar, welche ab Tempo 40 zu einer Verminderung der Emissionen führe. An dichtbefahrenen Straßen habe die Maßnahme bestanden, die Fenster der Gebäude auf Dreifachverglasung umzustellen und weitere Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Es stelle sich die Frage, ob derartige Maßnahmen getroffen werden könnten, bevor eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung vorgegeben werde. Bei leeren Straßen während der Nacht könne möglicherweise schneller gefahren werden und es stelle sich die Frage, wie die Geschwindigkeit überprüft werden solle.

StR Schanbacher (SPD) betont, der Bericht habe gezeigt, Tempo 30 mache den Vielverkehr für die Menschen in der Stadt deutlich erträglicher und der Verkehr werde hierdurch nicht verlangsamt. Daher könne sie den Redebeitrag von StR Sakkaros nicht einordnen. Ein "Schreckgespenst Tempo 30" existiere nicht, die gesamte Bevölkerung von einer Geschwindigkeitsverringerung profitiere. Die Teile der an einer dichtbefahrenen

Straße lebenden Bevölkerung müssten entlastet werden. Das Regierungspräsidium sage trotz aufwendiger Prüfungen der Stadt an einigen Straßenabschnitten aus, Tempo 50 bleibe erhalten. Diese Beurteilung könne sie nicht nachvollziehen, so die Stadträtin. Um die Umsetzung von Tempo 30 nachts zu beschleunigen, sei die Städteinitiative wichtig, da hierdurch der Handlungsspielraum der Kommunen vergrößert werde. Zudem werde durch diese Regelung die Stadt lebenswerter gestaltet. Die Bezirke vor Ort würden ein derartiges Vorgehen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts sehr begrüßen.

Im Jahr 2004 sei er Stadtrat geworden und sein erster Antrag habe sich auf ein flächendeckendes Geschwindigkeitslimit von 30 km/h bezogen, so StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Alle wissenschaftlichen Untersuchungen ergäben hierbei positive Effekte auf den Lärmschutz, die Verkehrssicherheit und das Energiesparen. Ebenso könne der Bevölkerung vermittelt werden, das Fahrrad zu benutzen. Daher solle ein Tempolimit nicht lediglich nachts, sondern ebenso tagsüber vorgegeben werden. Die umfassenden nächtlichen Prüfungen auf speziellen Streckenabschnitten stellten eine Schikane sowie eine Personal- und Geldverschwendung dar. Er könne das Verhalten des Regierungspräsidiums nicht nachvollziehen. Schließlich besitze die Bürgerschaft ein Recht auf Unversehrtheit. Die städtische Ebene sei für dieses Thema ungeeignet, da die Einbeziehung des Regierungspräsidiums und ein Kringesgespräch hierzu benötigt werde. Die Stadtverwaltung könne sich angesichts derartiger absurder Prozesse nicht immer hinter Bundesgesetzgebern verstecken.

StR Serwani (FDP) betont, seine Fraktion werde dem Vorschlag der Verwaltung mit Tempo 30 nachts zustimmen, da er zu einer Reduzierung des Mittelungspegels in allen Straßen um ca. 2,3 dB(A) führe. Dies entspreche der Pegelminderung bei einem Rückgang der Verkehrsmenge um 40 - 50 %. Allerdings sollten die Ampelschaltungen vor dem Aufstellen der Tempo-30-Schilder angeglichen werden. Falls der Nachtbus im Stadtbezirk Möhringen 2,5 Minuten später ankomme, stelle dies eine deutliche Fahrzeitverlängerung dar. Ein LKW erzeuge nachts derart viel Lärm wie mehrere PKW. Die Anwohnerschaft an den betroffenen Straßen in Hedelfingen, Möhringen und Zuffenhhausen würden durchaus vom Straßenlärm belastet. Er selbst habe an einer Hauptverkehrsstraße und neben einer Bahnstrecke gewohnt und es habe ihm nicht geschadet, so StR Serwani. Lärmmessungen sollten nach Aufstellen der Tempo-30 -Schilder erfolgen und daraufhin sollte der Lärmpegel verglichen werden. Falls sich zeigen sollte, dass keine gravierenden Unterschiede und keine Lärmreduzierung beständen, würden die Schilder dennoch nicht wieder abgebaut. Es sei sogar eher zu vermuten, dass es in der gesamten Stadt zu Geschwindigkeitsreduzierungen kommen werde. Beispielsweise befänden sich in der Kriegsbergstraße vor dem Katharinenhospital drei Ampeln direkt nebeneinander installiert. Die erste Ampel zeige grün, die zweite Ampel rot und die dritte grün an, was gleichzeitig geschehe. Falls an dieser Stelle Verkehrskontrollen durchgeführt würden, würde die LHS enorm hohe Strafgebühren einnehmen.

Er müsse vorab die mitschwingende Frustration in seinem Redebeitrag entschuldigen, betont StR Ozasek (PULS). Dies stehe jedoch in keinem Zusammenhang mit den beiden Berichterstattern, sondern sei eine angestaute Wut darüber, was im Autoland Deutschland vor sich ginge. Die Kommunen und Städte würden systematisch daran gehindert, denjenigen Menschen zu helfen, die unter krankmachenden Verkehrslärmbedingungen existieren müssten. Die Lärmkartierung zeige, dass beim Verkehrslärm-schutz keinerlei Fortschritte erzielt würden. Es bestehe ein 170 km umfassendes Vorrangstraßennetz in der Stadt und 40.000 Menschen seien von krankmachenden Lärm-

immissionen betroffen. Die Gesundheitskosten würden jährlich auf jeweils 12 bis 13 Mrd. EUR geschätzt.

Wie von StRin Schanbacher ausgeführt, handle es sich um eine Frage der Umweltgerechtigkeit. An den betroffenen Vorrangstraßen wohnten diejenigen Menschen, die es sich nicht leisten könnten, hiervon wegzuziehen. Diesen Menschen müsse geholfen und die entsprechenden Antworten müssten gegeben werden. Er habe zu diesem Thema zahlreiche Anträge gestellt und bei Haushaltsplanberatungen hierzu intensiv diskutiert. Dabei habe er ausgeführt, es dürfe nicht in dem bisherigen Modus verblieben werden, sondern es müssten wesentlich mehr Maßnahmen ergriffen werden. Im Stadthaushalt sei ein eigenes Lärmschutzbudget nötig, welches bislang lediglich für den ÖPNV-Lärm gelte, nicht aber für den Straßenverkehrslärm. Im Jahr 2018 sei zumindest ein Verfahren vorgeschlagen worden, wie drei Stadtbezirke auf diesen Aspekt modellhaft untersucht werden könnten. Seit fünf Jahren seien Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden. Er habe sich damals bereits die Frage gestellt, warum dies nötig sei, so der Stadtrat. Schließlich bestehe eine weltweit empirisch gesicherte Forschungslage, in der sämtliche Aspekte in Metastudien ausgewertet seien. Nach fünf Jahren lägen nun die exakt identischen deckungsgleichen Ergebnisse in der Stadt vor: Der Schalldruck könne um ca. 2,3 dB(A) reduziert werden und die Spitzenpegel um bis zu 7 dB(A). Zudem werde Tempo 30 nachts zu keinen Verlagerungseffekten in Wohngebiete und zu keiner Überstauung der Kreuzungspunkte führen. Es handle sich um 5 verlorene Jahre für den Lärmschutz in Stuttgart. Es stelle sich die Frage, warum die Behörden derart faktenresistent seien. Lange Zeit habe schließlich ein grüner Regierungspräsident und nun eine grüne Regierungspräsidentin das Amt innegehabt. Es könne nicht angehen, dass das Regierungspräsidium als übergeordnete Behörde die städtische Verwaltung anweise, immer mehr Gutachten zu erstellen. Zudem sei unklar, ob dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann bekannt sei, wie seine Behörden arbeiteten. Das Land werbe für Tempo 30 nachts und es bestehe sogar eine eigene Internetseite für dieses Thema, auf der modellhaft diejenigen Städte im Land aufgeführt seien, wo dies umgesetzt worden sei. In der Stadt Isny sei sogar Tempo 20 in der gesamten Innenstadt angeordnet worden, wogegen in der Auto-stadt Stuttgart ein großer behördlicher Schwergang bestehe.

Der Gemeinderat habe der Verwaltung klare Arbeitsaufträge erteilt: So solle im Städteternetzwerk Tempo 30 innerorts angeordnet werden. In einem aktuell verabschiedeten interfraktionellen Antrag "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" sei die Forderung nach Tempo 30 nachts an den Lärmschwerpunkten in allen Stadtbezirken als Aufgabenstellung an die Verwaltung gerichtet worden. Er habe in der heutigen Sitzung von der Verwaltung eine Aussage zu dem Aspekt erwartet, wie sie mit der politischen Aufgabenstellung und den Beschlüssen umgehe, so der Stadtrat. Dieser dringende Arbeitsauftrag an die Verwaltung sei in 2 Beschlüssen ausdrücklich formuliert worden. Das Stadtgeschwindigkeitskonzept habe die Verwaltung erbeten, wozu der Gemeinderat zugestimmt habe.

Die Verwaltung habe ausgesagt, in der nächsten Zeit würden die nächsten Stadtbezirke untersucht. Es stelle sich die Frage, zu welchem Zeitpunkt alle Stadtbezirke geprüft worden seien. Es könne nicht angehen, dass die Bürgerschaft in einem Stadtbezirk mehr Wertschätzung erfahre, als in einem anderen. Vielmehr müsse eine flächendeckende Lösung erreicht werden und es dürfe kein Flickenteppich mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen geschaffen werden. Schließlich müssten die Geschwindigkeitsniveaus für die Verkehrsteilnehmer*innen nachvollziehbar sein. Andererseits

müssten zahlreiche Verkehrsschilder im öffentlichen Raum installiert werden, was eine Blechvergiftung darstelle.

Am Beispiel Zuffenhausen stelle sich die Frage, welche Stelle eine Abwägung in der Form getroffen habe, auf einer Streckenlänge von 900 m werde Tempo 50 angeordnet, auch wenn dort zahlreiche Menschen mehr von krankmachenden Lärmimmissionen betroffen seien, als wenn Tempo 40 oder Tempo 30 vorgeschrieben werde. Schließlich bestünden ein Rechtsrahmen und Ermächtigungsgrundlagen im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Lärmschutzrichtlinien, um nächtliche Temporeduzierungen in Bezug auf den Gesundheitsschutz vorzugeben. Daher könne in allen untersuchten Stadtbezirken einheitlich Tempo 30 vorgeschrieben werden und in der heutigen Sitzung ein entsprechender Beschluss hierzu gefasst werden. Falls dieser Beschluss vom Regierungspräsidium abgelehnt würde, solle sich der Verkehrsminister hierzu vor den Medien erklären und sich eine entsprechende Blamage einholen. Das Vorhaben, weitere Bezirke zu untersuchen und in zahlreiche Verkehrsplaner Gelder zu investieren, sei absurd. Seine Fraktionsgemeinschaft werde hierfür keine weiteren finanziellen Mittel genehmigen.

Er frage sich, ob die Anwohner zu diesem Thema befragt worden seien, oder ob einfach über deren Köpfe hinweg entschieden worden sei, so StR Zaiß (FW). Schließlich seien die Anwohner auch PKW-Besitzer, die sich lediglich vor ihrem Haus eine Geschwindigkeitsreduzierung wünschten, aber nicht an anderer Stelle. Es ergebe keinen Sinn, in der Innenstadt Tempo 40 und in den Außenbezirken Tempo 30 vorzuschreiben. Bei einer möglichen Tempoverringerung würden Geschwindigkeitskontrollen ein wichtiges Thema für die Stadt darstellen, da hierdurch Einnahmen generiert werden könnten. Auch hier ergebe es keinen Sinn, ein modernes Raubrittertum einzuführen. Mittlerweile verkehrten zahlreiche E-Fahrzeuge, die bei weitem leiser seien. Allerdings verursachten LKW den meisten Lärm, was nicht vermieden werden könne. Es würden viele Gelder für Schallschutzfenster investiert, die jedoch nicht benötigt würden, da sie geöffnet seien. Ein Schlafzimmer solle nicht auf der vorderen Seite zur Straße liegen, sondern im hinteren Bereich des Gebäudes. Nicht immer sei der Lärm an Beeinträchtigungen schuld, sondern oftmals die Menschen selber. Falls sich die Anwohner nicht für eine Geschwindigkeitsreduzierung aussprechen, stelle sich die Frage, was in diesem Fall geschehe. Schließlich müssten dann die Schilder wieder abgebaut werden. Es werde lediglich von Annahmen ausgegangen und es sei fraglich, welcher Lärmpegel sich nach einer Geschwindigkeitsreduzierung ergebe.

StR Köhler (AfD) betont, es spreche nichts dagegen, ein Idyll für jeden Anwohner zu schaffen, sofern dies in einem vernünftigen Maß erfolge. In den Wortbeiträgen sei auf Forschungs- und Gesundheitsstudien hingewiesen worden, bei denen schon allein methodisch der Nachweis schwierig sei, in wieweit Lärm Krankheiten verursache. Lärm stelle zumindest keinen positiven Effekt in Bezug auf Wohnen dar und es sei daher richtig, Lärm zu vermindern. Lediglich eine totale nächtliche Straßensperrung führe zu keinerlei Lärm, was jedoch nicht gewünscht sei. Die Überlegung einer Geschwindigkeitsreduzierung sei durchaus legitim und eine Vorgabe von Tempo 30 nachts sei nachvollziehbar. Wie von StR Sakkaros ausgeführt, seien die einzelnen Entscheidungen von der Topographie vor Ort abhängig, was die Ampelschaltung, die Straßensteigung, die Nutzung sowie die Art der Anwohnerschaft betreffe. Der Stadtrat regt an, zusätzlich zu den objektiven Messungen die Anwohnerschaft subjektiv zu befragen, ob sich das Problem der Lärmbelastung verbessert habe. Dies könne möglicherweise über eine einfache Telefonbefragung geschehen.

In den Redebeiträgen sei angesprochen worden, dass die technische Entwicklung bei den Antrieben zu immer leiseren Fahrzeugen führe, so Herr Schene. Elektrofahrzeuge seien stets geräuschärmer als Diesel- oder Benzinmotoren. Gerade bei geringeren Geschwindigkeiten seien alle Fahrzeuge leiser, daher mache Tempo 30 gerade dann Sinn. Ab Tempo 40 km/h würden die Reifengeräusche überwiegen und es sei aus diesem Grund einerlei, ob es sich um Elektro- oder Verbrennermotoren handle. Bei einer geringeren Geschwindigkeit als 40 km/h sei der Antrieb die vorherrschende Lärmquelle. Daher sei es besonders wirksam, wenn immer mehr Elektrofahrzeuge verkehrten. Die LKW würden ebenso sukzessive auf alternative Antriebsarten umgestellt und somit leiser werden.

Die Stadtbahn in der Hedelfinger Straße sei von der Regelung nicht betroffen, da sie über ein eigenes Gleisbett verfüge und weiterhin mit der gleichen Geschwindigkeit verkehre. Sie verursache zwar ebenso Lärm und es müsse geprüft werden, wie der Stadtbahnlärm reduziert werden könne. Allerdings stelle dieser Aspekt ein anderes Thema dar und stehe mit der Geschwindigkeitsbeschränkung für die Kfz auf Tempo 30 in keinem Zusammenhang.

Schallschutzfenster seien durchaus wirksam, allerdings lediglich in dem Fall, wenn diese Fenster geschlossen seien. Die Menschen wünschten jedoch oftmals einen Schlaf auch bei geöffneten Fenstern. An Hauptverkehrsstraßen sei der Lärmpegel sehr hoch und mit Tempo 30 könne dieser wirksam reduziert werden. Daher müsse der Außenlärm entsprechend gemindert werden und nicht lediglich der Lärm innerhalb der Gebäude. Nicht alle Anwohner könnten ihr Schlafzimmer auf der Rückseite ihres Gebäudes einrichten, da die Wohnungen oftmals nicht derart geschnitten seien. Daher sei die Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen an Straßen durchaus nötig. Die Anwohnerschaft sei nicht befragt worden, da sich in diesem Fall ein ziemliches Sammelsurium an Antworten ergeben würde: Einige Teile der Befragten würden eine Temporeduzierung an ihrer eigenen Straße für gutheißen, für andere Teile der Befragten wäre eine Vorgabe von Tempo 30 nachts gewöhnungsbedürftig.

Die Innenstadtbezirke seien bei der Untersuchung aus dem Grund außen vorgelassen worden, da dort ganztägig Tempo 40 als Maßnahme des Luftreinhalteplans vor einigen Jahren angeordnet worden sei. Derzeit bestehe die Rechtslage für die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Bei einer Abweichung hiervon müsse ein entsprechendes Verkehrsschild aufgestellt werden. Falls Tempo 30 nachts auch in den Innenstadtbereichen angeordnet würde, müsse an jeder Straßenkreuzung und an jeder Einmündung zwei Schilder installiert werden: Auf einem Schild müsse Tempo 40 (darunter: 06:00 bis 22:00 Uhr) aufgeführt werden und auf einem darunterliegenden Schild müsse auf Tempo 30 (darunter: 22:00 bis 06:00 Uhr) hingewiesen werden. Dies führe zu einem Schilderwald, welcher für die Autofahrer kaum mehr zu überblicken sei. Daher habe die Verwaltung dieses Vorhaben zumindest vorerst zurückgestellt, was nicht heiße, nicht zu einem späteren Zeitpunkt darüber erneut nachzudenken. Zunächst würden jedoch die Außenbereiche untersucht. Das Stadtgeschwindigkeitskonzept werde vom Amt für Stadtplanung und Wohnen (ASW) betrieben und sei an ein Verkehrsplanungsbüro vergeben worden, welches nun daran arbeite. Ihm sei allerdings kein konkreter Zeitplan bekannt, wann über dieses Konzept etwas vorgelegt werden solle, so Herr Schene.

BM Thürnau betont, die Verwaltung werde hierzu noch nachliefern.

Neben dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung gelte die Straßenverkehrsordnung und die Verwaltung werde auf keinen Fall ein rechtswidriges Handeln anordnen, so Herr Herrmann. Der Kooperationserlass gebe verschiedene Prüfschemata u. a. in der Art vor, welche Geschwindigkeiten vorgegeben werden müssten und welche Form des Verkehrs bestehe. Danach müsse die Verwaltung abwägen, ob eine qualifizierte Gefahrenlage vorliege. Diese müsse gegeben sein, um einschränkende Mittel für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung vorzusehen. Eine Verkehrsbehörde müsse in den jeweiligen Abwägungen stets das mildeste Mittel wie beispielweise lärmmildernder Asphalt oder Schallschutzfenster anwenden. Die letzte Konsequenz stellten verkehrsregelnde Geschwindigkeitsbeschränkungen dar. In diese Abwägung seien die Ergebnisse der Streckenuntersuchungen eingeflossen. Ebenso seien verschiedene andere Bereiche abgewogen und Ermessen ausgeübt worden. Dabei hätten sich verschiedene Entfernungen möglicherweise nicht auf die Betroffenheit bezogen. Die Prüfung eines Tempolimits über 40 km/h stelle eine Notwendigkeit bei der Klärung der Frage dar, ob dies ein milderes Mittel darstelle als Tempo 30. Eine Abwägung müsse stets in der Art und Weise stattfinden, dass die rechtliche Sicherheit gewährleistet sei und dass kein rechtswidriges Handeln ausgeübt werde. Dies geschehe in einer Tiefe, bei der eine Überprüfung sämtlicher Kriterien beachtet werde. Bei der Anpassung der Signalanlagen gehe es um die Prüfung, wie die Koordination funktioniere. Im Vordergrund stehe die Sicherheitsrelevanz bei einer Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h. Des Weiteren müssten die koordinativen Aspekte angepasst werden. Am wichtigsten sei jedoch die rechtliche Sicherheit, die Schutzzeiten bei dem Überfahren einer Kreuzung mit 30 km/h statt mit 50 km/h anzupassen. Die Notwendigkeiten würden sukzessive mit dem Tiefbauamt im Referat beraten.

StR Roth betont, in den Wortbeiträgen sei einige Kritik am geplanten Vorgehen der Verwaltung wie beispielsweise an einem Straßenabschnitt mit verschiedenen Geschwindigkeitsvorgaben in Zuffenhausen geäußert worden. Der sich dadurch ergebende Schilderwald sei völlig sinnlos. Der Stadtrat erkundigt sich, ob zu dem Aspekt, in Zuffenhausen ein durchgehendes Tempo-30-Limit vorzugeben, ein Meinungsbild aus dem Gremium eingeholt werden könne. Vor allem Bundesverkehrsminister Volker Wissing müsse handeln, damit das Durcheinander beendet werde.

Der Kooperationserlass des Ministeriums zwingt die Stadt, eine absurde Gutachterei zu betreiben, fasst StR Ozasek die Aussagen der Verwaltung zusammen. Ebenso müssten zahlreiche Varianten untersucht werden, damit die Verwaltung in ihrem behördlichen Handeln einigermaßen in einem grünen Korridor navigieren könne und schlussendlich stets das mildere Mittel wähle. Das mildere Mittel bedeute für die Verwaltung, nach einer Abwägung weitere durch Lärm erkrankte Menschen in Kauf zu nehmen, damit nachts schneller Auto gefahren werden könne. Diese Vorgehensweise sei absurd und sei zutreffend für das Autoland Deutschland. Es müsse nun ein klares Signal an das Landesverkehrsministerium gesendet werden, da der Kooperationserlass mit diesem gefasst worden sei. Das Gremium solle in der heutigen Sitzung aussagen, die Verwaltung gehe aktiv auf das Verkehrsministerium zu und weise darauf hin, sie wolle in den drei Stadtbezirken Tempo 30 anordnen. Ebenso solle der Wunsch nach einer offiziellen Stellungnahme des Landes geäußert werden, ob die Stadt dies dürfe oder nicht. Falls das Land dieses Vorhaben ablehne, müsse es mit der entsprechenden öffentlichen Reaktion umgehen.

BM Thürnau betont, hierbei handle es sich um einen vernünftigen Vorschlag. Dagegen empfehle er einen Beschluss des Gremiums zur Umsetzung von Tempo 30 nachts durch die Verwaltung nicht. Dadurch würde die Verwaltung in eine gewisse Bredouille kommen. Die Einholung einer Aussage des Landes zu einer durch die Stadt gewünschten flächendeckender Einführung von Tempo 30 in einem Stadtbezirk sei machbar.

Es stelle sich die Frage, ob es lediglich um die untersuchten Straßenabschnitte gehe oder um welchen Bereich es sich handle, betont Herr Herrmann.

StR Zaiß zeigt sich verwundert über die Aussage der Verwaltung, die Bevölkerung brauche zu diesem Thema nicht befragt zu werden. Dagegen werde die Bevölkerung bei zahlreichen anderen Aspekten miteinbezogen. Offenbar bestehe die Befürchtung, die Bürgerschaft lehne Tempo 30 nachts ab. Es sei jedoch notwendig, die an den betroffenen Straßen wohnende Bürgerschaft hierüber zu befragen.

Eine Befragung stelle einen nicht unerheblichen Aufwand dar, entgegnet BM Thürnau. Zudem gehe er davon aus, dass im Großen und Ganzen die an den betroffenen Straßen wohnende Bürgerschaft Tempo 30 nachts befürworte. Die außerhalb wohnenden PKW-Fahrerinnen und -Fahrer, die diese Straßen benutzten, könnten nicht befragt werden.

StR Köhler betont, nach der Umsetzung der Maßnahme könne eine Befragung der Bürger durchgeführt werden, ob sich hierdurch eine Verbesserung eingestellt habe.

Dies sei möglich und zudem sei dargestellt worden, dass zu diesem Zeitpunkt reale Messungen durchgeführt würden, ob sich eine Schallminderung ergebe oder nicht, so BM Thürnau. Falls eine Schallminderung erreicht werde, habe die Maßnahme Erfolg. Unter diesem Tagesordnungspunkt sei zu dem Thema "Tempo 30 nachts" ein mündlicher Bericht erfolgt. Allerdings nehme er mit, die konkrete Frage von StR Ozasek an das Regierungspräsidium zu stellen und auf eine verbindliche Aussage zu pochen.

StR Rockenbauch betont, er wolle mit dem Landesverkehrsministerium diskutieren, wie die Stadt grundsätzlich bei diesem Thema weiter vorankommen könne. Der Gesundheitsschutz könne nicht wirksam umgesetzt werden, wenn nach dem Kooperationserlass Schritt für Schritt verfahren werde. Es stelle sich die Frage, was einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter geschehen könne, falls dort Tempo 30 angeordnet werde und nicht vorher Tempo 40 untersucht worden sei. Es sei eine politische Aufgabe der unteren Verkehrsbehörde, nicht lediglich den eigenen straßenbehördlichen Rahmen zu akzeptieren. Schließlich müssten die Gesamtzusammenhänge wie der Gesundheitsschutz, der Immissionsschutz sowie der Lärmschutz berücksichtigt werden. Es dürfe der Bevölkerung nicht überlassen werden, ihren Gesundheitsschutz jahrelang vom Europäischen Gerichtshof nach Stuttgart einklagen zu müssen.

Er fordere oftmals ein mutigeres Vorgehen der Verwaltung und deren vollständige Ausschöpfung ihres Rechtsrahmens, so StR Kotz (CDU). Allerdings seien bei diesem Thema auch Grenzen gesetzt. Der Vorschlag, dem Regierungspräsidium den Willen von Teilen der Stadt mitzuteilen, sei zu begrüßen. Hierzu solle das Regierungspräsidium eine schriftliche Stellungnahme abgeben. In einem umfassenden Gesprächsaustausch mit dem Regierungspräsidium, bei dem ebenso das Thema Haushalt auf der Tagesordnung stehe, solle dieser Aspekt behandelt werden.

BM Thürna bekräftigt das vorgeschlagene Verfahren und kündigt an, die schriftliche Rückmeldung dem Gremium zu präsentieren.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Thürna Kenntnisnahme des Berichts durch den Ausschuss für Klima und Umwelt fest.

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. Referat T
Tiefbauamt (2)
 7. Amt für Revision
 8. L/OB-K
 9. 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