



**Anhang 2
zum
Lärmaktionsplan
der
Landeshauptstadt Stuttgart
2009
Vorschlagsliste aus der
Bevölkerung**

In der nachfolgenden Liste sind insbesondere die Vorschläge aus den zehn Workshops und der individuellen Beteiligung der Öffentlichkeit zur Lärmaktionsplanung zusammengestellt. Darüber hinaus wurden noch nicht umgesetzte Maßnahmen aus den Lärminderungsplänen Vaihingen, Zuffenhausen und Bad Cannstatt übernommen sowie weitere Planungen der Stadt mit lärmindernden Maßnahmen.

Die umfangreichen Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden kategorisiert und von der Verwaltung einer ersten Bewertung unterzogen.

Vorschläge, welche inhaltlich oder im Hinblick auf ihre Bedeutung für den Lärmschutz nicht nachvollziehbar waren, wurden vorerst zurückgestellt. In Anlage 3 sind sie für jedermann nachprüfbar mit der entsprechenden Erläuterung dokumentiert.

Die vorliegenden Tabellen stellen eine fachlich erweiterte Diskussionsbasis dar. Die fachlichen Stellungnahmen sind von der Überzeugung geprägt, dass Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt vom Gemeinderat und der Stadtverwaltung erwarten, dass qualitative Fortschritte beim flächendeckenden Lärmschutz, aber auch beim Schutz an Lärmschwerpunkten erreicht werden.

Inhaltsverzeichnis

Maßnahmen zur Lärminderung in

Bad Cannstatt.....	4
Birkach	13
Botnang	15
Degerloch	18
Feuerbach	21
Hedelfingen	24
Stuttgart-Mitte	25
Möhringen.....	27
Mühlhausen	31
Münster.....	34
Stuttgart-Nord	35
Obertürkheim	39
Stuttgart-Ost	40
Plieningen.....	45
Sillenbuch	48
Stammheim	52
Stuttgart-Süd	54
Untertürkheim	60
Vaihingen.....	62
Wangen	68
Weilimdorf.....	69
Stuttgart-West.....	74
Zuffenhausen.....	80
Ganzes Stadtgebiet	88

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
König-Karl-Straße [Ca 1]	Verbesserung des Durchlasses für Radfahrer durch den Eisenbahntunnel	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittel- bis langfristig	sehr hoch (bei eigenem Tunnel)	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 43): Ein ausreichend breiter Radweg hätte eine Verringerung der Fahrspuren / Richtung zur Folge; ein eigener Tunnel hätte den Vorteil, dass Eingriffe in den Kfz-Verkehr ausbleiben, er ist jedoch teuer.
Waiblinger / Nürnberger Straße [Ca 2]	Radwegeverbindung von der König-Karls-Brücke bis Fellbach	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 44): Teil des Hauptradroutennetzes; UTA-Beschluss für Radverkehrskonzept im Herbst 2009 angestrebt.
Deckerstraße [Ca 3]	Radweg	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 45): mehrere Varianten; siehe Lärminderungsplan Bad Cannstatt
Schmidener Straße [Ca 4]	Radweg: ab der Oberen Ziegelei Richtung Schmiden	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 46): Teil des Hauptradroutennetzes; UTA-Beschluss für Radverkehrskonzept im Herbst 2009 angestrebt.
Sommerrain [Ca 5]	Ausbau Radwegenetz	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.
Steinhaldenfeld [Ca 6]	a) Radweg von Bad Cannstatt nach Steinhaldenfeld	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel - hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 47): Bergaufwärts; bergab kann der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfahren.
	b) Lückenschluss der Radwegeverbindung von Steinhaldenfeld nach Schmiden und Sommerrain zwischen der Lehmfeld- und Ziegelbrennerstraße	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig - mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 48): Die Strecke ist eine wichtige und verkehrssichere Alternative zur Steinhaldenstraße.
Wilhelmsbrücke [Ca 7]	Radverbindung	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 49): Teil des Hauptradroutennetzes; UTA-Beschluss für Radverkehrskonzept im Herbst 2009 angestrebt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Haldenstraße [Ca 8]	Radweg zwischen Halden- und Bottroper Straße auf dem alten Industriegleis	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurzfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 50): Der Radweg würde eine attraktive Verbindung zwischen Neckarvorstadt und Hallschlag herstellen.
Hallschlag - Burg- holzhof [Ca 9]	Radweg Hallschlag - Schnar- renberg / Burgholzof	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 51): Ergänzungsnetz zum Hauptradroutennetz.
Radabstellplätze [Ca 10]	bei Geschäften im (Stadtteil-) Zentrum, Veranstaltungsge- bäuden und bei öffentlichen Gebäuden		ASS, Tiefbau- amt, Ge- schäfte	kurzfristig bzw. lau- fend	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 52)
Wasen / Wohngebiet Veielbrunnen [Ca 11]	Verbesserte Fußwegeverbin- dungen zum Bahnhof	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig - mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 53): Verbesserungen im Rahmen der Aufsiedlung Neckarpark.
Haltestelle Nürnber- ger Straße [Ca 12]	Direkter Zugang von der Brenzstraße	I)	Deutsche Bahn AG	mittel- bis langfristig	mittel - hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 54)
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
U 11 [Ca 13]	Verlängerung bis zum Mer- cedes-Museum, Betrieb als Regellinie	I)	SSB	mittel- bis langfristig	hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 40) und Ausführungen in Nr. 5 im Maßnahmenkonzept
U 2 [Ca 14]	Verlängerung nach Schmiden und Oeffingen	I)	SSB	langfristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 41) und Ausführungen in Nr. 5 im Maßnahmenkonzept
Neckarpark [Ca 15]	Kombitickets bei allen Veran- staltungen	I)	VVS, Veranstal- ter, Stadt Stuttgart	kurzfristig	II)	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 42): Die Besucher werden angeregt, anstelle des Autos den ÖPNV für die An- fahrt zu benutzen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des ÖPNV - Eisenbahn (einschließlich S-Bahn)						
Regionallinie Unter- türkheim - Kornwest- heim [Ca 16]	Angebotsverbesserungen	I)	Verband Region Stuttgart	mittelfristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 38)
S-Bahn [Ca 17]	Tangentialverbindung Zuf- fenhausen - Feuerbach - Bad Cannstatt	I)	Verband Region Stuttgart	langfristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 37): Diese Maßnahme ist Teil einer direkten S-Bahn-Verbindung Ludwigsburg - Esslingen unter Umgehung des Hauptbahnhofs.
S-Bahn Remstal [Ca 18]	Ausbau der S-Bahn		Verband Region Stuttgart	eher lang- fristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 39): Streckenausbau erforderlich
Verbesserung oder Veränderung des Parksystems						
Mobilitätszentrum [Ca 19]	Ausreichendes (und kosten- günstiges) Parkplatzangebot beim künftigen Mobilitätszent- rum	gering - mittel	ASS, AfÖO, Tiefbau- amt	kurzfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 29): ist in der Planung vorgesehen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Augsburger Platz (Kategorie 1.1) [Ca 20]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h	2,5 dB(A)	AfÖO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Rampen auf der Nordseite des Augsburger Platzes (Herstellung einer vollständi- gen Kreuzung)	hoch	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 11): Eine vollständige Kreuzung ermöglicht ein direktes Abbiegen von der Waib- linger / Nürnberger Straße in die Gnesener Straße und umgekehrt ohne die Wohngebiete zu belasten
Pragstraße (Kategorie 1.2) [Ca 21]	Ein Fahrstreifen pro Richtung zwischen Westportal Rosen- steintunnel und Rosenstein- brücke	mittel	ASS, AfÖO, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel - hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 30): Da der Rosensteintunnel die Verkehrsmenge auf dem Abschnitt erheblich reduzieren wird, ist der Rückbau zu Gunsten von Begrünung und Radwege möglich.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Waiblinger Straße (Kategorie 1.3) [Ca 22]	a) Reduzierung auf durchge- hend einen Fahrstreifen je Richtung	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt, AfÖO	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 9): Die Durchfahrt auf der Waiblinger Straße soll unattraktiver gemacht werden. Die Maßnahme kann abschnittsweise und zunächst auch nur für eine Fahr- richtung realisiert werden.
	b) Rückbau der Linksabbie- gespur in die Taubenheim- straße so kurz, dass keine Drängelei möglich ist	gering	ASS, Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 8): Durch die Verkürzung wird der Geradeausverkehr verlangsamt und gleich- mäßiger gestaltet.
	c) Geschwindigkeitskontrollen	mittel	AfÖO, Polizei	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Nürnberger Straße (Kategorie 1.3) [Ca 23]	a) Prüfung der Ampelschal- tung am Knotenpunkt / Beskidenstraße stadteinwärts	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 15): Verkehr in der Nürnberger Straße soll reduziert und auf die B 14 verlagert werden. Mögliche Verlagerungen in die Schmidener Straße und in den Seeblickweg müssen verhindert werden. Das Verlagerungspotenzial muss in einer Verkehrsuntersuchung ermittelt werden.
	b) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AfÖO, Polizei	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	c) Reduzierung auf durchge- hend einen Fahrstreifen je Richtung	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt, AfÖO	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 10): Die Durchfahrt auf der Nürnberger Straße soll unattraktiver gemacht wer- den. Die Maßnahme kann abschnittsweise und zunächst auch nur für eine Fahrtrichtung realisiert werden.
Schmidener Straße (Kategorie 1.3) [Ca 24]	a) Pfortnerampel am Kleinen Ostring	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 20): Verkehr in der Schmidener Straße soll reduziert und auf die B 14 verlagert werden. Mögliche Verlagerungen in die Nürnberger Straße und in den See- blickweg müssen verhindert werden. Das Verlagerungspotenzial muss in einer Verkehrsuntersuchung ermittelt werden.
	b) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AfÖO, Polizei	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Neckartalstraße (Ka- tegorie 1.3) [Ca 25]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h und Geschwindigkeitskontrollen	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h (19 - 7 Uhr)	2,5 dB(A)				
	c) Rückbau und Begrünung	≤ 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel bis hoch	Die Möglichkeiten eines Rückbaus (eine durchgehende Fahrspur pro Fahr- richtung) werden geprüft. Die Maßnahme ist geeignet, den Verkehrsfluss zu verstetigen und damit den Lärmpegel zu vermindern (siehe Nr. 14 im Maß- nahmenkonzept).
	d) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	e) Beseitigung der Uneben- heiten im Fahrbahnbelag	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
Haldenstraße (Kategorie 2.2) [Ca 26]	Geschwindigkeitskontrollen	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Schönestraße (Kategorie 2.2) [Ca 27]	Umgestaltung	hoch	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 21): u.a. Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung; Bau des Rosenstein- tunnels ist Voraussetzung
Gnesener Straße (Kategorie 2.2) [Ca 28]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Gnesener Straße (Kategorie 2.2) [Ca 28]	b) Reduzierung auf durchge- hend einen Fahrstreifen je Richtung	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt, AföO	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 17): Das bestehende Verkehrsaufkommen kann hier auch mit nur einem durch- gehenden Fahrstreifen bewältigt werden; der Verkehrsfluss wird gleichmä- ßiger, die Überholvorgänge entfallen.
Augsburger Straße [Ca 29]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Reduzierung auf durchge- hend einen Fahrstreifen je Richtung	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt, AföO	mittelfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 16): Das bestehende Verkehrsaufkommen kann hier auch mit nur einem durch- gehenden Fahrstreifen bewältigt werden; der Verkehrsfluss wird gleichmä- ßiger, die Überholvorgänge entfallen.
	c) Verbindung zur Benzstra- ße	mittel	ASS, Tiefbau- amt	mittel- bis langfristig	hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 26): Im Verlauf der Nürnberger Straße - Augsburger Straße - neue Verbindungs- straße – Benzstraße - Talstraße würde eine leistungsfähige Streckenfüh- rung zwischen Fellbach und Stuttgart-Ost entstehen und kann die Waibling- ger und Daimlerstraße entlasten.
Hofener Straße [Ca 30]	a) Unterbrechung bei der Viaduktstraße	mittel - hoch	ASS, Tiefbau- amt, AföO	mittel- bis langfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 19): Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebiet. Diese Maßnahme ist nur bei entsprechender Leistungsfähigkeit des Knotens Schmidener / Gnesener Straße möglich
	b) Einbeziehung in die Tem- po 30-Zone zwischen der Schmidener und der Viadukt- straße	2,5 dB(A)	AföO	mittel- bis langfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 18): Diese Maßnahme kann durchgeführt werden, sobald der Knoten Schmi- dener / Gnesener Straße so weit entlastet wird, dass er den Verkehr aufneh- men kann.
Wilhelmsbrücke [Ca 31]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung auf 30 km/h	gering	AföO	kurzfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 22): erhöht die Sicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr, da die Brücke sehr schmal ist
Marktplatz [Ca 32]	Sperrung für Kfz-Verkehr	mittel - hoch	ASS, AföO Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 24): Der Parkplatzbedarf kann durch das Parkhaus Mühlgrün befriedigt werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Mercedesstraße [Ca 33]	Umgestaltung	gering	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittel- fristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 28): Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr
B 10 [Ca 34]	a) Bau des Rosensteintun- nels	sehr hoch	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 1): Mit dem Bau wird die Durchführung zahlreicher Maßnahmen zur Entlastung von Wohngebieten in Bad Cannstatt und im Stuttgarter Norden ermöglicht.
	b) Verlängerung des Berger Tunnels	sehr hoch	ASS, Tiefbau- amt	mittel- bis langfristig	sehr hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 2): Eine Verlängerung würde eine Entlastung im Einzugsbereich der B 10 brin- gen.
	c) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	2 bzw. 5 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	mittel- bis langfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 3): Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
B 14 [Ca 35]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 80 km/h für Pkw, 60 km/h für Lkw, zumindest nachts zwischen B 10 und Kappelbergtunnel	3 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	kurzfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 5): Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes (siehe auch Ausführungen in Nr. 11 im Maßnahmen- konzept).
	b) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	2 bzw. 5 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	mittel- bis langfristig	mittel	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 4): Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
Steinhaldenstraße [Ca 36]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h, in der Ortsdurchfahrt Steinhalden- feld auf 30 km/h	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 35): Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Steinhaldenstraße, Zuckerbergstraße, Kolpingstraße, Hop- fenseeweg [Ca 37]	Unterbindung des Schleich- verkehrs	lokal hoch	ASS, AföO, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 36): Bedarf und Möglichkeiten für Maßnahmen müssen in einer Verkehrsunter- suchung ermittelt werden..
Auerbachstraße [Ca 38]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Tempo-30-Zone	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Roter Stich [Ca 39]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 40 km/h	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Strecke Untertürk- heim - Münster [Ca 40]	a) Schallschutz im Bereich Höhe Kienbachstraße bis Augsburger Platz	hoch	Deutsche Bahn	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Hier wurde bei der Durchführung des Lärmsanierungsprogramms der Deut- schen Bahn AG eine Lärmschutzwand errichtet. Damit werden die (sehr hohen) Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten (60 dB(A) in der Nacht). Für die Einhaltung anspruchsvollerer Lärmschutzziele ist eine Erweiterung der Schallschutzbauwerke zu prüfen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Strecke Untertürk- heim - Münster [Ca 40]	b) Überdeckung des Ab- schnitts Augsburgener Platz bis Rühlestraße (Beginn des Viadukts)	sehr hoch	Deutsche Bahn	langfristig	sehr hoch	optimaler Lärmschutz, jedoch sehr teuer. Eine Finanzierung durch die Deut- sche Bahn AG ist daher nicht zu erwarten. Die technische Machbarkeit wäre zu prüfen.
	c) Lärmschutzmaßnahmen am Viadukt	hoch	Deutsche Bahn	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Die Möglichkeiten und Lärminderungswirkungen müssen untersucht wer- den.
Strecke Bad Cann- statt - Waiblingen [Ca 41]	a) Aufnahme in das Lärmsa- nierungsprogramm der Deut- schen Bahn AG	hoch	Deutsche Bahn	mittelfristig	hoch	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 55): Durch die Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm kann die Lärmbelastung in den anliegenden Wohngebieten nach den Kriterien der Deutschen Bahn AG untersucht und anschließend entschieden werden, ob Lärmschutzwän- de gebaut werden oder die Anwohner eine Förderung zum Einbau von Schallschutzfenstern erhalten können.
	b) Schallschutz (z.B. Lärm- schutzwand) in den Wohnge- bieten (Sommerrain, Ter- rotstraße, Thorner Straße, Brenzstraße, Krankenhaus)					
Minderung des Gewerbelärms						
Kraftwerk Münster [Ca 42]	Mülltransporte auf Schiene und Wasser	I)	Stadt, EnBW	langfristig	II)	Die Möglichkeiten sind zu untersuchen (siehe Ausführungen in Nr. 23 des Maßnahmenkonzepts und Maßnahme 26 des Luftreinhalteplans)
Minderung des Veranstaltungslärms						
Cannstatter Wasen [Ca 43]	a) Lärmbegrenzung bei Volks- und Frühlingsfest	hoch	kurzfristig bzw. lau- fend	AföO, Platz- betreiber	niedrig bzw. keine	siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahmen 56 und 57): Die Anzahl lauter Veranstaltungen kann beschränkt werden. Ebenso kön- nen hinsichtlich der Veranstaltungszeiten und der Lautstärke Auflagen erteilt werden.
	b) Keine Motorsportveranstal- tungen	hoch	kurzfristig	AföO	keine	Motorsportveranstaltungen sind besonders laut und störend. Sie sollten auf dem Wasen generell nicht zugelassen werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des ÖPNV – Stadtbahn und Busse						
Aulendorfer Straße [Bi 1]	leisere Busse einsetzen	I)	SSB, Stadt Stuttgart	kurz	II)	Der Wunsch nach leiseren Fahrzeugen wurde in mehreren Stadtbezirken geäußert. Die SSB AG wird hierzu um eine Stellungnahme gebeten. Es ist davon auszugehen, dass moderne, leise Busse am Markt vorhanden sind.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Birkach [Bi 2]	a) Durchfahrverbot Lkw > 3,5 t	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Das vorhandene Straßennetz (Mittlere Filderlinie) erlaubt eine Lkw-Umleitung. Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h c) 30 km/h für Busse und Lkw	Ca. 3 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Ortsdurchfahrt mit Busverkehr ist sehr eng. Es handelt sich vorwiegend um Nacht- und Ruhezeiten. Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Aulendorfer Straße [Bi 3]	a) Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrollen	Ca. 3 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Aussagen zu [Bi 2] gelten hier sinngemäß.
Welfenstraße [Bi 4]	a) Durchfahrverbot für Lkw	≤ 2 dB(A)	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Aussagen zu [Bi 2] gelten hier sinngemäß.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h und Geschwindigkeitskontrollen	Ca. 3 dB(A)	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Aussagen zu [Bi 2] gelten hier sinngemäß.
Birkheckenstraße [Bi 5]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Birkheckenstraße ist als reine Wohnstraße (zwischen Törlesäcker- und Aulendorfer Straße) für den Lkw-Verkehr – außer Anlieferung – ungeeignet.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Aussagen bei [Bi 2] gelten sinngemäß.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Birkheckenstraße [Bi 5]	c) Obere Birkheckenstraße aus dem Vorbehaltsnetz nehmen	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Bezüglich des Vorbehaltsnetzes wird auf Ziffer 6.1.2 verwiesen. Der Vor- schlag wird aber unterstützt.
	d) Geschwindigkeitskontrol- len	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Aussagen bei [Bi 2] gelten sinngemäß.
	e) Sanierung des Fahrbahn- belags	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Beethoven- und Mil- löckerstraße, Reger- straße [Bot 1]	Fahrradweg und Gehweg	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Ein wesentliches Element des flächenhaften Lärmschutzes ist die Förde- rung des Fuß- und Radverkehrs in Stuttgart. Hierzu bedarf es der Existenz geeigneter Wege. Der Vorschlag wird in diese Planung übernommen
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
U 9 [Bot 2]	Zusätzliche Stadtbahnlinie oder Ausdehnung Botnang Taktverdichtung: U 9 immer bis Botnang	I)	SSB	mittelfristig	II)	Die U 9 fährt in der Hauptverkehrszeit bis Botnang, die U 4 ganztägig. Bei Bedarf kann die U 9 auch außerhalb der Hauptverkehrszeit nach Botnang verlängert werden. Bedarf und Kosten sind zu klären.
Bus [Bot 3]	Ausbau des Busverkehrs Richtung Universität	I)	SSB	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Buslinie 91 fährt montags bis freitags zur Universität. Dieses Angebot kann auf die Abendstunden und auf das Wochenende ausgedehnt werden. Im konkreten Fall sind Bedarf und Kosten zu klären und hiernach zu ent- scheiden.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Vaihinger Landstraße [Bot 4]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Vaihinger Landstraße und Brucknerstraße [Bot 5]	Parken auf der Straße statt auf dem Gehweg	I)	Stadt Stuttgart	sofort	keine	Das Parken auf dem Gehweg ist hier ausnahmsweise zugelassen, weil die Straßenverhältnisse beengt sind (Linienbus). Es muss geprüft werden, ob zumindest stellenweise Parken auf der Fahrbahn möglich ist oder an ande- rer Stelle Parkplätze angeboten werden können. Eine schmalere Kfz-Fahrbahn kann zur Geschwindigkeitsreduzierung bei- tragen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärminderungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Lindpaintnerstraße [Bot 6]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h b) Geschwindigkeitsüberwa- chung	ca. 1 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Regerstraße [Bot 7]	a) Rückbau auf eine Fahrspur in beide Richtungen zwischen Kreisverkehr Beethovenstra- ße und Millöckerstraße; rechte Spur als Parkstreifen nutzen	≤ 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel bis hoch	Eine Reduzierung auf eine durchgehende Fahrspur pro Fahrtrichtung ver- stetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, son- dern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders stören- den Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen (siehe Nr. 14 im Maß- nahmenkonzept).
	b) 30 km/h im Bereich der Schule c) Geschwindigkeitsüberwa- chung in der Kurve	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit (v.a. für die Schüler im Bereich der Schule) und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Franz-Schubert- Straße [Bot 8]	Parken auf der Straße statt auf dem Gehweg	I)	Stadt Stuttgart	sofort	keine	Das Parken auf dem Gehweg ist hier ausnahmsweise zugelassen, weil die Straßenverhältnisse beengt sind. Es muss geprüft werden, ob zumindest stellenweise Parken auf der Fahrbahn möglich ist oder an anderer Stelle Parkplätze angeboten werden können. Eine schmalere Kfz-Fahrbahn kann zur Geschwindigkeitsreduzierung bei- tragen. Die Straße befindet sich in einer Tempo30-Zone.
Furtwänglerstraße [Bot 9]	Lärmindernder Fahrbahn- belag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Schienenverkehrslärms						
U 9 [Bot 10]	a) Lärminderung am Gleisbett b) Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich Kreisverkehr Millöckerstraße	I)	SSB	kurzfristig	II)	Leisere Gleisbette (z.B. Raseneindeckungen) mindern den Lärm um ca. 2 dB(A). Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden werden (siehe Ausführungen in Kapitel 6.2.9)

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Hoffeldstraße [Deg 1]	Radweg	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	II)	Die Erschließung der Hoffeldsiedlung mit Radwegen sollte im Zusammen- hang mit der generellen Radwegplanung geprüft und umgesetzt werden (siehe auch Nr. 6 im Maßnahmenkonzept).
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
Parkhaus Albstraße [Deg 2]	Steigerung der Attraktivität durch bessere Beschilderung und Kombiticket für Pendler (Jahresabo 2 Zonen)	I)	SSB, Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Das Parkhaus Albstraße hat ganzjährig freie Stellplätze. Es wird angeregt, zu prüfen, ob in Verbindung mit einer Jahreskarte nicht ein günstiges Jah- resparkticket verfügbar gemacht werden kann. Das Parkhaus ist auch ge- eignet als zentral überwachte Fahrradgarage, für Jahreskarteninhaber kos- tenfrei.
Verbesserung des Parksystems						
Parkhaus Albstraße [Deg 3]	Anwohnerparken in der Um- gebung	I)	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Erforderlichkeit und ggf. Umsetzbarkeit einer solchen Maßnahme sollte geprüft werden. Die Pendler sollten zukünftig das Parkhaus benutzen und nicht in umliegenden Straßen parken.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 27 Teilbereich Löffel- straße: Kategorie 1.2 Teilbereich Obere Weinsteige: Kategorie 2.1 [Deg 4]	a) Durchfahrverbot für Lkw nachts und am Wochenende.	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsschilder und Radarwarnschilder / Radaranlage – Höhe „Auf dem Haigst“	I)	AföO	kurzfristig	II)	Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be- wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept). Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesonde- re das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
B 27 Teilbereich Löffel- straße: Kategorie 1.2 Teilbereich Obere Weinsteige: Kategorie 2.1 [Deg 4]	c) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	> 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	d) Überdeckelung bzw. Unt- ertunnelung	I)	ASS, Tiefbau- amt	langfristig	sehr hoch	Es wäre mit einer Verkehrsuntersuchung zu prüfen, ob durch ein Tunnel- bauwerk zwischen Haigst und Peregrinastraße Durchgangs- und Ziel-, Quell-, Binnenverkehre in akustisch und verkehrstechnisch sinnvoller Weise getrennt werden können.
	e) Lärmschutzwand durch- gängig machen - in Höhe Internationale Schule und Sigmaringer Straße	I)	Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	Die Möglichkeiten und Wirkung einer Ergänzung (ggf. Erhöhung) und Wei- terführung der Lärmschutzanlage muss in einer Untersuchung geprüft wer- den.
Albstraße [Deg 5]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h (Einbeziehung in die Tempo-30-Zone zwi- schen Wurmlinger Straße und Gomaringer Straße	1 - 3 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Alle hier genannten Straßen sind Teil des Vorbehaltsstraßennetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier teilweise ein Linienbus verkehrt.
Reutlinger Straße [Deg 6]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h					
Epplestraße Kategorie 2.2 [Deg 7]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h					
Gomaringer Straße [Deg 8]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h					
Hoffeldstraße [Deg 9]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h					
Jahnstraße Kategorie 1.3 [Deg 10]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h					

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Zahnradbahn – Ab- schnitt Auf dem Haigst bis Brücke über B 27 [Deg 11]	a) Quietschminderung durch regelmäßiges Schmieren	I)	SSB	kurzfristig	II)	Die Zahnradbahn verursacht störende Geräusche, insbesondere in Kurven- bereichen. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden oder vermindert werden (siehe Ausführungen in Kapitel 6.2.9 des Lärmaktionsplans).
	b) Schalldämmung der Triebwagen					
	c) Schallschutzwand hoher Damm – Wohngebiet	I)	SSB	mittelfristig	II)	Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärmminde- rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit- telt werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Radwegenetz [Feu 1]	Ausbau Radwegenetz in Feuerbach	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendecken- den) Radwegenetzes dient der Entlastung Stuttgarts von störendem Ver- kehrslärm.
Kindertagesstätte Weilimdorfer Straße [Feu 2]	Verkehrinsel / Fahrbahnver- engung Höhe Kindertages- stätte	gering	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Eine für Fußgängerwerke sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter- stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen, neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit, sichere (kindgerech- te) Querungsmöglichkeiten.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Feuer- bach [Feu 3]	a) Geschwindigkeits- beschränkung auf 30 km/h nachts (evtl. ohne Heilbron- ner Straße und Industriege- biet)	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschrän- kung ist jedoch nicht durchführbar. In den Wohngebieten besteht heute schon eine Beschränkung auf Tempo 30. Die übrigen Straßen sind Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h wer- den geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier Linienbusse verkehren.
	b) Kontrolle der 2-Takt- Fahrzeuge	nicht be- stimmbar	Stadt Stuttgart, Land, (Polizei)	sofort und immer	keine	Das Geräusch von Zweitaktmotoren wirkt überdurchschnittlich lästig. Hier besteht generell Entwicklungs- aber auch Aufklärungsbedarf. Gebietsweise sind Durchfahrtsbeschränkungen zu Ruhezeiten zu prüfen. Die Kontrolle hinsichtlich Fahrzeugmanipulationen sollte ein generelles polizeiliches An- liegen sein.
Wiener Straße (Kate- gorie 2.2) [Feu 4]	a) Durchfahrverbot für Lkw > 3,5 t: Wilhelm-Geiger-Platz - Stuttgarter Straße	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Vorschläge weisen darauf hin, dass in Feuerbach Bedarf zu einer gene- rellen Verminderung der flächenhaften Lärmbelastung besteht. Während die Maßnahmen a) und c) lokal wirksame Vorschläge darstellen, ist dies bei b) nicht eindeutig gegeben. Wegen der Wirkung von Maßnahmen auf das weitere Verkehrsumfeld einerseits sowie einer abgestimmten örtlichen Kon- zeption andererseits besteht Untersuchungsbedarf. Kurzfristige Verbesse- rungen können durch eine generelle Geschwindigkeitsabsenkung und quali- tativ gute Fahrbahnoberfläche erreicht werden
	b) Einbahnstraßenregelung	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	
	c) Verkehrsberuhigte Zone: Wilhelm-Geiger-Platz – Stutt- garter Straße	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Pfostenwäldle [Feu 5]	als Anliegerstraße ausweisen	I)	AföO	kurzfristig	gering	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Der Vorschlag wird im Zusammenhang mit der weiteren Planung geprüft.
Alarichstraße Heidestraße Rüdigerstraße Oswald-Hesse-Straße [Feu 6]	a) als Anliegerstraßen ausweisen	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Anliegerstraßen können kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Dies gilt nicht für Straßen aus dem Vorbehaltsnetz.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis Feuerbacher Tal Straße und Kontrollen / elektronische Geschwindigkeitsanzeige	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die erwähnten Straßen gehören teilweise zum Vorbehaltsnetz. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten bewusst und kann somit zu leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Weilimdorfer Straße [Feu 7]	a) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Hilfe von Beschilderung	≤ 3 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Verhinderung von Linksabbieger mit baulicher Maßnahme von der Goslarer Straße	≤ 3 dB(A)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Diese Maßnahme könnte sogenannten Schleichverkehr unterbinden. Die Machbarkeit und die tatsächliche Notwendigkeit der Maßnahme sollten untersucht werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Weilimdorfer Straße [Feu 7]	c) Ampel mit Geschwindig- keitskopplung und / oder Geschwindigkeitsangabe, versehen mit Blitzer	≤ 3 dB(A)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	d) Einrichten eines Kreisver- kehrs: Weilimdorfer Straße / Teutoburger Straße	≤ 3 dB(A)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören- de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Es muss jedoch eine Einzelfallprüfung bezüglich Platzbedarfs und Machbarkeit erfolgen
B 295 [Feu 8]	a) Verlegung der Einfahrt des Tunnels Richtung Zentrum in Feuerbach (Tunnelverlänge- rung)	I)	TBA, RP	langfristig	II)	Die B 295 verläuft im westlichen Bereich entlang eines Wohngebiets (ge- meinsam mit der Stadtbahn). Sie bildet einen Lärmschwerpunkt. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind evtl. erforderlich. Während eine Tunnelverän- derung a) sehr unwahrscheinlich ist, kann eine Lärmschutzwand b) wirksam und richtig sein. Es besteht zusätzlicher Untersuchungsbedarf.
	b) Lärmschutzwand (gepress- te und bewachsene Erde)	I)	TBA, RP	langfristig	II)	
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Föhrichstraße [Feu 9]	Reduktion Fahrgeräusche und Schienenlärm	I)	SSB	Mittelfristig	II)	Im Zusammenhang mit einer Untersuchung] zur B 295 soll auch die Stadt- bahn geprüft werden. Schallmindernde Maßnahmen am Gleisbett sind vor- ab zu prüfen bzw. kurzfristig umzusetzen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärminderungswirkung ¹⁾	Zuständigkeit	Umsetzungszeitraum ²⁾	voraussichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Bezirk Hedelfingen [Hed 1]	Lücken im Radwegenetz schließen	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Herstellung eines sicheren, komfortablen und flächendeckenden Radnetzes stellt eine zentrale Verkehrsaufgabe der Stadt dar.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 10 (Kategorie 2.1) [Hed 2]	Lärmschutzwand (moderne Ausführung: oben gebogen, zur Fahrbahn auskragend) lückenlos von Wangen bis Hafen Süd (auf der Westseite)	≤ 10 dB(A)	RP, TBA, (ggf. Bund)	mittel- bis langfristig	hoch bis sehr hoch (8–12 Mio. €)	Die B 10 ist Hauptschallquelle. Weitere Quellen sind die hiervon abgehenden Anschlussstraßen. Eine Lärmschutzwand an der Westseite der B 10 ist teilweise bereits verwirklicht und für die Wohnbebauung auch sinnvoll. Es sollte hier überprüft werden, ob diese Wand noch ausreichend dimensioniert ist und in welchem Zustand sie sich befindet. Je nach Zustand könnte sie bei einer Höhe von ca. 6 – 7 m für die ersten Gebäudereihen eine deutliche Lärmreduzierung bewirken (bis ca. 10 dB(A)). Durch eine Kombination mit Lärm minderndem Belag sind weitere Pegelminderungen möglich. Eine durchgehende Wand von Wangen bis Hedelfingen würde in erster Linie das Gewerbegebiet Heiligenwiesen schützen und ist deshalb nicht sinnvoll.
Rohracker- und Heumadener Straße (Kategorie 2.2) [Hed 3]	a) Förderung von Schallschutzfenstern, ebenso an der Hedelfinger Filderauffahrt (Lederberg)	>20 dB(A) (Innenraum)	Stadt Stuttgart (ggf. Land)	kurz- bis mittelfristig	Hoch (1,5–3 Mio. €)	Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm (und Energieverbrauch). Sie haben diese Wirkung aber nur in geschlossenem Zustand und nur im Gebäudeinneren.
	b) Lärmindernder Fahrbahnbelag	I)	TBA	kurzfristig	II)	Lärm mindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten über 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept). In diesem Bereich wird derzeit ein Kreisverkehr eingerichtet und der Straßenbelag erneuert. Es kann hier also von einem Belag in sehr gutem Zustand ausgegangen werden.
B 312 [Hed 4]	Realisierung der Ortsumfahrung	I)	Stadt Stuttgart, Region, RP, Bund	langfristig	sehr hoch (250-300 Mio. €)	Die Realisierung der B 312 (Querspange zwischen B 10 und A 8 / Ostumfahrung) wird immer wieder kontrovers diskutiert. Zuletzt wurde im April 2009 in der Regionalversammlung über verschiedene Trassenführungen informiert. Für Hedelfingen kann diese Umfahrung eine deutliche Entlastung bedeuten.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Hohenheimer Straße (Kategorie 1.1) [Mi 1]	a) Durchfahrverbot für Lkw	≤ 2,0 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) und im Maßnahmenkonzept für die Hohenheimer Straße (Nr. 20 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AföO	kurzfristig	niedrig	Derzeit sind 50 km/h zulässig. Bei Überholvorgängen und in Schwachver- kehrszeiten wird schneller gefahren. Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesondere das Auftreten von störenden Maxi- malpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird.
	c) Reduzierung auf einen Fahrstreifen stadtauswärts (Abbiegespur bis Abzweigung Danneckerstraße)	≤ 2 dB(A)	ASS	mittelfristig	mittel bis hoch	Eine Reduzierung auf eine Fahrspur geradeaus und Einrichtung der 2. Fahrspur ausschließlich als Abbiegespur bis Abzweigung Danneckerstraße verstetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, sondern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders störenden Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen (Überholmanöver bergauf)
	d) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h. Vorrangig sollen Straßen- beläge in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand gebracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 und 17 im Maßnahmenkonzept)
	e) Beseitigung von Uneben- heiten im Belag	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	
Dobelstraße [Mi 2]	a) Einrichten als Anwohner- straße	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch- gangsverkehr zu verzeichnen ist.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Dobelstraße [Mi 2]	c) Verkürzung der Grünphase von der B 27 (Linksabbieger)	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Die Maßnahme kann Autofahrer veranlassen, auf der B 27 zu bleiben. Der Verkehr in der Dobelstraße kann dadurch verringert werden. Die genauen Wirkungen müssen durch ein Verkehrsgutachten ermittelt werden. Eine Änderung des Ampelsteuerprogramms ist in Bearbeitung.
Sonnenbergstraße [Mi 3]	a) Einrichten als Anwohner- straße	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch- gangsverkehr zu verzeichnen ist.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Wagenburgtunnel / Wagenburgstraße [Mi 4]	Durchfahrverbot für Lkw	≤ 1,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
Urbanstraße [Mi 5]	Durchfahrtsverbot für Lkw nachts	I)	AföO	kurzfristig	II)	Hierzu sollte eine Durchfahrtsunterbrechung (alle Lkw) z.B. beim Kerner- platz erfolgen.
Lerchenstraße [Mi 6]	Einbahnstraßenregelung: Seidenstraße – Hegelstraße	I)	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Diese Straße ist Teil eines Stadtbereichs mit vielfältigen öffentlichen Einrich- tungen. Nach kurzfristig möglichen Maßnahmen (ebene Fahrbahndecke) wäre mittelfristig die Erarbeitung einer verkehrsvermindernden Stadtteilkon- zeption zu empfehlen.
Heusteigstraße [Mi 7]	Ersatz der Pflasterung gegen besseren Belag	≥ 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	niedrig	Pflasterung ist schalltechnisch ungünstig und stellt eine unnötige Lärmquel- le dar. Aus akustischer Sicht sollten derartige Fahrbahnoberflächen vermie- den bzw. saniert werden. Die Pflasterung ist großenteils historisch bedingt. Der Ersatz durch Asphalt muss stadtgestalterisch abgestimmt werden.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Hohenheimer Straße [Mi 8]	Schmierung der Gleise im Kurvenbereich	I)	SSB AG	kurzfristig	II)	Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen der Hohenheimer Straße störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleis- bett und / oder Fahrzeugen vermieden werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Bus						
Nord-Süd-Straße [Möh 1]	Schaffung einer schnellen Anbindung mit ÖPNV	I)	Stadt, SSB	mittelfristig	II)	Der Bau einer Stadtbahnlinie entlang der Straße Am Wallgraben ist geplant.
Parkraummanagement						
SI-Zentrum [Möh 2]	Anwohnerparken ausbauen Kostenfreies Parken im SI-Zentrum	I)	ASS, AföO, Betreiber des SI	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Vermeidung von lästigem Parksuchverkehr und von „wildem Parken“ im Bereich SI-Zentrum stellt ein berechtigtes Anliegen betroffener Anwohner dar. Parkraummanagement kann eine Lösung herbeiführen (siehe Ausführungen in Nr. 13 des Maßnahmenkonzepts).
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 27 (Kategorie 2.2) [Möh 3]	a) Geschwindigkeitsbeschränkung: 80 km/h für Pkw / 60 km/h für Lkw	2 dB(A)	RP, AföO	mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes (siehe Ausführungen in Nr. 11 des Maßnahmenkonzepts).
	b) Geschwindigkeitskontrollen: Salzäckergebiet, Körschtalbrücke (insbesondere Lkw)	mittel	AföO, Polizei	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	c) Lärmindernder Fahrbahnbelag	≥ 2 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	d) Lärmschutzwand auf der Westseite verlängern und erhöhen	I)	RP, Tief- bauamt	mittelfristig	II)	Westlich der B 27 befindet sich nur im Bereich der Peregrinastraße eine Lärmschutzwand. Eine Ergänzung dieser Wand (Weiterführung, Erhöhung) wird untersucht. Die Lärminderungswirkung muss in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.
Peregrinastraße (Möh 4)	a) Kreisverkehr Peregrinastraße / Laustraße	ca. 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Der Kreisverkehr wurde vom Bezirksbeirat beschlossen, eine Bauplanung existiert. Bisher konnte die Finanzierung noch nicht geregelt werden.
	b) Lärmschutzwand	I)	Tiefbau- amt	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärminderungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.
	c) Rückbau: eine Fahrspur je Richtung, Fahrbahnverengung	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel bis hoch	Die Peregrinastraße wurde inzwischen auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückgebaut (Abmarkierung)

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
A 8 (Kategorie 2.2) [Möh 5]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 80 km/h Lkw; 100 km/h Pkw: Echterdinger Ei – Stuttgarter Kreuz b) 80 km/h für Pkw bei Nacht	ca. 1 dB(A)	RP	kurzfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung werden die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrzeugen geringer. Als Folge wird der Verkehr verflüssigt und ist weniger stauanfällig (siehe Nr. 10 im Maßnahmenkonzept).
	c) Lärmindernder Fahr- bahnbelag: Echterdinger Ei – Stuttgarter Kreuz	4 dB(A)	RP	mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	d) Lärmschutzwand auch zwischen den Fahrbahnen	I)	RP	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wände und ihre Lärmminde- rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit- telt werden
	e) Lärmschutzwand: An- schlussstelle Möhringen bis Bereich Dürlewangwald					
	f) Verbesserung des Lärm- schutzes bei Fasanenhof					
Vaihinger Straße (Kategorie 2.2) [Möh 6]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Rückbau und Einrichten eines Radwegs	I)	ASS	mittel- bis langfristig	II)	Die Aufteilung des Straßenraums dergestalt, dass beidseitig eine optisch deutlich getrennte Radspur gewonnen wird, führt auch zu langsameren und geräuschärmeren Fahrvorgängen. Die Möglichkeiten für die Anlage eines Radweges oder Fahrrad(schutz)streifen sind zu prüfen.
Hechinger Straße (Kategorie 2.2) (Möh 7)	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Hechinger Straße (Kategorie 2.2) [Möh 7]	b) Rückbau – Schaffen von Parkplätzen	I)	ASS	mittelfristig	II)	Die Möglichkeiten des Straßenrückbaus sind zu prüfen. Der Begegnungsverkehr der Linienbusse muss weiterhin möglich sein.
Plieninger Straße [Möh 8]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Sigmaringer Straße [Möh 9]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h und Kontrollen					
Laustraße [Möh 10]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h und Kontrollen					
Fasanenhofstraße [Möh 11]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Leinenweberstraße [Möh 12]	a) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). Die Leinenweberstraße wird gerne als Ausweichstrecke zur Vaihinger Straße benutzt.
	b) Einbahnstraßenregelung	I)	ASS	mittelfristig	mittel	Die verkehrlichen Auswirkungen einer Einbahnstraßenregelung sind zu untersuchen.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Stadtbahn (Möh 13)	a) Schalldämmende Gleis- körper	2 dB(A)	SSB	mittel- bis langfristig	II)	Leisere Gleisbette (z.B. Raseneindeckungen) mindern den Lärm um ca. 2 dB(A) (siehe Ausführungen in Nr. 21 des Maßnahmenkonzepts).
	b) Lärmschutzwand innerorts	I)	SSB	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wände und ihre Lärmminde- rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit- telt werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Möhringen bis Wall- graben [Möh 14]	Begrünung der Stadtbahn- Gleiskörper	2 dB(A)	SSB	mittel- bis langfristig	II)	Die Stadtbahn hat zwischen Ried- und Probstsee Geräuscheinwirkungen auf Wohngebiete. Raseneindeckungen der Gleisbette sind eine grundsätzlich geeignete Maßnahme zur Lärminderung (siehe Ausführungen in Nr. 21 des Maßnahmenkonzepts)..
U 3 [Möh 15]	lärmgedämmter Gleiskörper- bau zwischen den Haltestel- len Sigmaringer Straße und Plieninger Straße	I)	SSB AG	langfristig	II)	Ein schallarmer Gleiskörper im genannten Abschnitt mindert den Bahnlärm (siehe Ausführungen in Kapitel 6.2.9 und Nr. 21 des Maßnahmenkonzepts).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Radverkehrs						
Benzenäckerstraße [Mü 1]	Markierung eines Radstrei- fens zwischen Seeblickweg und Alpseeweg: (auch für Schüler)	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Gute und sichere Radwege unterstützen den Radverkehr und können da- durch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Mühlhäuser Straße (Kategorie 1.3) [Mü 2]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag bei der Wohnbe- bauung	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	b) Lärmschutzwand bzw. - wall am Spielplatz: zwischen Brücke und Im Stüble	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	hoch	Die Lärminderungswirkung ist zu untersuchen, ebenso die verkehrlichen Auswirkungen evtl. erforderlicher Schließungen der Zufahrten Im Stüble und Raingärtlesweg.
	c) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw- Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
Aldinger Straße (Kategorie 1.3) [Mü3]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw- Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. E

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Mönchfeldstraße [Mü 4]	a) Durchfahrverbot für Lkw nachts	I)	AföO (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	c) Erneuerung der Schacht- deckel und der Straße	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand gebracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept). Einzelgeräusche aus Einbauten im Straßenbereich sind zu vermeiden. Sie erhöhen die Lärmimmission.
	d) Erhöhung der Lärm- schutzwand auf 2,5 m: Mei- erberg - Bachhalde	I)	Tiefbau- amt	mittelfristig	II)	Bezüglich der Veränderung einer bestehenden Lärmschutzwand sind detail- lierte Untersuchungen erforderlich.
Bachhalde [Mü 5]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Seeblickweg / Benzenäckerstraße [Mü 6]	Einrichten eines Kreisver- kehrs: Benzenäckerstraße / Seeblickweg	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Der Verkehrsfluss wird verstetigt und störende Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Ein Kreisverkehr ist derzeit in konkreter Planung.
Wagrainstraße [Mü 7]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten über 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept)..

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. E

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Wagrainstraße [Mü 7]	b) Förderung von Schallschutzfenstern	I)	Amt f. Liegenschaften und Wohnen	kurz- bis mittelfristig	II)	Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm (und Energieverbrauch) im Gebäudeinneren sehr deutlich. Sie haben die Wirkung jedoch nur in geschlossenem Zustand. Es wird vorgeschlagen, ein städtisches Schallschutzfenster-Förderprogramm aufzulegen (siehe Ausführungen in Nr. 19 des Maßnahmenkonzepts).
Kormoranstraße [Mü 8]	Entfernung der Betonplatten im Zuge einer Straßensanierung	≥ 2 dB(A)	Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	II)	Betonplatten erhöhen den Emissionspegel wesentlich. Sie sollten baldmöglichst durch einen leiseren Straßenbelag ersetzt werden.
Hofener Brücke [Mü 9]	a) Dehnungsfugen verbessern	I)	Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand gebracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept). Die Aussage gilt sinngemäß auch für Brückenbeläge und Brückenübergänge.
	b) Lärmschutzwand	I)	Tiefbauamt	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärminderungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Hofener Brücke [Mü 10]	Maßnahmen gegen Kurvenquietschen der Stadtbahn sowie bei An- und Abfahrt	I)	SSB AG	mittelfristig	II)	Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden werden (siehe auch Ausführungen in Kapitel 6.2.9).
Minderung des Veranstaltungslärms						
Max-Eyth-See [Mü 11]	Bei Genehmigung von Festen: Auflagen für Beschallung	I)	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Anzahl lauter Veranstaltungen kann beschränkt werden. Ebenso können hinsichtlich der Veranstaltungszeiten und der Lautstärke Auflagen erteilt werden. Ein Runder Tisch o.ä. mit Beteiligung der Anwohner könnte grundsätzliche entsprechende Festlegungen vereinbaren.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Neckartalstraße (Ka- tegorie 1.4) [Mün 1]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h, alternativ: Temporäre Be- schränkung zwischen 19.00 und 7.00 Uhr	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Beseitigung von Fahrbah- nunebenheiten	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
Neckarviadukt [Mün 2]	Geschwindigkeitsreduktion der Züge über Viadukt	I)	Deutsche Bahn AG	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Viadukt müssen untersucht werden. Prinzipiell stehen Geschwindigkeitsbeschrän- kung für Züge in einem Zielkonflikt mit dem verkehrs- und umweltpolitischen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.
Stadtbahn [Mün 3]	Lärminderungsmaßnahmen im Kurvenbereich	I)	SSB AG	kurzfristig	II)	Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden werden (siehe auch Ausführungen in Kapitel 6.2.9).
Kraftwerk Münster [Mün 4]	a) Mülltransporte auf Schiene und Wasser	I)	Stadt, EnBW	langfristig	II)	Der Transport von Müll auf der Straße stellt nicht nur ein Lärmproblem dar. Es entstehen auch Luftschadstoffe, Feinstaub und verkehrliche Probleme.
	b) Betriebszeitenbeschrän- kung für Kettenfahrzeug	I	EnBW			Hierzu wurden seitens der Verwaltung Gutachten eingeholt und Entschei- dungen des Gemeinderats herbeigeführt. Eine Überprüfung der Sachlage sollte nach gewisser Frist nochmals erfolgen (Vorschlag). Das Kraftwerk Münster stellt einen Gewerbebetrieb dar. Dieser unterliegt den Vorschriften in der TA Lärm und Konflikte sollten diesbezüglich geregelt sein. Im Falle häufiger Konflikte sollte eine Konzeption zur Problemlösung erarbeitet werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Übergang Apotheke Nordbahnhof / Martinskirche [No 1]	Zebrastreifen markieren	I)	AföO	kurzfristig	II)	Eine für Fußgängerverkehre sichere Gestaltung des Verkehrsraums unterstützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen, neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit, sichere (kindgerechte) Querungsmöglichkeiten. Die bereits begonnene Teilberuhigung ist fortzusetzen.
Parkraummanagement						
Parkplätze [No 2]	Parkplätze an Schulen und Krankenhäusern, damit Personal nicht in Wohngebieten parkt, z.B. Katharinenhospital	I)	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Das Parkierungsangebot entscheidet unter anderem darüber, wo und wie ein Mobilitätsvorgang stattfindet. Somit besteht ein Zusammenhang zur Geräuscentstehung, also zum Lärmschutz (siehe Ausführungen zu Nr. 13 im Maßnahmenkonzept).
Rosensteinstraße [No 3]	Parksuchverkehr einschränken – Parkverbot für Nicht-Anwohner					
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Heilbronner Straße (Kategorie 1.1) [No 4]	Blitzer stadtauswärts an der Kreuzung Wolframstraße	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Dieser Straßenzug bildet eine wichtige Stuttgarter Hauptverkehrsachse. Während sie in Hauptverkehrszeiten voll ausgelastet ist (stop and go) wird sie zumindest in den Ruhezeiten sehr zügig befahren. Eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit mit Überwachungsmaßnahmen mindert den Verkehrslärm.
Mönchstraße [No 5]	als Anwohnerstraße einrichten	I)	AföO	kurzfristig	II)	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil des Durchgangsverkehrs zu verzeichnen ist.
Herdweg [No 6]	a) Sperrung für Lkw	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) wechselseitiges Parken	gering	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	ist als gestalterisches Element auf Praktikabilität zu prüfen

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Herdweg [No 6]	c) bessere Geschwindigkeitskontrollen in der Tempo 30-Zone im Nordteil	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesondere das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	d) Erschwerung der Einfahrt durch Umbau des Knotenpunkts Doggenburg, z.B. Belagsänderung /-erhöhung, Bushaltestelle Lenzhalde versetzen	I)	ASS, AföO, Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	II)	Verkehrsberuhigung durch Gestaltungsmaßnahmen an der Einfahrt an der Doggenburg bzw. im weiteren Straßenverlauf des Herdwegs, z.B. dergestalt, dass Fußgängern und Radfahrern mehr Platz zur Verfügung steht. Erhöhungen irgendwelcher Art in der Fahrbahnoberfläche erhöhen den Lärmpegel und sind daher nicht zu empfehlen.
Friedrich-Ebert-Straße [No 7]	als Anwohnerstraße einrichten	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	II)	Es handelt sich um eine Wohnstraße und gehört nicht zum Vorbehaltsnetz. Der Charakter einer Anwohnerstraße soll städtebaulich so gestärkt werden, dass unerlaubte Durchfahrten unterbleiben (z. B. Einfahrt aus Heilbronner Straße erschweren).
Birkenwaldstraße [No 8]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Beide Straßen gehören zu den viel befahrenen Verbindungsstrecken von Nord-Westen zum Stuttgarter Zentrum.
Robert-Mayer-Straße [No 9]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h					Die Straßen sind Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Nordbahnhofstraße Abschnitt Eckart- bis Ehmmanstraße [No 10]	a) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Nordbahnhofstraße ist heute bereits teilberuhigt. Eine Erweiterung dieses Bereichs ist zu prüfen.
	b) Optimierung der Signal- / Ampelsteuerung					Die Ampelsteuerung wird geprüft und wenn nötig geändert
	c) Beseitigung der Unebenheiten auf der Zufahrt zum „Inneren Nordbahnhof“					Grundsätzlich sollen Straßenbeläge in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand gebracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärminderungs- wirkung ¹⁾	Zuständig- keit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Relenbergstraße [No 11]	a) bessere Geschwindig- keitskontrollen in der Tempo 30-Zone	I)	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	b) Erneuerung des Fahr- bahnbelags		Tiefbau- amt			Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
Am Kochenhof [No 12]	a) Durchfahrtsverbot für Lkw	hoch	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßen- konzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitskontrol- len	I)	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	c) Knotenpunkt Stresemann- straße: Verlegung des Durchgangsverkehrs („fa- shion mall option“)	I)	Stadt Stuttgart		II)	Hier besteht ein wichtiger Stadtentwicklungsbereich. Die Planung muss die Belange des Lärmschutzes berücksichtigen.
Doggenburg [No 13]	Kreisverkehr Am Kräherwald / Lenzhalde / Herdweg	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören- de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft.
Otto-Umfrid-Straße [No 14]	Sanierung des Fahrbahnbe- lags	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Tunnel Pragsattel [No 15]	Verlängerung des Eisenbahn- tunnels beim Pragsattel	hoch	Deutsche Bahn AG	langfristig	sehr hoch	

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Baustellenlärms						
Baustellen / Lärmintensive Arbeiten [No 16]	Bessere Bauleitplanung dahingehend, dass der Arbeitsablauf in Bezug auf Lärm besser koordiniert wird; Lärmintensive Arbeiten am Stück durchführen, z.B. Katharinenhospital	---	Stadt Stuttgart	---	---	Die Anregung einer Einbeziehung von Fachleuten zum Schutz vor Baustellenemissionen im Rahmen von öffentlichen (Großvorhaben (auch Beteiligungsunternehmen) wird aufgegriffen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zuständig- keit	Um- setzungs- zeitraum ²⁾	Voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Asangstraße [Ob 1]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h (Bahn- hof Ortsteil Obertürkheim – Ortsteil Uhlbach)	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h (Quer- spange Uhlbach – Uhlbacher Platz)	I)	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	
Augsburger Straße [Ob 2]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h (Bahn- hof Obertürkheim in Richtung Mettingen)	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Pfortnerampel (Einfahrt Obertürkheim aus Richtung Esslingen)	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Diese Möglichkeit einer Zuflusssteuerung ins nachfolgende Straßensystem ist nur sinnvoll, wenn keine Nachteile anderenorts durch ausweichende bzw. umfahrende Verkehre (insbesondere durch Ortskundige) entstehen. Dies ist im Rahmen einer vertieften Voruntersuchung zu prüfen.
	c) Kreisverkehr: Imweg / Ebniseestraße	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Der ebenfalls angesprochene Kreisverkehrsplatz beim Knotenpunkt Otto-Hirsch-Brücken / Imweg / Göppinger Straße ist bei ausreichender Gestaltungsmöglichkeit (kritisch da geringe Fläche, Straßengefälle, Brücke) aus Lärmschutzgründen zu befürworten (2 bis 3 dB(A)). Dies bedarf aber einer genaueren Untersuchung.
	d) Kreisverkehr: Otto-Hirsch-Brücken	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	

I) Wirkung kann ohne konkrete Bestandsaufnahme nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Albert-Schäffle- Straße, Planckstraße, Gablenberger Haupt- straße [Ost 1]	mehr und effektive Fußgän- gerüberwege	---	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine für Fußgängerverkehre sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter- stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen, neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit, sichere (kindgerech- te) Passagemöglichkeiten. Unter diesem Gesichtspunkt sind die genannten Vorschläge kurzfristig zu überprüfen bzw. umzusetzen. Zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs sind alternativ auch Fußgängerampeln mit Busbevorrechtigung in Erwägung zu ziehen. Eine Verbesserung der Signalsteuerung ist in Arbeit.
Pischekstraße [Ost 2]	Ampelregelung „Spinne“: Verbesserung für Fußgänger		Tiefbau- amt			
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Stuttgart- Ost [Ost 3]	Ausschalten der Ampelanla- gen nachts	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	Das Tiefbauamt überprüft laufend die Steuerung der Ampelanlagen und schaltet die Ampeln nachts ab, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.
Neckarstraße (Kategorie 1.2) [Ost 4]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO	kurzfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Einrichten als Fußgänger- zone stadteinwärts, stadt- auswärts: Reduzierung der Fahrstreifen auf 2	I)	Stadt Stuttgart	mittelfristig	II)	Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist eine prioritäre Maßnahme des flächenhaften Lärmschutzes. Hierzu gehören ausreichende (und optisch ansprechende) Verkehrsflächen. Der Vorschlag sollte hierzu als Grundlage dienen (siehe auch Ausführungen zu Nr. 14 im Maßnahmenkonzept).
Pischekstraße (Kategorie 1.3) [Ost 5]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h (30 km/h: 22.00 – 6.00 Uhr)	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf unter 50 km/h (zumindest zur Nachtzeit) sowie die Gewährleistung der Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Für die Pischekstraße wird ein Lärmmindeungskonzept erarbeitet (Nr. 20 im Maßnahmenkon- zept). Hierbei werden die hier aufgeführten Maßnahmen in die Betrachtung miteinbezogen.
	b) Reduzierung des Ampel- takts von der Payerstraße	I)	Tiefbau- amt			

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärminderungs-wirkung ¹⁾	Zuständig-keit	Umset-zungs-zeitraum ²⁾	voraus-sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Pischekstraße (Kategorie 1.3) [Ost 5]	c) Fahrbahnmarkierung zur Geschwindigkeitsbeschränkung (Höhe „Spinne“)	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	siehe Ziffer a)
	d) Stationäre und mobile Geschwindigkeitsmessanlagen (2 x auf- und abwärts)	I)	AföO		II)	
	e) Fahrstreifenreduzierung auf 1 stadtauswärts (Spinne - Ortsausgangsschild); stadteinwärts (2. Fahrstreifen als Parkspur einrichten)	I)	ASS, Tiefbau- amt		II)	
	f) Lärmmindernder Fahrbahnbelag	ca. 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	
	g) Optimierung der Dehnfugen auf der Brücke	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Störende Geräusche von Fahrbahnübergängen können bei bestehenden Bauwerken nur mit erheblichen Aufwendungen etwas gemindert werden. Auch bei Neubauten können sie nicht völlig ausgeschlossen werden.
	h) Optimierung des reflektierenden Lärmschutzglases	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Transparente Flächen sind immer reflektierend. Die Möglichkeiten und Wirkungen durch Austausch in absorbierende Flächen sind zu ermitteln.
Cannstatter Straße (Kategorie 2.1) [Ost 6]	Lärmschutzwand an der Südseite (Bereich Heinrich-Baumann-Str. bis Sedanstr.)	hoch bis zu 9 dB(A)	Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	Schalltechnische Untersuchung für die Wohngebäude an der Reitzensteinstraße liegt vor.
Talstraße [Ost 7]	a) Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw)	I)	AföO, (Zustim-mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Der Bereich zwischen Tal- und Ostendstraße ist dicht besiedeltes Wohnquartier. Hierfür soll eine Konzeption zur Minderung nächtlicher Lkw-Immissionen kurz- bis mittelfristig entwickelt werden (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept).
	b) Kreisverkehr an der Rotenbergstraße	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und störende Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. $- 10$ Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Schwarenb ergstraße (Kategorie 2.2) [Ost 8]	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Berger Schule	2,5 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Im Umfeld von Schulen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie die Gewährleistung der Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit angestrebt.
Gablenberger Hauptstraße (Kategorie 2.2) [Ost 9]	Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw)	I)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Dieser Bereich ist dicht besiedeltes Wohnquartier. Hier soll eine Sperrung für Lkw-Durchfahrtsverkehre (ggf. auch mit baulichen Maßnahmen) zumindest zur Nachtzeit geprüft werden (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept).
Planckstraße (Kategorie 2.2) [Ost 10]	a) Durchfahrverbot für Lkw nachts und am Wochenende (18.00 – 7.00 Uhr)	I)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Entlang der Planckstraße liegen Wohn- und Bürogebäude. Hierfür soll eine Konzeption zur Minderung nächtlicher Lkw-Immissionen kurz- bis mittelfristig entwickelt werden (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	
	c) Stationäre und mobile Blitzgeräte	mittel	AföO	kurzfristig	II)	
Wagenburgstraße (Kategorie 2.2) [Ost 11]	Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw)	I)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Die Wagenburgstraße quert Wohnbereiche. Deshalb soll eine Konzeption zur Minderung nächtlicher Lkw-Immissionen kurz- bis mittelfristig entwickelt werden (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept).
Payerstraße (Kategorie 2.2) [Ost 12]	a) Einrichten als Anwohnerstraße	2,5 dB(A)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Hier wäre dann auch die Notwendigkeit und Eignung zur Einrichtung einer Anwohnerstraße zu prüfen.
	b) Einrichten einer Tempo 30-Zone					

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Payerstraße (Kategorie 2.2) [Ost 12]	c) Ampelregulierung oder Optimierung der Be- schilderung, damit das Ab- biegeverbot aus der Pi- schekestraße nicht mehr missachtet wird	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	wird beim Maßnahmenkonzept Pischekestraße untersucht (siehe Nr. 20 im Maßnahmenkonzept)
Schurwaldstraße [Ost 13]	a) Sperrung (Gaisburger Friedhof) b) Einrichten als Anwohner- straße	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	niedrig	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch- gangsverkehr zu verzeichnen ist und damit die Notwendigkeit einer Anwoh- nerregelung besteht.
Stadtteil Berg [Ost 14]	alle Straßen als Anwohner- straßen einrichten	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	niedrig	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch- gangsverkehr zu verzeichnen ist und damit die Notwendigkeit einer Anwoh- nerregelung besteht.
Wangener Straße [Ost 15]	a) Durchfahrverbot für Lkw: ab der Einmündung Ulmer Straße b) Rückbau (statt dessen: Ausbau der Ulmer Straße)	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
Albert-Schäffle- Straße [Ost 16]	a) Durchfahrverbot für Lkw b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h (30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr)	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Sie kann ohne unzumutbare Umwege für den Lkw-Verkehr in Richtung Gablenberg gesperrt werden (Weg über Planck- / Wagenburgstraße). Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkon- zept) untersucht Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Albert-Schäffle- Straße [Ost 16]	c) Stationäre und mobile Blitzgeräte	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Richard-Wagner- Straße [Ost 17]	Einrichten einer Tempo 30- Zone	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straßen sind Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anord- nung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass in der Neuen Straße ein Linienbus verkehrt.
Neue Straße [Ost 18]	Einrichten einer Tempo 30- Zone					
Steinbruchstraße [Ost 19]	Beschilderung / Fahrbahn- markierung mit Hinweis auf Tempo 30	gering	AföO, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wird geprüft.
Drackensteinstraße [Ost 20]	Beschilderung / Fahrbahn- markierung mit Hinweis auf Tempo 30	gering	AföO, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wird geprüft.
Ostendstraße [Ost 21]	Geschwindigkeitskontrolle von Motorrädern.	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Motorräder sind besonders laut. Die Einhaltung der zulässigen Geschwin- digkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maß- nahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Bezirk Plieningen [Plie 1]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, RP	mittelfristig	hoch	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h	I)	AföO	mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) sowie die Gewährleistung der Einhaltung (Kontrollen) dieser Höchstgeschwindigkeit befürwortet (b).
Neuhauser Straße (Kategorie 2.2) [Plie 2]	Aufhebung des Teilstücks östlich der Filderstraße und Neubau einer Parallelstraße nördlich der A 8 zwischen Flughafen und Neuhauser Straße	I)	Stadt Stuttgart, Land, Bund	langfristig	sehr hoch	Ein derartiges Konzept erfordert umfangreiche Planungen. Generell kann eine solche Verlegung von Straßen in den unbewohnten Außenbereich sinnvoll sein.
Echterdinger Straße (Kategorie 2.2) [Plie 3]	a) Durchfahrverbot für Lkw	mittel	AföO, RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h	mittel	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	c) Umleitung des Durchgangsverkehrs durch geänderte Beschilderung	mittel	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Zusammen mit einer Lösung für den Lkw-Verkehr, ist auch eine Lösung für sog. Durchgangsverkehre (insbesondere an Messe- und Veranstaltungstagen) zu suchen.
	d) Sanierung des Fahrbahnbelags	mittel	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.
Filderhauptstraße (Kategorie 2.2) [Plie 4]	a) Durchfahrverbot für Lkw (Im Chausseefeld, zwischen Echterdinger Straße und Turnierstraße)	I)	AföO, RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.]

I) Wirkung kann ohne konkrete Bestandsaufnahme nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Filderhauptstraße (Kategorie 2.2) [Plie 4]	b) Einbahnstraßensystem (im Ortskern)	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehr zu prüfen sein. Allgemein führen Einbahnstraßensysteme zu Umlagerungen des Verkehrs. Es muss sicher gestellt sein, dass dadurch nicht andere zusätzlich belastet werden.
	c) Stationäre und mobile Geschwindigkeitskontrollen (Kreisel bei Garbe u. Frauenbronnstraße)					Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesondere das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird. Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	d) Sanierung des Fahrbahnbelags innerorts	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.
Welfenstraße [Plie 5]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h und Kontrollen	I)	AföO, RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
Adornostraße [Plie 6]	a) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne konkrete Bestandsaufnahme nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Adornostraße [Plie 6]	b) Einbahnstraßenregelung Richtung Filderhauptstraße	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehr zu prüfen sein. Allgemein führen Einbahnstraßensysteme zu Umlagerungen des Verkehrs. Es muss sicher gestellt sein, dass dadurch nicht andere zusätzlich belastet werden.
Schoellstraße [Plie 7]	Einbahnstraßenregelung im Ortskern					Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehr zu prüfen sein. Allgemein führen Einbahnstraßensysteme zu Umlagerungen des Verkehrs. Es muss sicher gestellt sein, dass dadurch nicht andere zusätzlich belastet werden.
Turnierstraße [Plie 8]	a) Einbahnstraßenregelung im Ortskern	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehr zu prüfen sein. Es muss sicher gestellt werden, dass dadurch nicht andere durch Verkehrslagerungen zusätzlich belastet werden.
	b) Sanierung des Fahrbahn- belags	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.
Im Chausseefeld [Plie 9]	Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, RP	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
Filderhauptstraße [Plie 10]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 50 km/h und Geschwindigkeitskontrollen (stationär und mobil)	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Zum Schutz der Wohnsiedlung „Chausseefeld“ sind beide Forderungen nachvollziehbar. Die Filderhauptstraße wird derzeit mit hoher Geschwindigkeit ungeachtet der Geschwindigkeitsanordnung befahren. Eine deutliche Absenkung mit hoher Befolgungsrate mindert den Lärm erheblich.
	b) Sanierung des Fahrbahn- belags	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.
Adornostraße [Plie 11]	Einbahnstraßenregelung in Richtung Filderhauptstraße	I)	AföO	mittelfristig	II)	Die Einbahnregelung wäre mit Umleitungsverkehr über die Fruwirth- und Garbenstraße möglich. Bezüglich der verkehrlichen und akustischen Folgen bedarf es einer konkreten Untersuchung.
Scharnhäuser Straße [Plie 12]	Sanierung des Fahrbahnbe- lags	I)	TBA	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.

I) Wirkung kann ohne konkrete Bestandsaufnahme nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des ÖPNV – Stadtbahn und Busse						
Buslinie 65 [Si 1]	Verlängerung bis zum Flug- hafen	I)	SSB	kurz- bis mittelfristig	II)	Ein attraktiver ÖPNV kann Autofahrer zum Umsteigen veranlassen und dadurch zur Lärminderung beitragen (siehe Ausführungen zu Nr. 5 im Maßnahmenkonzept). Die Verlängerung der Buslinie kann die Attraktivität des ÖPNV steigern. Der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit einer Verlängerung muss noch geprüft werden.
Buslinie 66 [Si 2]	Einsatz von leisen Bussen	I)	SSB, Busunter- nehmen	kurz- bis mittelfristig	II)	Es sollten einerseits die vorhandenen Straßenoberflächen, andererseits die Kenntnisse der Busfahrer hinsichtlich eines geräuscharmen Fahrzeugbetriebs geprüft werden. Die Einhaltung von 30 km/h Höchstgeschwindigkeit (Bestand in Alt-Sillenbuch) ist zu gewährleisten (Tachoscheibe, Kontrolle). Mittelfristig können auf derartigen Kurzstrecken Elektrobusse zum Einsatz gebracht werden.
Verbesserung oder Veränderung des Parksystems						
Parkierung [Si 3]	Optimierung der Parkzeichen	I)	TBA, Ein- zelhandel	mittelfristig	II)	Die Optimierung von Parkierungssystemen wirkt lärmindernd. Aufgrund der örtlichen Lage (dezentrales Parken entlang der gesamten Kirchheimer Straße) ist eine Lösung nur für die relativ wenigen zentralen Parkierungsor- te (z.B. Garagen bei Geschäften) offensichtlich. Geeignete Lösungen bedür- fen weiterer Untersuchungen.
Parkierung [Si 4]	Versetztes Parken in Wohn- und Sammelstraßen	I)	AföO, ASS	kurz - bis mittelfristig	II)	Versetztes Parken kann die Geschwindigkeit und damit den Lärm mindern. Es ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit versetztes Parken zur Verkehrsberuhigung beitragen kann. Zu beachten sind dabei auch Aspekte der Ver- kehrssicherheit (z.B. Sichtverhältnisse beim Überqueren der Straße)
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Kirchheimer Straße (Kategorie 2.2) [Si 5]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (RP)	mittelfristig	II)	Lkw-Verkehre zwischen dem Neckartal (B 10) und dem Filderbereich (A 8) haben zwischen Esslingen und Stuttgart-Mitte nur den Straßenzug L 1192 / L 1202 (Berkheimer Steige / Körschtalviadukt) als ortsdurchfahrt- freie Route. Viele wählen aber die Durchfahrt Sillenbuch als alternative Route, weil sie kürzer ist Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw- Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Kirchheimer Straße (Kategorie 2.2) [Si 5]	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 50 km/h außer- orts (zwischen Heumaden und Sillenbuch)	≤ 2 dB(A)	AföO, (RP)	mittelfristig	II)	Der Streckenabschnitt führt durch beidseitig liegende Wohngebiete. Eine zulässige Geschwindigkeit von maximal 50 km/h (überwacht und / oder angezeigt) ist aus Gründen des flächenhaften Lärmschutzes begründet.
	c) Geschwindigkeitsbe- schränkung (innerorts): 30 km/h	I)	AföO	mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie z. B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	d) Geschwindigkeitskontrol- len und Lärmmonitor	I)	AföO	mittelfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	e) Lärmschutzwand (Bo- ckelstraße – Graphitweg)	I)	TBA	mittelfristig	II)	Soweit durch Verminderung der Lärmerzeugung (auch geräuscharme, ebene Fahrbahndecke) Störungen vermieden werden, ist zusätzlicher aktiver Schallschutz (z. B. Wände) ggf. nicht erforderlich, dies bedarf aber einer vertieften Untersuchung.
Birkacher Straße (Kategorie 2.2) [Si 6]	Sperrung	I)	AföO	langfristig	sehr hoch	Dieser Straßenzug stellt die Verbindung zwischen Sillenbuch und der Mittleren Filderlinie dar und ist Teil des Vorbehaltsstraßennetzes. Die Straße, insbesondere deren Fortsetzung in Riedenberg, ist ungeeignet größere Verkehrsmengen zu bewältigen. Der Straßenzug sollte deshalb nur für Anlieger freigegeben werden (maximale Geschwindigkeit 30 km/h). Hierzu wäre allerdings eine vertiefte Untersuchung über die Umverteilung der Verkehrsströme notwendig.
Madenstraße [Si 7]	Sperrung	I)	AföO	kurzfristig	II)	Die Madenstraße ist nur als Anliegerstraße (ohne Durchfahrt) geeignet.
Kemnater Straße [Si 8]	a) Sperrung	I)	AföO	mittel- bis langfristig	mittel	Die Kemnater Straße belastet mehrere Schulen (und stellt dadurch auch eine Gefährdung dar). Eine Sperrung bzw. ein Rückbau bedingt zusätzlichen Planungsaufwand (Verkehrsumleitung). Die Lärmreduzierung wäre deutlich.
	b) Rückbau in Riedenberg	I)	TBA	mittel- bis langfristig	mittel	

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Kemnater Straße [Si 8]	c) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h im Bereich des Schulzentrums	I)	AföO	kurz	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Spaichinger Straße [Si 9]	Optimierung der Ampelschal- tung (für 30 km/h)	gering	AföO, TBA	kurzfristig	niedrig	Es besteht aufgrund der Anbausituation sowie wegen der vorhandenen Kindergärten ausreichend Anlass für die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung den weiteren Vorteil der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Ob allein eine Veränderung der Ampelschaltung hilfreich ist, wird bezweifelt.
Nellinger Straße [Si 10]	a) Geschwindigkeits- beschränkung: 30 km/h	gering	AföO	kurzfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße gehört teilweise zum Vorbehaltsnetz. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Fahrbahnverengung Be- reich Gairenweg	I)	TBA	mittelfristig	mittel	Fahrbahnverengungen können die Geschwindigkeit reduzieren. Diese Maßnahme sollte geprüft werden.
Schempstraße [Si 11]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h	gering	AföO	kurzfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße gehört teilweise zum Vorbehaltsnetz. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	b) Durchfahrtsverbot für Lkw	I)	AföO, (RP)	mittelfristig	II)	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Schempstraße [Si 11]	c) Elektronische Geschwin- digkeitsanzeige und Ge- schwindigkeitskontrollen	I)	AföO	kurzfristig	niedrig	Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be- wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	d) Einrichten eines Kreisver- kehrs	ca. 2 dB(A)	ASS, TBA	kurz- bis mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören- de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Ein Kreisverkehr erfordert allerdings ausreichend Platz. Dies müsste genauer untersucht werden.
	e) Schallschutzfenster für Anwohner	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm (und Energieverbrauch) sehr deutlich. Sie haben diese Wirkung nur in geschlossenem Zustand. Eine zusätzliche Verbesserung würde sich ergeben, wenn auch sog. Au- ßenwohnbereiche (Balkon, Terrasse) geschützt würden. Eine finanzielle Beteiligung der Begünstigten ist zu erwarten.
Graphitweg [Si 12]	Lärmschutzwand in Heuma- den	I)	TBA	kurzfristig	II)	„Heumaden über der Straße“ ist derzeit durch einen Erdwall geschützt. Dies wird als nicht ausreichend empfunden. Insbesondere die Unterbrechung bei der Zufahrt „Graphitweg“ lässt störenden Schall ins Wohngebiet eindringen. Eine schalltechnische Untersuchung soll Verbesserungsmöglichkeiten auf- zeigen.
Filderauffahrt [Si 13]	a) Maximales Tempo: 60 km/h	niedrig	AföO, (RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig bis mittel	Die Filderauffahrt liegt größtenteils außerhalb bebauter Bereiche. Soweit sie auf Wohnbebauung Auswirkungen hat, sollte die Maximalgeschwindigkeit 50 km/h nicht überschreiten. Zur Vermeidung unnötiger Spitzenpegel bei Überholvorgängen scheint eine Verstetigung der Geschwindigkeit auf 60 km/h in beide Richtungen angemessen.
	b) Rückbau	niedrig	TBA	mittelfristig	mittel	Derzeit hat die Filderauffahrt teilweise drei Fahrspuren. Hier könnte eine Prüfung zum Rückbau erfolgen. Dadurch frei werdende Verkehrsflächen sollten zur Eignung hinsichtlich der Radverkehrsförderung geprüft werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Stamm- heim [Sta 1]	Optimierung der Wegweisung auf der B 10, B 27 und B 27a mit Unterscheidung Stammheim-Ost / Süd / West	I)	AföO, Tiefbau- amt, RP	kurz	II)	Die Wegweisung soll den Verkehr so weit wie möglich auf den Bundesstraßen halten und auf kurzem Wege nach Stammheim hinein führen. Das innerörtliche Straßennetz wird somit entlastet.
B 27 (Kategorie 2.2) [Sta 2]	Bei Anschluss an die Justizvollzugsanstalt: Zusammenfassung mit Knoten Westrandstraße (westlich der heutigen Einmündung); Lärmschutzmaßnahmen	I)	RP; ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Zusammenfassung des geplanten Anschlusses mit dem vorhandenen zu einem Knoten eröffnet die Möglichkeit, den Lärmschutz zu optimieren.
B 27a und Container- bahnhof [Sta 3]	Lärmschutzwände entlang der B 27a für Wohngebiete von Stammheim (Sieben Morgen)	mittel bis groß	RP, Tief- bauamt	mittelfristig	hoch	Entlang der B 27a, gegenüber dem Containerbahnhof liegen Wohngebiete von Stammheim. Ein Teil davon ist das Gebiet „Sieben Morgen“. Beide Schallquellen (B 27a und Containerbahnhof) sind wesentlich. Das Tiefbauamt Stuttgart hat hierzu (Sieben Morgen) bereits im Januar 2008 ein Maßnahmenkonzept vorgeschlagen. Dieses soll baldmöglichst ausgeführt werden.
B 10 [Sta 4]	a) Vollanschluss Neuwirtshaus einschließlich Lärmschutzmaßnahmen	I)	ASS, Tiefbau- amt, RP	langfristig	hoch	Ein Vollanschluss bietet für die Anwohner im Bereich Marco-Polo-Weg und Korntaler Straße eine große Entlastung vom Durchgangsverkehr.
	b) Lärmindernder Fahrbahnbelag	2 - 5 dB(A)	RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	c) Schallabsorbierende Verkleidung des Tunnels (Kreuzung Neuwirtshaus)	I)	RP	kurzfristig	mittel	Eine schallabsorbierende Tunnelauskleidung sollte im Falle einer nahe liegenden Wohnbebauung den Regelfall darstellen. Ob hier Handlungsbedarf besteht, müsste in einer entsprechenden detaillierten Untersuchung geprüft werden.
	d) Verlängerung des Tunnels oder Einhausung bis Ausfahrt Stammheim	I)	RP, Tief- bauamt	kurzfristig	sehr hoch	Die Wirksamkeit eines Tunnels oder Einhausung und seine Kosten-Nutzen-Relation müsste untersucht werden.
	e) Lärmschutzwand auf vorhandenen Wall	I)	RP, Tief- bauamt	mittelfristig	hoch	Die Wirksamkeit muss noch untersucht werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
B 10 [Sta 4]	f) Lärmschutzverlängerung über die Querspange B 10/B 27	I)	RP, Tiefbauamt	mittelfristig	hoch	Die Wirksamkeit muss noch untersucht werden.
	g) Lärmverschränkung (Schleuse) im Wall vor Fußgängerdurchgang Niebuhrweg	gering	RP, Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Soweit Durchgänge (z. B. Fuß-/Radwege, hier auch evtl. für Fahrzeuge zur Grünpflege des Walls) Unterbrechungen bzw. Lücken in Lärmschutzanlagen erforderlich machen, sollen diese schalltechnisch optimiert werden. Die Wirksamkeit einer Schleuse muss untersucht werden.
Freihofstraße [Sta 5]	Verkehrsberuhigung: Reduzierung des Durchfahrverkehrs durch Verbesserung der Ausschilderung – Umfahrung von Stammheim, siehe [Sta 1]	I)	AföO, Tiefbauamt, RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Stammheim ist von Bundesfernstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen umgeben. Deshalb ist es unerlässlich, alle Möglichkeiten zur Lärmentlastung dieses Stadtteils zu nutzen. Hierzu gehört die Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt sowie die Entwicklung verkehrsarmer Innenzonen.
Hochwiesen [Sta 6]	Lärmschutzwand	I)	RP	mittelfristig	hoch	Eine Lärmschutzwand im Bereich „Hochwiesen“ besteht bereits, ist allerdings in schlechtem Zustand. Eine Sanierung ist derzeit in Planung.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Immenhofer Straße [Sü 1]	a) Fußgängerampeln be- darfsgerecht steuern	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine für Fußgängerverkehre sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter- stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen, neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit der Kfz, sichere (kindgerechte) Quermöglichkeiten. Zu beachten ist, dass hier eine Bevorrechtigung des Linienbusses bei der Ampelsignalisierung program- miert ist. Variante a) wäre daher vorzuziehen.
	b) Mehr Zebrastreifen statt Fußgängerampeln					
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 27 - Neue Weinsteige (Kategorie 2.1) [Sü 2]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 18 im Maßnahmenkonzept).
	b) Hochabsorbierende Lärm- schutzwand	I)	Amt für Umwelt- schutz (Berech- nung), Tiefbau- amt (Bau)	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärmminde- rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit- telt werden.
	c) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	d) Geschwindigkeitskontrol- len	gering	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	e) Kontrolle der Motorräder	gering	AföO	kurzfristig	niedrig	Das gilt besonders für Motorräder, die im Vergleich mit Pkw deutlich höhere Lärmbelastigungen hervorrufen.
Hauptstätter Straße (Kategorie 2.1) [Sü 3]	Lärmindernder Fahrbahn- belag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Böheimstraße (Kategorie 2.2) [Sü 4]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h und Kontrollen	1 - 2 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) sowie die Gewährleistung der Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	c) Elektronische Geschwin- digkeitstafeln	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten bewusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).
Schickhardtstraße (Kategorie 2.2) [Sü 5]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) sowie die Gewährleistung der Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Dobel- und Sonnen- bergstraße (Kategorie 2.2)	siehe Stuttgart-Mitte					
Immenhofer Straße (Kategorie 2.2) [Sü 6]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Immenhofer Straße (Kategorie 2.2) [Sü 6]	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h c) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h – abends, nachts, an Wochen- enden	1 - 3 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 und 9 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	d) Elektronische Geschwin- digkeitsanzeige	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be- wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).
Olgastraße (Kategorie 2.2) [Sü 7]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h – oberer Teil	2,5 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Böblinger Straße (Kategorie 1.2) [Sü 8]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag im Bereich Nach- tigallenweg / Leonberger Straße	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
	c) Stationäre Blitzer	I)	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). Dies kann durch verstärkte Verkehrsüberwachung erreicht werden.
	d) Radaranlagen Böblinger Straße/ Nachtigallenweg / Leonberger Straße					

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Böblinger Straße (Kategorie 1.2) [Sü 8]	e) Einrichten eines Kreisverkehrs: Böblinger Straße / Burgstallstraße	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und störende Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft. Die Zuflussdosierung in die Böblinger Straße Richtung Heslach würde jedoch entfallen.
	f) Fahrbahnverengung: Böblinger Straße / Nachtigallenweg / Leonberger Straße	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Die Möglichkeiten einer Fahrbahnverengung sind konkret vor Ort zu erheben. Diese Maßnahme soll zusammen mit dem Kreisverkehr geprüft werden.
	g) Reduzierung in Kaltental und Heslach auf eine Spur je Richtung (und Verlegung der Stadtbahngleise)	I)	ASS, Tiefbau- amt, SSB AG	mittel- bis langfristig	II) (bei Verlegung der Gleise sehr hoch)	Eine Reduzierung auf eine Fahrspur geradeaus und Einrichtung der 2. Fahrspur ausschließlich als Abbiegespur verstetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, sondern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders störenden Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen. Der Abstand der Stadtbahngleise zu den Wohnhäusern kann vergrößert werden.
Heslacher Tunnel [Sü 9]	Überdeckung der Tunnel- ein- und -ausfahrten	I)	Amt für Umwelt- schutz (Berech- nung), Tiefbau- amt (Bau)	langfristig	sehr hoch	Eine Untersuchung kann Aufschluss darüber bringen, ob durch eine Überdachung (ohne Seitenwände) des Bereichs zwischen Heslacher Tunnel und Viereichenhautunnel oder eine vollständige Einhausung der Zufahrt (L 1192) von der Burgstallstraße zu den Tunnels an der nächst gelegenen Wohnbebauung eine wirksame Lärminderung bringt. Angesichts der hohen Kosten nicht in naher Zukunft zu erwarten.
Viereichenhautunnel / Nesenbachtalbrücke [Sü 10]	a) Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	b) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	c) Schallabsorbierung an den Tunnelportalen	I)	Regie- rungsprä- sidium	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 2006 stellte fest, dass durch die Tunnelabstrahlung im Nahbereich der Nesenbachtalbrücke sich nicht zu vernachlässigende Einflüsse auf die Gesamtgeräuschsituation ergeben.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Viereichenhautunnel / Nesenbachtalbrücke [Sü 10]	d) Erhöhung der Lärm- schutzwand	I)	Regie- rungsprä- sidium	mittelfristig	II)	Die Möglichkeiten und Wirkungen einer Erhöhung der Lärmschutzwand müssen in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.
	e) Beschichtung der Mit- telstraßenbegrenzungsmauer mit schallabsorbierenden Materialien	I)	Regie- rungsprä- sidium	mittelfristig	II)	Soweit im Straßenbereich Einbauten mit störenden Reflexionen vorhanden sind, sind Abhilfemaßnahmen zu prüfen.
	f) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 60 km/h für Pkw	1 - 2 dB(A)	Regie- rungsprä- sidium	kurzfristig	niedrig	Derzeit sind 80 km/h zugelassen. Im Planfeststellungsbeschluss und der zugehörigen Lärmuntersuchung wurden 60 km/h festgesetzt.
Möhringer Straße [Sü 11]	Ausweisung als Spielstraße (teilweise)	---	Stadt Stuttgart	mittelfristig	II)	Maßnahme zur Wohnumfeldverbesserung, weniger eine Lärminderungs- maßnahme. Die Möhringer Straße befindet sich in einer Tempo30-Zone
Heusteigstraße	siehe Stuttgart-Mitte					
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Böblinger Straße [Sü 12]	a) Begrünung des Schotter- betts zwischen Südheimer Platz und Vogelrain	ca. 2 dB(A)	SSB	mittelfristig	mittel - hoch	Ein schallmindernder Gleiskörper ist Teil baulicher Lärmvorsorge. Soweit diese Maßnahme bei bestehenden Gleisanlagen im Bereich von Wohnanlagen möglich ist, sollte sie ausgeführt werden.
	b) Schallschutzfenster an der Stadtbahnlinie	I)	SSB	kurz- bis mittelfristig	II)	siehe Ausführungen im Maßnahmenkonzept Nr. 19
	c) Generell leisere Stadtbah- nen (insb. der Räder) und Weichengeräusche der Stadtbahn mindern: zwischen Südheimer Platz und Vogel- rain	I)	SSB	mittel- bis langfristig	II)	Durch geeignete Pflege von Gleis- und Wagenmaterial werden störende Geräusche so weit wie möglich vermieden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Böblinger Straße [Sü 12]	d) Schallschutz: nahe am Gleis (Lärmquelle), zwischen Südheimer Platz und Vogelrain	I)	SSB	mittelfristig	II)	Zur Minderung der Fahrbahn- (Rad-/Gleis-) geräusche erzielen schon niedrige Schallschutzwände eine relativ große Lärminderungswirkung. Allerdings haben sie auch Nachteile im Betrieb: Arbeiten im Gleisbereich werden erheblich erschwert und bei ggf. erforderlicher Evakuierung eines liegengelassenen Fahrzeugs sind sie für die Fahrgäste und das Rettungspersonal eine mögliche Gefahrenstelle. Der Bau niedriger Lärmschutzwände muss hinsichtlich Eignung und Lärminderungswirkung genau untersucht werden.
	e) Verlegung der Gleise in Zusammenhang mit Straßenrückbau auf 2 Spuren	I)	SSB	mittelfristig	II)	siehe Sü 8

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 14 [Unt 1]	a) Geschwindigkeitsreduzie- rung: Pkw 80 / Lkw 60 km/h	3 dB(A)	AföO, RP	kurzfristig	gering	Die B 14 bildet zusammen mit der B 10 und der Bahnlinie die Haupt(dauer)schallquelle im Bereich Untertürkheim.
	b) Lärmschutzwand an der Süd-Ost-Seite (Ausfahrt Benzstraße bis Tunnel)	bis >10 dB(A)	Tiefbau- amt, RP	kurz- bis mittelfristig	hoch	Die B 14 ist südwestlich des Kappelberg-tunnels ein Verkehrsweg in Ortsrandlage. Das Verkehrsaufkommen ist in Hauptverkehrszeiten hoch (stop and go). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung möglichst bis zum Tunnel ist hier wünschenswert.
	c) Lärmschutzwand an der Nord-West-Seite (Tunnel – Benzstraße)					Schallschirme sind in diesem Bereich vorhanden, aber offenbar zu gering dimensioniert. Eine Erweiterung des Schallschutzes erfordert eine detaillierte Untersuchung.
	d) Lärmschutzwand in Untertürkheim					Ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag kann zur Verringerung des Lärms beitragen und sollte bei kommenden Straßenbelagssanierungen vorgesehen werden.
	e) Schallschirme (Wände) in der Fahrbahnmitte					
	f) Lärmindernder Belag	2 bis 5 dB (A)	RP	mittelfristig	mittel	
Fellbacher Straße [Unt 2]	Rückbau und Zone 30	I)	ASS, AföO, Tiefbau- amt, RP	mittel- bis langfristig	II)	Falls sich bei der Umsetzung dieser Konzeption herausstellt, dass Flächen entsiegelt und begrünt werden können, steigert dies die Wohnqualität weiter.
Großglocknerstraße [Unt 3]	a) Realisierung der Begrü- nungspläne	I)	AföO, Tiefbau- amt, ASS	sofort bis mittel- fristig	II)	Bezüglich der sich gegenseitig ergänzenden Vorschläge zum Rückbau von Kfz-Verkehrsflächen und zusätzlicher Innenortsbegrünung ist festzustellen, dass hierfür eine sorgfältige Planung unter Einbeziehung aller Interessen (z. B. auch Einzelhandel, Handwerk, Beruf) erforderlich ist. Eine angenehme Siedlungsatmosphäre mindert auch empfundene Lärmstörungen.
Strümpfelbacher Straße [Unt 4]	a) Zone 30 b) Realisierung der Begrü- nungspläne	I)	AföO, Tiefbau- amt, ASS	sofort bis mittel- fristig	II)	Bezüglich der sich gegenseitig ergänzenden Vorschläge zum Rückbau von Kfz-Verkehrsflächen und zusätzlicher Innenortsbegrünung ist festzustellen, dass hierfür eine sorgfältige Planung unter Einbeziehung aller Interessen (z. B. auch Einzelhandel, Handwerk, Beruf) erforderlich ist. Eine angenehme Siedlungsatmosphäre mindert auch empfundene Lärmstörungen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Dietbachstraße [Unt 5]	a) Stationäre Geschwindig- keitskontrolle	---	AföO	kurzfristig	mittel	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	b) Lärmschutzwand (Barba- rossastraße – Fellbacher Straße)	I)	TBA	kurzfristig (Prüfung)	II)	Die Notwendigkeit einer Lärmschutzwand erfordert – in Abstimmung mit der letztendlich beschlossenen Lärmschutzkonzeption- eine separate, detaillierte Projektuntersuchung.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Robert-Koch-Straße [Vai 1]	neue Fahrradwege	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendecken- den) Radnetzes unterstützt das Umsteigen vom Kfz auf das Fahrrad und damit die Entlastung Stuttgarts von störendem Verkehrslärm.
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
Universität - Büsnau [Vai 2]	Busverbindung auch abends	mittel	Stuttgarter Straßen- bahnen AG	kurzfristig	bei halb- stündiger Bedienung zwischen 20 und 24 Uhr ca. 75.000 € pro Jahr	LMP Vaihingen (Maßnahme 36): Die SSB schätzt das zusätzliche Fahrgastaufkommen im Vergleich mit den entstehenden Kosten als zu gering ein. Die notwendigen Mittel müssten deshalb von der Stadt zur Verfügung gestellt werden. Die Umsetzung könn- te jeweils zum Fahrplanwechsel erfolgen.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Hauptstraße (Kategorie 2.2) [Vai 3]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Zuflussdosierung stadt- einwärts vor der Heerstraße	mittel	Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	LMP Vaihingen (Maßnahme 6): Maßnahme soll kurzfristig durchgeführt werden, im Zuge der Bevorrechtig- ung der Buslinie 81
Möhringer Landstra- ße (Kategorie 2.2) [Vai 4]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung auf 30 km/h und Kon- trollen	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
A 8 (betroffene Gebiete: Kategorie 2.2) [Vai 5]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 100 km/h tagsüber, 80 km/h nachts bei Rohr	ca. 2 dB(A) tagsüber, bis ca. 3 dB(A) nachts	RP	kurzfristig	gering	LMP Vaihingen (Maßnahme 26): Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung werden die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrspuren geringer. Als Folge wird der Verkehr verflüssigt und ist weniger stauanfällig. Verkehrsüberwachung ist vorzusehen. Siehe auch Nr. 10 im Maßnahmenkonzept.
	b) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	4 dB(A)	RP	kurz- bis mittelfristig	II)	LMP Vaihingen (Maßnahme 27): Die Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahrbahnbelag erfolgen.
	c) Überdeckelung bei Rohr	sehr hoch	RP	langfristig	sehr hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 55): Eine Überdeckelung würde eine erhebliche Entlastung für die Bewohner bringen. Die Einhausung muss dabei so dimensioniert werden, dass ein späterer achtspuriger Ausbau der Autobahn noch möglich ist. Darüber hinaus wäre eine Nutzung der Flächen an und über der Autobahn für Bauland, Renaturierung oder Erholung möglich.
	d) Lärmschutzwand nahe am Fahrbahnrand und auf dem Mittelstreifen	hoch	RP	mittel- bis langfristig	sehr hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 28): Eine Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzwände bringt nur sehr geringe zusätzliche Minderungen. Eine Lärmschutzwand, die so nahe an die Fahrbahn herangerückt wird, wie es die Verkehrssicherheitsvorschriften zulassen und eine Lärmschutzwand auf dem Mittelstreifen können zusammen eine weitere Lärminderung bewirken.
	e) Schließung der Lärm- schutzlücke bei der S-Bahn- Unterführung Richtung Flug- hafen	gering	RP	mittelfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 29): Ein Lückenschluss ist dringend geboten, damit die bestehenden Lärm- schutzbauwerke ihre Schutzwirkung voll entfalten können.
	f) Lärmschutzwand bzw. Ergänzung der Wand von Möhringen bis Autobahn- kreuz Stuttgart mit Weiterfüh- rung an der A 831	I)	RP	mittel- bis langfristig	sehr hoch	Zur Feststellung der Wirkung einer Lärmschutzwand ist eine konkrete Un- tersuchung erforderlich. Nach Vorlage der Ergebnisse kann über weitere Schritte entschieden werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
A 831 (betroffene Gebiete: Kategorie 2.2) [Vai 6]	a) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	2 - 5 dB(A)	RP	kurz- bis mittelfristig	II)	LMP Vaihingen (Maßnahme 32): Eine Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahr- bahnbelag erfolgen
	b) Überdeckelung	sehr hoch	RP	langfristig	sehr hoch	Eine Überdeckelung würde eine erhebliche Entlastung für die Bewohner bringen. Darüber hinaus wäre eine Nutzung der Flächen an und über der Autobahn für Bauland, Renaturierung oder Erholung möglich.
	c) Lärmschutzwand an der Anschlussstelle Vaihingen und weiter an der Hauptstra- ße bis zur Gründgensstraße	hoch	RP	mittel- bis langfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 33): Hier sind bisher keinerlei Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölke- rung errichtet worden.
	d) Lärmschutzwand zwischen der Anschlussstelle Vaihingen und der Büsnauer Straße	hoch	RP	mittel- bis langfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 34): Auch an diesem Streckenabschnitt existieren auf der Südostseite keine Lärmschutzeinrichtungen
	e) Sanierung des Fahrbahn- belags: Anschlussstelle Stuttgart-Vaihingen (Höhe Citroën / Gründgensstraße)	I)	RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
B 14 [Vai 7]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw (Johannesgrabentunnel – Büsnauer Straße)	2,0 dB(A)	RP	kurzfristig	gering	LMP Vaihingen (Maßnahme 30): Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist neben einem leiseren Fahrbahnbe- lag die effektivste Lärminderungsmaßnahme (siehe Ausführungen in Nr. 11 im Maßnahmenkonzept).
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 60 km/h auch für Pkw zwischen Johannes- grabentunnel und Betteleiche	ca. 1,5 dB(A)	RP	kurzfristig	gering	LMP Vaihingen (Maßnahme 31): Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist neben einem leiseren Fahrbahnbe- lag die effektivste Lärminderungsmaßnahme, vor allem weil eine Verbes- serung der bestehenden Schallschutzbauwerke in diesem Streckenab- schnitt nicht möglich ist.
	c) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	LMP Vaihingen (Maßnahme 32): Die Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahrbahn- belag erfolgen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
B 14 [Vai 7]	d) Anschluss Büsnauer Stra- ße an die B 14	mittel - hoch	RP, Tief- bauamt	mittel- bis langfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 46): Ein gültiger Bebauungsplan existiert. Entlastung innerörtlicher Straßen wie z.B. die Heerstraße
	e) Verbesserung der Ver- flechtung von der Anschlus- stelle Betteleiche (Univer- sitätsstraße) zur Ostumfahrung Vaihingen	mittel - hoch	RP, ASS, Tiefbau- amt	langfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 47): Der Verkehr kann dann auf kurzem Wege von der Universität Richtung Wallgraben, Autobahnen oder Möhringen über die Ostumfahrung geleitet werden und entlastet somit die Ortsdurchfahrten in Vaihingen.
	f) Überdeckung zwischen Johannesgrabentunnel und Büsnauer Straße	sehr hoch	RP	langfristig	sehr hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 56): Die Überdeckung hebt die Trennwirkung zwischen den Wohngebieten Am Feldrand und Birkhof auf und ermöglicht überdies die Nutzung z.B. als Bau- land, wodurch die hohen Baukosten wenigstens zum Teil refinanziert wer- den können.
Ostumfahrung [Vai 8]	Lärmindernder Fahrbahn- belag (Osterfeldtunnel - Ein- mündung B 14)	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
Magstadter Straße [Vai 9]	a) Durchfahrverbot für Motor- räder (Schattengrund – Ab- zweigung Büsnau) – am Wochenende, evt. vorüber- gehend	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Motorräder haben eine besonders hohe Störwirkung. Die Magstadter Straße als Teil der ehemaligen Solitude-Rennstrecke ist eine beliebte Fahrtroute für Motorräder. Die Möglichkeiten von Fahrtbeschränkungen für Motorräder sollte in Erwägung gezogen werden.
	b) Beschilderung: Lärmschutz - Luftreinhaltung - Regelmä- ßige Radarkontrolle	gering	AföO, RP	kurzfristig	niedrig	Die Beschilderung soll dem Kraftfahrer bewusst machen, dass er durch sein Fahrverhalten zur Lärminderung und Luftreinhaltung beitragen kann.
	c) Lärmschutzwand	mittel - hoch	RP	mittel- bis langfristig	hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 24): ist in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen. Umsetzung in den nächsten Jahren jedoch nicht zu erwarten.
Büsnauer Straße [Vai 10]	Kreisverkehr an der Kreu- zung Ob dem Steinbach	mittel	Stadtpla- nungsamt, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel	LMP Vaihingen (Maßnahme 22): Der bisher vorfahrtberechtigte Geradeausverkehr in der Büsnauer Straße wird dadurch verlangsamt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Heerstraße [Vai 11]	Fahrbahnverengungen (Rückbau) zwischen Katzenbachstraße und Robert-Leicht-Straße und Einbeziehung in die Tempo 30-Zone	3 bis 4 dB(A)	Tiefbau- amt	kurzfristig	mittel	LMP Vaihingen (Maßnahme 19): wird noch 2009 durchgeführt
Pascalstraße [Vai 12]	a) Einrichten eines Kreisverkehrs: Hauptstraße	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und störende Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft.
	b) Sanierung des Fahrbahnbelags	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand gebracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
Gründgensstraße [Vai 13]	a) Einrichten als Anliegerstraße	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	niedrig	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist und damit der Bedarf einer Ausweisung als Anliegerstraße besteht.
	b) Durchfahrverbot für Lkw > 3,5 t	I)	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Gründgensstraße ist in das Durchfahrtsverbot Vaihingen für Lkw integriert. Ggf. kann hier noch ein gesondertes Lkw-Fahrverbot angeordnet werden.
	c) Rücknahme der Parkempfehlung für die Schulbusse der US-Kaserne	I)	AföO	kurzfristig	niedrig	Die Gründgensstraße ist als Wohnstraße nicht für ortsfremden Busverkehr geeignet. Es ist nach anderen Abstellmöglichkeiten für die US-Schulbusse zu suchen.
Waldburgstraße [Vai 14]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Osterbronstraße [Vai 15]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Nord-Süd-Straße [Vai 16]	Leistungsfähiger Ausbau des Knotens Nord-Süd-Straße / Industriestraße	gering	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	sehr hoch	LMP Vaihingen (Maßnahme 54): 2007 wurde ein zweiter Anschluss (Breitwiesenstraße) zur Entlastung dieses Knotens gebaut. Ein weiterer Ausbau ist zu einem spätem Zeitpunkt vorgesehen.
Katzenbachstraße [Vai 17]	Einrichten als verkehrsberuhigte Zone (Robert-Leicht-Straße – Pfarrhausstraße)	I)	Stadt Stuttgart	mittelfristig	mittel	Diese Straße gehört zum alten Vaihinger Ortskern. Die Errichtung einer verkehrsberuhigten Zone dient der Wohnqualität dieses Bereichs. Die Möglichkeiten der Umsetzung sind zu prüfen.
Gebiet Paradiesstraße, Pfarrhausstraße, Fauststraße [Vai 18]	Verkehrsberuhigende Maßnahmen: z.B. Einbahnstraßenregelungen, ggf. auch Straßenunterbrechungen	I)	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	In einer Verkehrsuntersuchung für dieses Wohngebiet ist zu ermitteln, welche Maßnahmen am besten geeignet sind, das Gebiet vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Wohngebiet beim Wallgraben [Vai 19]	Begrünung der Stadtbahn-Gleiskörper	I)	SSB	kurzfristig	II)	Die Stadtbahn hat bei der Ernsthaldenstraße Geräuscheinwirkungen auf Wohngebiete. Raseneindeckungen der Gleisbette sind eine grundsätzlich geeignete Maßnahme zur Lärminderung (siehe Ausführungen in Nr. 21 des Maßnahmenkonzepts).
Wohngebiete an der Bahnstrecke (Dachswald, Paradiesstraße, Höhenrandstraße, Rohr) [Vai 20]	Lärmschutzwände	hoch	Deutsche Bahn AG	langfristig	sehr hoch	LMP Vaihingen (Maßnahmen 43 - 45): Die Strecke wird auch nach Realisierung von „Stuttgart 21“ mit der Verlegung der Gäubahn weiterhin von der S-Bahn befahren.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zuständig- keit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Minderung des Straßenverkehrslärms						
B 10 [Wa 1]	a) Lärmschutzwand (moderne Ausführung: oben gebogen, zur Fahrbahn auskragend) lückenlos von Wangen bis Hafen Süd (auf der Westseite) b) Verbesserung der Lärmschutzwand „nach heutigen Gesichtspunkten“	≤ 10 dB(A)	RP, Stadt Stuttgart (ggf. Bund)	mittel- bis langfristig	hoch bis sehr hoch (8–12 Mio. €)	Die vierstreifige, zweibahnige B 10 befindet sich im Gelände- bzw. Tieflage gegenüber der Bebauung. Die B 10 ist Hauptschallquelle. Weitere Quellen sind die hiervon abgehenden Anschlussstraßen. Eine bereichsweise vorhandene und zu ergänzende Lärmschutzwand an der Westseite der B 10 könnte bei einer Höhe von ca. 6 – 7 m für die ersten Gebäudereihen eine deutliche Lärmreduzierung bewirken (bis ca. 10 dB(A)). Durch eine Kombination von lärminderndem Belag, Einhaltung bzw. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit sowie Reduzierung des Durchgangs-Schwerverkehrs sind weitere nennenswerte Pegelminderungen (ca. 6 dB(A)) möglich. Bei einer erforderlichen Detailuntersuchung werden auch vorhandene Schutzbauwerke einbezogen und geprüft.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Solitudestraße [Weil 1]	a) Verlagerung des Radwe- ges auf Gehweg stadtein- wärts in Höhe Bergheimer Hof	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	II)	Die Förderung von Fuß- und Radverkehr als geräuscharme (und gesunde) Teile des Individualverkehrs ist zentraler Bestandteil der Lärmvorsorge. Es muss deshalb gewährleistet sein, dass Fuß- und Radverkehr sicher und möglichst barrierefrei stattfinden kann. Alle vier vorgeschlagenen Maßnahmen dienen diesen Zielen. Sie sind des- halb im Sinne des flächenhaften Lärmschutzes dann kurzfristig umzusetzen, wenn seitens der städtischen Fachabteilung nicht zielführendere, ebenfalls kurzfristige Maßnahmen zur Ausführung gebracht werden.
	b) Bedarfs-Fußgängerampel an der Verkehrsinsel stad- einwärts in Höhe Bergheimer Hof					
	c) bessere Kennzeichnung der Verkehrsinsel, z. B. durch Beleuchtung stadteinwärts in Höhe Berg-heimer Hof					
Blaumeisenweg [Weil 2]	Zebrastreifen am Waldhorn- weg					
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
Hausen [Weil 3]	ÖPNV verbessern	I)	SSB AG	kurzfristig	II)	Ein weiteres Standbein im „Umweltverbund“ (leise, gesund, umweltscho- nend) stellt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dar. In Stuttgart sind das im wesentlichen Stadtbahn und Busse. Die SSB AG wird deshalb gebeten, die hier angesprochenen Maßnahmen hinsichtlich Aufwand und Erfolg zu prüfen und die Ergebnisse zur Diskussi- on zu stellen.
S-Bahnhof Weilim- dorf [Weil 4]	Besserer ÖPNV nach Mün- chingen und Schwieberdin- gen					
U 13 [Weil 5]	Betrieb ganztags bis Giebel (Weilimdorf – Giebel)	I)	SSB	kurzfristig	II)	
Verbesserung oder Veränderung des Parksystems						
Zentrum Weilimdorf [Weil 6]	Reduzierung von Parkplätzen Bereich Löwenmarkt	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Das Parkierungsangebot entscheidet unter anderem darüber, wo und wie ein Mobilitätsvorgang stattfindet. Somit besteht ein Zusammenhang zur Geräuschenstehung, also zum Lärmschutz (siehe Ausführungen zu Nr. 13 im Maßnahmenkonzept). Es sind aber auch andere Belange abzuwägen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Solitudestraße [Weil 7]	Einzeichnen einer Parkie- rungsmöglichkeit von Engel- bergstraße bis Bergheimer Hof	I)	Stadt Stuttgart	Kurzfristig	niedrig	Parkmöglichkeiten bestehen hier bereits. Eine deutliche Kennzeichnung kann die Situation verbessern und den vorbeifließenden Verkehr möglicherweise verlangsamen. Der Vorschlag sollte geprüft werden.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Weilim- dorf [Weil 8]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf den Vorbe- haltsstraßen unter 40 km/h	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass teilweise ein Linienbus verkehrt.
	b) innerörtlicher Verkehr (+ Giebel): Geschwindigkeit: 30 / 40 km/h					In Wohngebieten sollte flächendeckend Tempo 30 gelten. Zu beachten ist, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	c) Geschwindigkeitskontrollen (vor allem in den Tempo-30- Zonen)					Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen tragen dazu bei, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen eingehalten werden, und sind somit ein Beitrag zum Lärmschutz.
	d) Kontrolle des Durchfahr- verbots für Lkw					Ein gesondertes Lkw-Durchfahrtsverbot kann hier sinnvoll sein, damit Schleichverkehr (Umfahrung von Staus auf der A 8) vermieden werden kann. Ein solches Fahrverbot muss dann auch regelmäßig kontrolliert werden.
Solitudestraße / Bergheimer Steige [Weil 9]	a) Überholverbot (Engelberg- straße bis Wildparkstraße)	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Bei Überholvorgängen treten durch die Beschleunigung erhöhte Pegel auf. Wenigstens im bebauten Gebiet sollte das Überholen untersagt sein.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Solitudestraße / Bergheimer Steige [Weil 9]	b) Durchfahrverbot für Lkw (mit Beschilderung)	I)	AföO, Polizei	kurz- bis mittelfristig	II)	Dieser Straßenzug wird bei Staus auf der Autobahn gerne als Schleichweg benutzt. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot bietet sich hier an, auch wenn kein generelles Durchfahrtsverbot zustande kommen sollte. Die Maßnahme sollte aber auch regelmäßig kontrolliert werden.
	c) Durchfahrverbot für Motor- räder nachts und am Wo- chenende	I)	AföO, Polizei	kurz- bis mittelfristig	II)	Motorräder verursachen ähnliche Spitzenpegel wie Lkw. Gerade auf diesem Streckenabschnitt kann ein temporäres Verbot sinnvoll sein, um die Anwohner vor unnötiger Lärmbelastigung zu schützen. Auch hier sind entsprechende Kontrollen notwendig.
	d) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h und Kontrollen	I)	AföO, Polizei	kurz- bis mittelfristig	II)	Eine Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (überwacht und optisch angezeigt) ist im Bereich beidseitiger Wohnbebauung begründet.
	e) Fahrbahnverengung (Be- pflanzung): Bereich Rei- sachmulde	I)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	In diesem Bereich wird gerne beschleunigt, was die Lärmbelastigung erhöht. Eine Fahrbahnverengung könnte dies unterbinden. Der Vorschlag sollte untersucht werden.
	f) Verbesserung der Lärm- schutzwand: Engelbergstraße	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	hoch	Ein Lärmschutz ist nur dann wirksam, wenn er in ordnungsgemäßem Zustand und ausreichend dimensioniert ist. Dies muss in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.
B 295 [Weil 10]	a) Geschwindigkeitskontrol- len	I)	Stadt Stuttgart	sofort	II)	Bei Überholvorgängen und in Schwachverkehrszeiten wird schneller gefahren. Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesondere das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	b) Reparatur der Dehnungs- fugen an der Lindentalbrücke (östlicher Wolfsbusch)	I)	RP, Stadt	kurz- bis mittelfristig	II)	Hierbei handelt es sich offensichtlich um funktionale Bauwerksmängel mit nachteiligen Lärmfolgen. Fahrbahnübergänge sollten dem neuesten technischen Stand entsprechen.
A 81 [Weil 11]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 100 km/h, Kon- trollen	I)	RP	kurz- bis mittelfristig	II)	Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere auf Autobahnen haben ein hohes Lärminderungspotenzial. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen tragen zur Einhaltung des Tempolimits bei.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Spechtweg [Weil 12]	Durchfahrverbot für Lkw, Anlieger frei	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Vorschlag erscheint aufgrund der Lage dieser Wohnstraßen, welche eine Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen darstellt, begründet. Eine Prüfung der Auswirkungen ist dennoch unverzichtbar.
Waldhornweg [Weil 13]	a) Durchfahrverbot für Lkw, Anlieger frei	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Der Vorschlag erscheint aufgrund der Lage dieser Wohnstraßen, welche eine Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen darstellt, begründet. Eine Prüfung der Auswirkungen ist dennoch unverzichtbar.
	b) Einbahnstraßenregelung: Köstlinstraße in Richtung Hubertusplatz, Einbeziehung von Kleiberweg, Goldam- merweg					Diese Maßnahme soll die Schleichwegnutzung über Spechtweg, Wald- hornweg und Pfaffenäcker nach Feuerbach unterbinden. Die Einrichtung einer Einbahnregelung kann lärm mindernd wirken und ist zunächst grund- sätzlich zu befürworten. In wie weit ggf. zusätzliche Belastungen anderen- orts damit verbunden sind, bedarf einer sorgfältigen Voruntersuchung.
Im Wolfbusch [Weil 14]	a) Durchfahrverbot für Lkw (alternativ: Durchfahrverbot für Lkw nachts)	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	II)	Wie bei Spechtweg / Waldhornweg soll die Durchfahrt von Lkws im Wohn- gebiet kurzfristig verhindert werden (außer zur Anlieferung).
	b) Kontrolle der Verkehrsbe- schränkungen im kompletten Wohngebiet					Verkehrsbeschränkungen sind nur sinnvoll, wenn ihre Einhaltung auch kontrolliert wird.
	c) visuelle Geschwindig- keitsmessanlagen im kom- pletten Wohngebiet					Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be- wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).
Köstlinstraße [Weil 15]	a) Geschwindigkeit: 30 km/h auf der Brücke					Unabhängig von der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung sollte ein entsprechendes Tempolimit überprüft werden, zumal in den angrenzenden Bereichen bereits Tempo 30 realisiert ist.
	b) Einbahnstraßenregelung					Die Aussagen zum Waldhornweg gelten hier sinngemäß.
Ditzinger Straße [Weil 16]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 30 km/h ab der Glems- gaustraße					Die Ditzinger Straße ist eine reine Anliegerstraße und sollte als solche aus dem Vorbehaltsstraßennetz herausgenommen werden. Eine Tempo-30- Zone scheint hier sinnvoll.
Schützenhausweg [Weil 17]	Einbahnstraßenregelung (Kaiserslauterer Straße: starker Verkehr?)	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Da es sich hier um keine Erschließungsstraße handelt, die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung sinnvoll. Es könnte sogar eine Sperrung (Anlieger frei) des Weges überprüft werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Flachter Straße [Weil 18]	Lärmschutz an der Südseite	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Straße ist eine Hauptverbindung nach Korntal sowie ein Zufahrtsweg zum Gewerbegebiet und deshalb mit einem erhöhten Lkw-Anteil beaufschlagt. Bezüglich der angesprochenen baulichen Maßnahmen ist mittelfristig eine vertiefte fachliche Untersuchung erforderlich.
Korntaler Landstraße [Weil 19]	Lärmschutz an der Südseite	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Die Straße ist eine Hauptverbindung nach Korntal sowie ein Zufahrtsweg zum Gewerbegebiet und deshalb mit einem erhöhten Lkw-Anteil beaufschlagt. Bezüglich der angesprochenen baulichen Maßnahmen ist mittelfristig eine vertiefte fachliche Untersuchung erforderlich.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Stadtbezirk Stuttgart-West [We 1]	Ausbau Radverkehr (Radwegnetz, Hinweise, Ampel)	I)	ASS, Tiefbau- amt	Dauerauf- gabe	II)	Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendeckenden) Radwegenetzes dient der Entlastung Stuttgarts von Kfz-Verkehr und störendem Verkehrslärm.
Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse						
Rotebühlstraße, Rotenwaldstraße [We 2]	Busspur (bis zum Birkenkopf)	I)	ASS, Tiefbau- amt, AföO, SSB	kurzfristig	II)	Die angesprochenen Maßnahmen sind innerhalb des vorhandenen Verkehrsraums zu prüfen. Hierbei sind auch Rad- und Fußverkehre zu beachten. Soweit möglich ist der Förderung des Busverkehrs als Teil des lärmarmen Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) Vorrang einzuräumen
Verbesserung des ÖPNV - Eisenbahn						
Gäubahn [We 3]	Erhaltung für den ÖPNV	I)	Deutsche Bahn AG		II)	Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass ÖPNV dem Lärmschutz dient, indem hier Ersatzfahrten für ansonsten mit dem Kfz stattfindende Mobilitätsvorgänge stattfinden. Für den lokalen und regionalen Verkehr sind diese Maßnahmen von untergeordneter Bedeutung und haben daher eine geringe Lärminderungswirkung.
Regionalverkehrs- züge [We 4]	Richtung Konstanz; Verbindung nach Calw einrichten					
ICE-Verbindung nach Zürich [We 5]	Einrichtung Haltepunkt in Böblingen					
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Hölderlinplatz (Kategorie 1.3) [We 6]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Der Hölderlinplatz ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Schloßstraße (Kategorie 1.3) [We 7]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h und Kontrollen	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Rotenwaldstraße (Kategorie 2.2) [We 8]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h (Rotebühlstraße - Westbahnhof)	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	c) Lärmindernder Fahrbahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
Rotebühlstraße (Kategorie 2.2) [We 9]	Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h und Kontrollen	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Reinsburgstraße (Kategorie 2.2) [We 10]	a) Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h und Kontrollen	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h gesenkt. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Reinsburgstraße (Kategorie 2.2) [We 10]	b) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	c) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
Schwabstraße (Kategorie 2.2) [We 11]	a) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 40 km/h	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h (Hölder- linplatz - Rosenbergplatz)					
Silberburgstraße (Kategorie 2.2) [We 12]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt.
Geißbeichstraße / Am Kräherwald [We 13]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung: 30 km/h (Wil- dermuthweg) und Kontrollen	2,5 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier streckenweise ein Linienbus verkehrt.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Geißbeichstraße / Am Kräherwald [We 13]	c) Sanierung des Fahrbahn- belags	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge- bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).
	d) Lärmindernder Fahr- bahnbelag	≥ 2 dB(A)	Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	e) Reduzierung auf einen Fahrstreifen bis Birkenkopf	≤ 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel bis hoch	Eine Reduzierung auf eine durchgehende Fahrspur pro Fahrtrichtung ver- stetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, son- dern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders stören- den Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen (siehe Nr. 14 im Maß- nahmenkonzept). Es muss hier untersucht werden, ob diese Maßnahme für die Anwohner des Wildermuthwegs eine Lärminderung bringt.
	f) Rückbau; Bau von Ver- kehrinseln	I)	ASS, Tiefbau- amt, AfÖO	mittelfristig	mittel bis hoch	Der Rückbau soll die Fahrgeschwindigkeiten verringern. Die Verkehrsinseln sollen dieses Ziel unterstützen. Außerdem wird damit die Überquerung für die Fußgänger erleichtert.
Botnanger Straße [We 14]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h und Kontrollen	1 - 2 dB(A)	AfÖO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus verkehrt
Quartier Augusten- straße zwischen Schwab- und Silber- burgstraße (Augustenstraße, Reuchlin-, Hasen- berg-, Senefelder, Hermannstraße) [We 15]	a) Umwandlung von Wohn- straßen in Anliegerstraßen	I)	ASS, AfÖO	kurzfristig	niedrig	Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch- gangsverkehr zu verzeichnen ist
	b) Sanierung des Fahrbahn- belags	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht werden (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Gutenbergstraße [We 16]	a) Geschwindigkeitskontrol- len	mittel	AföO	kurzfristig	II)	Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).
	b) Sperrung zwischen Schwabstraße und Roten- waldstraße	I)	ASS, AföO	mittelfristig	niedrig	Kann eingerichtet werden, um den Durchgangsverkehr auf die Rote- bühlstraße zu verlagern
	c) Ersetzen des Straßenpflas- ters	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht werden (siehe Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept). Zu klären ist, ob es sich um „historisches Pflaster“ handelt. Ein Ersatz durch Asphalt ist dann nur in Abstimmung mit der Stadtgestaltung möglich.
Gaußstraße [We 17]	a) Durchfahrverbot für Lkw und Busse (Anlieger frei)	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Gaußstraße gehört zur Tempo30-Zone. Lkw können auf die Zeppelinstraße ausweichen.
	b) Sicherstellen der zulässigen Geschwindigkeit 30 km/h durch eine Fahrbahnveren- gung	I)	Tiefbau- amt	mittelfristig	II)	Die Straße gehört zur Tempo30-Zone und wird gerne als Abkürzung zur Zeppelinstraße benutzt. Geeignete Maßnahmen sollen den Durchgangsver- kehr auf die Vorbehaltsstraßen verlagern.
Rosenbergstraße [We 18]	Geschwindigkeitsbeschrän- kung: 40 km/h	1 - 2 dB(A)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	niedrig	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass in diesen Straßen Linienbusse verkehren.
Seidenstraße [We 19]						
Hölderlinstraße [We 20]						
Zeppelinstraße [We 21]						

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Herderplatz [We 22]	Kreisverkehr	ca. 2 dB(A)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören- de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft.
Hegelstraße / Rosen- bergstraße [We 23]						
Rosenbergplatz [We 24]						

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Strohgäustraße [Zuff 1]	Beidseitig Einrichtung von Angeboten für den Fahrradverkehr (je nach örtlichen Randbedingungen)	I)	ASS, Tiefbau- amt, AfÖO	kurzfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 49): Je nach den Straßenverhältnissen soll ein separater Fahrradweg, ein Fahrrad/Gehweg oder ein Fahrradstreifen eingerichtet werden
Zuffenhausen - Zentrum [Zuff 2]	Ausbau der Radwege von Zuffenhausen ins Zentrum auf der Schlotwiese zu den Schulen	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.
Marconistraße [Zuff 3]	Fahrradweg oder -streifen Richtung Zahn-Nopper-Straße	I)	ASS, Tiefbau- amt	langfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 51): langfristig im Zusammenhang mit Maßnahmen im Straßenverkehr realisierbar
Grenzstraße - Stadtpark [Zuff 4]	Radwegverbindung	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittel- bis langfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 53): Es würde eine südliche Variante zur Verbindung Unterländer Straße – Zahn-Nopper-Straße – Marconistraße entstehen.
Siegelberg-Durchlass [Zuff 5]	Separater Durchstich für Fußgänger und Radfahrer; vorhandener Gehweg für Fußgänger und Radfahrer verbreitert	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 54): Mit einem „Durchstich“ kann eine attraktive Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger unter die B 10 / 27 und den Bahnanlagen hergestellt werden.
Unterführung Unterländer Straße [Zuff 6]	Fahrradstreifen nach Realisierung der U 15 mit Umgestaltung der Unterländer Straße	I	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 55): Durch den Wegfall der Straßenbahngleise kann der Verkehrsraum anders aufgeteilt werden. Es ist ein Fahrradweg in beiden Richtungen möglich.
Steg über die B 10 / 27 und die Bahngleise [Zuff 7]	in Verlängerung der Güglinger Straße	I)	ASS, Tiefbau- amt	langfristig	hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 56): Der Steg stellt eine kurze Verbindung vom Ortszentrum zum geplanten neuen Stadtteil-Zentrum Zuffenhausen-West im Bereich Stammheimer Straße / Hördtstraße her. Eine konkrete Planung liegt nicht vor.
Zabergäustraße - Unterländer Straße [Zuff 8]	Durchgängige Radwegverbindung parallel zur B 10 / 27	I)	ASS, Tiefbau- amt	langfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 57): Eine durchgängige Radverbindung erfordert Grunderwerb, die Stadt ist auf Entgegenkommen des Eigentümers angewiesen.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Ludwigsburger Stra- ße [Zuff 9]	Beidseitig Einrichtung von Angeboten für den Fahrradverkehr (je nach örtlichen Randbedingungen) zwischen Friedrichswahl und Emil-Schuler-Platz: Radstreifen von der Friedrichswahl bis Hohensteinstraße eingerichtet	I)	ASS, Tiefbau- amt, AfÖO	kurz- bis mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 59): Die konkrete Umsetzung hängt auch von der Umgestaltung der Ludwigsburger Straße zwischen Kelterplatz und Emil-Schuler-Platz ab.
Feuerbachtal-Radweg [Zuff 10]	Vervollständigung des Radwegs zwischen Zazenhausen und Zuffenhausen	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 62): Die Mittel sind für einen Teilbereich beschlossen, für die weiteren Abschnitte müssen sie erst beschlossen werden. Maßnahme wurde im Bereich Beilsteiner Straße durchgeführt.
Fußwege [Zuff 11]	Fußwege/Gehwege: Unterländer Straße, Zabergäustraße, Siegelbergdurchlass, entlang der B 10/B 27	I)	ASS, Tiefbau- amt	kurz- bis mittelfristig	II)	Ein intaktes Fußwegenetz fördert diese gesunde, lärmarme Fortbewegungsart. Ihre Unterstützung dient der flächenhaften Lärminderung.
Unterländer Straße [Zuff 12]	Verbreiterung der Gehwege	I)	ASS, Tiefbau- amt, evtl. SSB	kurz- bis mittelfristig	mittel; evtl. aus Mitteln des Baus der U 15	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 63): Durch die Führung der U 15 im Tunnel ist der Platz für breitere und attraktivere Gehwege vorhanden.
Verbesserung des ÖPNV						
S-Bahn-Tangential- verbindung [Zuff 13]	Zuffenhausen - Feuerbach - Bad Cannstatt	I)	Verband Region Stuttgart	langfristig	sehr hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 45): Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan als späterer Bedarf dargestellt. Dazu müsste eine direkte Verbindung nördlich des Hauptbahnhofs gebaut werden.
Tangentialbahn [Zuff 14]	Böblingen - Leonberg - Zuffenhausen - Ludwigsburg	I)	Verband Region Stuttgart	langfristig	sehr hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 46): Eine Direktverbindung Böblingen - Ludwigsburg müsste über die Güterzugstrecke Korntal - Kornwestheim geführt werden, die ausgebaut werden müsste.
U 5 [Zuff 15]	Verlängerung nach Mühlhausen	I)	SSB	langfristig	sehr hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 47): Direkte Stadtbahnverbindung zwischen Zuffenhausen und Mühlhausen und damit eine Nordtangente

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2 dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig $10.000 - 100.000$ €, mittel $100.000 - 1$ Mio. €, hoch 1 Mio. - 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Zazenhausen und Schlotwiese [Zuff 16]	Bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr	I)	SSB	mittelfristig	II)	Beide Gebiete sind mit Buslinien angebunden. Die SSB AG wird gebeten, zu prüfen, ob hier Optimierungsbedarf gegeben ist.
Verbesserung oder Veränderung des Parksystems						
Unterländer Straße, Besigheimer Straße, Kirchtalstraße [Zuff 17]	Parkleitsystem	I)	Stadt Stuttgart	mittel- bis langfristig	II)	Durch ein Parkleitsystem kann Suchverkehr verringert werden. Die Maßnahme dient auch dem Lärmschutz, wird jedoch im Zusammenhang mit anderen städtebaulichen Planungen und dem Parkplatzangebot zu sehen sein.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Stadtbezirk Zuffenhausen [Zuff 18]	a) Flächendeckendes Fahrverbot für Lkw über 3,5 t (Anlieger frei) in Zuffenhausen	hoch	AföO	kurzfristig	150.000 €	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 8): wird 2010 umgesetzt
	b) Vorbehaltstraßen: Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h	I)	AföO (Zustimmungsvorbehalt RP)	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier z.T. Linienbusse verkehren.
Ludwigsburger Straße (Kategorie 1.3) [Zuff 19]	a) Fahrstreifenreduzierung auf 1 Fahrspur je Richtung (Friedrichswahl - Hohensteinstraße - Kelterplatz)	mittel	ASS, Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahmen 10 - 12): Die Maßnahme wurde teilweise in reduzierter Form durchgeführt
	b) Fahrbahnverengung in Höhe Friedhof	gering - mittel	ASS, Tiefbauamt	mittelfristig	30.000 €	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 15): Mithilfe der Fahrbahnverengung soll die Geschwindigkeit reduziert werden.
	c) Umgestaltung (Zabergäustraße – Spielberger Straße)	gering - mittel	ASS, Tiefbauamt	mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 14): Die Verkehrsflächen sollen hier zu Gunsten eines Grünstreifens mit Baumreihe und eines Gehweges neu aufgeteilt werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Stammheimer Straße (Kategorie 1.3) [Zuff 20]	a) Umgestaltung des Knoten- punkts Stammheimer Straße / Hördtstraße	mittel	ASS, AföO	kurz- bis mittelfristig	niedrig, evt. aus Mitteln des Baus der Stadtbahn U 15	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 36): Durch gestalterische Maßnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen, Begrünun- gen) an der Einfahrt Hördtstraße kann die Straße verkehrsberuhigt werden
	b) Rückbau des Knoten- punkts Stammheimer Straße / Zabergäustraße	mittel	ASS, Tiefbau- amt, SSB	kurz- bis mittelfristig	niedrig, evt. aus Mitteln des Baus der Stadtbahn U 15	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 37): Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnbau wird der Knotenpunkt umgestal- tet.
B 10 / 27 (Kategorie 2.1 der betroffenen Gebiete) [Zuff 21]	a) bessere Anbindung an das Industriegebiet Feuerbach	I)	ASS	mittel- bis langfristig	II)	Eine direkte Anbindung abseits von Wohngebieten ist zu befürworten. Die Planung hierfür hat bereits begonnen.
	b) Direktanbindung der Heil- bronner Straße	gering - mittel	ASS	mittel- bis langfristig	1 Mio. €	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 7): Inzwischen gibt es mehrere Planungsvarianten
	c) Verbesserung der Lärm- schutzwände	I)	Tiefbau- amt, Re- gierungs- präsidium	mittel- bis langfristig	3 Mio. €	2010 werden die Wände saniert und erhöht. Gemeinsame Finanzierung durch Stadt und Land.
Unterländer Straße (Kategorie 2.2) [Zuff 22]	Rückbau und Beruhigung	I)	ASS, AföO	mittelfristig	II)	Derzeit wird ein Stadtbahntunnel erstellt. Anschließend findet eine Neuges- taltung des Straßenraums statt, wobei Gesichtspunkte der Verkehrsberuhi- gung und Lärminderung berücksichtigt werden sollen.
Zabergäustraße (Kategorie 2.2) [Zuff 23]	a) Querschnittreduzierung (Marbacher Straße Ludwigs- burger Straße)	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt	langfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 18): Die Reduzierung dient der Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes (z.B. Wegfall eines Fahrstreifens)
	b) Verbreiterung der Zaber- gäubrücke in Form einer Grünbrücke	gering	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 6): Ein möglichst breiter „Anbau“ an die Zabergäubrücke hat schalltechnisch die Wirkung eines kurzen Tunnels und kann somit die Lärmimmissionen von der B 10 / 27 an der umgebenden Wohnbebauung senken.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Schwieberdinger Straße (Kategorie 2.2) [Zuff 24]	a) Durchfahrverbot für Lkw (Mitterhoferstraße - Marconistraße)	I)	AföO, (Zustimmungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	II)	Die Durchfahrt für Lkw-Verkehre sollte zum Schutz der Wohnbereiche bei der Marconistraße unterbrochen werden. Nachts besteht schon ein Durchfahrtsverbot.
	b) Zuflussdosierung am Knotenpunkt Schwieberdinger Straße / Nordseestraße stadteinwärts, mit Busvorrechtigung	gering	Tiefbauamt	kurzfristig	5.000 €	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 32): Die Realisierung dieser Maßnahme würde den Durchgangsverkehr mehr auf die B 10 / 27 verlagern.
	c) Reduzierung des Knotenpunkts Schwieberdinger Straße / Marconistraße zu Gunsten von Radfahrstreifen, Begrünung, kein separater Linksabbieger	gering	ASS, Tiefbauamt	mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 34): Der Wegfall des separaten Linksabbiegers soll sowohl den Verkehr geradeaus in der Schwieberdinger Straße als auch den Verkehr in der Marconistraße drosseln.
	d) Umgestaltung des Knotenpunkts Schwieberdinger Straße / Wernerstraße	mittel	ASS, Tiefbauamt	mittel- bis langfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 35): Eine Umgestaltung des Knotenpunkts soll die Schwieberdinger Straße entlasten und Verkehr auf die B 10/27 verlagern
	e) Reduzierung des Querschnitts (Lorenzstraße - Marconistraße)	gering - mittel	ASS, Tiefbauamt	mittelfristig	mittel	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 33): Die Reduzierung kann z. B. durch einen Rückbau von 4 auf 3 Spuren erfolgen, vor allem stadteinwärts sollen künftig weniger Fahrspuren zur Verfügung stehen – Vorentwurf vorhanden.
	f) Lärmindernder Fahrbahnbelag (Mitterhoferstraße - Marconistraße)	I)	Tiefbauamt	kurz- bis mittelfristig	II)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).
	g) Lärmschutzwand bei Neuwirtshaus	ca. 3 - 5 dB(A)	Tiefbauamt	mittelfristig	hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 30): Überschlägige Berechnungen ergaben eine Minderung um 2 - 3 dB(A) bei einer 3 m hohen Wand, eine Minderung um ca. 5 dB (A) bei einer 5 m hohen Wand.
Rotweg (Kategorie 2.2) [Zuff 25]	a) Umgestaltung des Knotenpunkts Rotweg / Schozacher Straße	mittel	ASS, Tiefbauamt	mittelfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 20): Die Umgestaltung erfolgt derart, dass der Rotweg Haupttrichtung, die Abbiegebeziehung Rotweg - Schozacher Straße Nebenrichtung wird.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Rotweg (Kategorie 2.2) [Zuff 25]	b) Geschwindigkeitsbe- schränkung auf 30 km/h	2,5 dB(A)	AföO (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Der Rotweg führt durch Wohngebiete. Ein Schulzentrum ist ebenfalls vor- handen. Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringe- rung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Bachhalde [Zuff 26]	Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr (Linienbus, land- und forstwirtschaftlicher Ver- kehr frei)	gering - mittel	AföO	kurzfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 28): Die Bachhalde führt durch das Naturschutzgebiet „Unteres Feuerbachtal“, das sich durch eine hohe Amphibienpopulation auszeichnet. Die Straße hat keine wichtige Verbindungsfunktion.
Maulbronner Straße [Zuff 27]	Sperrung auf Höhe der Ei- senbahnunterführung	mittel - hoch	AföO	kurzfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 39): Die Sperrung unterbindet ortsfremden Verkehr im Wohngebiet Salzweg.
Nordseestraße [Zuff 28]	a) Durchfahrverbot für Lkw	I)	AföO, (Zustim- mungs- vorbehalt RP)	kurzfristig	niedrig	Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas- tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon- zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.
	b) Lärmschutzwand, evtl. mit zusätzlicher Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,50 m	hoch	Tiefbau- amt	langfristig	hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 29): Durch Verschmälerung könnte die Wand näher an die Straße rücken.
Adestraße [Zuff 29]	a) Abhängen von der Zahn- Nopper-Straße	mittel - hoch	ASS, Tiefbau- amt, AföO	langfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahmen 42 und 43): Durch die Sperrung an der Zahn-Nopper-Straße soll der ortsfremde Verkehr auf die Schwieberdinger Straße - Porscheplatz - Strohgäustraße bzw. Un- terländer Straße - Stammheimer Straße - Strohgäustraße verlagert werden. Vor der Umsetzung sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die Umgebung zu prüfen.
	b) Herausnehmen aus dem Vorbehaltsstraßennetz und Geschwindigkeitsbeschrän- kung auf 30 km/h (Zahn- Nopper-Straße Strohgäu- straße)	2,5 dB(A)	AföO	langfristig	niedrig	

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Marconistraße [Zuff 30]	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Schwieberdinger Straße - Schlotwiese)	2,5 dB(A)	AföO	mittelfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 44): Um die Geschwindigkeitsbeschränkung durchzusetzen, müsste die Marconistraße aus dem Vorbehaltsstraßennetz herausgenommen werden (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).
Kirchtalstraße [Zuff 31]	Einrichten einer verkehrsberuhigten Zone	I)	AföO	kurz- bis mittelfristig	II)	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Fußgänger und Autofahrer sind gleichberechtigt, Schrittgeschwindigkeit) in Abschnitten der Kirchtalstraße sinnvoll ist.
Heilbronner Straße [Zuff 32]	Optimierung der Ampelschaltung am Kreuzungsbereich B 27 / Ecke Friedrichswahl	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Es ist hierbei auch zu klären, ob (im Sinne des Lärmschutzes) nachteilige Umorientierungen bzw. Verlagerungsverkehre zu erwarten sind.
Porscheplatz [Zuff 33]	weniger Grünphasen in Richtung Strohgäustraße	I)	Tiefbau- amt	kurzfristig	II)	Es ist hierbei auch zu klären, ob (im Sinne des Lärmschutzes) nachteilige Umorientierungen bzw. Verlagerungsverkehre zu erwarten sind.
Schozacher Straße [Zuff 34]	a) Zuflussdosierung am Knotenpunkt Schozacher Straße / Tapachstraße, Richtung Rot	mittel	Tiefbau- amt	kurzfristig	niedrig	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 24): Diese Maßnahme unterstützt die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zwischen Bad Cannstatt und der B 10 / 27 nördlich von Zuffenhausen.
	b) Rückbau und Beruhigung	I)	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	hoch	Ein Rückbau der überbreiten Straße trägt zur Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit bei.
Haldenrainstraße [Zuff 35]	a) Kreuzung Haldenrain- / Schozacher Straße: Beseitigung der Unebenheiten am Übergang der Stadtbahngleise	gering	Tiefbau- amt	kurzfristig	gering	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 22): Durch die Maßnahme sollen die störenden Geräusche bei Überfahren der Stadtbahngleise beseitigt werden.
	b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h (auch im Bereich des Porsche-Gymnasiums)	mittel	AföO	mittelfristig	gering	Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes. Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Haldenrainstraße [Zuff 35]	c) Rückbau auf eine Fahrspur je Richtung (Ludwigsburger Straße - Schozacher Straße)	gering - mittel	ASS, Tiefbau- amt	mittelfristig	mittel - hoch	LMP Zuffenhausen (Maßnahme 23): Der rechte Fahrstreifen kann als Parkstreifen genutzt werden, der durch Baumgruppen unterbrochen wird.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
S 6 [Zuff 36]	Lärmschutzwand im Bereich des Hochbahnsteigs Gleis 11	I)	Deutsche Bahn AG	mittelfristig	II)	Die Möglichkeiten eines Lärmschutzes sollten hier geprüft werden.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs						
Stadt Stuttgart	Durchgehende Radwege	I)	Stadt Stuttgart	kurz- bis mittelfristig	II)	Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.
Verbesserung des ÖPNV –Stadtbahn und Busse						
Busverkehr	Einsatz von lärmarmen Bus- sen (z.B. Klimaanlage)	I)	SSB AG	mittel- bis langfristig	II)	Lärmarme Fahrzeuge sollten im Zuge einer sowieso anstehenden Aktualisierung des Fuhrparks angeschafft werden.
	Einsatz geräuscharmer Bus- se	I)	SSB AG	mittel- bis langfristig	II)	Die Stadtverwaltung sowie ihre Beteiligungsunternehmen müssen beim flächendeckenden Lärmschutz und der damit verbundenen Aufwertung städtischer Lebensqualität eine Vorbildrolle übernehmen. Neben einer Pflichtausbildung von Bahn- und Busfahrern im geräuscharmen Betrieb ihrer Fahrzeuge, sind leise Busse eine Zukunftsaufgabe. Es wird eine verbindliche Entscheidung des Gemeinderats empfohlen, hier auch bei kurzfristigen Mehrkosten nur beste, sprich geräuschärmste Technologie (best practice) zum Einsatz zu bringen.
Minderung des Straßenverkehrslärms						
Straßen allgemein	Max. Tempo 50 innerstäd- tisch / max. Tempo 100 au- ßerhalb	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig und dau- erhaft	II)	Der Lärmaktionsplan ist ein ergebnisorientiertes Instrumentarium. Ziel ist die flächendeckende Minderung störender Umweltgeräusche. Diesem Ziel dient es, einerseits die Fahrgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet kurzfristig auf das heute zulässige Maß zu senken und andererseits in bebauten Gebieten eine Reduktion auf 30 km/h wenigstens bei Nacht zu erreichen. Beide Ziele benötigen ein Maßnahmenbündel an Motivation, Aufklärung, Mitteilung (Geschwindigkeits- / Lärmmonitore) und (strafbewehrter) Kontrolle.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre

Straße / Quelle	Maßnahme	Lärmmin- derungs- wirkung ¹⁾	Zustän- digkeit	Umset- zungs- zeitraum ²⁾	voraus- sichtliche Kosten ³⁾	Erläuterungen
	Förderung Schallschutzfenster	I)	Stadt Stuttgart	kurzfristig	II)	Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm (und Energieverbrauch) sehr deutlich. Sie haben diese Wirkung aber nur in geschlossenem Zustand. Eine zusätzliche Verbesserung würde sich ergeben, wenn auch sog. Außenwohnbereiche (Balkon, Terrasse) geschützt würden. Eine finanzielle Beteiligung der Begünstigten ist zu erwarten.
Vergütung von Fahrkarten	Teilweise Vergütung von Fahrkarten beim Einkauf (analog zur Parkscheinvergütung)	I)	Einzelhandel	kurzfristig	II)	Die Vergütung könnte einen Anreiz schaffen, verstärkt Bus und Bahn für die Einkäufe zu benutzen. Für die Abrechnung zwischen VVS und Geschäften können die Kombikarten für Veranstaltungen als Vorbild dienen.
Minderung des Schienenverkehrslärms						
Lärmschutz Stadtbahn	Schmierung der Gleise im Kurvenbereich	I)	SSB AG	kurzfristig	II)	Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden werden.
	Begrünung, Absorberwände an der Stadtbahn in Stuttgart	---	---	---	---	Generell besteht das Bemühen, unzumutbare Lärmeinwirkungen der Stadtbahn nicht entstehen zu lassen. Lärmschutzwände entlang den Stadtbahntrassen sind wegen der beengten Verhältnisse meist nicht möglich. Ein begrüntes Gleisbett wird wo immer möglich angestrebt.
sonstige Lärmquellen						
Veranstaltungen allgemein	Einhaltung der Lärmrichtlinien bei Konzerten auf öffentlichen Plätzen im Stadtgebiet					Stadtteile bilden unter anderem auch ein Interessengemenge. Hierzu gehören soziale und kulturelle Veranstaltungen. Es sollte nicht vergessen werden, dass diese Veranstaltungen viele auch erfreuen und als Grundlage für das soziale Gefüge eines Stadtbezirks angesehen werden können. Üblicherweise wird bei solchen Veranstaltungen darauf geachtet, dass die entsprechenden Richtwerte der Regelwerke eingehalten sind.
Einhaltung von Ruhezeiten	Einhaltung von Ruhezeiten beim Stadtreinigungs-, Garten- und Friedhofsamt, geräuscharme Geräte verwenden					Bezüglich der Ruhezeiten gilt in Wohngebieten die Gerätelärmrichtlinie (32. BImSchV). Danach sind Geräte wie Freischneider, Laubbläser etc. nur außerhalb der Ruhezeiten erlaubt. Ansonsten greift für ortsfeste Einrichtungen auch die TA Lärm. Die Stadtverwaltung und ihre Eigenbetriebe sind bemüht, die Geräuschbelastigung so gering wie möglich zu halten.

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering ≤ 2 dB(A), mittel ≥ 2dB(A) ≤ 5 dB(A), groß > 5 dB(A)

3) sehr niedrig < 10.000 €, niedrig 10.000 – 100.000 €, mittel 100.000 – 1 Mio. €, hoch 1 Mio. – 10 Mio. €, sehr hoch > 10 Mio. €

II) Kosten können ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

2) kurzfristig ≤ 5 Jahre, mittelfristig ≤ 10 Jahre, langfristig ≥ 10 Jahre