

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	25
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	01.02.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	OB Dr. Nopper, BM Pätzold, BM Dr. Maier		
Berichterstattung:	OB Dr. Nopper, Frau Scherz (AfÖO)		
Protokollführung:	Frau Klemm / pö		
Betreff:	"Beitritt zur Städteinitiative 'Tempo 30'" - gemeinsamer Antrag Nr. 1396/2021 vom 22.12.2021 (90/GRÜNE, SPD, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, PULS)		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zunächst gibt BM Dr. Maier einen kurzen Überblick über den Ablauf des Tagesordnungspunktes (TOP 1) und übergibt das Wort Herrn OB Dr. Nopper.

Einführend stellt der Vorsitzende klar, die Verwaltung rate von einem Beitritt zu der Städteinitiative "Tempo 30" ab, und nennt dafür 5 Gründe: Die bisher vorliegenden Studien machten keine abschließende Aussage darüber, ob Tempo 30 eine klimaschützende Wirkung habe. Insbesondere führt er eine Untersuchung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg aus dem Jahr 2012 an, der zufolge Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verringerung der Emissionen und damit einer Verbesserung der Luftqualität führe. Im Gegenteil befürchteten die Untersucher sogar eine Erhöhung der Luftschadstoffe. Zudem zitiert er den Verkehrsökologen Udo Becker von der TU Dresden, der feststelle, "je nachdem, wie und wo gefahren oder gemessen wird, ist der CO₂-Ausstoß bei Tempo 30 höher oder niedriger als bei Tempo 50." Auch hätten die wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages 2019 zu einer einschlägigen WDR-Sendung Stellung genommen: "Es gibt zu diesem Thema nur sehr wenige aussagekräftige Studien". Zudem führten sie eine Studie des ADAC an: "(...), dass Tempo 30 nicht zu CO₂-Einsparungen, sondern sogar zu schlechteren Emissionsergebnissen führen würde.". Nach Einschätzung des Umweltbundesamtes

könne Tempo 30 die Luftschadstoff-Belastung nur reduzieren, wenn auch die Qualität des Verkehrsflusses beibehalten oder verbessert werde.

Seiner Ansicht nach spreche viel dafür, so der Oberbürgermeister, dass nicht die Höchstgeschwindigkeit, sondern allen voran die Optimierung des Verkehrsflusses maßgebend sei für die Luftschadstoff-Emissionen. Dies gelte sowohl für Feinstaub und NOX als auch für den CO₂-Ausstoß. Offensichtlich könnten die Studien bis dato keine eindeutige Bewertung vornehmen, weswegen man in der Bevölkerung nicht von einer breiten Akzeptanz eines flächendeckenden Tempo 30 ausgehen könne. Zudem verliere die Frage mit der täglichen Zunahme von emissionsfreien Fahrzeugen an Bedeutung.

Als zweiten Grund nennt der Vorsitzende die bereits auf ca. 70 % der Stuttgarter Straßen geltende und bewährte Tempo-30-Vorschrift, insbesondere in Wohnstraßen. Auf Bündelungs- und Vorbehaltsstraßen gelte Tempo 40 oder 50. Führe man flächendeckend Tempo 30 ein, sei mangels Zeiteinsparung auf Straßen außerhalb von Wohngebieten ein zumindest teilweiser Ausweichverkehr auf die Wohnstraßen zu befürchten.

Ein allgemeines Tempo 30, führt OB Dr. Nopper als dritten Grund an, beträfe auch den Busverkehr. In der Folge entstünden entweder eine Angebotsverschlechterung, sagt er unter Bezugnahme auf SSB und Experten, oder deutlich höhere Kosten durch mehr Personal und Fahrzeuge.

In einer so überproportional von Industrie und Produktion geprägten Stadt wie Stuttgart, so sein vierter Grund, ergäben sich aus einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung enorme Auswirkungen auf die Wirtschaftsverkehre und damit auch auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts.

Zudem, und das sei der fünfte Grund, habe der neue Verkehrsminister Wissing kürzlich angekündigt, die Handlungsfreiheit der Kommunen bei Einzel-Entscheidungen zu Tempo 30 zu erweitern. Somit entfalle die Notwendigkeit des Beitritts zu der Städteinitiative Tempo 30.

Die Verwaltung spreche sich aus besagten Gründen dafür aus, keine Vorfestlegung für ein flächendeckendes Tempo 30 mit einem Beitritt zu der Städteinitiative zu treffen, auch deshalb, da diese mit einer Regelumkehr argumentiere. Er plädiere für einen eigenen Stuttgarter Weg, der auf Basis des vorliegenden Antrags ein Stadtgeschwindigkeitskonzept für die einzelnen Vorbehaltsstraßen aufzeige. Damit würde geprüft, welche Konsequenzen ein flächendeckendes Tempo 30 in der Stadt hätte und welche Höchstgeschwindigkeit für die verschiedenen Vorbehaltsstraßen im Einzelfall unter Abwägung aller Aspekte tatsächlich angebracht sei.

Anschließend kündigt BM Dr. Maier eine Präsentation an, in deren Sinne Frau Scherz (AfÖO) berichtet und mit der sie die Sicht der Verwaltung detailliert darlegt. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Einführend fasst sie mit Folie 2 den Begleittext der Städteinitiative zusammen. Ziel sei es, die Lebensqualität und die Entscheidungskompetenz der Kommunen zu verbessern. Wichtig sei ihr, die von der Initiative verfolgte Regelumkehr zu betonen: Wenn nicht anders geregelt, gilt Tempo 30 in Städten. Dies impliziere, dass die Städte auch weiterhin die Aufgabe der Abwägung der ortsabhängigen, angemessenen Geschwindigkeit hätten.

ten. Wollte man zudem die Philosophie der Hierarchisierung von Haupt- und Nebenstraßen beibehalten, müsse auch das heutige Tempo 30 im Nebenstraßennetz perspektivisch auf den Prüfstand kommen. Danach trägt die Berichterstatterin die 4 konkreten Forderungen der Städteinitiative Tempo 30 (Folie 3) vor. Unter anderem begrüße diese ein begleitendes Modellvorhaben vom Bund, der dazu jedoch noch keinerlei Aussage getroffen habe. Mit Folie 4 geht Frau Scherz auf die Anwendung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Stuttgart ein, die die Prüfung vielfältiger Möglichkeiten der Geschwindigkeitsgestaltung im Hauptverkehrsstraßennetz erlaube, während großflächiges Tempo 40 als verbindliche Maßnahme des Luftreinhalteplans ohnehin eine Besonderheit darstelle und Stuttgart zu einer Modellstadt erhebe. Grundsätzlich sei für Anordnungen die integrative Betrachtung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ausschlaggebend. Anschließend stellt sie eine Übersicht von für die Verwaltung bedeutenden laufenden Untersuchungen zu Tempo-Anordnungen vor (Folie 5). Zu dem aufgeführten Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) "Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf die LSA-Steuerung und Kapazität" verweist sie auf das EU Projekt 2move2, im Rahmen dessen vor einigen Jahren der Verkehrsfluss auf der B10 zwischen Neckartor und Heslacher Tunnel bei Tempo 30/40 untersucht worden sei. Die Mikrosimulation habe bei Tempo 30 erhebliche Probleme im Verkehrsablauf aufgrund der nachhaltigen Beeinträchtigung des Abflusses ergeben. Bei einem weiteren Forschungsvorhaben zum Klimaschutz des Umweltbundesamtes "Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung" würden Maßnahmen zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses als Beitrag zum Klimaschutz - exemplarisch für die Region Stuttgart und die Stadt Dresden - untersucht. Regionale Ergebnisse, betont sie, könne man nicht 1:1 auf das Stadtgebiet umsetzen. Fokus aller laufenden Prüfungen sei für die Verwaltung, das Thema fachlich fundiert anzugehen. Des Weiteren müssten die persönlichen Auffassungen zu der Thematik in einem fundamentalen Diskussionsprozess zusammengebracht werden. Folie 6 zeige, wo derzeit welche Geschwindigkeiten gelten - zu sehen sei auch der Innenstadtbereich mit einer großflächigen Anordnung von Tempo 40. Auch seien teilweise Außerort-Strecken in Stuttgart (z. B. Auffahrt Lederberg) mit Tempo 50 belegt. Mit der Bildergalerie auf Folie 7 (Außenbezirke) zeigt Frau Scherz die Vielfalt der einzeln abzuwägenden Strecken. Bisher gelte das Prinzip der selbsterklärenden Straße und müsste im Falle einer generellen Tempo-30-Regelung mit dieser in Einklang gebracht werden. Zahlreiche Aspekte über die Themen Sicherheit und Klima hinaus, wie Gestaltung und Funktion einer Straße, müssten bei einer sachlichen, transparenten und strukturierten Diskussion um Tempo 30 in Betracht gezogen werden. Dazu empfehle die Verwaltung, unter Einbeziehung aller beteiligten Ämter und der SSB ein Stadtgeschwindigkeitskonzept in 3 Phasen (Prämissen-Festlegung/Wirkungsermittlung/Umsetzungskonzept) zu erarbeiten. Dieses müsse als Grundlage neben den Planungs- und Radverkehrsabsichten auch die Bündelungsfunktion und den ÖPNV einbeziehen (Folie 8). Wichtig sei ihr, auf die Kosten und den Aufwand für z. B. Beschilderung und Neuprogrammierung der Signalanlagen hinzuweisen. Damit stellt sie klar, dass es sich bei einer flächendeckenden Umstellung auf Tempo 30 um ein großes und aufwändiges Projekt handelt. Zusammenfassend führt sie die Gründe für die Empfehlung der Verwaltung aus (Folie 9). Dabei betont sie den im Falle eines Beitritts zu der Städteinitiative künftig notwendigen, aufwändigen Abwägungsprozess. Bezüglich der Antragsziffer 2 des heute zur Debatte stehenden Antrags, wonach sich die Landeshauptstadt als Modellkommune beim Bundesverkehrsministerium (BVM) bewerben soll, konstatiert sie, ein solcher Modellauftrag sei vom BVM bisher nicht erfolgt.

Nachdem der Vorschlag von BM Dr. Maier, den Gesamtantrag zurückzustellen und die Ergebnisse des von der Verwaltung vorgeschlagenen Gutachtens abzuwarten, offen-

sichtlich keine Zustimmung findet, schlägt er danach zu Ziffer 1 des Antrages vor, diesen mit dem vorgestellten Konzept "Stadtgeschwindigkeit" zu verknüpfen. Aus formalen Gründen könne man jedoch dieses Konzept in der heutigen Sitzung nicht zur Abstimmung stellen. Die Verwaltung könne sich vorstellen, das Thema Stadtgeschwindigkeitskonzept detaillierter aufzubereiten und in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik zusammen mit Ziffer 1 des Antrages zu beraten. Danach schließt sich zunächst die Aussprache an.

Ihren Dank für die Vorträge äußern StRin Rühle (90/GRÜNE), StR Dr. Vetter (CDU), StR Körner (SPD) sowie StR Dr. Mayer (AfD).

Die Fraktionen der CDU, FDP, FW und AfD signalisieren ihre Ablehnung des vorliegenden Antrags. Das vorgestellte Stadtgeschwindigkeitskonzept hingegen findet weitgehend einvernehmlichen Anklang bei den Ausschussmitgliedern. StRin Rühle interessiert, wann die Vorlage zum Stadtgeschwindigkeitskonzept vorgestellt wird und wie die Verwaltung diesbezüglich finanziell und personell aufgestellt ist.

Die Stadträtin erläutert zunächst, das Stadtgeschwindigkeitskonzept sei von der Entscheidung zum Beitritt zur Städteinitiative Tempo 30 vollkommen unabhängig, zumal es bedauerlicherweise erst jetzt vorgestellt werde. Das schließe aber eine Verknüpfung von beiden unter Einbeziehung des ÖPNV nicht aus. Zusammen mit der Bewerbung als Modellkommune beim Bundesverkehrsministerium stelle man nicht nur die richtigen Weichen, um solche Konzepte vorzulegen und die notwendigen rechtlichen Möglichkeiten zur Umsetzung mit Förderung des Bundes schaffen zu können. Man verstärke zudem gemeinsam mit anderen Städten und Kommunen sowie dem Deutschen Städtetag beim Bund den Druck, Modellversuche zu starten und schließlich Entscheidungsspielraum vor Ort zu gewinnen. Die im Vortrag von OB Dr. Nopper zum Ausdruck gekommenen Befürchtungen und das "Misstrauen gegenüber kommunalem Entscheidungsspielraum" weise sie entschieden zurück. Die kommunale Kompetenz sei nötig, um Konzepte verträglich umsetzen zu können. Dazu seien entsprechende Handlungsspielräume und gesamtheitliche Betrachtungen nötig, die die StVO derzeit mit dem "Flickenteppich" der selbsterklärenden Straße nicht biete. Keinesfalls werde der Gemeinderat als gewähltes Hauptorgan undifferenzierte, populistische Entscheidungen ungeachtet der Gegebenheiten vor Ort treffen. Abschließend bekräftigt sie die Forderung nach einem Beitritt zur Städteinitiative Tempo 30.

Verkehr, so StR Dr. Vetter, sei in Stuttgart ein sehr sensibles Thema, und der Begriff "lebenswerte Stadt" ein subjektiver. Die Verwaltung habe sehr viel dafür getan, dass die Stadt nicht mehr Stauhochburg Nummer 1 in Deutschland sei. Das bisher verfolgte Prinzip der selbsterklärenden Straße und die Abwägung von Geschwindigkeiten im Einzelfall sehe er als hervorragenden Lösungsansatz. Zudem sei die Stadt durch die besonderen Vorgaben des Luftreinhalteplans bereits Modellstadt und weise so auf vielen Straßen Tempo 40 aus - eine Reduzierung auf 30 km/h sehe er nicht als Verbesserung. Gleichwohl halte man es für angemessen, den Verkehr mit dem Ziel der weiteren Stau-reduzierung in den Fokus zu nehmen. Seine Fraktion unterstütze deshalb den Verwaltungsvorschlag des Stadtgeschwindigkeitskonzepts. Lege man hingegen flächendeckend Tempo 30 über die Stadt, werde sich der Verkehr in Gebiete verlagern, wo er unerwünscht sei, und damit das Vorbehaltsstraßennetz konterkarieren. Dem stimmt StR Serwani (FDP) zu. StR Ozasek (PULS) führt Studien der letzten Jahre an, die Feststellungen des Bundesumweltamtes (Meta-Studie 2016) bestätigten und in denen im Übrigen auch das Argument des Verdrängungsverkehrs in den Nebenstraßen widerlegt

werde. Anderenfalls müsse man entsprechend bereits existierende Vorschläge des Gemeinderates dort nachbessern (Schleifenverkehr, modale Filter). Über ein differenziertes Geschwindigkeitsniveau müsse gesprochen werden, vor allem im Hinblick auf die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts. Aus Sicht seiner Fraktion heiße dies, vor allem das Wohnstraßennetz konsequent und aus der Perspektive von Kindern neu zu überlegen. Dies impliziere Schrittgeschwindigkeit sowie Tempo-20-Zonen und ein Netz an Fahrradstraßen.

StR Pantisano wie auch StR Rockenbauch (beide Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) führen die (fast 18-jährige) Dauer der Diskussion über Tempo 30 an. Dabei gehe es neben dem Klima auch darum, stellt StR Pantisano seine Ansicht dar, das gesamte Verkehrsgeschehen besser zu steuern, Lärm zu reduzieren und Stadtentwicklung lebenswerter zu betreiben. Zudem biete Tempo 30 im Gegensatz zu 50 km/h die Möglichkeit der Angleichung der Verkehrsgeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer und verbessere damit die Sicherheit aller. Das Umweltbundesamt habe im Dezember 2021 seine eigenen Studien aktualisiert und nenne bei der Frage Tempo 30 unter anderem eine Entlastung und damit - im Gegensatz zu der Äußerung von OB Dr. Nopper - mehr Akzeptanz bei den Anwohnenden. Abschließend betont StR Pantisano, bei der zweifelsohne gegebenen Mehrheit an dem Antrag müsse die Verwaltung nicht nur den Beitritt zur Städteinitiative akzeptieren, sondern ihn dann auch entsprechend vertreten. Schwierig findet StR Rockenbauch, den bereits im Juli 2021 gestellten Mehrheitsantrag jetzt wieder infrage zu stellen, und fordert von der Verwaltung, Mehrheitsanträge im Sinne der Demokratie nicht zu unterlaufen.

Das wolle er mitnichten, antwortet OB Dr. Nopper, er mache nur auf die Signale aufmerksam, die man mit einem Beitritt zu der Städteinitiative Tempo 30 aussende, zumal sich auch die Antragstellenden untereinander nicht einig seien.

Auch StR Schrade (FW) sieht unter den Antragstellenden eine gewisse Uneinigkeit. Während er bei StRin Rühle und StR Körner durchaus eine Bereitschaft zu Augenmaß erkenne, müsse er bei StR Pantisano und StR Ozasek einen Hang zu einer generellen Tempo-30-Regelung und wenig Abwägungsbereitschaft feststellen.

StR Ozasek stellt klar, man wolle kein flächendeckendes Tempo 30, sondern als Regelgeschwindigkeit innerorts Tempo 30, was die großen Verkehrsachsen mit ihrer Bündelungsfunktion nicht einschließe. Es gehe darum, die öffentlichen Räume in den nachgelagerten Straßen kinder- und familienfreundlich zu gestalten, was nicht Tempo 30 bedeute, sondern niedriger greifen müsse.

Er persönlich sei für flächendeckendes Tempo 30, betont StR Rockenbauch, unterstütze jedoch als ersten Schritt in diese Richtung den vorliegenden Antrag. Es brauche mehr Vorbereitung und Planungs- und Personalressourcen, die man gern bereit sei in Kauf zu nehmen in Anbetracht der empirisch nachgewiesenen Vorteile der Regelgeschwindigkeit 30 km/h.

StRin Rühle stellt klar, es gehe um sinnvolle Anordnungen von Geschwindigkeiten, für die selbstverständlich Untersuchungen nötig seien. Man befürworte ein entsprechendes Konzept, wolle sich jedoch dafür mit anderen Kommunen gemeinsam einsetzen, um in die Umsetzung zu kommen. Dazu habe man bisher aber nicht die richtigen Möglichkeiten. Zwar zeige sich der Bundesverkehrsminister offen gegenüber den Kommunen, dies

sei aber noch keine Änderung der StVO und kein Zugeständnis an die Kommunen im Sinne des Antrags.

Flächendeckendes Tempo 30, so StR Körner, befürworteten weder die Antragsteller noch die Städteinitiative. Deren Ziele deckten sich de facto mit den Zielen der Verwaltung - mehr Spielräume, Flexibilität und Möglichkeiten für die Städte. Auch im Ausschuss sehe er einen Konsens für mehr Handlungsspielräume für die Städte, so der Stadtrat. Es gehe darum, die Stadt mit Tempo 30 sicherer, sauberer und leiser zu machen (Beispiele Schwabtunnel, Fahrrad-Diskussion Osterbronnstraße). Er persönlich plädiere auch für Tempo 30 in der Gablenberger Hauptstraße. Seine Fraktion sehe die Erarbeitung eines systematischen und differenzierten Stadtgeschwindigkeitskonzepts als Aufgabe der Verwaltung und als Vorbereitung für die einschlägigen Planungen des Bundesverkehrsministeriums. Einen Widerspruch zu dem Beitritt zu der Städteinitiative wie 64 andere Städte, darunter Mannheim und Karlsruhe, aber auch Düsseldorf, könne er nicht ausmachen, fährt er an OB Dr. Nopper gerichtet fort. Auch die Regelumkehr sehe er nicht als Problem, zumal dadurch seiner Ansicht nach die Bürokratie abnehme. Der Oberbürgermeister hatte zuvor betont, er sei durchaus für mehr Handlungs- und Entscheidungsspielraum der Kommunen in Sachen Tempo 30, wie von Bundesverkehrsminister Wissing angekündigt. Jedoch sei er ganz klar gegen eine Regelumkehr.

StR Dr. Vetter schlägt der SPD vor, von dem Antrag Abstand zu nehmen. Man sei gern zu Gesprächen und der Suche nach vernünftigen Lösungen bereit und dem Verwaltungsvorschlag gegenüber aufgeschlossen, wohl wissend, dass Vorschläge aus dem Bund grundsätzlich eine längere Vorlaufzeit als pragmatische Umsetzungen in der Kommunalpolitik hätten.

StR Schrade legt seine Auffassung dar, nach der die Städteinitiative eine Regelumkehr, gedacht von Tempo 30 und nicht vom Status quo aus, vorschlage, sodass jedes höhere Tempo begründet werden müsse. StR Serwani befürchtet bei einer solchen Regelumkehr stetige, kontroverse Diskussionen im Gemeinderat über Einzelfälle. Dem schließt sich StR Dr. Mayer an. Solche Diskurse seien im Sinne der Demokratie dann unvermeidlich, meint StR Körner.

Genau eine solche Umkehr plane die Städteinitiative, führt OB Dr. Nopper aus, der im Übrigen lediglich etwas über 70 von 3.200 Mitgliedskommunen beigetreten seien. Er spricht sich deutlich gegen die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus, da dies seiner Meinung nach das "Einfallstor" für ein pauschales, flächendeckendes Tempo 30 wäre. Beispielhaft führt er München an. Die Stadt habe sich klar gegen einen Beitritt ausgesprochen, und er schließe sich uneingeschränkt dem dortigen Oberbürgermeister Reiter an, der "für Ideologien nicht zu haben" sei. Weil es - und damit wende er sich an StR Pantisano und StR Ozasek - gerade keine gesicherten Erkenntnisse gebe für Tempo 30, sei er ganz klar für verkehrspolitischen Pragmatismus und gegen ideologische Ansätze und Symbolpolitik. Die Vergleiche von StR Pantisano zwischen der Waffenlobby in den USA und der Auto-Affinität hierzulande zeigten den ideologischen Feldzug gegen das Automobil.

Ideologie sei vielmehr die Grundannahme, das Auto dürfe nicht beschränkt werden, widerspricht StR Pantisano. Darauf beruhten auch die StVO und die Verkehrsplanung. Auf Grundlage der Fakten gebe es keine sinnvolle Erklärung für eine Absage an Tempo-Reduzierungen. Das Umweltbundesamt formuliere klar und ohne Interpretationsspielraum, dass das in den 60er-Jahren eingeführte Tempolimit von 50 km/h heutzutage

nicht mehr stadtverträglich sei und Verkehr und Städte aus Sicht der Schwächsten geplant werden müssten.

Wenn Ideologie bedeute, Städte müssten um den Menschen und nicht um das Auto herum geplant werden, sei er gern Ideologe, so StR Ozasek. Jedoch müssten rationale Antworten auf die derzeitige Situation gefunden und faktenbasiert diskutiert werden, d. h. die Studienlage als gegeben hinzunehmen, die u. a. aussage, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bei Tempo 30 erhalten bleibe (Meta-Studie des Umweltbundesamtes). Dem stelle die Verwaltung lediglich die CO₂-Emission des Verbrennungsmotors gegenüber, der - und das sei das Problem - auf Tempo 50 ausgelegt sei. Komme eine andere Regelgeschwindigkeit, werde es auch andere Produkte geben. Man dürfe nicht aus dem Blick verlieren, dass Tempo 50 letztlich alle anderen Verkehrsteilnehmenden in ihrer Mobilität behindere, z. B. bei der Querung von größeren Straßen. Hohe Geschwindigkeiten bedingten größere Straßen und ein Anheizen des PS-Wettrennens mit noch mehr SUVs. Er führt in diesem Zusammenhang die zunehmende Aggression auf den Straßen und das dadurch entstehende Unbehagen bei schwächeren Verkehrsteilnehmern an. Wolle man eine aus Sicht der Radfahrenden und Zufußgehenden geplante Stadt, müsse man das gesamte Verkehrssystem neu denken und flächigere Temporeduzierungen anordnen. Die Dominanz des Autoverkehrs und die daraus resultierende, zerstörerische Wirkung zu konservieren, sei Ideologie und nicht Pragmatismus, worin StR Dr. Mayer einen Hang ins Weltanschauliche sieht. Zudem hinterfragt Letzterer die Harmlosigkeit, mit welcher der Antrag dargestellt werde.

Ein breites Städtebündnis wünsche sich mehr Handlungsfreiheit bei der Tempogestaltung, so StR Serwani - genau das habe der Bundesverkehrsminister aber bereits angekündigt. Zudem sei Stuttgart bereits Modellstadt bei der Belegung größerer Straßen mit Tempo 40. Er spreche sich für die Empfehlung der Verwaltung und eine Fortführung des seitherigen Konzepts aus. Neben der Störung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sieht der Stadtrat auch den ÖPNV behindert, nicht zu vergessen die deutlich höheren Kosten durch eine notwendig werdende größere Anzahl von Bussen und Personal.

Dazu äußert sich StR Ozasek: Natürlich spiele die SSB eine große Rolle, zumal der Busverkehr eigenständige Achsen bediene, jedoch wolle man mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen und benötige dafür ohnehin mehr Busse. Selbst vorübergehende kleine Verzögerungen im Busverkehr stellten keine Katastrophe dar. StR Ozasek bekräftigt des Weiteren den Antrag für seine Fraktion als starkes Signal an die Verkehrswende und den Gedanken der europäischen, lebenswerten, durchgrünten, urbanen Stadt. Die Zahl der Länder und Städte, die Tempo 30 innerorts vorschrieben, steige aus guten Gründen. Die Argumentation des Oberbürgermeisters negiere gesicherte Erkenntnisse der empirischen Verkehrsforschung seit 1979 in Deutschland. Diese habe in zahlreichen Kommunen die Folgen flächiger Temporeduzierung evaluiert und könne auf breiter Datenlage darlegen, dass es irrational und von gravierenden negativen Auswirkungen auf vielfältige Bereiche begleitet sei, an dem hohen Geschwindigkeitsniveau innerorts festzuhalten. Nicht zuletzt würden dadurch immense Kosten für die Allgemeinheit generiert. Der auf Emissionen und wirtschaftliche Interessen konzentrierten Sichtweise von OB Dr. Nopper wolle er mit einem gut evaluierten Beispiel begegnen: Die regionale Verkehrsagentur "Brüssel Mobilität" beziffere nach einem Jahr Tempo 30 auf 90 % des Straßennetzes der Hauptstadtregion die Abnahme der Lärmbelastung um mehr als die Hälfte auf bis zu 4,8 Dezibel, während Verkehrsfluss und Reisezeiten gleichblieben. Gerade die Lärmbelastung sei in Stuttgart ein wichtiges Thema, dem man in einem ersten Schritt mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h nachts begegnen könne. Er sehe

weder beim Gemeinderat noch bei der Verwaltung die Ausschöpfung der diesbezüglichen Möglichkeiten. Vielmehr habe das Land mit der Anordnung von Tempo 40 im Rahmen des Luftreinhalteplans vollendete Tatsachen geschaffen. Für ihn sei Tempo 30 innerorts und die Anwendung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in bspw. der Schwabstraße ein Gebot der Vernunft. Gleichwohl räumt der Stadtrat ein, es brauche Vorläufe, um das gewachsene Verkehrssystem der Stadt nachhaltig zu verändern, weshalb er ein Stadtgeschwindigkeitskonzept für gut halte, auch wenn ihn wundere, dass die Überlegungen und Ergebnisse mit dem Ziel einer politischen Entscheidung bisher nie vorgestellt worden seien. Tempo 30 halbiere außerdem die Zahl der Verkehrstoten und reduziere die Zahl der Schwerverletzten um knapp 20 % (regionale Verkehrsagentur "Brüssel Mobilität"). StR Pantisano fügt hinzu, konkret halbiere sich der Bremsweg eines Fahrzeugs bei 30 km/h im Vergleich zu 50 km/h. Anhand des Beispiels von französischen Städten mit einem Tempostandard von 30 km/h spreche die Zeitung "Die Welt" von einem Rückgang der Verkehrstoten um 70 %. Wolle man die Zahl der tödlichen Unfälle verringern, komme man an Tempo 30 nicht vorbei. In diesem Zusammenhang stellt StR Schrade im Auftrag von StR Serwani die Frage nach der Zahl der Verkehrstoten in den Jahren 2020 und 2021.

Allgemein, erläutert StR Dr. Vetter einen Bericht des Polizeipräsidiums Stuttgart, hätten von den 20.429 für 2020 in Stuttgart ausgewiesenen Unfällen lediglich 236 unsachgemäße Geschwindigkeit als Ursache (1,1 %), während bspw. Abbiege-, Wende- und Rückwärtsmanöver 901 Unfälle provozierten.

Die Fraktion Freie Wähler könne der Argumentation des Oberbürgermeisters und der Verwaltung mit der Empfehlung eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts folgen, sagt StR Schrade. Schon jetzt gehe die Stadt seiner Meinung nach gut mit den Fragestellungen rund um Höchstgeschwindigkeiten um. Im Großen und Ganzen schließe er sich zudem den Stadträten Dr. Vetter und Serwani an.

Ein Misstrauen bei den Antragstellenden gegenüber der Verwaltung bemerkt StR Dr. Mayer. Seiner Meinung nach gebe es keinen Grund, die Handlungsbereitschaft der Verwaltung in Zweifel zu stellen und "Daumenschrauben" anzusetzen. Die aufschlussreiche Präsentation von Frau Scherz habe gezeigt, dass es sehr differenzierte - auch wissenschaftliche - Meinungen zu einer Tempo-30-Regelung gebe. Entscheidend sei das Fließen des Verkehrs, sowohl unter Umwelt-, Lärm, Stau- als auch Unfallaspekten. StR Rockenbauch wolle keine Systembetrachtung, wie von ihm in den Raum gestellt, sondern das System seinen Vorstellungen entsprechend - notfalls gegen die Auffassung der Bürger - neu definieren. Das sei nicht sein Verständnis von Demokratie, so der Stadtrat.

Zuvor hatte sich StR Rockenbauch dahingehend geäußert, dass er den Antrag als ersten Schritt hin zu mehr Selbstregulierungsmöglichkeiten der Stadt mit einer neuen Definition des Verkehrsgeschehens, ausgehend von 30 km/h als Regel, sehe. Grundsätzlich befürworte er eine Untersuchung des Verkehrsgeschehens, wie von der Verwaltung mit dem Stadtgeschwindigkeitskonzept vorgeschlagen, halte jedoch wenig von mikroskopischen, punktuellen Betrachtungen. Die Verwaltung bewerte die Autofahrenden und das Symbol des Autos höher als die sachlichen Argumente. Er widerspricht StR Dr. Vetter in dessen Aussage, Verkehr verhalte sich wie Wasser, das sich immer die schmalste Durchgangsstelle suche. Autofahrende und ihr Verkehrsverhalten könne man nicht mit Naturgesetzen vergleichen.

Ergänzend und an StR Körner gerichtet fügt BM Dr. Maier hinzu, man halte die Initiative im Hinblick auf mehr Entscheidungsfreiheit der Kommunen für richtig, nicht aber unter den Voraussetzungen der Städteinitiative, die zum einen in der dargestellten Pauschalität nicht stimmten, zum anderen habe StR Körner die Ziele der Städteinitiative nicht vollständig wiedergegeben. Diese sage klar: "Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (Tempo 30 als Regel, andere Geschwindigkeit je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln.". Auch die von StR Pantisano herangezogenen Zitate des Umweltbundesministeriums relativiert er insofern, als der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages zu dem Schluss komme, dass Tempo 30 nur dann die Luftschadstoffbelastung reduziere, wenn es gelinge, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern. Das Umweltbundesamt und die Bundesanstalt für Straßenwesen kämen zu dem Ergebnis, dass vor allem der Verkehrsfluss für die Schadstoffmengen entscheidend ist. Deshalb sei der Vorschlag der Verwaltung, die Untersuchung des Verkehrsflusses vor die Prüfung der emissionsschutztechnischen Vorteile zu stellen, sinnvoll. Zu einer gesicherten Feststellung fehlten derzeit Erkenntnisse, daher wolle die Verwaltung erst die Fakten prüfen und dann über eine Einführung von Tempo 30 im großen Stil entscheiden. Hinzu kämen die Auswirkungen auf die SSB, die man ebenfalls vor einer Festlegung auf Tempo 30 untersuchen müsse. Beschließe man den Beitritt zu der Städteinitiative, gebe man gleichsam eine Willenserklärung ab und sei bei Vorliegen der Voraussetzung von Bundesseite gezwungen, in die Umsetzung zu kommen, ohne die Folgen einer Umstellung zu kennen. Diesem Szenario werde von Bundesseite sicher mit den üblichen Übergangszeiträumen und Anpassungsmöglichkeiten für die Kommunen begegnet, wirft StR Ozasek dazu ein.

BM Dr. Maier schlägt den Antragstellenden abschließend vor, Ziffer 2 des Antrags zurückzuziehen, da kein Programm für Modellkommunen beim Bund aufliegt. Es erhebt sich Widerspruch aus den Reihen der antragstellenden Fraktionen, namentlich von StR Ozasek und StR Körner, dahingehend, dass die Bewerbung der Stadt Stuttgart als Modellkommune unabhängig von einem aufgelegten Programm erfolgen könne.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) beantragt mündlich, über beide Antragsziffern abstimmen zu lassen. Nachdem sich kein Widerspruch erhebt und nach einem Hinweis von BM Dr. Maier erfolgt die Abstimmung lediglich als vorberatende Empfehlung an die Vollversammlung und nicht als Beschluss, da die Beschlussfassung explizit für die Gemeinderatssitzung am 20.01.2022 beantragt wurde.

Die Verwaltung sagt unabhängig von dem vorliegenden Antrag die Aufbereitung eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts zu.

BM Dr. Maier stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt Ziffer 1 des Antrags bei 7 Gegenstimmen und 9 Ja-Stimmen mehrheitlich zu.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt Ziffer 2 des Antrags bei 7 Gegenstimmen und 9 Ja-Stimmen mehrheitlich zu.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

Zur Beurkundung

Klemm / pö

Verteiler:

- I. Referat SOS
zur Weiterbehandlung
Amt für öffentliche Ordnung
weg. GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 3. Stadtkämmerei (2)
 4. Rechnungsprüfungsamt
 5. L/OB-K
 6. Hauptaktei

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

kursiv = kein Papierversand