

Anlage 3 zur GRDRs 1336/2015

Stellungnahme zu den Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stuttgart - Fortschreibung 2015

Stellungnahme ohne Anregungen:

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

- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
- Handwerkskammer Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart, Garten-, Friedhofs- und Forstamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, Gesundheitsamt
- Landratsamt Rems-Murr-Kreis
- Stadt Ditzingen

Stellungnahmen mit Anregungen:

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

1. ADAC Württemberg e.V.
2. Flughafen Stuttgart GmbH
3. Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
4. Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Liegenschaften und Wohnen
5. Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Immissionsschutzbehörde
6. Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)
7. Landratsamt Esslingen
8. Landratsamt Ludwigsburg
9. NABU Stuttgart e.V.
10. Regierungspräsidium Stuttgart
11. Stadt Böblingen
12. Stadt Korntal-Münchingen
13. Stadt Kornwestheim
14. Stadt Leinfelden-Echterdingen
15. Stadt Ludwigsburg
16. Stadt Remseck am Neckar
17. Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
18. Verband Region Stuttgart
19. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	ADAC Württemberg e.V.	<p>Der ADAC unterstützt alle Maßnahmen, die zu einer wirkungsvollen Verringerung des Straßenverkehrslärms führen, wie Einsatz lärmarmen Reifen und Fahrbahnoberflächen, strengere und realitätsnähere Lärmprüfungen bei der Typzulassung neuer Fahrzeugmodelle, Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen, gleichmäßiger Verkehr, intelligente Bauleitplanung, lärmarme Fahrzeugflotte bei den Kommunen.</p> <p>Abgelehnt werden aber pauschale Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsbehinderungen wie Straßenrückbau oder Pfortnerampeln, weil sie die Attraktivität von Hauptverkehrsstrecken verringern und zu Ausweichverkehr in Nebenstraßen führen.</p> <p>Für Informationskampagnen zur Bewusstseinsbildung und die Anschaffung von Displays mit Geschwindigkeitsanzeige wären Finanzierungsaussagen und -zusagen hilfreich.</p> <p>Der ADAC sieht im Ausbau des ÖPNV eine wichtige Grundlage zur Verringerung des MIV. Ebenso wichtig ist aber, das bestehende Netz zu optimieren und die Angebote zuverlässiger zu gestalten. Insbesondere die S-Bahn ist aktuell sehr unzuverlässig. Es fehlt jedoch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu einem Mobilitätskonzept.</p> <p>Der Ausbau der Radwege ist eine wichtige Maßnahme, auf Kosten des Verkehrsflusses im MIV aber nicht zielführend.</p> <p>Geschwindigkeitsüberwachungen sollten durch mehr Transparenz und Informationen zum Thema begleitet werden, um die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer zu</p>	<p>Das zu erstellende Geschwindigkeitskonzept für Hauptverkehrsstraßen wird sämtliche relevanten Verkehrs- und Umweltaspekte berücksichtigen. Ziel ist ein differenziertes Konzept mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h in Hauptstraßen. Mit ggf. zu ergreifenden Begleitmaßnahmen werden Ausweichverkehre in Nebenstraßen verhindert.</p> <p>Um den Radverkehr zu fördern, müssen mancherorts die Prioritäten zu Ungunsten des MIV gesetzt werden. Die Stadtverwaltung teilt die Auffassung nicht, dass es wegen der Anlage von Radwegen zu unzumutbaren Verkehrsbehinderungen für den Kfz-Verkehr kommt, auch nicht in den Fällen, wo eine Kfz-Spur entfallen ist.</p> <p>Mobile Geschwindigkeitsüberwachungen werden im Rahmen der personellen Möglichkeiten durchgeführt. Zusätzlich werden aber stationäre Überwachungen für unverzichtbar erachtet. Hier steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund.</p> <p>Es ist nicht richtig, dass Lärmschutzwände und Schallschutzfenster keine Rolle mehr in der Lärmaktionsplanung spielen. Vielmehr wird der Bau von Lärmschutzwänden aus in Nr. 18 des Maßnahmenkonzepts ausführlich beschriebenen Gründen (geringe Lärmminde- rung, städtebaulich problematisch) zunächst zugunsten des Baus von lärmmindernden Fahrbahnbelägen zurückgestellt. Die vorgeschlagenen Standorte für Lärmschutzwände werden weiterhin auf ihre Lärmminde- rungswirkung und Machbarkeit geprüft. Die Förderung von Schallschutzfenstern scheiterte bisher immer an der fehlenden Finanzierung (siehe Nr. 19 im Maßnahmen-</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	noch: ADAC Württemberg e.V.	<p>erhöhen. Sie sollten vorzugsweise mobil durchgeführt werden. Stationäre Überwachungen führen zu stetigen Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen und entsprechendem Lärm.</p> <p>Es ist unverständlich, weshalb Lärmschutzwände und Schallschutzfenster in den weiteren Planungen keine Rolle spielen.</p> <p>Es entsteht der Eindruck, dass günstigen Maßnahmen der Vorzug gegeben wird, deren Finanzierung aber nicht gesichert erscheint. Teurere aber sehr wirksame Maßnahmen wurden nicht in die weiteren Planungen aufgenommen.</p> <p>Wünschenswert wäre ein Konzept zur Mobilität, welches alle Facetten der nachhaltigen Mobilität abdeckt und Probleme des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung, der Verkehrssicherheit und weitere Problemfelder vereint.</p>	<p>konzept). Maßnahmen im Verkehr und im Straßenraum sind jedoch vorzuziehen.</p> <p>Über die Finanzierung der Maßnahmen wird im Einzelfall entschieden. Es ist nicht ersichtlich, welche teuren und wirksamen Maßnahmen der ADAC meint, die nicht weiterverfolgt werden.</p> <p>Die Stadt Stuttgart hat im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 die Grundzüge der weiteren Entwicklung der Mobilität in Stuttgart aufgezeichnet. Weiter wird auf den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ verwiesen, der Teil dieses Konzepts ist.</p>
2	Flughafen Stuttgart GmbH	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur den Entwurf des Erlasses zur Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung im Bereich des Flughafens Stuttgart erstellt hat. Der Erlass zeigt auf, welche durch Luftverkehr verursachte Schallimmissionen in der Umgebung des Flughafens zu erwarten sind. In Fällen, in denen die Planungskonturen - Fluglärm die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ nicht einhalten, werden Anforderungen an den baulichen Schallschutz definiert, die zur Lärmvorsorge bei der Errichtung neuer Wohngebiete einzuhalten sind. Es wird angeregt, im Lärmaktionsplan auf die Hinweise zur Berücksichtigung des Fluglärmschutzes zu verweisen.</p>	<p>Die Hinweise zur Berücksichtigung des Fluglärmschutzes werden aufgenommen.</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
2	noch: Flughafen Stuttgart GmbH	Die Aussage, dass die Lärmkarten ohne Berücksichtigung von militärischen Flugbewegungen, kleiner Flugzeuge und Helikopter berechnet wurden, ist nicht zutreffend. Grundlage für die Berechnung der Lärmkonturen waren sämtliche Starts und Landungen, die am Flughafen Stuttgart stattfanden.	Die Aussagen zur Berechnung der Lärmkonturen werden korrigiert.
3	Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart	<p>In der Vergangenheit wurde versäumt, das Stadtgebiet von Durchgangsverkehr freizuhalten. Das führt heute zu einer höheren Verkehrsleistung als sie dem Bedarf entspricht.</p> <p>Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs mögen unter dem Aspekt der Lärminderung wirken, dürften indes auch negative Auswirkungen auf den Funktionsfähigkeit der Innenstadt haben. Güterverkehr lässt sich nicht durch den ÖPNV substituieren.</p> <p>Im Entwurf ist nicht zu erkennen, wie sich die Stadt Stuttgart auf die stark zunehmenden segmentierten Warenlieferungen über Online-Bestellungen an die Privathaushalte einstellt, insbesondere wenn die Lieferung vermehrt am gleichen Tag erwünscht wird.</p> <p>Die IHK bedauert, dass ihre Untersuchung zum innerstädtischen Lieferverkehr und der damit verbundene Arbeitskreis Innenstadtlogistik nicht ausführlicher beschrieben werden.</p> <p>Der Entwurf lässt nicht erkennen, dass dem Thema Güterverkehr und seinen Funktionen ausreichend Aufmerksamkeit geschenkt wurde, genauso wenig wie dieser Ballungsraum als Wirtschaftsraum mit einer erheblichen Wirtschaftsleistung und daraus resultierenden Notwendigkeiten bei der Verkehrsleistung gewürdigt</p>	<p>Es ist an keiner Stelle im Lärmaktionsplan von einer Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs die Rede. Das Lkw-Lenkungskonzept hat die Aufgabe, den Schwerverkehr so weit möglich auf verträglichere Routen zu lenken, um damit Wohngebiete zu entlasten. Selbstverständlich sollen weiterhin Lieferungen an alle Orte möglich sein.</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann nicht auf alle Aspekte, die zu einer Lärminderung beitragen können, bis ins letzte Detail eingehen. Dies würde den Umfang sprengen. Daher verweist er auf bestehende Untersuchungen und Spezialpläne wie z.B. die Untersuchung zur Innenstadtlogistik, den Nahverkehrsplan oder das Verkehrsentwicklungskonzept.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe des Lärmaktionsplans, auf die zukünftigen Herausforderungen des Stadtverkehrs in allen Aspekten einzugehen. Auf das hierfür von der Stadt erarbeitete Verkehrsentwicklungskonzept 2030 wird an geeigneter Stelle mehrfach verwiesen.</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
3	noch: Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart	wird. Vermisst wird eine zukunftsorientierte Gesamtkonzeption, die auf die kommenden Herausforderungen durch die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmen und der daraus resultierenden Verkehrsanforderungen eingeht.	
4	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Liegenschaften und Wohnen	Bei Maßnahmen im Straßenraum ist darauf zu achten, dass vor allem innerörtliche Hofstellen weiterhin mit landwirtschaftlichen Maschinen (bis 3 m breit) erreichbar sind und die Zufahrten nicht massiv erschwert werden. Gleiches gilt für die Erreichbarkeit von Feldwegen, die z.B. über Wohngebiete angefahren werden.	Vor der Umsetzung von konkreten Maßnahmen werden die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt.
5	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Immissions- schutzbehörde	<p>1. Gewerbelärm Die IVU-Richtlinie wurde inzwischen durch die IE-Richtlinie ersetzt Es sollte geprüft werden, ob bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans die aktuell gültige IE-Richtlinie anzuwenden bzw. ein entsprechender Hinweis aufzunehmen ist.</p> <p>2. Baustellenlärm Baustellen sind immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Das BImSchG bietet keine Handhabe, vorsorglich und flächendeckend einzugreifen. Ein Lärmschutzbeauftragter bei Großbaustellen kann dennoch sinnvoll sein. Es bedarf jedoch einer klaren Regelung des Begriffs „Großbaustelle“ und der Qualifikation des Lärmschutzbeauftragten. Außerdem bedarf es einer Rechtsgrundlage, mit der Auflagen bezüglich eines Lärmschutzbeauftragten erteilt werden können. Es muss geklärt werden, wie der Beauftragte Überschreitungen der zulässigen Lärmimmissionen feststel-</p>	<p>1. Gewerbelärm Bei der Lärmkartierung 2012 wurden vorschriftsgemäß die IVU-Anlagen berücksichtigt. Bei der nächsten Lärmkartierung 2017 ist dann die jetzt aktuelle IE-Richtlinie anzuwenden (Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 20.11.2014).</p> <p>2. Baustellenlärm Die Vorschläge im Lärmaktionsplan dienen dazu, Anregungen zu geben. Die zu erfüllenden Qualifikationen und Kriterien sowie das Verfahren der Durchführung müssen noch geregelt werden. Für Baustellen ab einer noch zu definierenden Größe bzw. Bauzeit sollte bei der Baugenehmigung auch ein schalltechnisches Gutachten für den Baustellenbetrieb verlangt werden, so wie es bei Planfeststellungen üblich ist. Durch das kürzlich ergangene Urteil des VGH Mannheim zum Thema Baustellenlärm werden die Überle-</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
5	noch: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Immissions- schutzbehörde	<p>len und dann Minderungsmaßnahmen durchsetzen kann, wenn nicht ein schalltechnisches Gutachten regelmäßig verlangt wird. Desgleichen, wie verfahren wird, wenn Überschreitungen der Richtwerte nicht vermeidbar sind. Offen ist auch das Verfahren der behördlichen Überwachung.</p> <p>3. Den Ausführungen zu den Laubbläsern kann zugestimmt werden.</p>	<p>gungen im Lärmaktionsplan gestärkt.</p>
6	Landesnatur- schutzverband Baden-Württem- berg e.V. (LNV)	<p>1.) Es wird bedauert, dass die Themen „Lärm“ und „Luftreinhaltung“ getrennt voneinander behandelt werden, obwohl der motorisierte Verkehr in beiden Fällen der Hauptverursacher ist.</p> <p>2.) Die Stadt Stuttgart unternimmt nichts gegen den Lärm der Großbaustelle „Stuttgart 21“. Sie hätte die vorherige Fertigstellung der Bauleistungen durchsetzen sollen. Das Tiefbauamt tut zu wenig, um die Bürger vor Lärm und anderen Immissionen zu schützen.</p> <p>3.) Laute Aufpflasterungen (wie z.B. in der Happoldstraße in Feuerbach) und Fahrbahnmarkierungen (z.B. Radwegmarkierung in Weilimdorf) sollten beseitigt werden.</p> <p>4.) Bei Geschwindigkeitskontrollen werden erst Überschreitungen von mehr als 8 km/h geahndet (3 km/h Toleranzwert der Messgeräte + 5 km/h Geschwindigkeitstoleranz). Die Geschwindigkeitstoleranz soll abgeschafft werden, wie es in der Schweiz der Fall ist. Dadurch wird es signifikant leiser, die Luft sauberer und die Verkehrssicherheit erhöht.</p>	<p>1.) Der Gesetzgeber hat die Aufstellung des Lärmaktionsplans bzw. des Luftreinhalteplans in unterschiedlicher Zuständigkeit geregelt (Lärmaktionsplan: Stadt, Luftreinhalteplan: Land).</p> <p>2.) Baustellenlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans nach Umgebungslärmrichtlinie. Die Durchführung der Bauarbeiten ist im Planfeststellungsbeschluss geregelt. Das Tiefbauamt hat keine Befugnisse, Maßnahmen gegen Baulärm durchzusetzen.</p> <p>3.) Bei anstehenden Sanierungen des Straßenbelags prüft das Tiefbauamt, ob die alten Pflasterbeläge durch Asphalt o.ä. ersetzt werden. Fahrbahnmarkierungen dienen dem Schutz der Radfahrer in Straßen, in denen ein gesonderter Radweg nicht möglich ist.</p> <p>4.) Die Geschwindigkeitstoleranz ist durch die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei vorgegeben. Ähnliche Bestimmungen gibt es in fast allen anderen Bundesländern. Bei Geschwindigkeitskontrollen sollen vor allem wesentliche Überschreitungen verfolgt werden. Bei den in Stuttgart</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
6	noch: Landesnatur- schutzverband Baden-Württem- berg e.V. (LNV)	<p>5.) Tempo 30 sollte als sehr wirksame Maßnahme zur Lärminderung flächendeckend eingeführt werden. Um die Bevölkerung über die Vorteile des langsamen Fahrens aufzuklären, sollten entsprechende Informationskampagnen veranstaltet werden.</p> <p>6.) Außerdem wurde die Stellungnahme des LNV zum Lärmaktionsplan Stuttgart 2009 beigefügt.</p>	<p>festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen beliefen sich ca. 90% im Bereich bis 15 km/h. Nur der Rest war schneller. Die Lärminderungswirkung wäre zudem sehr gering. Besonders belästigend sind, wie auch Beschwerden aus der Bevölkerung nahelegen, die deutlich zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmer.</p> <p>5.) Ein Geschwindigkeitskonzept für das Hauptstraßennetz soll feststellen, in welchen Hauptstraßen Tempo 30 oder 40 (ggf. nur nachts) angeordnet werden kann und wo es bei Tempo 50 bleiben soll. Die Umsetzung wird sicherlich durch eine Öffentlichkeitskampagne begleitet.</p> <p>6.) Die Stadtverwaltung hat zu den Aussagen des LNV zum Lärmaktionsplan Stuttgart 2009 damals ausführlich Stellung genommen. Eine erneute Stellungnahme erübrigt sich.</p>
7	Landratsamt Esslingen	<p>Durch Lkw-Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz Stuttgarts sind Verkehrsverlagerungen auf die ohnehin stark belasteten Bundesstraßen B 10, B 14 und B 27 zu erwarten, was sich auch im Landkreis Esslingen bemerkbar machen könnte. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen sollten untersucht werden.</p> <p>Grundsätzlich werden Maßnahmen befürwortet, die zu einer Verkehrsverflüssigung auf der B 10 und B 27 beitragen können.</p> <p>Der Ausbau des Radwegenetzes wird grundsätzlich befürwortet, bei Anlage eines Radfahrstreifens zu Lasten</p>	<p>Bei den Untersuchungen zu Lkw-Fahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz Stuttgarts wird auch untersucht, ob es zu unerwünschtem Ausweichverkehr in benachbarte Kreise kommt.</p> <p>Es ist nicht zu erkennen, wo es aufgrund der Anlage eines Radverkehrsstreifens zu Lasten einer Kfz-Fahrspur zu Rückstau in den Landkreis Esslingen kommen sollte. In den aus dem Kreis Esslingen nach Stuttgart führenden Straßen ist keine derartige Maßnahme geplant.</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
7	noch: Landratsamt Esslingen	<p>eines Kfz-Fahrestreifens wird jedoch eine Verringerung der Kfz-Durchflussrate und damit Rückstauverkehr im Landkreis Esslingen befürchtet.</p> <p>Das Landratsamt Esslingen unterstützt die Forderung, dass niedrigere Lärmgrenzwerte für Motorräder eingeführt, die Einhaltung strenger überwacht und Manipulationen an Schalldämpfern verhindert werden sollten.</p>	
8	Landratsamt Ludwigsburg	<p>Lärm mindernder Asphalt wirkt sich bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h kaum aus, da nur dann Reifen-Fahrbahn-Geräusche die Hauptlärmquelle darstellen. Bei offenporigen Asphalten sollten keine Fahrbahnterbrechungen vorliegen, was innerorts nicht möglich ist (Schächte, Leitungen usw.). Außerdem können offenporige Asphalte bei Aufgrabungen nur schwer wiederhergestellt werden und haben eine geringere Haltbarkeitsdauer. Das Innenministerium erklärte in einer Stellungnahme 2010, dass lärm mindernde Wirkung erst ab 60 km/h eintritt und dass es in Ortsdurchfahrten keine zugelassenen Straßenoberflächen mit lärm mindernder Wirkung gibt.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird beschrieben, dass sich offenporige Asphalte (OPA) aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften nur für Außerortsstraßen mit Geschwindigkeiten von über 60 km/h eignen. Stattdessen werden für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen lärmoptimierte Asphaltdeckschichten (LOA 5 D) oder lärmarme Splittmastix-Asphalte (SMA LA) empfohlen, die bereits in verschiedenen Städten erfolgreich erprobt und auch in einigen Straßen in Stuttgart eingebaut wurden. Bereits bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten von 40 - 50 km/h überwiegen die Reifen-Fahrbahn-Geräusche. Die Schallpegel lassen sich durch die Beläge um 2 - 4 dB(A) senken.</p> <p>In Planfeststellungsverfahren für den Neubau oder wesentlichen Ausbau von Straßen werden Fahrbahnbeläge mit Lärm minderungswirkungen nur für Außerortsstraßen mit Geschwindigkeiten von über 60 km/h anerkannt. Der Lärmaktionsplan schlägt jedoch den Einbau von lärm mindernden Fahrbahndecken in bestehenden Straßen vor (v.a. bei ohnehin anstehenden Fahrbahnsanierungen). Hierfür ist kein Planverfahren notwendig.</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
9	NABU Stuttgart e.V.	<ol style="list-style-type: none"> 1.) Der Lärmaktionsplan hat einen Zeithorizont von fünf Jahren. Bereits jetzt bekannte Entwicklungen wie z.B. neue Richtlinien und Bewertungsmethoden können nicht unbeachtet bleiben. 2.) Maßnahmen, die das Verhalten der Menschen bezüglich Lärm beeinflussen (Kampagnen zur Bewusstseinsbildung; Nr. 1 im Maßnahmenkonzept), sollten dringend durchgeführt werden. 3.) Es sollten konkrete Zahlen genannt werden, wie viele Personen mit Lärm belastet werden, wie sich die Belastungen innerhalb der letzten fünf Jahre verändert haben und wie viele Personen durch den aktuellen Lärmaktionsplan entlastet werden sollen. 4.) Für das Wohlbefinden und die Gesundheit der Menschen sind auch Erholungsmöglichkeiten in ruhigen Gebieten unerlässlich. Es sollen ruhige Gebiete genannt werden mit konkreten Maßnahmen, wie sie vor Lärm geschützt bzw. dort noch vorhandene Lärmbelastungen vermindert werden. 5.) Baulärm fehlt im Lärmaktionsplan völlig. Insbesondere Großbaustellen über Jahre stellen eine wesentliche Lärmquelle dar und können Kleinkinder entsprechend prägen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.) Die neuen Berechnungsrichtlinien sind erstmals für die Lärmkartierung 2022 anzuwenden. 2.) Informationskampagnen können nur durchgeführt werden, wenn die Finanzierung gesichert ist. 3.) Im Lärmaktionsplan werden die Anzahl der durch Lärm belasteten Menschen nach Stadtbezirken und Lärmquellenart getrennt ausgewiesen. Ebenso sind die Veränderungen gegenüber der Lärmkartierung 2007 aufgeführt. Eine Prognose, wie viele Menschen durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet werden, ist nicht möglich, da viele Punkte des Maßnahmenkonzepts aus Prüfaufträgen und nicht aus konkreten Maßnahmen bestehen und zudem nicht feststeht, welche Maßnahmen wann durchgeführt werden. 4.) Nr. 27 des Maßnahmenkonzepts beschreibt die geplante Vorgehensweise zum Schutz ruhiger Gebiete. Das Konzept zum Schutz ruhiger Gebiete konnte noch nicht abgeschlossen werden. Bis zur nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird das nachgeholt. 5.) Die Umgebungslärmrichtlinie nennt die (dauerhaften) Lärmquellen, die im Lärmaktionsplan behandelt werden müssen: das sind Verkehrslärm (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) und Lärm von bestimmten Gewerbeanlagen und Häfen. Auch über mehrere Jahre dauernde Baustellen sind keine dauerhafte Lärmquelle im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Gleichwohl geht der Lärmaktionsplan Stuttgart in Nr. 25 des Maßnahmenkonzepts auf Baustellenlärm ein.

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
9	noch: NABU Stuttgart e.V.	6.) Viele Pflegemaßnahmen werden mit beträchtlicher Geräusentwicklung durchgeführt (z.B. Laubbläser). Deren Einsatz sollte eingeschränkt werden. Auch hierauf sollte der Lärmaktionsplan eingehen.	6.) In Nr. 26 des Maßnahmenkonzepts wird die Lärmproblematik durch Laubbläser behandelt. Im Übrigen wird der Gebrauch von Laubbläsern in der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt.
10	Regierungspräsidium Stuttgart	Die Straßenbaulast der überwiegenden Mehrheit der Straßen liegt bei der Stadt, die dort Maßnahmen eigenständig durchführen kann. Wie im Entwurf des Lärmaktionsplans beschrieben, hat das RP inzwischen zahlreiche Maßnahmen umgesetzt oder hinsichtlich der Realisierungsmöglichkeit geprüft. An der A 831 wird im Bereich der Gründgensstraße eine Lärmschutzwand gebaut. Bauende ist für den 30.11.2015 geplant. 2016 soll die passive Lärmsanierung (Schallschutzfenster) an den Gebäuden durchgeführt werden, an denen weiterhin die Auslösewerte für Lärmsanierung überschritten werden.	Der Text zur Lärmschutzwand an der A 831 (in Nr. 18 des Maßnahmenkonzepts) wird entsprechend aktualisiert und ergänzt.
11	Stadt Böblingen	Es wird darauf hingewiesen, dass bei Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV intensive und kommunen- und körperschaftsübergreifende Abstimmungen zu optimalen Ergebnissen führen (z.B. Ausbau der Schönbuchbahn, der entsprechend verstärkte Beförderungskapazitäten bei den Bahnverbindungen von und nach Stuttgart nach sich ziehen sollte).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Betrieb der S-Bahn ist Aufgabe des Verbands Region Stuttgart.
12	Stadt Korntal-Münchingen	Bei der Erstellung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden an der B 10 sollen mögliche Reflexionen berücksichtigt werden, die die Lärmsituation in den bebauten Gebieten von Korntal-Münchingen verschlechtern könnten. Ggf. sollen die Wände hochabsorbierend aus-	Bevor über einen Ausbau des Lärmschutzes an der B 10 entschieden wird, muss durch ein schalltechnisches Gutachten der Nachweis einer wirksamen Lärmreduzierung erbracht werden. In diesem Gutachten werden auch mögliche Reflexionen und die Auswirkungen

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
12	noch: Stadt Korntal-Münchingen	<p>geführt werden.</p> <p>Der Vorschlag einer Tangentialbahn Böblingen - Leonberg - Zuffenhausen - Ludwigsburg wird begrüßt.</p> <p>Korntal-Münchingen sieht dringenden Handlungsbedarf bei der Minderung des Bahnlärms und begrüßt die Realisierung von niedrigen Schallschutzwänden direkt neben den Bahngleisen.</p>	<p>auf die Wohnbebauung in Korntal-Münchingen berücksichtigt.</p> <p>Die Tangentialbahn wird im Lärminderungsplan Zuffenhausen als langfristig umsetzbare Maßnahme aufgeführt (Maßnahme 46). Eine Umsetzung ist jedoch in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.</p> <p>Niedrige Schallschutzwände direkt neben oder auch zwischen den Gleisen haben eine geringere Lärminderungswirkung als „herkömmliche“ Lärmschutzwände. Sie sind vor allem dort eine Alternative, wo aus städtebaulichen oder Denkmalschutzgründen oder wegen des Landschaftsbildes keine hohen Lärmschutzwände errichtet werden können.</p>
13	Stadt Kornwestheim	<p>Es muss vermieden werden, dass Maßnahmen im hoch belasteten Verkehrssystem (z.B. Lkw-Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz) zu Verkehrsverlagerungen auch außerhalb Stuttgarts führen. Die Stadt Kornwestheim geht davon aus, dass vor Umsetzung solcher Maßnahmen die Wirkungen genau untersucht werden und die Stadt Kornwestheim dabei beteiligt wird.</p> <p>Durch das Lkw-Durchfahrtsverbot durch Stuttgart und die Wegweisung von Remseck kommend Richtung B 27 hat der Lkw-Verkehr durch Kornwestheim deutlich zugenommen. Eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen vor Umsetzung des Fahrverbots hat nach Kenntnis der Stadt Kornwestheim nicht stattgefunden.</p>	<p>Die Wirkungen (u.a. Verkehrsverlagerungen, Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe) dieser Maßnahmen werden detailliert untersucht. Nur bei einer insgesamt positiven Bewertung werden Maßnahmen umgesetzt. Die betroffenen Umlandgemeinden werden hierbei mit betrachtet und vor Umsetzung beteiligt.</p> <p>Die Auswirkungen des Lkw-Durchfahrtsverbots durch Stuttgart wurden auch für das Umland sorgfältig untersucht. Als Ergebnis hat das zuständige Regierungspräsidium die B 10 im gesamten Verlauf, die B 14 im östlichen Abschnitt und die B 27 im nördlichen Zweig vom Verbot ausgenommen und die Verbotszone auf einige Nachbargebiete ausgedehnt. Für die Wegweisung in Remseck ist nicht die Stadt Stuttgart zuständig, sondern das Regierungspräsidium.</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
14	Stadt Leinfelden-Echterdingen	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der A 8 (Nr. 10 im Maßnahmenkonzept) wird als eine sinnvolle Lärminderungsmaßnahme erachtet und daher von der Stadt seit vielen Jahren gefordert.	Auch die Stadt Stuttgart hat schon mehrere (bisher stets vergebliche) Vorstöße beim Land unternommen, hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen.
15	Stadt Ludwigsburg	<p>Viele auf lange Sicht angelegte Projekte (z.B. Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes, betriebliches Mobilitätsmanagement) werden begrüßt. Gemeindeübergreifend sollte mit einem gut ausgebauten Rad(schnell)wegenetz reagiert werden.</p> <p>Es wird befürchtet, dass es durch Maßnahmen, die die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer beeinflussen (Lkw-Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz), zu Verkehrsverlagerungen ins Umland kommen könnte. Die Stadt Ludwigsburg bittet um den Nachweis, dass sich die Maßnahmen nicht negativ auf Ludwigsburg auswirken und um Beteiligung vor Umsetzung von regional wirksamen Maßnahmen.</p>	Die Auswirkungen dieser Maßnahmen werden durch entsprechende Gutachten sorgfältig untersucht und nur bei Nachweis, dass es zu keinen unzumutbaren Belastungen in Wohngebiete in und um Stuttgart kommt, auch umgesetzt. Bei überörtlich wirksamen Maßnahmen werden die betroffenen Nachbargemeinden vor Umsetzung beteiligt.
16	Stadt Remseck am Neckar	Durch die seit 01.03.2010 eingerichtete Lkw-Durchfahrtsverbotszone Stuttgart hat der Lkw-Verkehr in Remseck stark zugenommen. Weitere Maßnahmen, die zu einer Zunahme des Lkw-Verkehrs in Remseck führen, werden daher abgelehnt.	Vor Umsetzung von Maßnahmen wird u.a. detailliert untersucht, ob es zu Verkehrszunahmen in Nachbargemeinden kommt. Nur wenn negative Auswirkungen auf Wohngebiete ausgeschlossen werden können, werden Maßnahmen umgesetzt.
17	Stuttgarter Straßenbahnen AG	Die SSB begrüßt, dass der ÖPNV vor allem als Beitrag zur Lösung der Lärmprobleme gesehen wird. Größtes Hemmnis für den weiteren Ausbau des ÖPNV ist jedoch die ungeklärte Frage, ob und wie die Förderung des Bundes nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) nach 2019 fortgesetzt wird. Noch gravierender ist die anhaltende Unterfinanzierung der Infrastruktur im	<p>Die Anmerkungen zur Finanzierung werden in Nr. 5 des Maßnahmenkonzepts (Förderung/Ausbau des ÖPNV) aufgenommen.</p> <p>In Nr. 8 des Maßnahmenkonzepts (Überprüfung der Vorbehaltsstraßen) wird detailliert beschrieben, dass dabei auch die Auswirkungen auf den Linienbus- und</p>

Nr.	TÖB	Stellungnahme/Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
17	noch: Stuttgarter Straßenbahnen AG	<p>ÖPNV, so dass ungewiss ist, wie der derzeitige Stand aufrecht erhalten werden kann. Diese beiden Punkte sollten im Lärmaktionsplan erwähnt werden.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen betreffen auch den Linienbus- und teilweise den Stadtbahnverkehr. Durch den dann höheren Zeitbedarf sind eventuell zusätzliche Fahrzeuge notwendig, was die Kosten erhöht.</p> <p>Es wird angeregt, im Lärmaktionsplan auch Lärmkarten für die Eisenbahn aufzunehmen, da diese höhere Lärmbelastungen verursacht als die Stadtbahn.</p>	<p>Stadtbahnverkehr untersucht werden. Ebenso wird dargestellt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen Nachteile für den ÖPNV haben können. Die SSB werden an dem Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Lärmkartierung der Eisenbahnen erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, das die Lärmkarten auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Lärmaktionsplan sind die Belastungszahlen aufgeführt. Im Stadtplan - Stuttgart Maps der Internetseite der Stadt Stuttgart werden auch die Lärmbelastungen durch die Eisenbahn dargestellt.</p>
18	Verband Region Stuttgart	<p>Die Verstetigung der Geschwindigkeiten und die Förderung der Elektromobilität lassen einen wirkungsvollen Beitrag zur Lärminderung erwarten. Es erscheint jedoch nicht notwendig, beide Maßnahmen an eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu koppeln.</p>	<p>Selbstverständlich sind beide Maßnahmen allein für sich als Lärminderungsmaßnahme wirksam und werden daher im Lärmaktionsplan aufgeführt. Eine generelle Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten verstärkt jedoch die Wirkung.</p>
19	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	<p>Der grundsätzliche Tenor des Lärmaktionsplans, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern und im Gegenzug dem Kfz-Verkehr als Hauptverursacher des Lärms mit Parkraumbewirtschaftung oder Geschwindigkeitsbeschränkungen zu begegnen, wird begrüßt.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können auch den Linienbusverkehr betreffen. Eine Verlangsamung des Busverkehrs ist kontraproduktiv. Maßnahmen zur Busbeschleunigung und -bevorrechtigung sollten verstärkt umgesetzt werden.</p> <p>Die Verlängerung der S-Bahn von Plochingen nach Göppingen wird wegen eines negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses derzeit nicht weiterverfolgt (im Maßnahmenkonzept in Nr. 5 als geplante Maßnahme genannt).</p>	<p>In Nr. 8 des Maßnahmenkonzepts (Überprüfung der Vorbehaltsstraßen) wird detailliert beschrieben, wie weiter vorgegangen werden soll. Vor einer eventuellen Anordnung von Tempo 40 oder 30 in Straßen mit Linienbusverkehr werden die Auswirkungen auf ihn untersucht und in eine Gesamtbewertung mit eingestellt.</p> <p>Die Verlängerung der S-Bahn nach Göppingen wird unter „weitere Optionen“ mit dem Hinweis „derzeit nicht vorgesehen, schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis“ eingeordnet.</p>