



## Niederschrift

10. Plenarsitzung des Gemeinderates  
27. Mai 2025, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

## Punkt 14 der Tagesordnung: Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe

Vorlage: 2025/0329

### Punkt 14.1: Änderungsantrag GRÜNE

Vorlage: 2025/0329/1

#### Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt die Vorlage inklusive der Anlagen 1 bis 5 zur Kenntnis und beschließt die „Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe“ und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen sowie der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes.

Der Änderungsantrag bedarf für eine abschließende Prüfung einer erneuten Beteiligung und wird daher im Zuge der nächsten Fortschreibung geprüft.

#### Abstimmungsergebnis:

Änderungsantrag GRÜNE: Mehrheitliche Zustimmung (25 JA-Stimmen, 21 Nein-Stimmen)

Beschlussvorlage: Mehrheitliche Zustimmung (42 JA-Stimmen, 5 Nein-Stimmen)

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 14 und 14.1 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit am 16. Mai 2025 und im Planungsausschuss am 22. Mai 2025.

**Stadträtin Dr. Klingert (GRÜNE):** Lärm macht krank, und Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Kurzfristig werden bei Lärm Stresshormone ausgeschüttet, Blutdruck und Herzfrequenz erhöhen sich. Langfristig kann es zu Herz-/Kreislaufkrankungen kommen. In einer Studie kam es schon innerhalb von 24 Stunden bei Mäusen unter Fluglärm zu Gefäßschädigungen. Das schreibt das Deutsche Zentrum für Herz- und Kreislaufforschung. Und die schreiben auch, Lärmbelastung ist damit nach der Feinstaubbelastung zur zweithäufigsten Todesursache unter den Umweltbelastungen aufgestiegen. Wir wissen es alle, und deswegen sind wir heute ja hier, um den Lärmaktionsplan neu zu beschließen.

Ich wollte hier nur kurz einen Kontext geben, weshalb uns das alles wichtig ist, denn wir sind der Gesundheit unserer Stadtbevölkerung ja alle miteinander hier verpflichtet. Deshalb danke für die neuen Pläne, und wir tragen natürlich die Maßnahmen mit, aber wir wollen sie an zwei Stellen verbessern und deshalb unser Änderungsantrag. Zum einen die

Karlstraße. Hier war ursprünglich Tempo 30 tags und nachts angedacht, aber für tagsüber hatte die VBK wegen Fahrzeitverlängerung Einwände erhoben. Die Stadtverwaltung selbst hat allerdings festgestellt, dass die prognostizierte Fahrzeitverlängerung mit 14 Sekunden in einem vernachlässigbaren Bereich ist. Außerdem sind hier unterschiedliche Tempobeschränkungen für Straßenbahn- und Autoverkehr möglich. Weshalb die Verwaltung sich dann entschlossen hat, die ursprünglich vorgeschlagene Maßnahme nicht beizubehalten, erschließt sich uns nicht. Deswegen möchten wir das mit dem ersten Teil unseres Änderungsantrags wieder geraderücken und in der Karlstraße Tempo 30 auch tagsüber anordnen.

Zur Brauerstraße, hier kam der Hilferuf direkt aus der Bevölkerung, über die Beteiligung der Bevölkerung. Die Lärmkarten sind tagsüber tief lila in der Brauerstraße, und nachts sind sie deutlich rot gespickt. Das damit wegzuwischen, dass negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss befürchtet werden, das ist für uns unverständlich, insbesondere wenn man bedenkt, dass das Tempo 30 in der Reinhold-Frank-Straße ganz gut funktioniert. Und der Verkehrsfluss von Rad- und Fußverkehr wird, soweit ich weiß, nicht besonders eingeschränkt. Deshalb fordern wir auch hier einen Lärmschutz in Form eines Tempo-30-Gebots zumindest nachts, damit die Leute ruhig schlafen können. Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt sind bei all diesen Maßnahmen absolut vernachlässigbar. Deswegen hoffen wir auch sehr, dass uns das Gremium zum Schutz der Bevölkerung in beiden Fällen folgt, danke schön.

**Stadtrat Kerle (CDU):** Die CDU wird der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 4 zustimmen. Wir würden uns aber auch freuen, wenn die Punkte, welche über die Beteiligung der Mitbürger eingegangen sind und auch nicht eingebracht werden können, welche auch an die zuständigen Ämter weitergeleitet wurden, dass diese nicht in der Schublade verschwinden, sondern einfach auch durch die zuständigen Ämter weiter bearbeitet werden.

Zum Änderungsantrag, diesen werden wir ablehnen. Die Brauerstraße ist eine zweispurige Zufahrtstraße in und aus der Stadt, welche von der Südtangente kommt und dann sozusagen in die Reinhold-Frank-Straße und auf die Kriegsstraße weggeht. Wir brauchen für Karlsruhe eine funktionierende Infrastruktur. Die haben wir für Fahrradfahrer und Fußgänger. Und wenn wir den Autoverkehr noch weiter runterreduzieren, ich sage mal, leben und leben lassen. Alle Verkehrsteilnehmer wollen in und aus der Stadt, und irgendwo brauchen wir auch Straßen, die Verkehr abfließen können, und dafür ist die Brauerstraße eigentlich auch vorgesehen. Zur Karlstraße, die lehnen wir ab. Hier folgen wir jetzt erst einmal der Antwort der Verwaltung. Von daher lehnen wir den Ergänzungsantrag ab.

**Stadtrat Dr. Fechler (SPD):** Die SPD-Fraktion stimmt dem Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form zu. Und es ist mir/uns wichtig zu verdeutlichen, dass das ein dynamischer Prozess ist, ein lebender Prozess, und es ist die vierte Fortschreibung. Und wenn man sich in Erinnerung ruft, woher wir kommen, also welche Maßnahmen über die letzten Jahre, also ich würde fast sagen Jahrzehnte, umgesetzt wurde, da haben wir schon sehr viel geschafft. Nichtsdestotrotz entbindet es uns als Gremium und auch letztendlich die städtische Verwaltung nicht davon, weitere Maßnahmen zu ergreifen, sei es eben Hinweise aus der Bevölkerung, und es geht immer um eine Interessenabwägung, um Interessenkonflikte. Und hier geht es darum, die bestmögliche Lösung zu finden.

Wie ausgeführt wurde, macht Lärm sowohl physisch als auch psychisch krank. Und nichtsdestotrotz müssen wir diesen Spagat in irgendeiner Form machen. Es gibt aber Beispiele auch aus anderen Großstädten, ich nenne jetzt einmal explizit München. Da ist der Ring, sowohl der innere als auch der äußere Ring in München, Tempo-30-Zone. Wenn man es nicht kennt, ist es schwer gewöhnungsbedürftig und auch, sagen wir einmal, nicht ganz gefahrenfrei, dass man dann den einen oder anderen Strafzettel bekommt. Aber in Summe scheint es in München als Millionenstadt ja zu funktionieren. Tempolimits sind nicht Allheilmittel und werden auch nicht überall funktionieren, weil wir ja trotz allem auch den fließenden Verkehr im Blick behalten müssen und sollen, gleichermaßen wie den Lärmschutz und die Anliegen der Bevölkerung. Wie eingangs gesagt, stimmen wir als SPD-Fraktion in der jetzigen Form dem Lärmaktionsplan zu, bitten aber, wie es auch in der Vergangenheit war, dass weiterhin die kritischen Stellen im Blick behalten werden und da, wo Optimierungen möglich sind, auch entsprechende Optimierungen umgesetzt und durchgeführt werden. Da sind wir auch, was die Kooperation der Verwaltung angeht, sehr optimistisch, vielen Dank.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Diese Fortschreibung der Lärmaktionspläne ist aus unserer Sicht ein Beispiel, wie die Verwaltung sich regelmäßig mit sich selbst beschäftigt, und zwar auf allen Ebenen, von der EU angefangen bis runter auf die kommunale Ebene. Schauen Sie nur in der Vorlage. Hier steht genau, warum wir jetzt schon wieder den Lärmaktionsplan, der ja funktioniert, anpassen müssen. Es gibt eine aktuelle Rechtsprechung, an die jetzt die Regeln angepasst werden müssen. Es gibt neue EU-weite Vorgaben zur Berechnung des Umgebungslärms. Und ja, der Lärm wird wirklich nur berechnet, der wird überhaupt nicht gemessen. Und außerdem sind auch die Regeln, wie dann die Berechnungswerte umgesetzt werden, noch einmal weitergefasst worden, sodass noch mehr Straßen reduziert werden können. Langsamer müssen die Autos dort fahren und es bedeutet, dass letztendlich unsere Straßen, unsere Verkehrsadern immer weniger leistungsfähig werden. Das interessiert die Stadtverwaltung nicht, wenn man sich die Vorlage anschaut, außer an der Stelle, wo dann die Verkehrsbetriebe darauf hinweisen, dass wenn die Verkehrsteilnehmer, also auch Busse und Straßenbahnen, an diesen Stellen noch langsamer fahren müssen, dass sie natürlich den Fahrplan wie bisher nicht einhalten können, und dementsprechend dauert die Fahrt länger. Und man muss am Ende mehr Fahrzeuge einsetzen, und man muss auch mehr Personal einsetzen, und alles wird noch teurer. Und das steht ja auch in der Vorlage schön drin, die Bedenken der Verkehrsbetriebe gehen dahin, dass die Zeit für die Fahrt deutlich größer wird. Und was macht die Stadtverwaltung? Sie beauftragt eine Hochschule. Diese Hochschule erklärt wiederum mit theoretischen Begründungen, dass die Fahrzeitverlängerung ja in Wirklichkeit keine 40 Sekunden beträgt, sondern deutlich weniger, und dass alles, was unter 30 Sekunden ist, dann ja sowieso wieder unter den Tisch fällt.

Das heißt, letztendlich spielt es gar keine Rolle, ob die Busse den Fahrplan noch einhalten können, ob die Fahrer den Fahrplan noch einhalten können, weil alles, was unter 30 Sekunden ist, ja von Verwaltungsseite her sowieso nicht zu berücksichtigen ist. Sie sehen, meine Damen und Herren, diese Verwaltungsbeschäftigung ist weitgehend sinnfrei. Wenn man sich mal die Karlstraße anschaut, wenn man da mal sich aufhält – ich habe da selber mal gewohnt, Ecke Karlstraße/Mathystraße –, der größte Lärm, den Sie da haben, kommt von der abbiegenden Straßenbahn, und die fährt dort sehr langsam. Und es ist völlig unerheblich, ob dort Tempo 30 oder 50 erlaubt ist, weil die Autos für Tempo 30 im zweiten Gang fahren, die Motoren sind deutlich lauter. Aber hier geht es ja nicht wirklich darum, den Bürgern etwas Gutes zu tun, sondern hier geht es darum, eine gegen das Auto

gerichtete Ideologie immer weiter durchzusetzen. Wir sind dagegen und gegen den Ergänzungsantrag.

**Stadträtin Lorenz (FDP/FW):** Ich habe jetzt gerade irgendwie festgestellt, ich scheine eine andere Vorlage im Ratsinformationssystem zu haben als der Kollege Schmidt. Bei mir steht nämlich gerade, dass dieser Lärmaktionsplan kein Wunschkonzert ist, sondern dass wir uns da nach dem Bundesemissionsschutzgesetz zu richten haben und diese Vorgaben relativ eng gefasst sind. Von daher möchte ich mich zunächst mal erst bei allen Beteiligten bedanken. Das ist sicherlich keine leichte Aufgabe, und ich finde es auch absolut richtig, die Bürgerschaft mit einzubeziehen. Denn ja, Kollegin Klingert, Lärm macht krank, das ist richtig, aber Lärm ist auch oft ein subjektives Empfinden. Es gibt auch viele Menschen, die zum Beispiel Kindergeschrei als Lärm empfinden, während sich andere halt eben nur über Autolärm aufregen.

Von dem her stimmen wir dem Lärmaktionsplan zu, befürworten natürlich auch weiterhin die Einbindung der Bürger, auch wenn wir da nicht alle Vorschläge umsetzen können. Oft ist es ja auch subjektiv. Der eine Bürger an der Straße hätte es gern so, der andere hätte es gern so. Ich möchte aber noch zwei Dinge anfügen. Zum einen können wir auch die Bedenken der VBK nachempfinden. Ich habe selbst mit einigen Busfahrern gesprochen in einem anderen Zusammenhang, und die haben mir berichtet, dass sie zum Teil sich in den Tempo-30-Zonen nicht an die Geschwindigkeit halten, um den Fahrplan einzuhalten. Und das sind Dinge, die nicht überhandnehmen dürfen, das müssen wir im Auge behalten, also das muss auch leistbar sein. Die haben ja dann vorgerechnet mit den ganzen Standzeiten bei der Ampel und was er da einhalten muss, dass, wenn er sich also strikt an das Tempolimit hält, dass das oft gar nicht mehr zu machen ist, der Fahrplan, und dann die Fahrgäste auch meckern, wenn er unpünktlich ist. Das muss auf jeden Fall beachtet werden.

Zum anderen möchte ich einmal noch anführen, wir dürfen uns eben bei diesem Lärmaktionsplan nicht nur auf das viel beschimpfte Auto und die Straßenbahnen beschränken. Ich nenne jetzt einmal das Stichwort Landfahrerplatz. Da erreichen uns auch regelmäßig Beschwerden über nächtlichen Lärm und die Bevölkerung, und ich glaube, hier ein Teil der Stadträte, die schon länger dabei sind, haben den Eindruck, das ist so irgendwie ein rechtsfreier Raum. Also die Beschwerdeführer haben kürzlich dann gesagt, sie rufen bei der Polizei an, und die gehen noch nicht mal mehr dahin. Und das ist ein Eindruck, der beim Bürger nicht entstehen darf. Zum Ergänzungsantrag von den GRÜNEN muss ich sagen, den lehnen wir ab. Ich wäre manchmal froh, man könnte auf der Brauerstraße 30 fahren. Ich habe manchmal den Eindruck, das ist eine Stehbahn und keine Fahrbahn, aber das ist sicherlich auch ein subjektiver Eindruck. Der Kollege Kehrlé hat es richtig ausgeführt, das ist die Haupteinfahrtsstraße nach Karlsruhe, und also irgendwo sind dem Ganzen Grenzen gesetzt. Wir können nicht andere Straßen in der Innenstadt immer mehr sperren und Verkehr ausschließen und dann sagen, so, und jetzt ist uns aber dort, wo der Verkehr sich jetzt geballt drängt, da ist es jetzt wesentlich zu laut. Solange wir im Großen und Ganzen diese Richtwerte einhalten, werden wir das so nicht mittragen, danke.

**Stadtrat Gaukel (Voll):** Erst einmal vielen Dank für die Aufstellung des Lärmaktionsplans. Gut, es ist sehr gut, wenn wir gegen Lärm vorgehen und ja, die Richtwerte haben wir, aber die Richtwerte, das sind halt Schwellenwerte, die jemand festlegt. Trotzdem ist erst einmal klar, jeder Lärm ist erst einmal schlecht, und da ist es dann auch egal, ob das dann im Endeffekt dann die 50, 60, 70, 80, je lauter, ist es erst einmal schlechter, störender, gerade

wenn es dauernder Lärm ist. Von daher, ja, wir können uns jetzt an diesen Richtwerten aufhängen und dann sagen: „Ach nee, das ist ein Dezibel drunter, deswegen ist das ja super toll.“ Es wurde ja auch gesagt, das ist auch subjektiv ein Lärmempfinden. Aber letztlich sollten wir da nicht nur schauen, hey, nur was zu laut ist, ist dann zu laut. Auch darunter haben wir schon Probleme.

Zum Änderungsantrag selber wurden jetzt auch verschiedene Sachen gesagt, auch zu unserer Brauerstraße. Auf der einen Seite steht man da sowieso, also kann gar nicht 30 fahren, deswegen müssen wir aber trotzdem die 50 belassen, weil sie dann scheinbar leistungsfähiger wird, das müsste man mir noch einmal erklären und vorrechnen, gerade weil ja auch im Antrag dann steht, mindestens nachts angeordnet. Ich glaube, da haben wir dann weniger wieder ein Standzeitenproblem, aber auch wieder eine deutlich kleinere Verkehrslast. Deswegen habe ich da jetzt die Gegenargumente nicht so ganz verstanden, zumal man ja eh zwischen den beiden Ampeln, wenn die rot sind, glaube ich, schwierig auf Tempo 50 kommt, zumindest mit den meisten Autos. Von daher, ja, wir sind sowieso grundsätzlich dafür, ein stadtweites Tempo 30 zu haben. Als Grundlage, lasst uns lieber darüber sprechen, wo kann man wirklich sinnvoll Tempo 50 fahren, wo hat das einen Mehrwert, vor allem auch für den Verkehrsfluss, weil in den meisten Straßen ist es tatsächlich sogar mit 30 dann einfach besser, weil es dann weniger Stau gibt, und man hat weniger Geschwindigkeitsunterschiede. Und man weiß eben, auf was man sich einlässt.

Von daher, ja, danke da auch für den Änderungsantrag, da noch einmal auf die Sachen zu schauen. Trotzdem wäre meine Frage tatsächlich auch mit Blick auf die Verwaltung, da wird aber bestimmt jetzt gleich das noch einmal erklärt, da wurde ja gesprochen, dass das noch einmal geprüft werden müsste. Also könnten wir denn den jetzt annehmen, beschließen, oder müsste das zwingend noch einmal geprüft, vorberaten oder was auch immer werden? Und dann natürlich auch die Frage: Hätten wir denn die Zeit dafür, könnten wir es noch einmal hin machen? Weil ich muss auch sagen, ja, es wurde ja verwiesen, wir können jetzt den nächsten Lärmaktionsplan machen, aber der ist 2029. Ich habe selber knapp anderthalb Jahre an der Kriegsstraße gewohnt mit Autolärm und Straßenbahnlärm und Baustellenlärm. Also jetzt zu sagen, in fünf Jahren wird es vielleicht dann leiser, finde ich dann auch gegenüber den Bürgern, die sich ja auch viel über Lärm beschwerten, schwierig. Also es ist ja jetzt auch nicht so, dass wir nur irgendwelche Richtwerte und Gesetze hier verfolgen, es kommen ja aus der Bevölkerung, auch genau diese Rückfragen: „Lasst etwas gegen den Lärm machen.“ Von daher fände ich das sehr schön, wenn wir sie nicht auf 2029 vertrösten. Da wird es ja mit den World Games sowieso sehr laut in unserer Stadt.

**Der Vorsitzende:** Die fahren alle mit dem Rad herum dann.

**Stadtrat Haug (KAL):** Wir freuen uns über die vierte Stufe der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Durch die aktuelle Fassung des Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung wird die Umsetzung der Maßnahmen für die Kommunen erleichtert. Das sehen wir als sehr positiv an. Mit dem Maßnahmenkonzept werden nun wichtige Schritte zur Lärminderung vorgeschlagen.

Zwei Anmerkungen zu dem Entwurf haben wir noch. Mit dem vorliegenden Plan wird nun endlich die Lücke zwischen den Tempo-30-Zonen der Rheinhafenstraße und der Eckener Straße geschlossen. Die im derzeitigen Plan noch vorhandene Lücke hat vor Ort ohnehin niemand verstanden, da aufgrund fehlender Zu- und Abfahrten das Verkehrsaufkommen

in beiden Abschnitten der Eckener Straße identisch ist und war. Ein weiterer Bereich, der bei uns Fragen aufwirft, ist der Abschnitt der Rheinhafenstraße zwischen der Kirchstraße und der Daxlander Straße. Hier liegt ein Hinweis aus der Bürgerschaft vor. Nach Bewertung der Stadtverwaltung liegt die Lärmbelastung unterhalb der untersuchten Lärmquellen, so dass dem Hinweis nicht entsprochen wird. Im weiteren Verlauf der Rheinhafenstraße bis zur Eckener Straße gilt aber bereits Tempo 30. Wir fragen uns, wo der Verkehr verloren geht, dass hier eine geringere Lärmbelastung vorliegt. Ist der Abfluss des Verkehrs in die Kirchstraße tatsächlich so groß? Zusammenfassend nehmen wir den Lärmaktionsplan zur Kenntnis und stimmen dem vorgeschlagenen Maßnahmenkonzept gerne zu.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Auf einen Aspekt möchte ich noch eingehen. In der Vorlage steht, finanzielle Auswirkungen Nein. Und das wurde auch hier jetzt schon seitens der GRÜNEN hochgelobt oder gut gefunden. Das ist aber nicht zwangsläufig so, denn wir hatten vorhin die Thematik bei Straßenbahnen oder Buslinien. Wir haben dann oft das Problem, da summiert sich die Fahrzeitverlängerung über den gesamten Linienweg, und plötzlich reicht dann nicht mehr die Aufenthaltszeit an der Endstelle, um dem Arbeitsschutz zu genügen. Und dann kommt der Betriebsrat bei den Verkehrsbetrieben ganz zu Recht und sagt, halt, die Pausenzeit wird nicht mehr eingehalten, und dann die Konsequenz daraus, ich muss einen zusätzlichen Bus einsetzen oder eine zusätzliche Tram, und dann haben wir gleich Mehrkosten in einem sechsstelligen Bereich pro Jahr, bei jeder Linie, die da von so einer Maßnahme dann betroffen ist. Also insoweit ist das mit den finanziellen Auswirkungen nicht vorhanden, nicht korrekt.

**Stadtrat Cramer (KAL):** Es geht ja bei diesem Tagesordnungspunkt primär um Autoverkehr, Straßenbahnverkehr, der hier geregelt werden soll mit diesem Lärmaktionsplan. Von daher, und es gibt natürlich überall in der Stadt Situationen, wo es laut sein kann und auch Lärm vielleicht ist. Ich bin aber irritiert, Frau Lorenz, dass Sie speziell den Landfahrerplatz angesprochen haben, dass dort so viel Lärm wäre. Es gibt ja einen Beirat, der dort in regelmäßigen Abständen sich um die Situation dort kümmert. Ich hätte es besser gefunden, wenn das in dem Zusammenhang benannt worden wäre und jetzt nicht hier in einer öffentlichen Sitzung so auf diesen einen Platz, der es sowieso schwer hat, irgendwo eine breite Akzeptanz in der Stadt zu bekommen, dass Sie den so explizit jetzt hier genannt haben.

**Stadtrat Hock (FDP/FW):** Ich möchte zwei Dinge noch aufgreifen. Zuerst möchte ich auf den Änderungsantrag der GRÜNEN noch einmal antoppen. In der Karlstraße Tempo 30, ich weiß nicht, aber vielleicht kann man mich eines Besseren belehren, kann man da überhaupt schneller fahren als 30? Also für mich erschließt sich das gar nicht. Vielleicht ist das so. Was man hier jetzt tut in der Brauerstraße, das erschließt sich mir nicht, muss ich ganz ehrlich sagen. In der Karlstraße, da bin ich dann, wenn das so ist, dann ist das so, und das kann ich dann auch so vielleicht dann noch irgendwo akzeptieren. Aber in der Brauerstraße kann ich es nicht verstehen, zumal meine Kollegin ja ausgeführt hat, was die Brauerstraße für die Stadt Karlsruhe bedeutet, auch für den Verkehr der Leute, die in der Innenstadt vielleicht dann in ein Restaurant gehen oder noch einkaufen wollen. Abendstunden, ja, ich kann es bei der Brauerstraße zweispurig nicht verstehen, dass man da diesen Antrag stellt. Aber man hätte das ja, und wenn man die Mehrheiten hier im Gemeinderat sieht, die wurden ja vor rund einem Jahr auch wieder frisch gewählt, akzeptiere ich, dann ist das so. Die Mehrheit möchte das so, und dann wird man es halt in dieser Stadt auch haben – und das wird ja der nächste Punkt sein, da können wir uns ja schon mal vorbereiten, ich möchte die Bevölkerung auch schon mal darauf hinweisen –, dass die Tempo-30-Zone in der gesamten

Stadt kommen wird. Das sind schon die ersten Anzeichen dafür. Das ist ja auch von der Mehrheit hier im Gemeinderat gewollt. Und dann wird es sicherlich auch jetzt in Zukunft dann für die gesamte Stadt gelten. Und dann sind wir aus den Diskussionen, die hier aufgeworfen wurden, wieso ist dieser Abschnitt 30, danach nicht, dann ist das Thema erledigt. Aber die Menschen in unserer Stadt haben das gewählt, und dann müssen sie mit dem dann auch leider Gottes auskommen, wie es dann so ist, oder 29, wie der Kollege sagt, dann was anderes wählen.

Der Landfahrerplatz, lieber Kollege Cramer, betrifft uns ja schon Jahre. Es ist ja immer im Beirat dann auch das Thema, wo wir zusammen mit den Menschen dort reden. Ich möchte aber für die Kollegin Lorenz jetzt das Wort ergreifen. Ich bin für einen gewissen Anteil an Spielregeln, so möchte ich es mal vorsichtig ausdrücken. Und die Spielregeln wurden in den letzten Jahren überdehnt, das möchte ich auch vorsichtig ausdrücken. Deshalb, sie hat das gesagt und ich muss da antoppen, es ist wirklich an einem Punkt, wo ich sage, man muss da vielleicht auch enger mit den Menschen dort zusammen sprechen, um die Lösungen dann auch zu suchen, weil es gibt wirklich Probleme, die wir dann auch zusammen besprechen sollten in nächster Zeit.

**Der Vorsitzende:** Ja, das war die letzte Wortmeldung. Noch eine?

**Stadträtin Dr. Klingert (GRÜNE):** Es tut mir leid, ich möchte jetzt doch noch einmal ein paar Sachen klarstellen. Also ich finde es schon interessant. Wenn die Anwohner einer Straße sich darüber beschwerten, dass Parkplätze wegen einer Fahrradstraße wegfallen könnten, dann wollen die Kollegen, sagen wir einmal, auf meiner gegenüberliegenden Seite sehr viel Beteiligung der Bevölkerung haben und hören da zu und wollen das implementieren. Wenn die Menschen sich über Lärm beschwerten, der ihrer Gesundheit schadet, dann ist es auf einmal nicht mehr so wichtig. Das finde ich traurig. Und die Straßen werden nicht reduziert, sondern die Geräuschkulisse dieser Straßen wird reduziert, indem der Verkehr ein bisschen verlangsamt wird. Doch, das stimmt. Und last but not least, Gesundheitsschutz ist nicht Ideologie, danke schön.

**Der Vorsitzende:** Lassen Sie mich als 49. Stadtrat, ich habe mich jetzt sozusagen auf die Redeliste gesetzt, noch ausführen, dass ich absolut der gegenteiligen Meinung bin von Ihnen, Herr Dr. Schmidt. Das ist ein Beispiel dafür, wie man versucht, aufgrund höherer Ziele, und die höheren Ziele sind in der EU an dieser Stelle die Gesundheit der Menschen zu verbessern, über ein abgestuftes System, den nationalen und anderen Regelungen die Möglichkeit gibt, sich an diesen Zielen zu orientieren und schrittweise umzusetzen. Dass man das dann auch noch in einem Beteiligungsprozess versucht entsprechend zu unterfüttern, dass es dann Regeln gibt, die sagen, hier muss ich Tempo 30 machen, weil der Lärm überschritten ist, dann gibt es so einen gewissen Bereich, in dem ist es eine Abwägungsfrage, und dann gibt es einen Bereich, in dem geht es gar nicht. Das lässt eine unter grundsätzlicher Einhaltung der Richtung dann noch eine Abwägung vor Ort zu, die, glaube ich, auch einfach nur der Versuch ist, aus verschiedenen Interessen am Ende den größtmöglichen Konsens zu erzeugen. Das ist anstrengend, das ist auch mitunter sehr umständlich, aber nur so kann es funktionieren, dass in einer vielfältigen Gesellschaft am Ende alle mit ihren jeweiligen Interessen und auch ihren Perspektiven akzeptieren können, was dann am Ende herauskommt. Und ich kann natürlich mit 10 Prozent auftreten und sagen, ich würde alles ganz anders machen, aber das ist dann nicht die Vorstellung von Gesellschaft, die ich habe, und von den politischen Abwägungs- und Aushandlungsprozessen.

Und die Behauptung, dass Tempo 30 grundsätzlich zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Straßen führt, ich kenne die Studie nicht, weil ich da jetzt nicht so tief drin bin, aber ich glaube, dass sich das ausdrücklich widerlegen lässt. Im Gegenteil, ich habe eher einen kontinuierlicheren Fluss in vielen Straßen. Dass es bei manchen Straßen in Einzelfällen anders sein mag, das will ich gar nicht verhehlen oder ausschließen, aber im Grundsatz ist diese Behauptung aus meiner Sicht falsch. Und was bei Tempo 30 auch noch zu berücksichtigen ist, ist einfach der Sicherheitsaspekt, und der ist gewaltig. Schauen Sie sich einmal die Bremswege an bei Tempo 50 und bei Tempo 30. Dann haben Sie in den üblichen Abständen in einer Stadt bei Tempo 30 noch die Chance, als Fahrer zu reagieren. Mit Tempo 50 funktioniert das schon gar nicht mehr. Und wir hätten sicherlich manches an Verkehrstoten weniger, wenn das auch konsequenter umgesetzt wäre.

Und Herr Stadtrat Hock, es hat hier noch nie eine Abstimmung gegeben, dass wir flächendeckend Tempo 30 einführen wollen. Nein, es kann nicht kommen, weil die Straßenverkehrsordnung es leider gar nicht ermöglicht. Insofern kann ich Sie an der Stelle völlig beruhigen. Ja, ich bin ein absoluter Verfechter von dem, das wissen Sie, aber die Angst, die Sie jetzt vielleicht bei manchen da oben erzeugt hätten, die ist nicht berechtigt, weil wir eben die Straßenverkehrsordnung noch gar nicht so weit haben, dass das möglich ist. Und selbst wenn es möglich werden würde, würden Sie es hier noch einmal miteinander diskutieren. Und Sie können ja daran arbeiten, dass Sie eher wissen, als Sie jetzt zu wissen glauben, wie das dann wäre, dann nach 29 oder wann auch immer.

Okay, ich würde den Antrag der GRÜNEN jetzt gerne zur Abstimmung stellen lassen, aber es ist gefragt worden, was machen wir damit. Wenn der Antrag der GRÜNEN eine Mehrheit bekommt, haben Sie damit noch nicht automatisch Tempo 30 eingeführt, sondern ich bitte es so zu verstehen, diesen Beteiligungsprozess, den müssen wir für eine Teillösung nachholen, weil wir sie von vornherein ausgeschlossen haben, und dass wir noch einmal mit den Verkehrsbetrieben und so weiter diese Themen besprechen. Und dann kriegen Sie noch einmal eine Vorlage über diese beiden Maßnahmen, und zwar nicht erst 29, sondern wir gucken, dass wir das früher hinkriegen, wenn Sie dem jetzt heute zustimmen. Also es wäre eher ein Auftrag an die Verwaltung, diese beiden Dinge vorzubereiten und noch einmal hier einzubringen. Denn in der Tat müssen wir dann gucken, wie kommen wir mit Pausenzeiten zurecht und so weiter. Alles, was über die Busfahrer gesagt wurde und auch andere Fahrer im Bereich des ÖPNV, ist natürlich richtig.

Ich stelle jetzt den Änderungsantrag, der eigentlich ein Ergänzungsantrag ist, damit in der von mir dargestellten Form zur Abstimmung und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Der hat eine Mehrheit gefunden.

Damit stelle ich, also da kommt noch einmal eine Vorlage in den Gemeinderat. Es ist also getrennt von der jetzigen Beschlussvorlage. Jetzt kommt die Beschlussvorlage so, wie sie ist, zur Abstimmung, und da bitte ich um Ihr Votum ab jetzt.

Da war einige Verwirrtheit. Also noch einmal für alle, wir stellen die Vorlage so, wie sie liegt und steht, jetzt zur Abstimmung, Vierter Lärmaktionsplan. Und Sie kriegen zu den beiden, die aus dem Ergänzungsantrag der GRÜNEN gekommen ist, noch einmal eine Vorlage, wo wir separat über diese beiden Projekte abstimmen, weil wir die erst vorbereiten müssen.

Insofern ist es der unveränderte Lärmaktionsplan Vierte Stufe, der jetzt zur Abstimmung steht, und zwar ab jetzt. – Das kriegen wir, glaube ich, noch hin. Genau, der Herr Seidler hätte wahrscheinlich auch dagegengestimmt, nehme ich mal an. Das nehmen wir für das Protokoll jetzt auf, und damit haben wir 42 zu 5 Zustimmung zu diesem Lärmaktionsplan, vielen Dank.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
12. Juni 2025