

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	25
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	24.07.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	die Herren Herrmann (AföO), Schene (AfU), Schürling (SSB)		
Protokollführung:	Herr Haupt / de		
Betreff:	"Endlich aktiv gegen Verkehrslärm werden" - Antrag Nr. 12/2020 v. 23.01.2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) - mündlicher Bericht -		

Der Antrag Nr. 12/2020 vom 23.01.2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Der gemeinsame Antrag Nr. 328/2020 vom 24.07.2020 (90/GRÜNE, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, PULS) 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.

Dieser Tagesordnungspunkt (TOP) wird gemeinsam mit TOP 2 (NNr. 24) aufgerufen. Die Aussprache wird unter diesem TOP (NNr. 25) wiedergegeben.

Herr Schene (AfU) berichtet im Sinne eines Teils der angehängten Präsentation (Folien 1 bis 24) und beantwortet hiermit die Punkte 1, 2 und 3 des Antrags 12/2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Er ergänzt, die im Rahmen des Gutachtens "Tempo 30 nachts" März und April geplanten Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen seien aufgrund der Coronapandemie nicht durchführbar gewesen. Herr Schene hofft, die Verwaltung könne dieses im Herbst nachholen. Außer für die bereits aktuell eingebundenen Stadtbezirke Möhringen, Hedelfingen und Zuffenhausen sei dies für weitere Stadtbezirke vorgesehen.

Herr Herrmann (AföO) berichtet im Sinne eines Teils der angehängten Präsentation (Folien 25 bis 27) und beantwortet hiermit die Punkte 4 und 6 des obigen Antrags. Zu Punkt 4 fügt er hinzu, in der LHS gebe es aktuell 241 verkehrsberuhigte Bereiche. Falls Anregungen von Anwohnern/innen eingingen, würden sie rechtlich geprüft. In den letzten Jahren hätte sich die Anzahl der Anregungen verringert.

Herr Schürling (SSB) berichtet im Sinne eines Teils der angehängten Präsentation (Folien 28 und 30) und beantwortet Punkt 5 des obigen Antrags. Er betont, die SSB gingen jeder Lärmbeschwerde nach.

Als Antragsteller zeigt sich StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) sehr erfreut über die komplexen Ausführungen seitens der Referenten. Allerdings kann StR Ozasek der Gesamtliste der Maßnahmen nicht entnehmen, dass die Wirkung und das Ziel der Instrumente klar erkennbar sind. Er erinnert daran, dass die Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 ein gravierendes Vollzugsdefizit beim Thema Lärmschutz habe und eine Bringschuld gegenüber der Bürgerschaft bestehe. Diese müsse erkennen, dass die Politik den Aspekt Lärmbelastung vor dem Hintergrund der damit verbundenen Gesundheitskosten (13,5 Mio. Euro pro Jahr) ernstnehme. Passive bauliche Lärmmaßnahmen würden nicht ausreichen, vielmehr müsste die Lärmquelle aktiv angegangen werden. Der Gemeinderat habe die Vision Lärmschutz 2030 beschlossen und diese Selbstverpflichtung solle sich im Handeln der Verwaltung niederspiegeln. Der Stadtrat äußert seine Enttäuschung über die Beantwortung von Punkt 1 des Antrages: Die Verwaltung sei nicht in der Lage, ein Maßnahmenpaket zur Erreichung der Lärmschwellenwerte aufzuzeigen. Diese Schwellenwerte seien von obersten Gerichten wie dem Bundesverwaltungsgericht als Erheblichkeitsschwelle festgelegt worden (70 dB (A) tagsüber, 60 dB (A) nachts). StR Ozasek äußert daher die Absicht, Punkt 1 des Antrags abzustimmen. Der Straßenverkehr mit seinen Roll- und Motorengeräuschen stelle die größte Lärmquelle dar: Hier müsste über Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrsverflüssigungen kurzfristig das Thema angegangen werden. Der Stadtrat bedauert das Nichtvorliegen des Wirkungsgutachtens zu "Tempo 30 nachts" sowie die Tatsache, dass es lediglich für wenige Stadtbezirke angefertigt werde. Es dürfe keine Zweiklassengesellschaft in der LHS geben, bei der für einen Teil der Bürgerschaft gehandelt werde und für den anderen Teil nicht. Bedauerlicherweise habe der Gemeinderat die Ausweitung des Themas auf die Gesamtstadt abgelehnt. Nun erwarte seine Fraktion eine rasche Vorlage des Wirkungsgutachtens sowie einer Umsetzungsstrategie. Andere Städte in Baden-Württemberg seien bei diesen Themen wesentlich weiter als die LHS. Hinsichtlich Punkt 2 des Antrags bemerkt StR Ozasek, eine Vision bestehe darin, dass die Bürgerschaft aufgrund von Lärm nicht erkrankte und der Umgebungslärm reduziert werde. Der Bericht von Herrn Schene habe klargemacht, das Ziel der Lärmschwellenwerte trotz eines Maßnahmenbündels nicht erreichen zu können und somit müsse dieses Ziel aufgegeben werden.

Auch StRin Königeter (PULS) bestätigt, dass das Ziel der Einhaltung der Grenzwerte noch in weiter Ferne liegt. Zwar bringe eine Reduzierung des Fahrzeugverkehrs eine Lärminderung mit sich, allerdings sinke die Anzahl der Fahrzeugnutzer nicht in dem Maße, wie die Nutzung des ÖPNV und des Radverkehrs steige. Daher sei die Einführung verkehrsbeschränkender Maßnahmen unabdingbar. Der Gemeinderat habe das Programm INES PLUS beschlossen, um den Verkehrsfluss zu steigern und somit den Lärm zu mindern. Es könne jedoch der gegenteilige Effekt auftreten, dass der Fahrzeugverkehr dadurch attraktiver und das Verkehrsaufkommen größer werde. Der kostspielige und zeitaufwendige passive Lärmschutz sei für ihre Fraktion die letzte Option, vielmehr müssten die Lärmquellen bekämpft werden. Von denen von Herrn Schene vorgestellten Maßnahmen zur Lärminderung hält die Stadträtin den Aspekt Temporeduzierung für am raschesten realisierbar, wenn auch lediglich geringe Dezibelwerte an Lärm reduziert würden. Aus Sicht von StR Schrade (FW) ist in der Vergangenheit der Bau von Kreisverkehren vernachlässigt worden. In der Vorlage 271/2020 habe er sich zudem gewundert, welche Auswirkungen die Aufstellung von zehn Radzählsäulen in Bezug auf die Lärminderung habe. Herr Schene merkt hierzu an, im Rahmen der von ihm vorgestellten Lärminderungspotentialen bringe jede Einzelmaßnahme eine relativ wenig messbare Dezibel-Reduzierung mit sich. Daher müsste jede Maßnahme umgesetzt werden, die ein Lärmreduzierungspotential beinhalte: Dies umfasse generell den Radverkehr als Alternative zum lärmverursachenden Fahrzeugverkehr. Radzählsäulen stellten direkt keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung dar, lieferten jedoch einen geringen Beitrag dazu, den Radverkehr attraktiver zu gestalten.

Alle Maßnahmen, so StR Peterhoff (90/GRÜNE), müssten ebenso die Kontrolle des Durchfahrtsverbots von LKWs beinhalten. Wie beim Thema Luftreinhaltung müsse gezielt mit einem konkreten Maßnahmenbündel gehandelt werden. Er weist daraufhin, die von Herrn Schene vorgestellten Maßnahmen würden auch in einigen Jahren nicht zur Erreichung der Lärmschwellenwerte führen. Der Fokus müsse auf diejenigen Stellen in der Stadt gerichtet werden, an denen Probleme auftauchen würden. Alle Maßnahmen zur weiteren Lärminderung müssten geprüft werden. Hier setze ebenso das Tempo 30-Gutachten an. Mit 40.000 Menschen sei in der LHS ein großer Teil der Bürgerschaft vom Straßenlärm betroffen. Gerade nächtlicher Lärm gefährde deren Gesundheit, da die nötige Erholung nicht möglich sei. StR Peterhoff betont, die Tempo 30 Regelung vor Schulen und sozialen Einrichtungen gelte nur für den Haupteingang und nicht für Seitenstraßen, die einen Schulweg darstellten. Hinsichtlich der sich streckenbezogen abwechselnden Regelungen zu Tempo 30 und zu Tempo 40 Strecken müsse eine Übersichtlichkeit erreicht werden. Der Stadtrat bestätigt, dass die Maßnahme "Tempo 30 nachts" eine wesentliche Maßnahme zur Lärminderung sei. Die Antragsbeantwortung sei bereits im Jahr 2018 geschehen und habe beinhaltet, dass ein Gutachten erstellt werde. Die coronabedingte Nichtdurchführbarkeit der Messungen sei bedauerlich. Da das Verkehrsaufkommen wieder zugenommen habe und das Thema vorangetrieben werden solle, stelle sich die Frage, ob die Messungen zügig stattfinden könnten. Das Thema "Tempo 40" sei in der gesamten Innenstadt bei den Hauptstraßen sowie Steigungsstrecken umgesetzt worden. Im Haushalt sei zudem Tempo 40 auf Steigungsstrecken in den Außenbezirken beschlossen worden, was Intension des in der heutigen Sitzung ausgeteilten Antrags (328/2020) sei. Das von Herrn Schene zum Herbst angekündigte Programm zum Einbau von Lärmschutzfenstern stößt auf Zustimmung von StR Peterhoff. StR Ozasek begrüßt die Reduzierung des Tempos auf 30km/h vor 33 Schulen, wie auch die kurz vor der verkehrsrechtlichen Umsetzung stehende Temporeduzierung vor 30 sozialen Einrichtungen. Allerdings seien in der Stadt wesentlich mehr Schulen und soziale Einrichtungen vorhanden. Zu diesem Aspekt greife ihm die Be-

richterstattung zu kurz und es fehle zudem eine Liste, an welchen Stellen im Stadtgebiet die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt würden und an welchen nicht.

Auf die Frage von StR Köhler (AfD) nach der Messweise der Lärmspitzen (kurze Spitzen- oder Langfristwerte), führt Herr Schene aus, die Lärmkartierung beruhe auf gesetzlich vorgeschriebenen standardisierten Berechnungsverfahren. Dabei würden die Daten (u.a. Anzahl der LKW und PKW, Geschwindigkeiten, Beschaffenheit der Fahrbahnbelege) in ein Computermodell eingegeben und die Lärmausbreitung in einem Jahresdurchschnittswert ermittelt.

StR Sakkaros (CDU) begrüßt in den Ausführungen von Herrn Schene den verstärkten Bau von Kreisverkehren, die Ampeln mit langen Rotphasen ersetzen sollen. Kritisch dagegen bewertet er den Aspekt, mit dem Gedanken der Lärminderung ausschließlich den Radverkehr zu fördern. Dies löse nicht das Problem, die Lärmemissionen an den Quellen anzugehen. Vielmehr werde versucht, Straßen zu reduzieren, um auf diese Weise das Verkehrsaufkommen zu minimieren. Allerdings werde das Gegenteil bewirkt und mehr Stau erzeugt. Die Lärmgrenzwerte seien durch die technischen Ausrüstungen nicht zu erreichen (E-Motoren und Verbrennungsmotoren gleichermaßen). Ab Tempo 30 seien keine Motorgeräusche hörbar, sondern Reifengeräusche und ab Tempo 55 würden Luftgeräusche vernehmbar. Technisch werde es nicht gelingen, einen geräuschlosen Verkehr zu erreichen. Vielmehr seien in diesem Zusammenhang die Themen Tunnelbau und Schallschutz interessanter. Hinsichtlich Tempo 30 und der Zunahme an Elektrofahrzeugen bezeichnet es StR Sakkaros als unfair, diese leisen Fahrzeuge ebenso in das Tempolimit miteinzubeziehen. Insgesamt sei eine flüssige Verkehrsführung mit digitaler Infrastruktur geräuschärmer als das abwechselnde Beschleunigen und Abbremsen bei geringen Geschwindigkeiten. Hierzu bemerkt StRin Köngeter, StR Sakkaros habe das Argument für ein Tempo-30-Limit geliefert, da seiner Aussage nach E-Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h nicht hörbar seien, was einen großen Unterschied zu den Verbrennungsmotoren darstelle. Die Notwendigkeit einer völlig neuen Organisation der Mobilität sei gegeben. Dieses Ziel solle weiterverfolgt werden, auch wenn es den Lärmaktionsplan übersteige. StR Sakkaros betont, dass die Busse des ÖPNV derzeit noch sehr laut wahrgenommen würden, was sich jedoch aufgrund der zunehmenden Elektrisierung der Busse ändern werde. Bei einer Reduzierung des Verkehrs von 20 bis 50 Prozent und einer entsprechenden Ausweitung des ÖPNV müssten hier technische Möglichkeiten zur Lärmreduzierung ergriffen werden. Ein Elektrofahrzeug, das bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 45 km/h lediglich 45 dB(A) erzeuge, sei vorteilhafter als ein lauter Bus oder eine laute Straßenbahn. Auf Frage von StR Peterhoff hinsichtlich der Bedeutung der E-Mobilität im Rahmen des Lärmaktionsplans, antwortet Herr Schene, diese spiele zunächst keine zentrale Rolle. Die Verwaltung könne nicht vorgeben, welche Antriebsarten die Automobilindustrie herstelle. Sie könne lediglich Förderungen oder Restriktionen für bestimmte Fahrzeuge einführen. Die E-Mobilität werde von der Verwaltung vor allem aus Klimaschutzgründen gefördert, weniger aus Lärmgründen. Tempo 30 bringe durchaus eine Lärmreduzierung mit sich. Bei Geschwindigkeiten von über 40 km/h überwiegen die Reifengeräusche und der Minderungseffekt der Elektrofahrzeuge entfalle, bestätigt Herr Schene die Ausführungen von StR Sakkaros.

StRin Schanbacher (SPD) betont, Ziel in der LHS sei die Lärmreduzierung und nicht die Frage, wie der Verkehrsfluss angenehmer gestaltet werden könne. In der Sitzung des AKU vom 17.01.2020 sei diskutiert worden, Lärm müsse in einer Großstadt nicht automatisch hinnehmbar sein, sondern stelle eine Belastung für einen großen Teil der Bür-

gerschaft dar. Diese habe zahlreiche Rückmeldungen bezüglich des PKW- und Stadtbahnverkehr abgegeben. Das Thema "Tempo 30 nachts" habe sich zwar verzögert, aber die Erkenntnisse hierzu würden sich als hochinteressant erweisen. Herr Schene habe die Schwierigkeiten aufgezeigt, mit einzelnen Maßnahmen eine deutliche Lärminderung zu erreichen. Aufgrund einer Kombination von verschiedenen Maßnahmen könne die Vision einer geräuschärmeren Stadt verwirklicht werden. Dieses Maßnahmenbündel sollte nicht nur an den Hotspots, sondern in der gesamten Stadt Anwendung finden, so StRin Schanbacher. Die im Antrag beinhaltete Forderung "Tempo 40 an Steigungstrecken" ebenso in Außenbezirken sei für ihre Fraktion wichtig. BM Pätzold betont, die Maßnahmen zu "Tempo 30" müssten differenziert betrachtet werden: In der Regel nutzen die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen den zeitlich kürzesten Weg. Die Einführung von "Tempo 30" in der Gesamtstadt sei fahrlässig, da diese zeitliche Verkürzung auf eine streckenbezogene Verkürzung reduziert werde. Aus diesem Grund könnte in einigen Wohngebieten das Verkehrsaufkommen ansteigen, da verstärkt abgekürzt werde. StR Ozasek widerspricht diesen Ausführungen in der Form, dass die Stadt Freiburg in Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium ein vollflächiges nächtliches Tempo-30-Limit angeordnet habe. Falls sich bei einem solchem Tempolimit ein Schleichverkehr in den Wohngebieten der LHS einstellen würde, wäre dieses ein Fehler in der Verkehrsplanung, so StR Ozasek. Der von StRin Schanbacher erwähnte "Superblock" in Barcelona sei ein positives Beispiel für eine durchdachte Stadtplanung. BM Pätzold stellt klar, er habe ein generelles Tempo-30-Limit angesprochen und nicht nur ein nächtliches Tempo-30-Limit.

Beim Thema "Ruhige Gebiete", so StR Ozasek, sei die Stadt relativ frei in deren Festsetzung und der Frage, wie dieses Mittel im Flächennutzungsplan abgebildet werde. Die "Ruhigen Gebiete" sollten in den Flächennutzungsplänen ausgewiesen und Gegenstand einer Abwägung werden. Hierbei müsste ein flächiger Schutzzweck verankert werden, da die Bevölkerung diese ruhigen Gebiete als Rückzugsorte für die persönliche Regeneration und Gesundheit benötige. StR Ozasek geht davon aus, die Festsetzung in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplan bis zum 18.07.2024 werde parallel in den Flächennutzungsplan überführt. StRin Schanbacher weist im Zusammenhang mit den ruhigen Gebieten auf die Wichtigkeit ruhiger Wohngebiete hin. Hierbei gehe es darum, in Wohngebieten den Verkehrslärm durch Einbahnstraßenregelungen zu reduzieren. Als Beispiel führt sie dabei die verkehrsberuhigten "Superblocks" in Barcelona an. Sie äußert den Wunsch, das Thema "Ruhige Wohngebiete" mit auf die Maßnahmenliste der Verwaltung aufzunehmen. Hierzu merkt Herr Schene an, grundsätzlich sei in ruhigen Wohngebieten die Ausweisung von "Ruhigen Gebieten" möglich. Allerdings hätten einige Städte dieses Thema zurückgestellt, da die betroffenen Parks und Grünanlagen öffentlich zugänglich seien und somit für die gesamte Bürgerschaft ein potentiell ruhiges Gebiet darstellten. In den lauten Wohngebieten (über 60 dB(A) und über 55 dB(A) nachts) würden lärmindernde Maßnahmen umgesetzt. Zusätzlich sollten ruhige Wohngebiete (unter 45 dB(A) nachts) geschaffen werden. Die Frage stelle sich, was in den verbleibenden Wohngebieten zwischen 45 dB(A) bis 55 dB(A) nachts geschehe. Dort würden keine lärmindernden Maßnahmen ergriffen, da sie nicht besonders laut seien und als ruhiges Gebiet definiert seien. Dies könne in der Bürgerschaft auf Akzeptanzprobleme stoßen. Herr Schene schlägt vor, sich zunächst auf die Freiflächen wie Parks und Grünanlagen zu konzentrieren und diese als ruhige Gebiete festzusetzen. Da der Lärmaktionsplan jede fünf Jahre überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werde, könnten später Wohngebiete ebenso als ruhige Gebiete festsetzen.

Der Bericht von Herrn Schene, so StR Neumann (FDP), sei einseitig auf Verkehrslärm ausgerichtet gewesen und umfasse nicht den von Menschen verursachten Lärm. Dies zeige sich insbesondere auf Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität in warmen Sommer Nächten nach 22:00 Uhr. Die Grenze von 60 dB werde dort weit überschritten, jedoch nicht aufgrund von Verkehrslärm. StR Schrade stellt sich die Frage, wie mit diesen Menschenmengen umgegangen werden soll. Generell stehe die Lärmvermeidung vor Lärmschutzmaßnahmen, was in einer Großstadt nicht einfach sei. Dabei sollten realistische Ziele gesetzt werden und der Lärmaktionsplan stelle in diesem Zusammenhang einen Teil des geforderten Maßnahmenkonzepts dar. StRin Köngeter begrüßt ebenso die Ausweisung "Ruhiger Gebiete", dabei solle allerdings nicht die Möglichkeit außer Acht gelassen werden, dort wirklich ruhig wohnen zu können. Allerdings habe sie keine Intension, kurzfristig Wohngebiete als ruhige Wohngebiete auszuweisen. Sie erkundigt sich hinsichtlich des CDU-Antrags zur Ausweitung der Außengastronomie und der Ausschankzeiten, wie sich die genaue Ausgestaltung vor allem in denjenigen Gebieten darstelle, wo Gastronomie im Erdgeschoss besteht und Wohnungen darüber liegen. Hierzu seien die Auffassungen in ihrer Fraktion unterschiedlich. BM Pätzold bestätigt in diesem Zusammenhang die Ausführungen von StR Neumann, beim Thema Lärm das gesamte Spektrum betrachten zu müssen. Viele Lärm Aspekte bei Veranstaltungen könnten zwar im Rahmen des Baurechts und des AfÖO geregelt werden, das eigentliche Problem des Soziallärms trete jedoch erst nach Ende einer Veranstaltung auf. Der Bürgermeister widerspricht der Auffassung von StRin Köngeter, in der Innenstadt wohnten wenige Menschen. Er selber wohne in der belebten Innenstadt und diese sei zudem umgeben von Wohnquartieren. Ziel der Stadtplanung sei es, gemischte Quartiere zu erstellen und dieses führe an einigen Stellen zu der Problematik von Soziallärm. Dies betreffe beispielsweise den NeckarPark mit dem Zollamt und der Kulturinsel: Die dortigen Veranstaltungen seien absolut begrüßenswert, brächten allerdings Lärmbelästigungen bei der An- und Abreise mit sich. Diese Problematik müsse behandelt werden. Ein anderes Thema stellten die Sport- und Bolzplätze dar: Einerseits seien diese in der LHS gewünscht, andererseits sei oder davon ausgehende Lärm für die dortige Nachbarschaft oftmals störend. Aufgrund dieser Tatsache hätten mehrere Bolzplätze gesperrt werden müssen, was allerdings nicht dem Wunsch der Verwaltung entspreche. In einem gemischten Quartier existierten nicht nur kreative ruhige Büros, sondern ebenso Handwerksbetriebe, die vom frühen Morgen bis in die Abendstunden mit entsprechenden Lärmniveau arbeiteten, so BM Pätzold. Jeder wünsche sich eine lebendige gemischte Stadt, was allerdings zu verschiedenen Lärmquellen und Interessenskonflikten führe. Im Rahmen der Coronapandemie seien bei Gaststätten zusätzliche Genehmigungen von Außengastronomie gewünscht gewesen, was die Verwaltung auch befürwortet habe. Für diese Genehmigungen seien aufwendige Gutachten mit einer Lärmprognose nötig, da sich die Gaststätten in einem gemischten Gebiet mit Wohnungen befinden würden. Andere Probleme stellten Beschwerden über laute Baustellen oder Kirchturmgeräusche dar. Insgesamt dürfe nicht nur der Verkehrslärm zur Lösung aller Lärmprobleme herangezogen werden. Die Stadtplanung müsse bei vielen Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung von Gebieten, beim Ausbau des ÖPNV oder der Festlegung von Nutzungen in bestimmten Gebieten eine Abwägung zwischen Lärmbelästigung und Ruhebedürfnis treffen. Bei der Ausweisung von "Ruhigen Gebieten" im nächsten Jahr werde es eine Diskussion über deren genaue Standorte geben. Einige der hierfür im Fokus liegenden Parks würden bereits stark genutzt oder Veranstaltungen durchgeführt. Daher dürfte jährlich lediglich eine begrenzte Anzahl von Veranstaltungen durchgeführt werden, so BM Pätzold. Herr Schene ergänzt, die Auswirkungen von gewerblichen Lärm habe er aus dem Grund nicht erwähnt, da der Antrag mit der Formulierung "Aktiv gegen Verkehrslärm" überschrieben sei. Gesamtheitlich betrachtet stelle der gewerblich verur-

sachte Lärm in der LHS ein deutlich geringes Problem dar als der Verkehrslärm. Gezielt gegen erheblich lärmverursachende Betriebe vorzugehen, sei Aufgabe der Gewerbeaufsicht oder der Emissionsschutzbehörde. StR Ozasek erklärt, seine Fraktion habe in ihrem Antrag das Thema Soziallärm bewusst nicht aufgerufen, da dieser Bestandteil einer Großstadt sei, wie dies BM Pätzold ausgeführt habe.

Hinsichtlich des Punkts 4, so StR Ozasek, halte seine Fraktion das Freiburger Modell für ein sehr gutes Modell der Bürgerbeteiligung. Die Bürgerschaft könne sich an die Straßenverkehrsbehörde wenden und eine Anregung für die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs abgeben. In der LHS fehle allerdings eine Systematisierung beispielsweise durch Flyer oder Formulare, mit denen in der Nachbarschaft Unterschriften eingeholt werden könnten. Eine Bearbeitung auf Zurufprinzip ergebe keinen Sinn, zudem das Ergebnis der Abwägung für die Bürger/innen nicht ersichtlich werde. Dies gelte vor allem dann, wenn eine verkehrsberuhigte Zone abgelehnt werde. Vielmehr müsse die Verwaltung eine verkehrsberuhigte Zone einrichten, wenn dieses ein großer der Bürgerschaft einfordere. StRin Schanbacher unterstützt dieses Anliegen, da einem Großteil der Bürgerschaft diese Art der Beteiligung nicht bekannt sei. Wenn diese Möglichkeit der Beteiligung stärker bekannt sei, würde sich ein höherer Anteil der Bürger/innen einbringen. Herr Hermann ergänzt, die verkehrsberuhigten Bereiche würden nicht an den Stellen eingerichtet, an denen eine Lärmreduzierung angestrebt werde, sondern an denen die Aufenthaltsqualität verbessert werden solle. Bei Anträgen und Anrufen aus der Bürgerschaft erkläre die Verwaltung die Rahmenbedingungen für verkehrsberuhigte Bereiche. Er schlägt vor, dass die Verwaltung eine Darstellung dieser Rahmenbedingungen vorlegt. Er habe nicht das Gefühl, die Bürgerinnen und Bürger besäßen bei der Antragstellung zu wenig Kenntnisse. Die von StR Ozasek gewünschte Liste einer Systematisierung werde die Verwaltung liefern, so Herr Hermann.

Bezüglich des Punkts 5 begrüßt StR Ozasek die aufgeführten Maßnahmen der SSB zur Lärminderung. Allerdings kritisierten Teile der Bürgerschaft, die SSB sollten bezüglich Lärmschutz mehr Aktivitäten entwickeln. In diesen Zusammenhang sollten die SSB den Dialog optimieren. Seine Fraktion fordere mehr Maßnahmen im Bereich der Gleisbett- und Vertikalbegrünung. Diese Maßnahmen könne die Verwaltung aus dem Etat des Klimaschutzpakets finanzieren. Positiv bewerten StR Ozasek und StRin Schanbacher, dass die SSB jeder Lärmbeschwerde nachgehe. StR Peterhoff erkundigt sich hinsichtlich der von den SSB durchgeführten technischen Maßnahmen, was der aktuelle Stand bei den als Pilotprojekt im Stadtbezirk Stuttgart-Möhringen installierten kleinen Lärmschutzwänden sei. Im Gleisumfeld bestehe ausreichend Platz, um eine lärmindernde Begrünung durch Hecken oder Büsche zu erreichen. Dies sei in engsten Sinne kein Pilotprojekt, antwortet Herr Schürling, da solcherlei Lärmschutzwände bereits in Zuffenhausen, zwischen Sillenbuch und Heumaden sowie zwischen Sonnenberg und Degerloch errichtet seien. Diese kleinen Lärmschutzwände seien wesentlich abhängig von den Randbedingungen. Bei der Installation dieser Lärmschutzwände werde ein großer Abstand zu einer Bebauung benötigt, denn nur dann funktioniere dieses kleine System. StRin Schanbacher begrüßt im Zusammenhang mit dem Stadtbahnlärm ein bereits stattgefundenes Treffen einer neu gegründeten Initiative mit der SSB. Sie erkundigt sich, wie die Fahrzeuge aus technischer Sicht ausgestattet werden, um den Lärm zu reduzieren und wie viele Fahrzeuge von der Umrüstung betroffen seien. Bei Neubeschaffungen werde die Ausstattung grundsätzlich hinterfragt, antwortet Herr Schürling, während bei Grunderneuerungen je nach Alter der Fahrzeuge ein Lärmcheck durchgeführt werde. Auf die Frage von StR Schrade, in welcher Form die SSB mit der angesprochenen Bürgerinitiative in Kontakt sei, berichtet Herr Schürling, coronabedingt habe

ein geplanter Termin verschoben werden müssen und im Sommer werde ein zweiter Termin stattfinden. StR Schrade ergänzt, die Veränderung der Mobilität aufgrund des Ausbaus des ÖPNV bringe mehr Schienenlärm mit sich. Dies sei besonders deutlich im Stadtbezirk Möhringen aufgrund des zugenommenen Schienenverkehrs zu betrachten. In den Ausführungen von Herrn Schene, so StR Neumann, habe er Informationen zur Lärmbelästigung von Bussen vermisst. Besonders nachts hätten Hybridbusse einen sehr positiven Einfluss auf die Lärminderung.

Der in der Mitteilungsvorlage 271/2020 aufgeführte Beitritt der LHS zu der Initiative Motorradlärm des Landes trifft auf Zustimmung von StR Ozasek. Motorradlärm stelle in der LHS ein Problem dar, da er für die Bevölkerung extrem belastend sei. Hier müsse die Polizei im fließenden Verkehr aktiv eingreifen und alle Möglichkeiten der Sanktionierung ausschöpfen. Die Aufstellung von Displays mit Smileysymbolen sei hierbei nicht ausreichend. Seit April seien Lärmdisplays wie im Vaihinger Stadtteil Büsnau installiert worden, so StR Peterhoff. StR Schrade fordert Sanktionsmöglichkeiten für vorsätzlich lärmverursachende Verkehrsteilnehmer wie Motorradfahrer/innen und PKW-Fahrer/innen, die zudem noch illegale technische Maßnahmen zur Lärmerhöhung einsetzen würden.

StR Peterhoff erkundigt sich bei BM Pätzold hinsichtlich der Abstimmungsankündigung von StR Ozasek über Punkt 1 des Antrags, ob die Verwaltung im Frühjahr nächsten Jahres ein Maßnahmenpaket vorlegen werde, in dem die gewünschten Maßnahmen detailliert enthalten seien. StRin Schanbacher betont, wenn die Verwaltung dieses Maßnahmenpaket vorlegt, ist die Abstimmung über Punkt 1 hinfällig. BM Pätzold bestätigt, dass die Verwaltung im Frühjahr darstellt, welche lärm mindernden Maßnahmen an den Hotspots umsetzbar wären. Diese Variante sieht StR Ozasek als nicht ausreichend an und fordert eine klare Verbindlichkeit in der Form, dass die Verwaltung hierzu bereits konkrete Lösungen unter Angaben der Kosten und der Art der verkehrsrechtlichen Anordnungen vorstellt. Im Falle einer solchen verbindlichen Zusage kündigt der Stadtrat einen Verzicht auf die von ihm angekündigten Abstimmung über Punkt 1 des Antrags an. BM Pätzold bekräftigt die Absicht der Verwaltung, in einer Mitteilungsvorlage im Vorfeld der Haushaltsberatungen darzustellen, welche einzelnen konkreten Lärminderungsmaßnahmen an den Schwerpunkten in der LHS vorgeschlagen werden. Hinsichtlich des unter diesem TOP ausgeteilten Antrags (328/2020) zu Tempo 40 bei Steigungsstrecken in den Außenbezirken, erklärt Herr Kapp (AfU), es werde noch eine Feinabstimmung in der Verwaltung in der Form vorgenommen, welche Hotspots hierzu ausgewählt würden. Die Frage sei, nach welchen Kriterien (z.B. Luftreinhaltung, Lärminderung) diese selektiert würden. BM Pätzold schlägt vor, nach der Sommerpause einen mündlichen Bericht der Verwaltung zu diesem Antrag auf die Tagesordnung zu setzen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt hat vom Antrag Nr. 12/2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutz) Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Haupt / de

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Referat T
Tiefbauamt (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. 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