

Anlage 3 zur Vorlage 0645/2025 BV

Stellungnahme zu den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stuttgart - Fortschreibung 2025 (die Stellungnahmen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert.)

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Botnang	Die im Lärmaktionsplan angegebenen Lärmwerte werden angezweifelt. Aufgrund der Verkehrszunahme sind sie höher. Anregungen: • Neue Lärmmessung • Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 40 km/h in der Ortsdurchfahrt Botnang Beethoven-, Reger-, Schumann- und Furtwänglerstraße • Vergrößerung der Mittelinsel im Kreisverkehr Schumann-/Furtwängler-/Verdistraße • Reduzierung der Beethoven- und Regerstraße auf eine Fahrspur je Richtung	Die im Lärmaktionsplan ausgewiesenen Lärmwerte der Lärmkartierung 2022 wurden anhand aktueller Verkehrsmengen berechnet. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Hauptverkehrsstraßen sind zentrale Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Überall, wo es straßenverkehrsrechtlich möglich ist, soll zunächst nachts die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden (s. M 6). Es ist geplant, entlang der ganzen Ortsdurchfahrt Botnang (Beethoven-, Reger-, Schumann- und Furtwänglerstraße) beidseitig einen Radfahrstreifen anzulegen, so dass nur noch eine Fahrspur je Richtung für die Kfz übrig bleibt und auch die Parkplätze auf der rechten Spur entfallen.
2	Berg	Das Kurvenquietschen der Stadtbahnen belastet das gesamte Wohnquartier. Die Kurven sollen öfter geschmiert oder baulich optimiert werden.	Aktuell testet die SSB an zwei Kurven, ob eine Schienenschmierung (Schienenkopf- oder Fahrflächenkonditionierung) effektive Lärminderungen bringt. Hierbei wird ein Schmiermittel aus einer ortsfesten Anlage auf die Schienenoberfläche aufgebracht und von den darüberfahrenden Stadtbahnen auf den Fahrflächen der Schienen verteilt. Der Testbetrieb läuft noch bis Sommer 2025. Bei Erfolg dieser Maßnahme sollen solche Schmieranlagen auch in andern Kurvenbereichen installiert werden (s. M 15).

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
3	unbekannt	Die Stadt sollte flächendeckend Tempo 30 einführen wie z.B. in Bologna oder Ljubljana. Der Radverkehr hat dort deutlich zugenommen. Es gibt weniger Verkehrsunfälle mit viel weniger Verletzten und Toten, weniger Lärm und Luftverschmutzung und dafür mehr Lebensqualität.	Das Straßenverkehrsrecht lässt nur Anordnungen für einzelne Hauptverkehrsstraßen zu. Eine flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht möglich. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Hauptverkehrsstraßen sind zentrale Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Überall, wo es straßenverkehrsrechtlich möglich ist, soll zunächst nachts die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden (s. M 6).
4	Gesamtstadt	Die geplante Ausweitung des Nachtverkehrs der Stadtbahn wird im Lärmaktionsplan nicht erwähnt. Die Lärmgrenzwerte werden jetzt schon überschritten. Es wird nicht ausgeführt, wie die zusätzliche Lärmbelastung verhindert werden kann. Im Lärmaktionsplan soll das Problem des zusätzlichen Lärms und eine Bewertung aufgenommen werden.	Die Ausweitung des Nachtverkehrs der Stadtbahnen am Wochenende ist keine Maßnahme des Lärmaktionsplans. Es wird aber sehr wohl thematisiert, dass der beabsichtigte Ausbau der Stadtbahn (neue Strecken, Taktverdichtungen) eine Zunahme der Lärmbelastung mit sich bringt, weshalb verstärkt Anstrengungen unternommen werden müssen, Lärminderungen herbeizuführen. Die vorgesehenen Maßnahmen der SSB sind im Plan aufgeführt. Zusätzliche Linien und Fahrten erhöhen die Attraktivität der Stadtbahn. Nachtfahrten der Stadtbahn können Fahrten mit dem Kfz ersetzen. Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV und die damit verbundene längerfristige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs trägt auch zur Lärminderung insgesamt in den Städten bei. Folgerichtig ist der Ausbau des ÖPNV auch als Maßnahme des Lärmaktionsplans verankert. Der Nachtverkehr der Stadtbahn soll zudem nur in den Nächten auf Samstage, Sonntage und Feiertage stattfinden, in einer gegenüber dem Tagesverkehr deutlich reduzierten Taktfolge und ersetzt die bisher verkehrenden Nachtbus-Linien. Verbindliche und einklagbare Lärmgrenzwerte bestehen

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 4	noch: Gesamt- stadt	Die Maßnahme Schienenkopfkonditionierung ist nicht ausreichend beschrieben. Sie soll durch den Einbau der Technik in den Stadtbahnen flächendeckend eingesetzt werden. Der Lärm beim Befahren von Weichenanlagen soll beschrieben und gemindert werden.	beim Straßen- und Schienenverkehr nur bei Neubau oder wesentlicher <i>baulicher</i> Änderung. Eine wesentliche bauliche Änderung ist zum Beispiel eine zusätzliche durchgehende Fahrspur bzw. ein zusätzliches durchgehendes Gleis. Für bestehende Straßen oder Schienenstrecken gelten keine Grenzwerte, selbst wenn sich die jeweilige Verkehrsmenge im laufenden Betrieb stark erhöht. Im Lärmaktionsplan ist genau beschrieben, wie der zurzeit laufende Testbetrieb abläuft. Es ist vorgesehen, die Anlagen zur Schienenkopfkonditionierung in möglichst vielen weiteren Kurvenbereichen zu installieren. Ob diese Technik auch in den Stadtbahnfahrzeugen selbst eingerichtet werden kann, ist aktuell noch nicht absehbar und kann deshalb auch nicht als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Durch den Einsatz von beweglichen Herzstücken und geräuscharmen Herzstücken werden die Lärmemissionen verringert. Bei Herzstücken mit beweglicher Spitze wird die Herzstückspitze entsprechend des Fahrwegs gestellt, so dass sich eine durchgängige Fahrfläche für die Räder ergibt. Beim (geräuscharmen) Überlaufherzstück ergibt sich für einen Fahrweg (in der Regel die Hauptrichtung) eine durchgängige Fahrfläche. Die Fahrachse im Nebenstrang wird etwas angehoben, so dass das Rad auf dem Spurkranz über den Weichenbereich rollen kann.
5	Bad Cannstatt	Das Gepiepse beim Öffnen und Schließen der S-Bahntüren ist extrem laut und störend.	Das ist keine Maßnahme, die im Lärmaktionsplan geregelt werden kann. Der Sachverhalt wurde an die Region Stuttgart und Deutsche Bahn weitergeleitet.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
6	Degerloch	Die noch ausstehenden Maßnahmen des Positionspapiers zum Verkehr in Degerloch, das vom Bezirksbeirat im November 2018 beschlossen wurde, sollen umgesetzt werden. Darauf aufbauend soll ein Verkehrskonzept für Degerloch erarbeitet werden. Maßnahmen: flächendeckend Tempo 30 in Degerloch, Shared Space in der Epplerstraße, Maßnahmen zur Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Ortsmitte. Wenn der Fahrbahnbelag in der Epplerstraße saniert wird, sollte geklärt sein, ob ein Shared Space eingerichtet wird, damit nicht zweimal Straßenbauarbeiten stattfinden müssen. Bei einem Kreisverkehr Alb-/Sigmaringer Straße muss die Ampel in der Sigmaringer Straße erhalten bleiben, damit Durchgangsverkehr vermieden werden kann.	Die Erstellung eines Verkehrskonzepts für Degerloch wird demnächst ausgeschrieben. Das Positionspapier des Bezirksbeirats bildet eine Grundlage für das Verkehrskonzept. Für die Maßnahmen muss das Verkehrskonzept abgewartet werden. Das Straßenverkehrsrecht lässt nur Anordnungen für einzelne Hauptverkehrsstraßen zu. Eine flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht möglich. Die Voraussetzungen sind unter M 6 ausführlich beschrieben. Die zuständigen Ämter sprechen sich ab, um unnötige Bauarbeiten zu vermeiden. An der Kreuzung Albstraße/ Sigmaringer Straße/ Gomaringer Straße kommt ein Kreisverkehr prinzipiell in Betracht. Erst bei der noch bevorstehenden Vorplanung wird untersucht, ob ein Kreisverkehr möglich und sinnvoll ist. Dabei muss auch entschieden werden, ob die Pfortnerfunktion in der Sigmaringer Straße erhalten bleiben soll.
7	Degerloch	Umsetzung Verkehrskonzept Degerloch auf Grundlage des Positionspapiers des Bezirksbeirats (wie 6)	Siehe Stellungnahme unter 6
8	Degerloch	Umsetzung Verkehrskonzept Degerloch auf Grundlage des Positionspapiers des Bezirksbeirats (wie 6) Die Pfortnerfunktion an der Kreuzung Alb-/Sigmaringer Straße muss erhalten bleiben, um Durchgangsverkehr durch Degerloch zu vermeiden. Ein Kreisverkehr ist kontraproduktiv.	Siehe Stellungnahme unter 6 An der Kreuzung Albstraße/ Sigmaringer Straße/ Gomaringer Straße kommt ein Kreisverkehr prinzipiell in Betracht. Erst bei der noch bevorstehenden Vorplanung wird untersucht, ob ein Kreisverkehr möglich und sinnvoll ist. Dabei muss auch entschieden werden, ob die Pfortnerfunktion in der Sigmaringer Straße erhalten bleibt.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 8	noch: Degerloch	In der Heinestraße soll die Verkehrssituation verbessert werden.	ben soll. Die angeregten Maßnahmen in der Heinestraße beziehen sich auf die Verkehrssicherheit. Das ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.
9	Zuffenhau- sen	Es wird ausdrücklich begrüßt, dass ruhige Gebiete ausgewiesen werden. Hier zeigen sich die Synergien Lärm und Luftreinhaltung sehr deutlich. Dies hat auch einen besonderen Stellenwert in Bezug auf die Klimaerwärmung. Im Lärmaktionsplan werden die gesundheitlichen Folgen und Kosten des Lärms beschrieben. Außerdem ist Lärm auch eine Frage der Gerechtigkeit. Die Stadt Stuttgart hat im Bericht „Lebenswertes Stuttgart - Die Globale Agenda 2030 auf lokaler Ebene“ auch die Verringerung von Krankheit und Tod durch Lärmbelastung als Ziel aufgenommen. Verwaltung und Gemeinderat sind aufgefordert, den Lärmaktionsplan zügig umzusetzen. Ein Drittel der Stuttgarter sind diesem gesundheitsgefährdenden Lärm ausgesetzt. Die Stadt muss daher unbedingt schnellstmöglich Maßnahmen ergreifen. Die Empfehlungen der WHO (Straßenverkehr 53 dB(A) tagsüber/ 45 dB(A) nachts, Schienenverkehr 54 dB(A) tagsüber/ 44 dB(A) nachts) müssen umgehend und vollständig eingehalten werden. Die Zahl der Menschen, die unter dem die Gesundheit beeinträchtigenden Lärm leiden, ist höher als im Lärmaktionsplan ausgewiesen, da die Zahlen für die Nacht erst ab 50 dB(A) aufgeführt werden.	Die Einhaltung der empfohlenen Werte der WHO ist langfristiges Ziel der Stadt Stuttgart. Mit dem aktuell zur Verfügung stehenden Maßnahmeninstrumentarium könne diese Werte allerdings nicht annähernd erreicht werden. Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, die Anzahl der Menschen auszuweisen, die mit 50 dB(A) und mehr in der Nacht belastet werden. Entsprechend sind die Belastetenzahlen im Lärmaktionsplan dokumentiert. Bund und Land finanzieren Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen und Schienenwegen erst bei einer Belastung ab 54 dB(A) nachts. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen haben ebenfalls erst ab 55 dB(A) und mehr in der Nacht bessere Aussichten auf Umsetzung. Für die Praxis

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 9	noch: Zuffenhau- sen	Die Abbildung 8 (Anzahl der lärmbelasteten Einwohner) stimmt mit der Tabelle 27 nicht überein. Die Zahl der lärmbelasteten Menschen hat in Stuttgart zwischen 2007 und 2022 zugenommen (Tabelle 2). Das gleiche gilt für die Wohnungen (Tabelle 6) und Flächen (Tabelle 8). Es wird deutlich, dass Wohnungen an lärmbelasteten Straßen gebaut wurden. Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden: • sofortiges und flächendeckendes Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet; in der Zabergäustraße, Stammheimer Straße und im Rotweg kann das sofort angeordnet werden. Eigenständige Radwege und Radschnellwege sind nicht mehr notwendig. • Tempo 50 auf der B 10/27 durch Zuffenhausen • Überdeckelung oder Tieferlegung und Eintunnelung	reicht es daher aus, die Belasteten ab 50 dB(A) nachts auszuweisen. Die Abbildung und die Tabelle stimmen überein. In der Abbildung sind nur die Einwohner mit einer Belastung ab 60 dB(A) dargestellt, in der Tabelle bereits ab 55 dB(A). Im Text wird klargestellt, dass die höheren Belastungszahlen 2022 im Vergleich mit den vorherigen an der geänderten Erfassungsmethode liegen. Verwendet man die „alte“ Erfassungsmethode, erhält man ähnliche Werte wie in den vorangegangenen Lärmkartierungen. Die Lärmbelastung ist in Stuttgart insgesamt recht konstant geblieben. Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Hauptverkehrsstraßen nur einzeln angeordnet werden. Die Voraussetzungen sind unter M 6 ausführlich beschrieben. In der Zabergäustraße, Stammheimer Straße und im Rotweg wurde bereits Tempo 30 nachts angeordnet. Die B 10/27 soll die Ludwigsburger und Schwieberdinger Straße vom Durchgangsverkehr entlasten. Deshalb muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit hier höher bleiben. Aktuell gilt stadteinwärts bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, Richtung Autobahn 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ist nur dann sinnvoll, wenn auf den innerstädtischen Straßen nur noch 30 km/h gefahren werden darf. Die Überdeckelung der B 10/27 würde mindestens 500

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 9	noch: Zuffenhau- sen	der B 10/27 zwischen Friedrichswahl und Zabergäubrücke • Direktanbindung der Heilbronner Straße an die B 10/27 an der Friedrichswahl, Abriss der Auf-fahrtrampe • Umbau der Kreuzung Schwieberdinger/Marconistraße • Der Bau des Rosensteintunnels (Maßnahme 1 im Lärm-minderungsplan Bad Cannstatt) ist keine Maß-nahme zur Lärm-minderung. Dieser Tunnelbau mit ei-ner Verkehrskapazitätserhöhung trägt massiv dazu bei, dass in Zuffenhause-n so viele Menschen einem erhöhten Lärm ausgesetzt sind. • Verbesserung der Gehwege • Begrünung der öffentlichen Plätze • Begrünung der öffentlichen Dächer • Verringerung des Stadtbahnlärms durch Begrünung des Gleisbetts und sorgfältige und zeitnahe Wartung der Schienen und Fahrzeuge	Millionen Euro kosten. Es ist niemand in Sicht, der das finanzieren würde. Ein Grundsatzbeschluss wurde gefasst, jedoch ist die Finanzierung nicht gesichert. Ein Finanzierungsbe-schluss steht noch aus. Hierfür fehlt noch ein Beschluss. Der Rosensteintunnel bietet die Möglichkeit, Durch-gangsverkehr durch Zuffenhause-n und Bad Cannstatt auf die B 10 zu verlagern und Innerorts-Straßen in den beiden Stadtbezirken vom Verkehr zu entlasten und umzubauen. Entsprechende Beschlüsse wurden mit dem Baubeschluss des Tunnels mitgefasst. Die Verbesserung der Gehwege trägt zur Förderung des Fußverkehrs bei. Einzelheiten werden in der Fußwege-planung geregelt. Begrünungsmaßnahmen können die Aufenthalts- und Luftqualität sowie das Stadtklima verbessern, sind aber keine Lärm-minderungsmaßnahmen. Der Einbau eines Rasenbahnkörpers hat gegenüber einer konventionellen Instandhaltungsmaßnahme erheb-lich höhere Investitionen zur Folge und macht Betriebs-einstellungen in diesem Streckenabschnitt über einen längeren Zeitraum notwendig. Daher wird der nachträg-liche Einbau eines Rasengleises nur in Ausnahmefällen vorgenommen. Bei den Stadtbahnen werden die Räder regelmäßig auf

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 9	noch: Zuffenhau- sen	• Die Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen soll nicht weiter zunehmen • Kreisverkehre Unterländer/Stammheimer/Zahn-Nopper-Straße und Zabergäu-/Ludwigsburger Straße • Ausbau des ÖPNV: - Querverbindung Stammheim - Mönchfeld - Verlängerung der Stadtbahn nach Möglingen - Lückenschluss nach Kornwestheim • Schaffung von ruhigen Gebieten Dazu gehören die noch vorhandenen Gärten an den Häusern in Stuttgart. Durch die Neuberechnung der Grundsteuer wird ein Garten am Haus zu einem Luxusgut, obwohl diese Freifläche einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung beiträgt. Für Zuffenhausen sind folgende Gebiete von großer Bedeutung: - Am Stadtpark/Schlotwiese - renaturierter Feuerbach - Burgholzhof -Gartengebiet - Friedhof Zuffenhausen - Felder Zazenhausen - Tapachtal - Sauhalde in Zuffenhausen	Schäden kontrolliert und die Spurkranzschmieranlagen auf ihre Funktion überprüft. Die Räder werden nach maximal 90.000 km reprofiliert. Es findet eine regelmäßige und intensive Schienenpflege durch Schienenschleifmaschinen statt. Die Stadt Stuttgart hat keinen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs. Es muss geprüft werden, ob hier Kreisverkehre möglich und sinnvoll sind. Der konkrete Ausbau des ÖPNV wird im Nahverkehrsplan geregelt. Die Schaffung von ruhigen Gebieten ist ein zentraler Bestandteil des Lärmaktionsplans. Ruhige Gebiete müssen öffentlich zugänglich sein. Private Gärten können deshalb nicht als ruhige Gebiete festgesetzt werden. Die Festsetzung der Grundsteuer steht nicht im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung. Im weiteren Verfahren zur Festsetzung von ruhigen Gebieten wird geprüft, ob die vorgeschlagenen Gebiete dafür infrage kommen.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 9	noch: Zuffenhau- sen	- Gartengebiet Schozacher Straße - Bisachgraben - Hummelgraben - Zuffenhausen-Mönchsberg Auffällig bei der Angabe der Lieblingssorte ist die sel- tene Nennung von Orten in Zuffenhausen. Daraus lässt sich schließen, dass es in Zuffenhausen zu we- nig bewusst wahrnehmbare ruhige Gebiete gibt. Das sollte künftig berücksichtigt werden.	Die Verwaltung hat keinen Einfluss darauf, welche Lieb- lingsorte genannt werden. Es ist vorgesehen, möglichst viele ruhige Gebiete wohnortnah und besonders in der Nähe von dicht bebauten Wohngebieten festzulegen.
10	Zuffenhau- sen	Bei den Lärmberechnungen sollten Zuschläge für lärm- intensive Auspuffanlagen, Fahren mit erhöhter Drehzahl, starke kurze Beschleunigungen, Tempoüberschreitun- gen, Baustellen einfließen. Eine Maßnahme sollte es sein, diese Einzelereignisse zu reduzieren. Hierzu soll- ten „Lärmblitzer“ eingeführt werden. Stimmen die berechneten Lärmkarten mit der Realität überein bzw. wurde es mit Messungen verglichen? Es sollte mehr gemessen und weniger gerechnet werden. Die Stadt soll gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund Maßnahmen einfordern: Änderung der Rottewarn- systeme, Unterbindung von Nacht- und Feiertagsbau- stellen, Nutzentgelte in Abhängigkeit der Lärmentwick- lung von Waggons bzw. Erhebung einer Maut bei Durchfahrten durch das Stadtgebiet. Die Maßnahmen	Die Lärmberechnungen werden nach den von der EU vorgegebenen Vorschriften durchgeführt. Die Ahndung von Verkehrsverstößen ist Aufgabe der Polizei. Lärm- blitzer können nicht eingesetzt werden, da es keine Lärmgrenzwerte beim Autofahren gibt, deren Über- schreitung geahndet werden könnte. Bei den ersten Untersuchungen zu den Wirkungen von Tempo 30 nachts wurden auch Lärmmessungen durch- geführt. Vergleichsmessungen ergaben meist etwas niedrigere Schallpegel als in der Berechnung. Sämtliche Vorschriften zum Verkehrslärm schreiben Berechnun- gen vor. Messungen werden als Entscheidungsgrundla- ge nicht anerkannt. Um repräsentative Daten zu erhal- ten, muss über einen längeren Zeitraum gemessen wer- den. Das ist sehr aufwendig und damit teuer und kann daher in einer Großstadt für die Erfassung des Lärms in den vielen Straßen nicht angewendet werden. Baustellen sind nicht Gegenstand des Lärmaktions- plans, da sie keine dauerhaften Lärmquellen sind. Die Baustellen werden von den zuständigen Behörden ge- nehmigt. Die Stadt kann Bund und Bahn nicht zu Maß- nahmen zwingen. Die Bahn verlangt unterschiedliche

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 10	noch: Zuffenhau- sen	sollten in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um gegenüber Bahn und Bund die erforderlichen Veränderungen zu erwirken. Sowohl über die Bemühungen, ggf. Zwangsmaßnahmen oder auch das Ausbleiben derselben sollte ebenfalls im Lärmaktionsplan berichtet werden. Die Bindungswirkung des Lärmaktionsplans sollte erhöht werden. „Die dargestellte Reduzierung der Belastungszahlen durch die Zuordnung auf Fassadenanteile kann nur als vorsätzlich betrügerisch bewertet werden. Dies bereits bei den Basisdaten des LAP und noch nicht einmal bei den kaum nachvollziehbaren Berechnungsmethoden.“ Eine sehr einfache und wirksame Methode wäre die Einführung von flächendeckend Tempo 30. Außerdem sollten mehr Kreisverkehre gebaut werden. Neben der Darstellung der Kosten wäre auch eine Gegenüberstellung von Verkehrstoten, Verkehrslärmtoten, Verkehrsabgastoten, Mord- und Terroropfern sinnvoll. Bei der Nichtanordnung von Tempo 30 im Rotweg wurde nicht dargelegt, wie viele „betroffene“ Verkehrsteilnehmer es gibt. Passiver Schallschutz an Gebäuden sollte nicht als	Trassenpreise je nach Lärmemissionen der Züge. Die Bindungswirkung eines Lärmaktionsplans beruht auf nationaler Gesetzgebung. Die Stadt kann dies nicht ändern. Die Unterstellung eines vorsätzlichen Betrugs wird zurückgewiesen. Die Lärmberechnungen und die Erfassung der Belastetenzahlen wurden nach den vorgegebenen Richtlinien durchgeführt Das Straßenverkehrsrecht lässt nur Anordnungen für einzelne Hauptverkehrsstraßen zu. Eine flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht möglich. Die Voraussetzungen sind unter M 6 ausführlich beschrieben. In M 9 werden die Vorteile eines Kreisverkehrs gegenüber einer ampelgeregelten Kreuzung beschrieben. Der Bau weiterer Kreisverkehre ist vorgesehen. Der Sinn erschließt sich nicht. Die Zahl der Toten durch Verkehrslärm oder Abgase kann nur europa- oder deutschlandweit anhand statistischer Methoden erfasst werden. Für Stuttgart können solche Daten nicht geliefert werden. Die Verkehrsbehörde erachtete eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Abschnitt als nicht verhältnismäßig (Anzahl betroffener Anwohner/Eingriff in den Straßenverkehr). Passiver Schallschutz ist in der Tat keine Maßnahme zur Lärminderung. Das ist im Lärmaktionsplan auch so dargestellt. Es ist eine Notmaßnahme, um wenigstens

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 10	noch: Zuffenhau- sen	Maßnahme gegen Verkehrslärm betrachtet werden. Die Freiflächen der Grundstücke können dadurch nicht geschützt werden, die auch für das Stadtklima wichtig sind. Sie sind durch den Lärm nur eingeschränkt nutzbar. Die in M 6 aufgeführten Punkte, die einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegenstehen, sind nicht korrekt: Es gibt keine Betroffenen bei einer Temporeduzierung, Staus werden vermindert, der Verkehrsfluss verbessert, Verkehrsverlagerungen sind nicht vorhanden, insbesondere autonom fahrender ÖPNV profitiert davon, ebenso Rad- und Fußverkehr, kein negativer Schadstoff-Effekt. Sowohl die Ursachen, die Wirkungen und die erforderlichen Maßnahmen sind bekannt. Weshalb trotz inzwischen vielfach belegter positiver Effekte der Temporeduzierung so wenig passiert, „bleibt eines der bestgeheteten Geheimnisse der Stuttgarter Stadtverwaltung und des Gemeinderats“.	den Innenwohnraum vor Lärm zu schützen, wenn im Außenbereich keine Minderungsmaßnahmen möglich sind oder diese nicht ausreichen. Meistens ist es bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30 km/h so, dass die geschilderten positiven Wirkungen eintreten. Man kann es aber nicht pauschal behaupten, sondern muss es für jeden Einzelfall belegen. In Abschnitt M 6 wird detailliert beschrieben, was alles geprüft werden muss, bevor die Geschwindigkeit in einer Hauptverkehrsstraße auf 30 km/h gesenkt werden kann. Ebenso ist der Weg beschrieben, den die Stadt Stuttgart hier gehen will. Alle Schritte werden offen dargestellt.
11	Weilimdorf bzw. Korntal	Zur Identifizierung der Lärmschwerpunkte und Prioritäten sollte die Gesamtlärmbelastung aus Straßen- und Schienenverkehr herangezogen werden.	Eine Zusammenfassung der Lärmschwerpunkte der Eisenbahnen mit jenen des Straßenverkehrs und der Stadtbahn ist nicht erforderlich, da sie sich überwiegend in unterschiedlichen Gebieten befinden und die Zuständigkeit für die Durchführung der Maßnahmen bei unterschiedlichen Stellen liegt (Straße: meist Stadt Stuttgart, Stadtbahn: SSB und Stadt Stuttgart, Eisenbahn: Deutsche Bahn). Praktische Auswirkungen hätte es nur bei Lärmschutzmaßnahmen, die gegen beide Lärmquellen gemeinsam wirken, z.B. der Bau einer Lärmschutzwand. Andere Maßnahmen im Straßenverkehr, wie z.B. leiserer Straßenbelag oder Geschwindigkeitsbeschränkungen haben keinen Einfluss auf den Eisenbahnlärm. Bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 11	noch: Weilimdorf bzw. Korntal	Für die Prioritäteneinstufung der Lärmschwerpunkte wurde nur die Lärmbelastung in der Nacht berücksichtigt. Viele Bereiche sind auch tagsüber hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Daher müsste es auch eine Priorisierung für den Tag geben. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in der Korntaler Landstraße wird begrüßt. Unverständlich ist, dass die Ergebnisse der Prüfung, ob die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, erst 2026 vorliegen. Es gibt auf dieser Straße keinen ÖPNV, keine aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen und keine Umfahrungsmöglichkeiten. Es könnte folglich sofort angeordnet werden. Das Tempolimit 30 sollte ganztägig angeordnet werden, da die Lärmbelastung auch tagsüber sehr hoch ist.	bleibt eine eventuell zusätzliche Lärmbelastung durch Schienenverkehr unberücksichtigt. Umgekehrt berücksichtigt die Deutsche Bahn bei ihren Lärmsanierungsmaßnahmen den eventuell dazukommenden Straßenlärm nicht. Gebiete, die tagsüber stark von Verkehrslärm belastet sind, sind praktisch immer auch nachts belastet. Im Verhältnis zu den Ziel- oder Grenzwerten am Tag und in der Nacht (z.B. gesundheitskritischer Bereich ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts) sind die Konflikte in der Nacht höher, da der Unterschied der Immissionspegel Tag und Nacht zwischen 5 dB(A) bei Autobahnen und 7 - 10 dB(A) in städtischen Straßen liegt. Beim Schienenverkehr kann der Immissionspegel nachts sogar genauso hoch oder höher liegen als tagsüber. Lediglich die Einstufung in die Prioritätsklassen erfolgte anhand der Nachtbelastung. Natürlich ist darin auch die Tagbelastung enthalten. Die Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart können nur nach und nach geprüft werden, ob die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen. Aus praktischen Gründen werden Straßen in einem Stadtbezirk zeitgleich untersucht. In Weilimdorf haben die entsprechenden Untersuchungen gerade erst begonnen. Es ist Ziel der Lärmaktionsplanung, zu einem späteren Zeitpunkt auch tagsüber die Geschwindigkeit in Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h zu beschränken, wenn es straßenverkehrsrechtlich möglich ist. Zunächst soll in möglichst vielen Straßen möglichst schnell Tempo 30 nachts angeordnet werden.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 11	noch: Weilimdorf bzw. Korntal	Die Geschwindigkeit sollte durch eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage überwacht werden. Da der geplante Abschnitt in der Korntaler Landstraße mit Tempo 30 nachts sehr kurz ist (ca. 150 m), wird die Einhaltung und damit die Lärminderungswirkung angezweifelt. Deshalb müssen am westlichen und östlichen Ende dieses Abschnitts stringente Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden und die Geschwindigkeit im anschließenden Abschnitt der Südstraße (Stadt Korntal-Münchingen) auf 50 oder besser 30 km/h begrenzt werden.	Die städtische Verkehrsüberwachung und die Polizei führen Verkehrskontrollen durch, soweit es die personellen Kapazitäten zulassen. Ein weiterer Ausbau der semistationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wird von der Verwaltung gewünscht. Die Stadt Stuttgart kann keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf fremder Gemarkung regeln. Dies ist Sache der Stadt Korntal-Münchingen bzw. des Landkreises Ludwigsburg.
12	Fasanenhof	Der Fasanenhof ist ein Wohngebiet, das durch die umgebenden Lärmquellen A 8, B 27, Nord-Süd-Straße und Flughafen (Überflug) stark belastet wird. Die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf diesen Straßen und im Fasanenhof (40 km/h) werden begrüßt. Diese Maßnahmen reichen aber nicht aus, um die Ziele der Lärminderung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität zu erreichen. Die Erforderlichkeit einer Lärmschutzwand an der B 27 und die Notwendigkeit der Überdeckung der A 8 wird ausdrücklich begrüßt. Es wird kritisiert, dass sich weder das Land Baden-Württemberg noch die Autobahn GmbH sich für eine Lärminderung an der B 27 und A 8 einsetzen. Folgende Gebiete werden von der Bevölkerung zur Erholung genutzt und sollen als ruhige Gebiete einbezogen werden, um sie vor einer Zunahme des Lärms zu schützen: Janusz-Korczak-Weg, Bürgergarten Fasa-	wird zur Kenntnis genommen Im weiteren Verfahren zur Identifizierung und Festsetzung von ruhigen Gebieten wird geprüft, ob die vorgeschlagenen Gebiete dafür geeignet sind.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 12	noch: Fasanenhof	nenhof, Zettachwald, Körschtal, Waldgebiet zwischen Dürtlewang/Rohr (Dürtlewangwald), Kleingartenanlage Fasanenhof, Eichwiesen, Flächen links und rechts der Nord-Süd-Straße. Folgende Maßnahmen werden als erforderlich erachtet: • Wirksame Geschwindigkeitsüberwachung im Fasanenhof und auf der B 27 • Durchfahrtsverbot für Lkw im Fasanenhof • Lärmschutzwand an der B 27 • Wirksame Maßnahmen zur Lärminderung bei einem Ausbau der Nord-Süd-Straße • Einführung eines Parkraummanagements (PRM); Regelung mittels Parkscheibe; Unterschiede zu den Regelungen in bisherigen Gebieten mit PRM: - uneingeschränktes Parken für Bewohner*innen mit Bewohnerparkausweis im gesamten Bereich (Fh1 und Fh2), - von 00:00 bis 08:00 Uhr uneingeschränktes Parken für alle, - von 08:00 bis 24:00 Uhr freies Parken für 4 Stunden mit Parkscheibe für alle, - alle Bewohner*innen in der Parkzone können für Besucher Besuchertageskarten erwerben, - Beschäftigte in der Parkraumzone können einen Beschäftigtenparkausweis erwerben. Das Verfahren des Parkraummanagements muss mit der Stadt Leinfelden-Echterdingen abgestimmt werden (Nähe Flughafen/Messe mit unmittelbarer Anbin-	Geschwindigkeitsüberwachungen werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Es muss geprüft werden, ob ein Durchfahrtsverbot für Lkw straßenverkehrsrechtlich angeordnet werden kann. Im Lärmaktionsplan ist festgehalten, dass eine Lärmschutzwand an der B 27 wirksame Lärminderungen bringen würde. Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden im Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren für die Nord-Süd-Straße festgesetzt. Bei der Festsetzung der Bewohnerparkzonen im Fasanenhof müssen die Bedingungen und Regelungen festgelegt werden. Dies geschieht nicht im Lärmaktionsplan.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 12	noch: Fasanenhof	dung an den ÖPNV) • Bei Neubau der Körschtalbrücke ein Rad- und Fußweg mit wirksamen Lärmschutz, indem zwei Fahrbahnen als Fuß- und Radweg überdeckelt werden (wie Brücke Ostumfahrung Vaihingen) • Überflugverbot für Hubschrauber (außer Rettungs- und Polizeihubschrauber) und Kleinflugzeuge • Falls Überdeckelung der A 8 nicht möglich ist, Errichtung von Lärmschutzwänden in unmittelbarer Nähe der Fahrbahnen • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der A 8 auf 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts • Regelmäßige Überprüfung des lärm mindernden Asphaltbelags auf der A 8 auf Wirksamkeit und bei Bedarf Erneuerung • Lärm minderungsmaßnahmen an der Stadtbahn U 6, vor allem im Kurvenbereich westlich des Fasanenhofs (Weibel) • Geeignete Schutzmaßnahmen für die ruhigen Gebiete. Dabei darf die bestehende Nutzung nicht beeinträchtigt werden, z.B. Sportbetrieb bei den Eichweisen • Eigenständige Maßnahme M 18: Die Stadt Stuttgart setzt sich für wirksame Lärm minderungsmaßnahmen gegenüber dem Land und der Autobahn GmbH ein. Sie berichtet der Öffentlichkeit über den Erfolg ihres Einsatzes niederschwellig und regelmäßig.	Für den Neubau der Körschtalbrücke ist das Regierungspräsidium Stuttgart zuständig. Für die Festlegung von Flugrouten ist die Flugsicherung zuständig. Die Stadt Stuttgart hat hier keine Regelungskompetenzen. Im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 8 müssen die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ermittelt und festgesetzt werden, um die geforderten Grenzwerte an der Wohnbebauung einhalten zu können. Weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von der Autobahn GmbH abgelehnt. Da für Lkw bereits 80 km/h gilt, wäre die Lärm minderung gering: tagsüber ca. 1 dB, nachts 1,5 - 1,8 dB. Die Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens sind in M 15 beschrieben. Bei der Festsetzung von ruhigen Gebieten wird die Nutzung berücksichtigt. Die Stadt wird sich diesbezüglich an die zuständigen Stellen wenden und die Öffentlichkeit informieren. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen (M 7) und Lärmschutzbauwerke (M 13) bereits im Lärmaktionsplan enthalten sind, ist es nicht nötig, dies als eigene Maßnahme aufzuführen.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
13	Zuffenhau- sen	Viele Äußerungen sind (fast) identisch wie bei Nr. 9. Viele Stuttgarter sind hohem Lärm ausgesetzt. Die Stadt muss daher unbedingt schnellstmöglich Maßnahmen ergreifen. Die Empfehlungen der WHO (Straßenverkehr 53 dB(A) tagsüber/ 45 dB(A) nachts, Schienenverkehr 54 dB(A) tagsüber/ 44 dB(A) nachts) müssen umgehend und vollständig eingehalten werden. Die Zahl der Menschen, die unter dem die Gesundheit beeinträchtigenden Lärm leiden, ist höher als im Lärmaktionsplan ausgewiesen, da die Zahlen für die Nacht erst ab 50 dB(A) aufgeführt werden. Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden: • sofortiges und flächendeckendes Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet • Tempo 50 auf der B 10/27 durch Zuffenhausen • Überdeckelung oder Tieferlegung und Eintunnelung der B 10/27 zwischen Friedrichswahl und Zabergäubrücke • Verbesserung der Gehwege	Die Einhaltung der empfohlenen Werte der WHO ist langfristiges Ziel der Stadt Stuttgart. Mit dem aktuell zur Verfügung stehenden Maßnahmeninstrumentarium könne diese Werte allerdings nicht annähernd erreicht werden. Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, die Anzahl der Menschen auszuweisen, die mit 50 dB(A) und mehr in der Nacht belastet werden. Entsprechend sind die Belastetenzahlen im Lärmaktionsplan dokumentiert. Bund und Land finanzieren Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen und Schienenwegen erst bei einer Belastung ab 54 dB(A) nachts. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen haben ebenfalls erst ab 55 dB(A) und mehr in der Nacht bessere Aussichten auf Umsetzung. Für die Praxis reicht es daher aus, die Belasteten ab 50 dB(A) nachts auszuweisen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Hauptverkehrsstraßen nur einzeln angeordnet werden. Die Voraussetzungen sind unter M 6 ausführlich beschrieben. Die B 10/27 soll die Ludwigsburger und Schwieberdinger Straße vom Durchgangsverkehr entlasten. Deshalb muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit hier höher bleiben. Aktuell gilt stadteinwärts bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, Richtung Autobahn 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ist nur dann sinnvoll, wenn auf den innerstädtischen Straßen nur noch 30 km/h gefahren werden darf. Die Überdeckelung der B 10/27 würde mindestens 500 Millionen Euro kosten. Es ist niemand in Sicht, der das finanzieren würde. Die Verbesserung der Gehwege trägt zur Förderung des

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 13	noch: Zuffenhau- sen	• Begrünung der öffentlichen Plätze • Begrünung der öffentlichen Dächer • Schaffung von ruhigen Gebieten • Verringerung des Stadtbahnlärms durch Begrünung des Gleisbetts und sorgfältige und zeitnahe Wartung der Schienen und Fahrzeuge • Die Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen soll nicht weiter zunehmen	Fußverkehrs bei. Einzelheiten werden in der Fußwegeplanung geregelt. Begrünungsmaßnahmen können die Aufenthalts- und Luftqualität sowie das Stadtklima verbessern, sind aber keine Lärminderungsmaßnahmen. Die Schaffung von ruhigen Gebieten ist ein zentraler Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der Einbau eines Rasenbahnkörpers hat gegenüber einer konventionellen Instandhaltungsmaßnahme erheblich höhere Investitionen zur Folge und macht Betriebs-einstellungen in diesem Streckenabschnitt über einen längeren Zeitraum notwendig. Daher wird der nachträgliche Einbau eines Rasengleises nur in Ausnahmefällen vorgenommen. Bei den Stadtbahnen werden die Räder regelmäßig auf Schäden kontrolliert und die Spurkranzschmieranlagen auf ihre Funktion überprüft. Die Räder werden nach maximal 90.000 km reprofiliert. Es findet eine regelmäßige und intensive Schienenpflege durch Schienenschleifmaschinen statt. Die Stadt Stuttgart hat keinen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs.
14	unbekannt	Für Gebiete, die sowohl vom Straßenverkehrs- als auch vom Eisenbahnlärm (etwa von Eisenbahnstrecken und parallel verlaufenden Bundes- oder andere stark befahrene Straßen) belastet werden, sollte die Einstufung und Priorisierung als Lärmschwerpunkt gemeinsam vorgenommen werden, um die gesundheitsschädlichen Auswirkungen besser berücksichtigen zu können.	Eine Zusammenfassung der Lärmschwerpunkte der Eisenbahnen mit jenen des Straßenverkehrs und der Stadtbahn ist nicht erforderlich, da sie sich überwiegend in unterschiedlichen Gebieten befinden und die Zuständigkeit für die Durchführung der Maßnahmen bei unterschiedlichen Stellen liegt (Straße: meist Stadt Stuttgart, Stadtbahn: SSB und Stadt Stuttgart, Eisenbahn: Deutsche Bahn). Praktische Auswirkungen hätte es nur bei Lärmschutzmaßnahmen, die gegen beide Lärmquellen

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 14	noch: unbekannt		gemeinsam wirken, z.B. der Bau einer Lärmschutzwand. Andere Maßnahmen im Straßenverkehr, wie z.B. leiserer Straßenbelag oder Geschwindigkeitsbeschränkungen haben keinen Einfluss auf den Eisenbahnlärm. Bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen bleibt eine eventuell zusätzliche Lärmbelastung durch Schienenverkehr unberücksichtigt. Umgekehrt berücksichtigt die Deutsche Bahn bei ihren Lärmsanierungsmaßnahmen den eventuell dazukommenden Straßenlärm nicht.
Beteiligung über Online-Portal „Stuttgart - Meine Stadt“			
1	Plieningen	Schallschutz für Plieningen-Süd an der A 8 und der ICE-Strecke; Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Birkach-Plieningen: Birkheckenstraße-Welfenstraße-Adornostraße-Fildershauptstraße	Im Zuge des Neu- und Umbaus der ICE-Strecke und der Autobahn wurden die erforderlichen Lärmschutzbauwerke errichtet. Nur im südlichsten Randstreifen von Plieningen werden 55 dB(A) in der Nacht überschritten. In allen Stadtbezirken wird nach und nach untersucht, unter welchen Voraussetzungen in Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 nachts straßenverkehrsrechtlich aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann.
2	S-Ost	In der Albert-Schäffle-Straße und der Gablenberger Hauptstraße sollte Tempo 30 eingeführt werden. Trotz Tempo 40 ist der Lärm immer noch unerträglich.	Für alle Hauptverkehrsstraßen wird untersucht, unter welchen Voraussetzungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h straßenverkehrsrechtlich aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann. Die Innenstadtbezirke werden allerdings erst später untersucht, da hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits ganztägig auf 40 km/h beschränkt ist.
3	Gesamtstadt	Der Dieselbusverkehr sollte durch Wasserstoffbusse ersetzt werden, möglichst vor dem Ziel 2027.	Bis Ende 2027 werden in der Innenstadt nur noch emissionsfreie Busse (Elektro- oder Wasserstoffantrieb) unterwegs sein. Im Jahr 2035 sollen in der ganzen Stadt nur noch die neuen emissionsfreien Busse fahren. Ein

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 3	noch: Gesamt- stadt	Eine Erneuerung des Fahrbahnbelags, wo dieser viele Unebenheiten und Schlaglöcher aufweist, ist ein deutlicher Beitrag zur Lärmreduzierung, z.B. in der unteren Zeppelinstraße (ab Hölderlinplatz).	Vorziehen dieser Zeitziele ist nicht möglich, da die Busse nur nach und nach angeschafft werden können. Im Lärmaktionsplan ist dargestellt, dass eine rechtzeitige Erneuerung des Fahrbahnbelags notwendig und eine wirksame Lärminderungsmaßnahme ist.
4	Möhringen	Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Verkehrslärms in Möhringen: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch tagsüber in der Vaihinger, Hechinger und Sigmaringer Straße, flächendeckendes Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t (Lieferverkehr frei) Mini-Kreisverkehr Hechinger/Sigmaringer Straße, ggf. Aufstellung eines mobilen Lärmdisplays	Es ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Nacht auch tagsüber angeordnet werden können. Ob für Lkw ein flächendeckendes Durchfahrtsverbot durch Möhringen angeordnet werden kann, muss von der Straßenverkehrsbehörde geprüft werden. Es muss geprüft werden, ob ein (Mini-)Kreisverkehr an dieser Stelle möglich und sinnvoll ist.
5	Münster	Die Aufnahme des steilen gepflasterten Abschnitts der Jagststraße in den Lärmaktionsplan ist notwendig, da die Mittelungspegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschritten werden. Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h statt 30 km/h, Sanierung des Straßenbelags, Durchsetzung und Kontrolle des geltenden Durchfahrtsverbots für Lkw über 3,5 t, Verhinderung des ständig zunehmenden Schleichverkehrs in der Jagst- und Nagoldstraße: Fahrzeuge müssen auf der Neckartal- bzw. Löwentorstraße bleiben, wenn das Fahrtziel nicht in Münster liegt	Die Jagststraße befindet sich in einer Tempo-30-Zone und hat ein Verkehrsaufkommen von weniger als 3.000 Kfz/24h. Sie wurde daher bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Der Mittelungspegel in der Straße liegt mit Sicherheit deutlich unter 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Die angesprochenen Probleme und Lösungsvorschläge liegen nicht im Regelungsbereich des Lärmaktionsplans. Die Regelungen des Verkehrs und die Anordnung von Beschränkungen oder ggf. Verboten fallen in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h würde nur eine äußerst geringe Lärminderung (unter 1 dB) bringen. Der Ersatz des Pflasterbelags durch einen Asphaltbelag würde den Schallpegel um 5 dB senken.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
6	Sillenbuch	Lärmschutz durch Temporeduzierung: Kirchheimer Straße in Sillenbuch 30 km/h auch tagsüber Kirchheimer Straße zwischen Sillenbuch und Heumaden 50 km/h (bisher 60 km/h) Hedelfinger Filderauffahrt bergauf 60 km/h (bisher 80 km/h) Birkacher Straße 40 km/h (bisher 50 km/h)	Zurzeit ist ein Gutachten in Arbeit, in dem unter anderem in der Kirchheimer Straße und Birkacher Straße untersucht wird, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nacht straßenverkehrsrechtlich aus Lärmschutzgründen möglich ist. Für die Kirchheimer Straße in Heumaden werden dabei die Wirkungen von Tempo 50 untersucht. Eine Ausdehnung der möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung auch tagsüber wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Für die Hedelfinger Filderauffahrt liegen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vor. Aus Lärmschutzgründen ist dies nicht möglich. Bei der Hedelfinger Filderauffahrt handelt es sich um eine Landesstraße (L 1198), in der nach StVO außerhalb geschlossener Ortschaften zunächst einmal 100 km/h erlaubt sind. In Stuttgart wurde in allen Außerortsstraßen als Maßnahme des Luftreinhalteplans die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt, in Straßen mit mehreren Fahrstreifen je Richtung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw. Damit wird es den Pkw ermöglicht, langsamere Lkw zu überholen. So ist es auch in der Filderauffahrt geregelt: bergab einspurig 60 km/h für Pkw und Lkw, bergauf zweispurig 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw.
7	unbekannt	Die Zeitziele in Tabelle 1 „Zielwerte im Lärmschutz“ entsprechen nicht denen des Umweltbundesamts (UBA) und sollten angepasst werden. Die Empfehlungen der WHO sind nicht berücksichtigt.	Sowohl die Zeitziele des UBA als auch die Empfehlungen der WHO werden in der Tabelle aufgeführt und auch im Text beschrieben. Die kürzeren Zeitziele des UBA sind aus Lärmschutzgründen wünschenswert, in der Praxis aber nicht erreichbar. Deshalb haben wir in Anlehnung anderer Zeitvorgaben abweichende Zeitziele gewählt.

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
noch: 7	noch: unbekannt	Es ist nicht verständlich, warum die Verkehrsbehörde Tempo 30 in einem Teilabschnitt im Rotweg ablehnt, obwohl auch hier die Pegel der Gesundheitsgefährdung überschritten werden.	Die Verkehrsbehörde erachtete eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Abschnitt als nicht verhältnismäßig (Anzahl betroffener Anwohner/Eingriff in den Straßenverkehr).