

Anlage 2 zur Vorlage 0645/2025 BV

Stellungnahme zu den Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stuttgart - Fortschreibung 2025

Stellungnahme ohne Anregungen:

Ohne Einwände oder Anregungen haben sich folgende Städte oder Institutionen geäußert:

- Hafen Stuttgart GmbH
- Stadt Fellbach
- Stadt Kornwestheim
- Stadt Leonberg
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Remseck am Neckar
- Stadt Sindelfingen
- Verband Region Stuttgart

Stellungnahmen mit Anregungen:

Die nachfolgend aufgeführten Städte oder Institutionen haben Anregungen und/oder Bedenken geäußert und sind in der Tabelle aufgeführt:

1. Autobahn GmbH
2. BUND Kreisverband Stuttgart
3. Deutsche Bahn AG
4. Eisenbahn-Bundesamt
5. Handwerkskammer Region Stuttgart
6. Landratsamt Böblingen
7. Landratsamt Ludwigsburg
8. Landratsamt Rems-Murr-Kreis
9. Regierungspräsidium Stuttgart
10. Stadt Esslingen am Neckar
11. Stadt Korntal-Münchingen
12. Stadt Leinfelden-Echterdingen
13. Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
14. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
15. Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e.V.

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Autobahn GmbH	Zunächst werden allgemeine Anmerkungen zu den Voraussetzungen für Lärmvorsorge, Lärmsanierung, rechtlicher Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen und der Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemacht. Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg gilt grundsätzlich nur für Straßen in der Baulast des Landes, also nicht für Autobahnen. Hier sind die bundesweit gültigen Vorschriften (16. BImSchV, VLärmSchR 97, Lärmschutz-Richtlinien-StV) anzuwenden. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen um Stuttgart (aktuell 120 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw) wird abgelehnt. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70 dB(A) tagsüber, 60 dB(A) nachts) werden nur an wenigen Gebäuden überschritten. Die Lärminderung wäre nur sehr gering, da der Schwerverkehr von der Maßnahme nicht betroffen wäre. Die Auslösewerte für Lärmsanierung (in Wohngebieten 64 dB(A) tagsüber, 54 dB(A) nachts) werden nur an einzelnen Gebäuden geringfügig überschritten. Der Bau von Lärmschutzwänden ist damit nicht gerechtfertigt. Eigentümer der Gebäude mit Überschreitung der Auslösewerte können auf Antrag 75% der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen am Gebäude (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen) erstattet bekommen, sofern das Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet oder der gültige Bebauungsplan vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Es wird in Aussicht gestellt, zu prüfen, ob der Einbau eines lärmtechnisch optimierten Splittmastix-Asphalts	Im Lärmaktionsplan wird unter Maßnahme M 7 die ablehnende Haltung der Autobahn GmbH bereits wiedergegeben. Es ist richtig, dass nur wenige einzelne Gebäude mit mehr als 60 dB(A) in der Nacht belastet werden und die Lärminderung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h nur ca. 1 dB(A) betragen würde, bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ca. 2 dB(A). Im Lärmaktionsplan wird unter M 13 dargestellt, dass eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzbauwerke beim Fasanenhof und bei der Rohrer Höhe nur sehr geringe weitere Lärminderungen bewirken würden. Eine Lärmschutzwand an der A 81 bei Hausen würde ebenfalls nur geringe Lärminderungen erzielen. wird zur Kenntnis genommen

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	noch: Autobahn GmbH	(SMA LA 8) bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen möglich ist. Auf stark befahrenen Autobahnen kommt ein offenerporiger Asphalt (OPA) grundsätzlich nicht in Betracht, da dieser im Vergleich mit anderen Straßen-deckschichten deutlich häufiger erneuert werden muss und erhebliche bautechnische Nachteile hat.	
2	BUND Kreisverband Stuttgart	Es sollten dringend Maßnahmen gegen die immer größeren, schwereren und stärker motorisierten Fahrzeuge (SUV) ergriffen werden, wie z.B. Parkplätze nur für Kleinwagen, höhere Parkgebühren für SUV, Durchfahrtsverbote für Kfz über 1,5 t (außer gewerblicher Verkehr). Die Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV werden begrüßt. Es müssen aber gleichzeitig auch Beschränkungen im Kfz-Verkehr durchgeführt werden, damit eine Änderung des Modal Split erreicht werden kann. Das Bewohnerparken sollte auf das ganze Stadtgebiet ausgedehnt werden. Gehweg- und Senkrechtparken sollte überall ausgeschlossen werden. Die Parkraumüberwachung sollte verstärkt werden, insbesondere mit digitaler Kontrolle mit Scan-Fahrzeugen. Seit vielen Jahren wird Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts gefordert. Daher wird gefordert, dass in den Hauptverkehrsstraßen nicht nur wie geplant nachts die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wird, sondern auch tagsüber. Das würde auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Zudem sollte die Anzahl der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen mindestens verdoppelt werden.	Hierzu bedarf es grundsätzlicher Entscheidungen bezüglich der gewünschten Mobilität in Stuttgart unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen. Dies kann nicht im Lärmaktionsplan geregelt werden. Bewohnerparkzonen können nach geltender Rechtslage nur unter bestimmten Voraussetzungen eingerichtet werden. Es ist geplant, weitere Bewohnerparkzonen einzurichten, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Die Parkraumüberwachung mittels Scan-Fahrzeugen ist in Baden-Württemberg seit März 2025 erlaubt und wird zurzeit im Raum Hohenheim in einem Modellversuch getestet. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Hauptverkehrsstraßen ist nur möglich, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. In allen Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart, wo dies der Fall ist, soll nach und nach Tempo 30 nachts eingeführt werden. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch die Ausdehnung einer Prüfung auf eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geplant. Im Lärmaktionsplan wird vermerkt, dass ein weiterer Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung zielführend

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
2	noch: BUND Kreisverband Stuttgart	Der Rückbau mehrspuriger Straßen auf eine Kfz-Spur sollte beschleunigt werden. Dringend erforderlich ist der Rückbau der Rotebühl-/Rotenwaldstraße. Bei der städtischen Grünpflege sollten leisere Geräte verwendet werden. Motorräder sollten öfter überprüft werden (Auspuffanlagen). Die Bergheimer Steige sollte im Sommerhalbjahr am Wochenende und feiertags für Motorräder gesperrt werden. Straßenverkehrsrechtlich könnte man eine Sperrung neben dem Lärmschutz auch mit Sicherheit (querende Waldwege mit Spaziergängern) und Naturschutz (FFH-Gebiet) begründen. Im Schwabtunnel sollte ein lärm mindernder Fahrbahnbelag eingebaut werden, da die Nutzung für den Fuß- und Radverkehr dort sehr stressig ist. Bei Sanierungen von Stadtbahngleisen sollten grundsätzlich Grüngleise (Magerwiesengleis) eingebaut werden. Der BUND begrüßt die Festsetzung von ruhigen Gebieten. Ein erster Anwendungsfall wäre die geplante Ausweisung von legalen Mountainbike-Trails. Hierbei besteht die Gefahr der Zunahme von Freizeitlärm.	wäre. Es muss noch geprüft werden, ob ein Rückbau der Rotebühl-/Rotenwaldstraße auf eine Kfz-Fahrspur auch stadtauswärts möglich und sinnvoll ist. Der Lärm von Maschinen und Geräten ist nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie und damit des Lärmaktionsplans. Die Polizei überprüft Motorräder, soweit es die personellen Kapazitäten zulassen. Eine Wochenendsperrung für Motorräder ist nach StVO nicht möglich. Danach ist immer die über das Jahr gesehene durchschnittliche Verkehrsmenge Beurteilungsgrundlage. Der Anteil des Motorradverkehrs ist dafür viel zu gering. Andere Gründe für ein Fahrverbot liegen nicht vor. Es ist eigentlich nicht Aufgabe der Umgebungslärmrichtlinie/ des Lärmaktionsplans, andere Verkehrsteilnehmer vor Lärm zu schützen, sondern die Wohnbevölkerung. Ein leiserer Fahrbahnbelag kann bei der nächsten fälligen Sanierung eingebaut werden. Der Einbau eines Rasenbahnkörpers hat gegenüber einer konventionellen Instandhaltungsmaßnahme erheblich höhere Investitionen zur Folge und macht Betriebseinstellungen in diesem Streckenabschnitt über einen längeren Zeitraum notwendig. Daher wird der nachträgliche Einbau eines Rasengleises nur in Ausnahmefällen vorgenommen. Mountainbike-Trails sind sicher kein Kriterium für die Festsetzung eines ruhigen Gebiets.

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
3	Deutsche Bahn AG	Die Belange der DB AG werden nicht berührt. Es werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen wird vorsorglich hingewiesen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzunehmen. Es können keine Ansprüche gegenüber der Deutschen Bahn AG für die Errichtung von Schutzmaßnahmen geltend gemacht werden. Ersatzansprüche gegen die Deutsche Bahn AG, welche aus Schäden aufgrund von Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb entstehen, sind ausgeschlossen. Seit dem 1. Januar 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes übernommen und führt bei der Aufstellung auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch.	wird zur Kenntnis genommen
4	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	Das EBA weist auf die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan für die Eisenbahnen des Bundes vom EBA und das Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG hin und stellt Daten zur Verfügung, die Stuttgart betreffen. In den Tabellen 16 - 19 werden Lärmbelastungsdaten zur Eisenbahn wiedergegeben. Die Daten weichen von denen des EBA ab. Es wird darauf hingewiesen, dass ruhige Gebiete in der	Die Daten hatte die Verwaltung bereits erhalten und in den Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart eingearbeitet (Kap. 3.2.3 und 6.4.3). Wir haben die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 des EBA übernommen, die das EBA uns seinerzeit übermittelt hatte. Offenbar wurden Nachberechnungen durchgeführt, die die Ergebnisse leicht verändert haben. Die Belastetenzahlen sind nun geringfügig niedriger.

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
4	noch: Eisenbahn-Bundesamt	Nähe von Schienenwegen von Eisenbahnen durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.	Bei der Planung und Festsetzung von ruhigen Gebieten wird der Schienenverkehrslärm berücksichtigt.
5	Handwerkskammer Region Stuttgart	Bei den Maßnahmen M 4 (Citylogistik) und M 5 (Parkraummanagement) sollte die Notwendigkeit von Stellflächen für Handwerksbetriebe in direkter Nähe der Auftragsorte und an innerstädtischen Betriebssitzen berücksichtigt werden. Das Handwerksfahrzeug als „Mobile Werkstatt“ und „fahrbares Ersatzteillager“ muss die Kunden und Baustellen direkt erreichen und dort auch parken können, um die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Es wird ein regionsweiter „Handwerkerparkausweis“ angeregt.	Die angesprochenen Details müssen bei der konkreten Ausgestaltung von Citylogistik-Konzepten und Einrichtung von Parkraumzonen geklärt werden. Der Lärmaktionsplan weist nur darauf hin, dass Citylogistik und Parkraummanagement einen Beitrag zur Lärminderung leisten.
6	Landratsamt Böblingen	Bei der Festsetzung von ruhigen Gebieten sollte darauf geachtet werden, dass die Landwirtschaft nicht eingeschränkt wird. Hochwertige landwirtschaftliche Flächen sind der landwirtschaftlichen Nutzung vorzuhalten. Eine Potenzialuntersuchung mit Wirtschaftlichkeitsprüfung zur Weiterführung der Stadtbahn von Vaihingen-West nach Sindelfingen und Böblingen hat ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgezeigt. Es würde daher begrüßt, wenn diese Stadtbahnverlängerung ebenfalls als langfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgeführt werden könnte.	Bei der Festsetzung von ruhigen Gebieten wird die Nutzung berücksichtigt. Die Auflistung der mittel- und langfristigen Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV (M 3) erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Fehlende langfristige Maßnahmen können dann in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans aufgeführt werden.
7	Landratsamt Ludwigsburg	Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen und verkehrslenkenden Maßnahmen sollte vermieden werden, dass es zu Ausweichverkehren ins untergeordnete Straßennetz oder zur Benutzung von alternativen Routen im Landkreis Ludwigsburg kommt. Es werden aber keine Auswirkungen auf den Landkreis Ludwigsburg erwartet. Es wird empfohlen, auf der Korntaler Landstraße in	In den Gutachten zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen nachts in Hauptverkehrsstraßen wird untersucht, ob unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Ist dies der Fall, wird geprüft, ob die Verkehrsverlagerungen durch geeignete Maßnahmen abgewendet werden können. Wenn das nicht möglich ist, wird keine Geschwindigkeitsbeschränkung an-

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
7	noch: Landratsamt Ludwigsburg	Weilimdorf die Geschwindigkeit 50 km/h beizubehalten. Da sich Richtung Korntal ein Außerortsabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h anschließt, könnte so die Verstetigung des Verkehrs und Vermeidung von zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgängen beibehalten werden. Es wird darum gebeten, bei Maßnahmen in der Schwieberdinger Straße (Reduzierung des Querschnitts) die Belange des regionalen Busverkehrs zu berücksichtigen. Es sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Busspur in der Schwieberdinger Straße möglich ist, um so den Busfahrplan stabiler zu machen.	geordnet. Sobald das Gutachten zu den Wirkungen vorliegt, wird geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Korntaler Landstraße sinnvoll ist. Bei allen Entscheidungen zur Durchführung von Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr haben können, werden diese berücksichtigt. In der Schwieberdinger Straße gibt es stadteinwärts vor der Nordseestraße bereits eine Busspur.
8	Landratsamt Rems-Murr-Kreis	Durch Lärmschutzmaßnahmen im Straßenverkehr könnte es zu Verkehrsverlagerungen in den Rems-Murr-Kreis kommen. Diese Mehrbelastung muss bei der Stadt Stuttgart auch berücksichtigt werden. Jede Maßnahme der Stadt Stuttgart sollte folgenlos für die angrenzenden Landkreise sein. Ist dies nicht der Fall, müssen der Kreis und die betroffenen Kommunen in ausreichendem Maße beteiligt werden.	In den Gutachten zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen nachts in Hauptverkehrsstraßen wird untersucht, ob unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Ist dies der Fall, wird geprüft, ob die Verkehrsverlagerungen durch geeignete Maßnahmen abgewendet werden können. Wenn das nicht möglich ist, wird keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet.
9	Regierungspräsi- dium Stuttgart	Baubeginn der Lärmschutzwand (Ersatzneubau) an der B 10 im Bereich Zuffenhausen/Stammheim ist nach aktuellem Planungsstand im September 2025, die Fertigstellung voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2026. Geplant ist eine mit Betonleitwänden flachgegründete Lärmschutzwand mit austauschbaren Stahlbetonsockelfertigelementen und Aluminiumwandelementen. Die Höhe der Wand variiert zwischen 1,50 m und 5,00 m über dem Fahrbahnrand der B 10. Weitere Planungen für die Errichtung oder Erneuerung	wird zur Kenntnis genommen

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
9	noch: Regierungspräsi- dium Stuttgart	von Lärmschutzwänden im Einflussbereich des Lärmaktionsplans gibt es beim Regierungspräsidium nicht. Für eine Lärmsanierung muss überprüft werden, ob zur Einhaltung der Auslösewerte der Lärmsanierung der Bau einer Lärmschutzwand möglich ist, soweit nicht Bebauungspläne bzw. Gebäudebaujahre nach dem 01.04.1974 vorliegen (Ausschlusskriterium).	
10	Stadt Esslingen am Neckar	Die Stadt bittet um frühzeitige Beteiligung, wenn sich durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans Verkehrsverlagerungen auf Straßen in der Stadt Esslingen oder sonstige Auswirkungen in Esslingen ergeben, z.B. Fahrplanänderungen der Linie 101.	In den Gutachten zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen nachts in Hauptverkehrsstraßen wird untersucht, ob unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Ist dies der Fall, wird geprüft, ob die Verkehrsverlagerungen durch geeignete Maßnahmen abgewendet werden können. Wenn das nicht möglich ist, wird keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Ebenso werden die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr untersucht. Dabei wird auch festgestellt, ob wegen der Geschwindigkeitsbeschränkung eine Fahrplanänderung notwendig ist.
11	Stadt Korntal-Münchingen	Die Stadt Korntal-Münchingen begrüßt die genannten Maßnahmen in den angrenzenden Stadtteilen Weilimdorf, Zuffenhausen und Stammheim. Insbesondere die beabsichtigte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in der Solitudestraße und Korntaler Landstraße wird positiv zur Kenntnis genommen. Die Stadt Korntal-Münchingen beabsichtigt in der aktuell noch laufenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf der Solitudeallee (Fortsetzung der Solitudestraße in Weilimdorf) eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festzusetzen.	wird zur Kenntnis genommen

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
12	Stadt Leinfelden-Echterdingen	Es kann nicht nachvollzogen werden, warum die Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahnen nicht vertieft behandelt wurde und keine Maßnahmen vorgesehen sind. Tempolimits sind ein kurzfristig realisierbares und wirksames Instrument zur Lärminderung und sollten im Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden. Die Stadt Leinfelden-Echterdingen beabsichtigt, die Autobahn GmbH aufzufordern, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h sowie den Einsatz eines offenen Fahrbahnbelags (OPA) zu prüfen.	Das Thema Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn A 8 wird im Lärmaktionsplan ausführlich beschrieben. Es wurde dazu eine Stellungnahme der Autobahn GmbH eingeholt, die im Plan wiedergegeben ist. Mehrere Versuche der Stadt Stuttgart, beim früher zuständigen Regierungspräsidium eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu erreichen, scheiterten stets.
13	Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)	Die SSB hat in ihrer Stellungnahme ihre Änderungswünsche im Text des Lärmaktionsplans gekennzeichnet. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern auch in Bussen (wo möglich) sollte im LAP nicht erwähnt werden, da hierfür die Platzkapazitäten nicht ausreichen. Die verlängerten Fahrzeiten bei Geschwindigkeitsbeschränkungen können dazu führen, dass zusätzliche Busse und mehr Personal eingesetzt werden müssen, was zu höheren Betriebskosten führt. Eine Kompensation dieser Wirkungen durch Beschleunigungsmaßnahmen ist in Stuttgart begrenzt, da nahezu an allen Signalanlagen bereits eine Busbevorrechtigung vorhanden ist. Auch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Fahrwegs (z.B. Verzicht auf Parkierung) sind begrenzt. Entsprechend ist davon auszugehen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen immer zu negativen Auswirkungen	Der Hinweis wird wunschgemäß gestrichen. Geschwindigkeitsbeschränkungen gehören zu den wirkungsvollsten Lärminderungsmaßnahmen und sind im Verhältnis zu anderen Maßnahmen auch kostengünstig und schnell durchführbar. Sie sind daher zentraler Bestandteil des Lärmaktionsplans. Im Maßnahmenkonzept (M 6) wird ausführlich beschrieben, was bei einer Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu beachten ist. Die Wirkungen auf den ÖPNV werden detailliert erfasst. Bei der Abwägung zur Anordnung von Tempo 30 werden die Auswirkungen auf den ÖPNV berücksichtigt. Werden die nachteiligen Auswirkungen für den ÖPNV als zu gravierend erachtet, kann als Kompromiss Tempo 40 angeordnet oder von einer Ge-

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
13	noch: Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)	auf den Busverkehr führen. Es wurden noch kleinere Korrekturwünsche zu den Punkten „barrierefreie Haltestellen“, „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ und „Busbevorrechtigungen“ geäußert.	schwindigkeitsbeschränkung ganz abgesehen werden. Die SSB wird in diesem Prozess beteiligt. Im Einzelfall muss auch entschieden werden, wie weit die Stadt die SSB bei den Zusatzkosten unterstützen kann oder welche Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (Bevorrechtigung an Ampelkreuzungen, Busspuren) vorgenommen werden können. Der Sachverhalt, dass unter Umständen zusätzliche Busse und Personal erforderlich werden, wird im Lärmaktionsplan ergänzt. Mittlerweile gibt es auch in Deutschland viele Großstädte, in denen in Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr Tempo 30 angeordnet wurde und die Qualität des ÖPNV keine Einbußen verzeichnen musste. Die Korrekturen werden wunschgemäß im Lärmaktionsplan vorgenommen.
14	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger/Radfahrer/ÖPNV) werden grundsätzlich begrüßt. Bei der Bevorrechtigung dieser Verkehrsteilnehmer untereinander sollte sorgfältig abgewogen werden. Der VVS sieht eine Tendenz, dem Radverkehr grundsätzlich den Vorrang zu geben und hält das für kritisch. Ebenso wird das Parkraummanagement unterstützt. In den Bussen in Stuttgart fehlen die Platzkapazitäten für eine Fahrradmitnahme. Bike + Ride-Stationen sollten auch an Bushaltestellen eingerichtet werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können auch den Linienbusverkehr betreffen. Deshalb sollte im Einzelfall abgewogen werden, ob eine Geschwindigkeitsbe-	Im Lärmaktionsplan wird keine Priorisierung innerhalb des Umweltverbunds vorgenommen. Es ist im konkreten Einzelfall zu entscheiden, welcher Verkehrsteilnehmer jeweils Vorrang erhalten soll. Der Punkt Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bussen wird gestrichen. Der Punkt „Ausbau Bike + Ride an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen“ wird um Bushaltestellen ergänzt. Im Maßnahmenkonzept (M 6) wird ausführlich beschrieben, was bei einer Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu beachten ist und wie bei den Untersu-

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
14	noch: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	schränkung sinnvoll ist. Durch die notwendige Bestellung zusätzlicher Busse fallen jährliche Kosten in Höhe von ca. 250.000 € pro Fahrzeug an, ohne dass der ÖPNV attraktiver geworden wäre. Bei Umsetzung aller geplanten Temporeduzierungen könnten so in Stuttgart Mehrkosten in Höhe eines mittleren siebenstelligen Euro-Betrags entstehen. Ohne Einsatz von zusätzlichen Bussen wären Kürzungen im Angebot (Kürzung von Linien, Entfall von Haltestellen, geringerer Takt) die Folge.	chungen zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgegangen wird. Die Wirkungen auf den ÖPNV werden für jede untersuchte Straße detailliert erfasst und dargestellt. Bei der anschließenden Abwägung zur Anordnung von Tempo 30 durch die Straßenverkehrsbehörde werden die Auswirkungen auf den ÖPNV berücksichtigt. Werden die nachteiligen Auswirkungen für den ÖPNV als zu gravierend erachtet, kann als Kompromiss Tempo 40 angeordnet oder von einer Geschwindigkeitsbeschränkung ganz abgesehen werden. Die SSB wird in diesem Prozess beteiligt. Im Einzelfall muss auch entschieden werden, wie weit die Stadt die SSB bei den Zusatzkosten unterstützen kann oder welche Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (Bevorrechtigung an Ampelkreuzungen, Busspuren) vorgenommen werden können.
15	Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V. (VCD)	Hauptlärmquelle ist der Kfz-Verkehr. Deshalb muss vorrangiges Ziel sein, diesen zu reduzieren. Der Vergleich der Belastetenzahlen aus den Lärmkartierungen 2012 und 2022 zeigt, dass es hier keine wirklichen Fortschritte gegeben hat. Ein wesentlicher Grund wird darin gesehen, dass es keine Verpflichtung zur Umsetzung gibt und die Betroffenen keinen Rechtsanspruch darauf haben. So wurde auch von den Maßnahmen der Lärmaktionspläne Vaihingen, Zuffenhausen und Bad Cannstatt nach über 15 Jahren nicht einmal die Hälfte umgesetzt. Die schleppende Umsetzung liegt offensichtlich an der fehlenden Priorisierung. Die Anordnung von Tempo 30	Es ist richtig, dass es für Stuttgart insgesamt keine Veränderungen in der Lärmbelastung gegeben hat. Bisher durchgeführte Maßnahmen wirkten meist nur in der unmittelbaren Umgebung. Es wird aber erwartet, dass durch die vermehrte Anordnung von Tempo 30 nachts in Hauptverkehrsstraßen die Lärmbelastung nachts für einen signifikanten Teil der Bevölkerung deutlich zurückgehen wird. Eine Verpflichtung zur Umsetzung einer Maßnahme besteht nur dann, wenn sie verbindlich im Lärmaktionsplan festgesetzt wurde. Dies ist bei den Maßnahmen der Lärmaktionspläne Vaihingen, Zuffenhausen und Bad Cannstatt nicht der Fall. Der Gemeinderat hat beschlossen, dass alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Lärmbelastung nachts von mehr

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
15	noch: Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V. (VCD)	ist mit nur geringen Kosten verbunden. Sie ist nach wie vor politisch nicht gewollt und rechtlich schwierig umzusetzen. Statt weiterhin Straßen neu und auszubauen, die zu hohen zusätzlichen Verkehrsbelastungen in Stuttgart führen, sollten Straßen rückgebaut werden (B 14, B 27). Solange die Stadt Stuttgart keine konsequente und mit Maßnahmen unterfütterte Politik zur Minderung des Kfz-Verkehrs verfolgt, werden die Ziele des Lärmaktionsplans und auch die Klimaschutzziele nicht erreicht.	als 55 dB(A) untersucht werden sollen, ob die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts vorliegen. Ist dies der Fall, soll Tempo 30 angeordnet werden. Richtig ist, dass es rechtlich schwer umzusetzen ist, da die StVO für Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen hohe Anforderungen stellt. Die aufgeführten Ausbaupläne sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Deren Wirkungen müssen daher hier nicht beurteilt werden.