

2. Anregungen der Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine. (Die Stellungnahmen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert.)

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
1	Botnang	Schnelle Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Botnang.	Die Stadtverwaltung befürwortet eine schnelle Umsetzung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen, nicht nur für den Stadtbezirk Botnang sondern für das gesamte Stadtgebiet.
2	Sillenbuch Riedenberg	Ergänzung für den Bereich Riedenberg – Schemppstraße (offensichtlich vergessene Anregungen aus dem Workshop).	Die Anregungen wurden inzwischen in den Anhang 2 aufgenommen.
3	Sillenbuch Riedenberg	1.) Tempo-30 in Schemppstraße 2.) Lkw-Fahrverbot 3.) Kontrollen zu 1+2	Wurde bereits in den Anhang 2 aufgenommen. (s.o.)
4	Sillenbuch Riedenberg	1.) Tempo-30 für gesamte Schemppstraße 2.) komplettes Lkw-Fahrverbot ebendort 3.) Regelmäßige Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen in Schemppstraße 4.) Reparatur (Erneuerung) der beschädigten Fahrbahn und Flüsterasphalt als Belag 5.) Zuschüsse für Schallschutzfenster	Die „vergessenen“ Vorschläge 1-3 wurden bereits in den Anhang 2 aufgenommen. 4.) Straßenbeläge sollten in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden. Sog. Flüsterasphalt ist bei niedrigen Geschwindigkeiten weniger und nicht dauerhaft wirksam. 5.) Ein Schallschutzfenster-Programm wurde vorgeschlagen (Maßnahmenkonzept Punkt 19).
5	Sillenbuch Riedenberg	Vgl. andere Zuschriften zu Riedenberg	Wurde bereits in Anhang 2 aufgenommen
6	Sillenbuch Riedenberg	Vgl. andere Zuschriften zu Riedenberg	Wurde bereits in Anhang 2 aufgenommen

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
7	Sillenbuch Riedenberg	<p>1.) allgemeine Kritik, Aktionsplan bleibt hinter den Erwartungen und Möglichkeiten zurück, Hauptschwerpunkt sind besonders belastete Straßen, auch Maßnahmen für weniger belastete Gebiete vorschlagen.</p> <p>2.) Kapitel 6.2.17 um alle kurzfristig umsetzbaren, kostengünstigen Maßnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung erweitern</p> <p>3.) Die im Weiteren gemachten Vorschläge betreffen einzelne, konkrete Maßnahmen für den Bereich Sillenbuch, Riedenberg und Heumaden.</p>	<p>1.) Die Erwartungen an einen Lärmaktionsplan sind naturgemäß individuell unterschiedlich und nicht jeder wird mit dem Ergebnis zufrieden sein. Für die Anwohner der besonders belasteten Straßen ist eine Minderung des Lärmpegels vorrangig, was jedoch nicht bedeutet, dass weniger betroffene Gebiete außer Acht gelassen werden.</p> <p>2.) Im Kapitel 6.2.17 wird explizit auf den Anhang 2 verwiesen, wo alle Maßnahmen aufgeführt sind. Eine erneute Auflistung würde den Rahmen des bereits sehr umfangreichen Werks sprengen, aber keine neuen Erkenntnisse bringen.</p> <p>3.) Die aufgelisteten Maßnahmen sind entweder bereits vorgebracht und entsprechend verarbeitet (z. B. im Anhang 2) oder können erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans entsprechend berücksichtigt werden.</p>
8	Cannstatt	Änderung der Maßnahme Ca 36a von 40 km/h auf 30 km/h	Änderung für die Ortsdurchfahrt Steinhaldenfeld in Anhang 2 aufgenommen.
9	Vaihingen	<p>Anmerkungen zu den zurückgestellten Maßnahmen:</p> <p>1.) Vai A3: Rücknahme Parkempfehlung Schulbusse</p> <p>2.) Vai A5: LS-Wand nicht zuordenbar</p> <p>3.) Vai A11: Stoßäckerstr. als Anliegerstr.</p>	<p>1.) Verschiebung in Anlage 2 (Vai 13 c)</p> <p>2.) wie der Bürger selbst schon hinweist ist der entsprechende Punkt in Vai 5f und Vai 6c bereits abgehandelt. → keine Anpassung notwendig</p> <p>3.) Straße ist bereits (teilweise) als Anliegerstraße ausgewiesen. In Verbindung mit Vai 13a wird der Bereich aber nochmals überprüft.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
10	West	1.) zusätzliche Busspur Rotebühlstr. von Paulinenbrücke bis Westbahnhof 2.) Weiterführung der Buslinie 44 bis Forsthaus mit Einrichtung von P+R-Platz sowie Busspur.	Dieser Vorschlag ist zum Teil bereits unter We 2 berücksichtigt. Ansonsten vgl. Ausführungen bei Maßnahmenkonzept Punkt 5.
11	Allgemein / Münster	1.) Laubbläser und Freischneider in Wohngebieten unterbinden 2.) Bahn-Güterverkehr mit leeren Kesselwagen stört	1.) Die Benutzung der genannten Geräte ist bereits in der 32. BImSchV geregelt. Weitergehende Regelungen sind im Maßnahmenkonzept unter Punkt 26 bereits vorgeschlagen. 2.) Die Stadt Stuttgart hat keinen Einfluss auf die Nutzung der Güterstrecke der DB.
12	Süd	1.) Vorrangstraßen nicht nur Hohenheimer Str. sondern auch Neue Weinsteige 2.) zum Thema „leisere Fahrzeuge“ auch Motorräder explizit als Lärmquelle anführen	1.) Das Vorrangstraßenkonzept soll komplett überprüft werden. Maßnahmenkonzept Punkt 8 2.) der entsprechende Abschnitt wird ggf. ergänzt. Die Stadt hat jedoch keinen Einfluss auf das Kauf- und Nutzerverhalten der Verkehrsteilnehmer.
13	Stammheim	1.) Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf B 10/27/27a auf 60 km/h für alle Kfz. 2.) Geschwindigkeitsüberwachung der o.g. Streckenabschnitte	1.) Im Stadtgebiet Stuttgart gilt für die Bundesstraße außerhalb der Wohnbebauung allgemein die 80/60 km/h Regelung. Zu beachten sind hier auch die verkehrliche Bedeutung der Straßen und Erfordernisse des Straßenverkehrs. Das derzeit gültige Regelwerk schränkt die Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen stark ein. Deshalb wird eine Änderung oder wenigstens eine andere Interpretation des Regelwerks gefordert (vgl. Kapitel 5). 2.) Grundsätzlich ist die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit sinnvoll und notwendig, jedoch ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung mit der jetzigen Personaldecke nicht leistbar. Stationäre Anlagen sind weniger wirksam. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 12

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 13	Stammheim	3.) Mautbefreiung auf Autobahnen um Stadtgebiet Stuttgart 4.) Laubbläser bei städtischen Gebäuden verbieten	3.) Diese Maßnahme erscheint sinnvoll und wird bereits im Lärmaktionsplan Maßnahmenkonzept Punkt 24 abgehandelt. 4.) Die Verwendung von Laubbläsern ist bereits in der 32. BImSchV geregelt. Weitergehende Regelungen sind im Maßnahmenkonzept unter Punkt 26 bereits vorgeschlagen.
14	Plieningen	Geschwindigkeitskontrolle in der Paracelsusstraße	Grundsätzlich ist die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit sinnvoll und notwendig, jedoch ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung mit der jetzigen Personaldecke nicht leistbar. Stationäre Anlagen sind weniger wirksam. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 12
15	Vaihingen	Anliegerstraße Knappenweg	Vermeidung von Durchgangsverkehr ist sinnvoll.
16	Birkach	1.) Veraltete Verkehrszahlen 2.) Falsche Berechnung, weil Topografie, Bebauung usw. nicht berücksichtigt wurden.	1.) Erst eine Zunahme der Verkehrsstärke um mehr als 25 % bewirkt eine Steigerung des Beurteilungspegels um 1 dB. Sofern keine neuen Verkehrsführungen vorliegen, benötigt es viele Jahre, um solch eine Verkehrszunahme zu beobachten. Deshalb sind auch mehrere Jahre alte Verkehrszählungen für eine Lärmberechnung geeignet, ohne dass hierdurch im Ergebnis ein Fehler auftreten würde. 2.) Das Regelwerk zu Berechnungen der Schallimmissionen an den Gebäuden berücksichtigen alle maßgebende Einflussfaktoren wie z. B. Reflexionen, Abschirmungen durch Gebäude, die Topografie etc. Selbst die unterschiedliche Wahrnehmung von Frequenzen wird durch die Frequenzbewertung berücksichtigt. Der in Dezibel angegebene A-bewertete Summenpegel ist daher zum Vergleich verschiedener Immissionssituationen geeignet.

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 16	Birkach	<p>3.) Workshop-Teilnehmer nicht qualifiziert, Workshop ungenügend.</p> <p>4.) Schaffung einer Umgehungsstraße</p> <p>5.) Vernachlässigung Birkachs durch die Stadt Stuttgart</p> <p>6.) Keine Vorbehaltsstraße in Birkach</p> <p>7.) SSB-Einwand wegen Tempo-30 im Zentrum Birkachs ungerechtfertigt</p> <p>8.) Forderung Tempo-30 in Birkach, Geschwindigkeitsmonitore</p>	<p>3.) Die Workshops hatten die Aufgabe, der Verwaltung zu vermitteln, wo dem Bürger (lärmetechnisch) der Schuh drückt. Aus diesen Informationen wurden die Maßnahmen formuliert. Es war daher nicht notwendig, dass nur „qualifizierte Bürger“ an den Workshops teilnehmen. Hierdurch wäre das Ziel einen Lärmaktionsplan zu erstellen, in dem sich der Bürger wieder findet, verfehlt worden.</p> <p>4.) Im Workshop wurde dies diskutiert. Nur ein Teilnehmer hat eine Umgehungsstraße befürwortet. Deshalb wird eine Umgehungsstraße nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>5.) Gemäß der Lärmkartierung existieren in Birkach keine Lärmschwerpunkte (vgl. Lärmaktionsplan, Abb. 3.1).</p> <p>6.) Das gesamte Vorbehaltsstraßennetz wird derzeit überprüft (Maßnahme 8).</p> <p>7.) Die Reduzierung auf 30 km/h auf Straßen, in denen auch Busse verkehren, muss jeweils im Einzelfall geprüft werden. Um Taktzeiten einzuhalten, müssen bei Geschwindigkeitsreduzierungen eventuell weitere Busse eingesetzt werden, die zu zusätzlichen Investitions-, Wartungs- und Personalkosten führen. Dies erhöht den Fahrpreis, wodurch der ÖPNV unattraktiver wird. Weiterhin kann der Autofahrer auf andere Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ausweichen, so dass der ÖPNV an Attraktivität gegenüber dem MIV deutlich verlieren würde</p> <p>8.) Siehe Stellungnahme zu Punkt 7 und Maßnahmenkatalog Punkte 2, 8 und 9.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 16	Birkach	<p>9.) Durchfahrtsverkehr stoppen, Masterplan und Generalverkehrsplan für Birkach</p> <p>10.) Verlegung Bushaltestelle Obere Birkheckenstraße</p> <p>11.) Emissionen aus Verkehrs-Erschütterungen</p> <p>12.) Tunnel-Effekt (Luftstempel)</p> <p>13.) Neue Verkehrsplanung für Birkach, fehlende Ortsentwicklungsstrategie.</p>	<p>9.) Eine Umgehungsstraße wird nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen (s. Einwendung 4). Des Weiteren wird hierzu auf den Maßnahmenkatalog Punkt 8 verwiesen.</p> <p>10.) Die Verlegung einer Bushaltestelle verlagert nur die hierdurch verursachten Schallimmissionen und beseitigt diese nicht. Bei der Wahl einer Haltestelle sind zudem viele Gesichtspunkte und nicht nur die von den Bussen verursachten Schallimmissionen zu berücksichtigen. Ein Lärmaktionsplan soll zudem nur Lärmprobleme und keine anderen Sachverhalte (z. B. Sicherheitsbelange) lösen.</p> <p>11.) Dies ist nicht Aufgabe eines Lärmaktionsplans. Straßenverkehr kann jedoch durchaus Erschütterungen verursachen. Das Tiefbauamt hat auf Anregung eines Anwohners im November 2006 die verkehrsbedingten Schwingungsimmissionen gutachterlich untersuchen lassen. Die Immissionen lagen deutlich unter den zulässigen Werten.</p> <p>12.) Der Vergleich mit einem LKW auf der Autobahn ist nicht sachgerecht, da dort wesentlich schneller gefahren wird. Der Windstoß bei den innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten durch fahrende LKW ist daher vergleichbar gering und ist als ortsüblich anzusehen.</p> <p>13.) Ein Lärmaktionsplan kann einen Stadtentwicklungsplan o. ä. nicht ersetzen.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
17	Wangen	1.) Lärmbelästigung durch Fa. Huthmann (inkl. Laubbläser) 2.) Umleitung des Lkw-Verkehrs	1) Im Abschnitt 1.2 wird dargelegt, dass bei der Lärmaktionsplanung Industrie- oder Gewerbebetriebe nur zu erfassen sind, wenn es sich um IVU-Anlagen handelt. Die Fa. Huthmann gehört nicht dazu. Im Übrigen werden Lärmprobleme durch Gewerbe- oder Industrieanlagen durch das Immissionsschutzrecht geregelt (TA Lärm). Die Beschwerde wird an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet. 2.) Ein flächendeckendes Lkw-Durchfahrverbot ist in Planung. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 7.
18	Vaihingen	Belästigung durch Militärhubschrauber	Fluglärm, insbesondere durch militärische Fluggeräte, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Beschwerdeführer wurde an die Umweltmeldestelle verwiesen.
19	Zuffenhausen	Belästigung durch Motorradlärm wird im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt.	Motorräder werden nicht explizit aufgeführt. Sie werden aber bei Verkehrszählungen erfasst und fließen so in die Berechnungen mit ein.
20	Möhringen	Lärmschutz-Wand auf Körschtalbrücke aus Maßnahmenkonzept Anhang 1 auch auf westlicher Seite.	Der Bau von Lärmschutzbauwerken auf Brücken ist aus bautechnischer Sicht sehr problematisch. Auf Brücken treten bei nachträglich angebrachten Lärmschutzbauwerken erhebliche Probleme mit der Statik auf. Das dargestellte Konzept zeigt nur eine mögliche, grundsätzliche Maßnahme auf, ohne dass eine direkte Planungsabsicht abgeleitet werden könnte.
21	Möhringen	Lärmschutz-Wand zwischen Neuer Friedhof und Sigmaringer Str.	Die Frist für die Einreichung neuer Maßnahmenvorschläge ist 2008 abgelaufen. Der Vorschlag wird bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
22	Weilimdorf	Stationäre und mobile Überwachung der Geschwindigkeiten auf der Solitudestraße.	Grundsätzlich ist die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit sinnvoll und notwendig, jedoch ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung mit der jetzigen Personaldecke nicht leistbar. Stationäre Anlagen sind weniger wirksam. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 12
23	Degerloch	Grundsätzliche Bedenken, dass Lärmaktionsplan nicht weit genug geht und entsprechende Vorschläge wie z. B. Beschränkung von Motorrädern, Laubsaugern, -bläsern, Sägen, Kirchenglocken, Fluglärm; Lärmbelästigung durch Großbaustelle S21; Lärmentlastung nach Vorbild Offenbach; insgesamt mutigeres Vorgehen	Abgesehen von Motorrädern sind die anderen genannten Lärmquellen kein Bestandteil des Lärmaktionsplans Stuttgart. Motorräder werden im Lärmaktionsplan dahingehend berücksichtigt, dass sie bei Verkehrszählungen mit aufgenommen werden. Die Verwendung von Laubbläsern ist bereits in der 32. BImSchV geregelt. Weitergehende Regelungen sind im Maßnahmenkonzept unter Punkt 26 bereits vorgeschlagen. Das Vorbild Offenbach mit E-Bussen u.ä. (ganzheitliches Modell) ist in Stuttgart vorerst nicht umsetzbar.
24	West	1.) Gelder aus dem „Konjunkturpaket II“ sollen für den Lärmschutz eingesetzt werden.	1.) Die Bestimmungen des Konjunkturpakets II sind so ausgestaltet, dass es nach übereinstimmender Meinung der Stadtverwaltungen, die einen Lärmaktionsplan aufstellen müssen, nicht möglich ist, die zur Verfügung stehenden Gelder in sinnvolle Schallschutzmaßnahmen zu investieren. Problem ist dabei, dass das baden-württembergische Finanzministerium Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der Kommunen nicht als „kommunale Straßen“ akzeptiert hat und daher Lärmschutzmaßnahmen an solchen Strecken nicht in das Konjunkturprogramm aufgenommen wurden.

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 24	West	<p>2.) Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeiten, Überwachung stationär und mobil.</p> <p>3.) Lärmaktionsplan enthält zu wenig Konkrete Maßnahmen und Umsetzungen der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p> <p>4.) Öffentlichkeitsbeteiligung auch bei der Umsetzung von Maßnahmen</p> <p>5.) Es wurde versäumt, Schwerpunkte zu setzen und besonders belastete Straßen explizit zu behandeln.</p>	<p>2.) Grundsätzlich ist die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit sinnvoll und notwendig, jedoch ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung mit der jetzigen Personaldecke nicht leistbar. Stationäre Anlagen sind weniger wirksam. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 12</p> <p>3.) Die Vorschläge der Bürger sollen der Stadtverwaltung aufzeigen, wo der Bürger Handlungsbedarf sieht. Hierbei wurden sehr oft dieselben Maßnahmen für verschiedene Orte genannt (z. B. verstärkte Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Rückbau von Straßen etc.). Diese wurden im Maßnahmenkonzept zusammengefasst, aus welchen dann konkrete Einzelmaßnahmen entwickelt werden sollen.</p> <p>4.) Über die Umsetzung der Maßnahmen entscheidet der Gemeinderat in jedem Einzelfall. Eine weitere Bürgerbeteiligung ist hierbei nicht vorgesehen.</p> <p>5.) Bei der Größe von Stuttgart ist es nicht möglich, in der ersten Fassung des Lärmaktionsplanes konkrete Maßnahmen für alle Örtlichkeiten mit Lärmproblemen zu definieren. Hier muss es darum gehen, einen Überblick zu erhalten und Maßnahmen allgemeiner Art darzustellen. Jede Maßnahme muss auf ihre rechtliche, sicherheitstechnische und bauliche Machbarkeit hin überprüft werden, woran viele städtische und nicht städtische Behörden/Ämter beteiligt sind, was ein unter Umständen langwieriges Abstimmungsverfahren erfordert, gerade auch an den Straßen mit hoher Verkehrsdichte.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 24	West	<p>6.) Fortführung der Einspurigkeit der Geißeichstraße (im Bereich Wildermuthweg) stadtauswärts (kurzfristig durch Ummarkierung, mittelfristig durch einen Grünstreifen) und Aufnahme dieses Vorschlags bei Maßnahme 14. Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h auf der Geißeichstraße Höhe Wildermuthweg bis Rümelinstraße. Verkehrinsel Höhe Eduard-Pfeifer-Heim und / oder Einengung der Fahrbahn.</p> <p>7.) Lärmschutzwand südlich und nördlich des Wildermuthwegs.</p> <p>8.) Lärmindernder Fahrbahnbelag auf Geißeichstraße im Bereich Wildermuthweg.</p> <p>9.) Lkw-Durchfahrverbot wird sehr unterstützt, nicht nur aus Luftreinhaltegründen sondern auch als Lärmschutzmaßnahme.</p> <p>10.) Reduzierung der Grünphasen am Birkenkopf</p>	<p>6.) In die Liste zu der Maßnahme 14 wird dieser Vorschlag nicht aufgenommen, da dort nur solche Straßen aufgeführt sind, bei denen ein Rückbau über eine längere Strecke denkbar ist. Die gemachten Vorschläge sind im Anhang 2 (We 13) enthalten. Die Vorschläge wurden an das Amt für öffentliche Ordnung und an das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung zur Prüfung weitergeleitet.</p> <p>7.) Die Wirkung einer Lärmschutzwand hängt nicht nur von deren Höhe sondern auch von der Länge, die über den zu schützenden Ort hinausreichen muss (sog. Überstandslänge), ab. Deshalb wird die Wirkung der vorgeschlagenen Wand als gering angesehen.</p> <p>8.) Wie im Maßnahmenkonzept unter Punkt 17 aufgeführt, soll dies bei Neubau oder Sanierung jeweils im Einzelfall geprüft werden. Der Einbau von Flüsterasphalt (OPA) ist jedoch nicht überall möglich.</p> <p>9.) Hierzu wurde zur Durchsetzung ein Gutachten vergeben, welches sowohl die Lärm- als auch die Feinstaubproblematik berücksichtigt. Vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 7</p> <p>10.) Eine Reduzierung der Grünphasen am Birkenkopf (Pfortnerampel) würde einen Teil des heutigen Verkehrs auf der Geißeichstraße über den Westbahnhof oder durch Botnang umleiten. Es ist jedoch nicht Ziel eines Lärmaktionsplanes durch Maßnahmen andere Gebiete stärker zu belasten.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 24	West	11.) Geißeichstraße bei den Sondergutachten für ausgewählte Straßen berücksichtigen.	11.) In den Sondergutachten sollte beispielhaft eine Kombination von Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden, um aufzuzeigen, welche Lärminderungspotenziale überhaupt mit realistischen Maßnahmen erreichbar sind. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden auf vergleichbare Situationen übertragen.
25	Nord	<p>1.) Hinweis, dass Lärmkartierung quasi eine Mindestbelastung widerspiegelt.</p> <p>2.) Nicht nur Wohnungen betroffen sind, sondern auch Freibereiche und Gehwege.</p> <p>3.) Geschwindigkeitskontrollen öfter erwähnen, insbesondere unter Punkt 6.2.17 (Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen). Geschwindigkeitskontrollen ausweiten.</p>	<p>1.) Zu den im Vergleich zum Rechenansatz gefahrenen höheren Geschwindigkeiten wird auf den Abschnitt 5 (Seite 70) verwiesen. Die Störwirkung durch überhöhte Geschwindigkeiten ist jedoch durch die hierdurch verursachten momentanen Spitzenpegel beträchtlich. Aus diesem Grund wird im Maßnahmenkonzept unter Punkt 12 eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung gefordert.</p> <p>2.) Ziel eines Lärmaktionsplans muss es sein, die Lärmbelastung dort zu senken, wo sich ein Mensch länger aufhält oder sogar schläft, da gerade in der Schlafphase übermäßiger Lärm besonders gesundheitsschädlich ist. Deshalb sind Wohngebiete besonders schützenswert. Ein Fußgänger oder Radfahrer hält sich jedoch nicht ständig an demselben Ort auf und ist somit der Lärmbelastung nur relativ kurzfristig ausgesetzt.</p> <p>3.) Ein Lärmaktionsplan muss klar gegliedert sein. Die Maßnahmenvorschläge müssen daher alle in einem Abschnitt aufgeführt werden. Grundsätzlich ist die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit sinnvoll und notwendig, jedoch ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung mit der jetzigen Personaldecke nicht leistbar. Vgl. Auch Maßnahmenkonzept Punkt 12</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 25	Nord	<p>4.) Bewusstseinsbildung für Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen.</p> <p>5.) Geschwindigkeits-Monitore wirken hauptsächlich in Wohngebieten, nicht aber auf Hauptverkehrsstraßen und könnten ebendort nachts eher kontraproduktiv sein.</p> <p>6.) Heilbronner Str. zw. Pragsattel und Friedrich-Ebert-Str. wird im Abschnitt 3.3.6 nicht erwähnt.</p> <p>7.) Ausbau des ÖPNV als Mittel gegen Lärm und Verkehr nicht wirksam.</p>	<p>4.) Dies wird im Lärmaktionsplan als Maßnahme 1 genannt.</p> <p>5.) Mit Geschwindigkeitsmonitoren wurden sowohl in Stuttgart (z. B. Fasanenhof) als auch in anderen Kommunen gute Erfahrungen gesammelt. Sie werden üblicherweise auch nur in Wohngebieten eingesetzt.</p> <p>6.) Es wurden bei den Lärmschwerpunkten nur die Straßenabschnitte aufgenommen, die an den Wohnungen die in Abschnitt 3 genannten Lärmpegel überschreiten.</p> <p>7.) Ein Ziel des Lärmaktionsplans ist es, den ÖPNV schneller und attraktiver als den MIV zu machen. Dann ist der vorgeschlagene Ausbau des ÖPNV durchaus auch eine Lärmschutzmaßnahme.</p>
26	Weilimdorf	<p>Auflistung von allgemeinen Vorschlägen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lkw-Fahrverbot, Motorradfahrverbot und ähnlichem, die in der Solitudestraße Anwendung finden sollen..</p>	<p>Die aufgelisteten Maßnahmen sind bereits vorgebracht und entsprechend berücksichtigt (z. B. im Anhang 2) bzw. in das Maßnahmenkonzept eingeflossen.</p>
27	Vaihingen	<p>1.) Lärmschutzwand-Wand entlang der A 831</p> <p>2.) keine Parkempfehlung für Busse in der Gründgensstraße</p> <p>3.) Gründgensstraße als Anliegerstraße</p> <p>4.) Geschwindigkeitsbeschränkung auf A 831 auf 60-80 km/h nachts</p>	<p>1.) Lärmschutz-Wand zum Schutz der Gründgensstraße ist in Anlage 2 (Vai 6 c) aufgenommen.</p> <p>2.) Verschiebung des Vorschlags von Anlage 3 in Anlage 2 (Vai 13 c)</p> <p>3.) Straße ist bereits (teilweise) als Anliegerstraße ausgewiesen. In Verbindung mit Vai 13a wird der Bereich aber nochmals überprüft.</p> <p>4.) Forderung ist unrealistisch. Es handelt sich um eine überörtliche Verbindungsstrecke.</p>
28	Degerloch	<p>1.) zügige Umsetzung von Maßnahmen</p>	<p>1.) Die zügige Umsetzung von Maßnahmen ist das Ziel des Lärmaktionsplans, sie ist allerdings auch von der Finanzlage abhängig.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 28	Degerloch	<p>2.) Tempobeschränkung auf max. 80 km/h besser 60 km/h innerstädtisch.</p> <p>3.) Nahverkehrsabgabe für MIV</p> <p>4.) Einführung des Linearmotors bei U-Bahnen</p> <p>5.) Keine Mautbefreiung sondern Erhöhung der Maut</p> <p>6.) kein Ausbau des Flughafens und keine Nachtflüge</p>	<p>2.) Innerstädtisch besteht bereits eine Tempobeschränkung auf 50 km/h.</p> <p>3.) Eine generelle Nahverkehrsabgabe liegt nicht im Einflussbereich des Lärmaktionsplans Stuttgart. Dies wäre eine Bundesangelegenheit.</p> <p>4.) Die Einführung eines solchen Systems könnte durch die SSB geprüft werden. Es hätte jedoch immense Investitionskosten zu Folge.</p> <p>5.) Eine generelle Erhöhung der Maut zur Vermeidung von Gütertransporten auf der Straße liegt nicht im Einflussbereich des Lärmaktionsplans Stuttgart. Eine Befreiung von der Maut rund um Ballungsgebiete könnte hingegen zu einer Entlastung der innerstädtischen Straßen („Mautflüchtlinge“) führen.</p> <p>6.) Nach der Zuständigkeitsverordnung wird der Lärmaktionsplan für den Flughafen vom Regierungspräsidium aufgestellt (s. Abschnitt 6.2.13). Nur dort können verbindliche Maßnahmen gegen den Fluglärm entwickelt werden.</p>
29	Stammheim	Beschwerde bez. Fa. Deissler und Umgang mit Baugenehmigungen dieser Art.	<p>Im Abschnitt 1.2 wird dargelegt, dass bei der Lärmaktionsplanung Industrie- oder Gewerbebetriebe nur zu erfassen sind, wenn es sich um IVU-Anlagen handelt. Die Fa. Deissler gehört nicht dazu.</p> <p>Im Übrigen werden Lärmprobleme durch Gewerbe- oder Industrieanlagen durch das Immissionsschutzrecht geregelt (TA Lärm). Die Beschwerde wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
30	Mitte	Bedenken, dass Baustellenlärm zusätzlich zum vorhandenen Freizeitlärm aus Gaststätten und von Open-Air-Veranstaltungen das Wohnen unerträglich machen wird.	Baustellen- und Freizeitlärm sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplans. Da jedoch Baustellenlärm sehr oft bei der Bürgerbeteiligung genannt wurde, ist er im Maßnahmenkatalog unter Punkt 25 berücksichtigt worden.

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
31	Möhringen Vaihingen	Problematik der Stadtbahn-Kreuzung an der Straße Am Wallgraben nicht berücksichtigt. Planung der U6 darf zu keiner Verschlechterung der Situation führen.	Im Lärmaktionsplan sind allgemeine Maßnahmen zur Verringerung des Stadtbahn-Lärms enthalten (z. B. Maßnahmenkonzept Punkt 21) und auch für Möhringen im Anhang 2 erwähnt (Mö13 u. 14). Weitere Forderungen können erst bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden.
32	Sillenbuch Riedenberg	<p>1.) Prioritätenplan erstellen</p> <p>2.) Betroffenheitsanalyse für den Stadtbezirk Sillenbuch</p> <p>3.) Erhalt ruhiger Gebiete im Stadtbezirk Sillenbuch muss gesichert werden.</p> <p>4.) Verbesserung des Parksystems</p> <p>5.) Kirchheimer Straße nicht in Einzelmaßnahmen aufteilen sondern als Paket auflisten.</p>	<p>1.) Eine Priorisierung ist insofern erfolgt, dass die Straßen hinsichtlich ihrer Lärmbelastung und der -betroffenheit kategorisiert wurden (Kapitel 3). Es muss aber in einem ersten Schritt darum gehen, einen Überblick zu erhalten und Maßnahmen allgemeiner Art darzustellen. Jede Einzelmaßnahme muss auf ihre rechtliche, sicherheitstechnische und bauliche Machbarkeit hin überprüft werden.</p> <p>2.) Die Darstellung von Betroffenheiten für jeden einzelnen Stadtbezirk würde den Rahmen des Lärmaktionsplanes sprengen.</p> <p>3.) Der Erhalt ruhiger Gebiete im ganzen Stadtgebiet ist ein Anliegen des Lärmaktionsplans (vgl. Maßnahmenkonzept Punkt 27)</p> <p>4.) Die in der Vorschlagsliste unter Si 2 aufgeführte Verbesserung des Parksystems kann auch auf andere Straßen übertragen werden. Eine Prüfung wird im Einzelfall vorgenommen.</p> <p>5.) Die vorgenommene Auflistung bedeutet nicht zwingend eine Aufteilung in Einzelmaßnahmen. Die Vorschläge betreffen aber teilweise über den Stadtbezirk hinausgehende Maßnahmen (Lkw-Durchfahrverbot) oder liegen mit der Zuständigkeit bei unterschiedlichen Ämtern.</p>

Bürger, Bürgerinitiativen und -vereine (anonymisiert)	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme
noch 32	Sillenbuch Riedenberg	<p>6.) Einrichtung eines Kreisverkehrs in der Schemppstraße unter besonderer Berücksichtigung eines überfahrbaren Minikreisels.</p> <p>7.) Eine Anbindung des Parkhauses Heumaden wurde nicht gefordert, vielmehr die Einrichtung eines P+R-Platzes am Standort Schwende.</p> <p>8.) Versetztes Parken auch in Wohn- und Sammelstraßen</p> <p>9.) Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Kirchheimer Straße innerorts.</p> <p>10.) Einrichtung von Einbahnstraßen in Melonenstraße und Steinäcker.</p> <p>11.) Kreisverkehr in Rudolph-Brenner-, Tuttlinger- und Bockelstraße</p> <p>12.) Sperrung des Hohlwegs nach Rohracker.</p>	<p>6.) Der Vorschlag wird in die Untersuchung mit eingebunden.</p> <p>7.) Der Vorschlag bez. des Parkhauses wurde im Workshop nicht genannt sondern kam aus der Bürgerbeteiligung. Die Einrichtung von P+R-Plätzen ist grundsätzlich wünschenswert. Welcher Standort dafür geeignet ist, muss im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>8.) Die Anordnung einer solchen Maßnahme muss im Einzelfall geprüft werden. Sie macht nur Sinn, wenn entsprechend Durchgangsverkehr vorhanden ist.</p> <p>9.) Der Vorschlag ist doppelt genannt und wird im Anhang 3 gestrichen.</p> <p>10.) Bei Einrichtung von Einbahnstraßen werden Verkehrsverlagerungen erzeugt, die an anderen Stellen mehr Verkehr erzeugen. Eine solche Maßnahme muss im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>11.) Wie im Anhang 3 bereits dargelegt, ist eine Prüfung der Maßnahmen ohne genaue Ortsangabe schwierig.</p> <p>12.) Wie bereits in Anhang 3 ausgeführt, ist der Hohlweg keine öffentliche Straße. Dies ist, ein ordnungsrechtliches Problem, das der Lärmaktionsplan nicht lösen kann.</p>