



Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Landeshauptstadt Stuttgart

zur Überprüfung des Lärmaktionsplans - Fortschreibung 2015 vom 14.04.2016

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Gaisburgstraße 4, 70182 Stuttgart

www.stuttgart.de

Ansprechpartner: Thomas Schene, thomas.schene@stuttgart.de, 0711/ 216 - 88 707

1.2 Beschreibung des Ballungsraums; berücksichtigte Schallquellen

Fläche: 207 km²

Einwohner: 614.365 (31.12.2018)

Stuttgart ist Zentrum einer Region mit ca. 2,7 Mio. Einwohnern. Der attraktive Arbeitsmarkt der Region induziert einen erheblichen Pendlerstrom, der zu entsprechenden Umweltproblemen führt. 900.000 Kraftfahrzeuge passieren täglich die Stadtgrenzen. Für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wurden alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als ca. 3.000 - 4.000 Kfz pro Tag berücksichtigt.

Die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Stadt Stuttgart enthält weiter alle regelmäßig verkehrenden Stadtbahnen (nicht die Bedarfslinie U 11) und den Hafen (Güterumschlag ca. 3,3 Mio. Tonnen pro Jahr) sowie die sogenannten IE-Anlagen (Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen).

Die Lärmkartierung der Eisenbahn wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erstellt, für den Flughafen Stuttgart von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW). Das Regierungspräsidium Stuttgart ist zuständig für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den Flughafen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47a - f BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz).

1.4 Geltende Grenzwerte

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte

Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/management_document

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tab. 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen

Pegelklasse	Straßen- verkehr	Stadtbahn	Eisenbahn ¹	Flughafen ²	Gewerbe ³
L_{DEN} [dB(A)]	Einwohner				
> 55 - 60	43.580	9.620	25.030	110	650
> 60 - 65	30.750	7.890	10.400	0	100
> 65 - 70	21.830	4.380	4.930	0	20
> 70 - 75	9.620	590	1.230	0	0
> 75 - 80	1.380	0	210	0	0
L_{Night} [dB(A)]	Einwohner				
> 50 - 55	33.970	9.160	18.740	0	220
> 55 - 60	23.570	5.920	8.350	0	60
> 60 - 65	13.050	1.800	3.550	0	0
> 65 - 70	2.300	40	640	0	0
> 70 - 75	160	0	110	0	0

Tab. 2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

	Straßen- verkehr	Stadtbahn	Eisenbahn ¹	Flughafen ²	Gewerbe ³
L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]				
> 55	59,3	6,8	25,0	2,6	3,7
> 65	19,7	2,1	7,6	0,7	0,9
> 75	3,6	0,0	2,5	0,1	0,1
L_{DEN} [dB(A)]	Wohnungen				
> 55	51.100	10.700	20.500	50	400
> 65	15.700	2.400	3.100	0	10
> 75	700	0	100	0	0
L_{DEN} [dB(A)]	Schulen (Gebäude)				
> 55	197	46	143	1	1
> 65	57	13	29	0	0
> 75	1	0	0	0	0
L_{DEN} [dB(A)]	Krankenhäuser (Gebäude)				
> 55	42	7	41	0	0
> 65	18	7	9	0	0
> 75	0	0	0	0	0

L_{DEN} Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastigung (0 - 24 Uhr)

L_{Night} Nacht-Lärmindex zur Bewertung von Schlafstörungen (22 - 6 Uhr)

1 Daten aus der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA), 2017

2 Daten aus der Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW), 2017

3 Hafen und IE-Anlagen (Industrie- und Gewerbelände, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen befinden)

Die Zahlen der lärmbelasteten Einwohner sind auf die nächste 10er-Stelle gerundet.

Die Zahlen der lärmbelasteten Wohnungen sind auf die nächste 100er-Stelle gerundet.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Wie schon 2007 und 2012 verursacht auch 2017 der Straßenverkehr mit großem Abstand die höchsten Lärmbelastungen. Etwa 15.500 Menschen wohnen an Straßen, in denen der Schallpegel nachts im Mittel bei über 60 dB(A) liegt, ungefähr 39.000 Einwohner werden mit mehr als 55 dB(A) belastet, das sind über 6% der Stuttgarter Bevölkerung. Über 24 Stunden gemittelt (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) werden fast 33.000 Menschen mit mehr als 65 dB(A) belastet, darunter 11.000 mit über 70 dB(A).

Gegenüber 2012 ist die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr nahezu konstant geblieben (Tab. 3). Die absoluten Zahlen der Belasteten sind zwar leicht angestiegen, der Anteil an der Gesamtbevölkerung blieb aber gleich, da diese von 580.000 auf 615.000 zugenommen hat.

Tab. 3: Vergleich der lärmbelasteten Einwohner 2012 und 2017

L _{DEN} [dB(A)]	Straßenverkehr				Stadtbahn			
	2012		2017		2012		2017	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
über 55	107.300	18,5	107.150	17,4	18.720	3,2	22.470	3,7
über 60	60.960	10,5	63.570	10,3	10.170	1,8	12.850	2,1
über 65	31.670	5,5	32.830	5,3	3.600	0,6	4.970	0,8
über 70	11.930	2,1	10.990	1,8	260	0,1	590	0,1
über 75	1.610	0,3	1.380	0,2	0	0	0	0
L _{Night} [dB(A)]	2012		2017		2012		2017	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
über 50	69.960	12,1	73.050	11,9	13.780	2,4	16.920	2,7
über 55	36.830	6,4	39.080	6,3	5.990	1,0	7.760	1,3
über 60	14.930	2,6	15.510	2,5	1.040	0,2	1.840	0,3
über 65	2.420	0,4	2.460	0,4	0	0	40	0
über 70	140	0,0	160	0,0	0	0	0	0

Zahlen auf die nächste Zehnerstelle gerundet

L_{DEN} Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastigung (0 - 24 Uhr)
L_{Night} Nacht-Lärmindex zur Bewertung von Schlafstörungen (22 - 6 Uhr)

Veränderungen in einzelnen Straßen ergaben sich meist durch (in der Regel geringe) Zu- oder Abnahmen der Verkehrsmengen. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h in Steigungsstrecken mindert den Mittelungspegel zwar um 1,2 dB(A), dies macht sich in der Lärmkartierung jedoch kaum bemerkbar. Dagegen konnten Minderungserfolge im Bereich A 831/Gründgensstraße in Vaihingen durch den Bau einer Lärmschutzwand (bis zu 8 dB(A)) sowie in der Robert-Koch-Straße, an der B 27 im Abschnitt Sonnenberg/P+R-Parkhaus Albstraße und im Seeblickweg durch den Einbau lärmoptimierter Splittmastixasphalt-Beläge (2 dB(A)) erzielt werden.

Das Angebot bei der Stadtbahn wurde in den letzten Jahren durch neue Strecken und Linien sowie Taktverdichtung kräftig ausgebaut. Diese Angebotserweiterung hat zwangsläufig auch einen Anstieg der Lärmbelastung zur Folge. Waren 2012 noch 6.000 Menschen nachts von einem Mittelungspegel von über 55 dB(A) betroffen, werden jetzt 7.800 Einwohner mit diesem Pegel belastet. Bei den Belasteten über 60 dB(A) nachts stieg die Zahl entsprechend von 1.000 auf 1.800. 12.900 Einwohner werden mit einem Tag-Abend-Nacht-Pegel über 24 Stunden (L_{DEN}) von über 60 dB(A) belastet, gegenüber 10.200 Einwohnern fünf Jahre zuvor.

Dennoch bleiben die Lärmbelastungen weit unter denen des Straßenverkehrs und der Eisenbahn. So sind durch den Straßenverkehr 15.500 Einwohner nachts einem sehr hohen Mittelungspegel von über 60 dB(A) ausgesetzt. Bei der Eisenbahn sind das 4.300 Einwohner, bei der Stadtbahn 1.800 (Tab. 1 und 3).

Vom Fluglärm und den kartierten Gewerbe- und Industrieanlagen werden vergleichsweise wenige Menschen belastet (20 Menschen über 65 dB(A) L_{DEN} und 60 Menschen über 55 dB(A) L_{Night} beim Gewerbelärm; beim Fluglärm jeweils 0). Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich deshalb nicht weiter mit diesen Lärmquellen.

2.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die höchsten Belastungen durch den Straßenverkehr finden sich in den Innenstadtbezirken, Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen, gemessen am Bevölkerungsanteil auch in den oberen Neckarbezirken. Hier liegen auch die lautesten Straßen wie z.B. die Hauptstätter Straße, Cannstatter Straße, Alexanderstraße, Charlottenstraße - Hohenheimer Straße - Neue Weinsteige, Olgastraße, Böheimstraße, Schwabstraße, Heilbronner Straße, Tal-/Wagenburgstraße, Gablenberger Hauptstraße, Schwarenbergstraße, Schmiedener Straße, Stammheimer Straße oder Rohrackerstraße. An all diesen Straßen überschreitet der Mittelungspegel nachts 65 dB(A).

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts liegen im gesundheitskritischen Bereich. In Bereichen mit mehr als 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht liegt eine erhöhte Gesundheitsgefährdung vor. Daher besteht dort vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung. Diese Gebiete werden im Lärmaktionsplan Stuttgart als Lärmschwerpunkte definiert.

Die Gesamtlänge der Lärmschwerpunkte beim Straßenverkehr in Stuttgart beträgt knapp 85 km, die der mit über 65 dB(A) belasteten Straßen ca. 15 km. Hinzu kommen weitere ca. 90 km im kritischen Bereich zwischen 55 und 60 dB(A) in der Nacht.

Die Lärmschwerpunkte bei der Stadtbahn (insgesamt ca. 11 km Länge) konzentrieren sich auf Streckenabschnitte, die von mehreren Linien befahren werden (z.B. Charlottenplatz - Bopser, Stöckach - Mineralbäder, Stöckach - Bergfriedhof) und die Zufahrtsstrecken zu den Depots (Heslach, Möhringen). Mit wenigen Ausnahmen sind alle Gebiete mit hoher Lärmbelastung durch die Stadtbahn zusätzlich auch stark vom Straßenverkehrslärm betroffen, wobei dieser meist höher ist.

Hohe Lärmbelastungen durch die Eisenbahn konzentrieren sich vor allem auf die Bahnstrecke Stuttgart - Esslingen im Neckartal, die Ortsdurchfahrt Zuffenhausen und auf die Güterbahnstrecke Untertürkheim - Kornwestheim. Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Ein ausführlicher Ergebnisbericht zur Lärmkartierung 2017 und die Lärmkarten sind im Internet unter www.stadtklima-stuttgart.de → Lärm → Lärmkartierung und www.stuttgart.de → Stadtplan (in Randzeile ganz oben) → Natur & Umwelt zu finden.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung

Seit 2016 (Fortschreibung des Lärmaktionsplans) wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h (Tempo 40 an Steigungsstrecken als Maßnahmen des Luftreinhalteplans):

- Alexander- / Haußmannstraße zwischen Charlottenstraße und Gerokstraße
- Dobel- / Sonnenberg- / Richard-Wagner- / Payerstraße zwischen Hohenheimer Straße und Pischekstraße
- Olgastraße / Neue Weinsteige zwischen Wilhelmstraße und Zellerstraße
- Schwabstraße zwischen Forststraße und Lerchenstraße (alle Dezember 2016)
- Herdweg / Lenzhalde zwischen Hegelplatz und Am Kräherwald
- Zeppelinstraße zwischen Hölderlinplatz und Am Kräherwald
- Hegelstraße / Hölderlinstraße zwischen Seidenstraße und Hölderlinplatz (Mai 2017)
- Türlenstraße / Robert-Mayer-Straße zwischen Heilbronner Straße und Birkenwaldstraße
- Birkenwaldstraße zwischen Türlenstraße und Helfferichstraße
- Herderstraße zwischen Bebelstraße und Rotenwaldstraße
- Botnanger Straße zwischen Herderstraße und Am Kräherwald
- Schickhardt- / Schwabstraße zwischen Böblinger Straße und Rotebühlstraße
- Karl-Kloß-Straße zwischen Böblinger Straße und Liebigstraße
- Werfmershalde / Haußmannstraße zwischen Werastraße und Ostendstraße
- Hack- / Rotenbergstraße zwischen Neckarstraße und Talstraße (alle Januar 2018)
- Tal-/Wagenburgstraße zwischen Wangener Straße und Wagenburgtunnel
- Landhausstraße zwischen Wangener Straße und Talstraße
- Gablenberger Hauptstraße zwischen Wagenburgstraße und Neue Straße (November 2018)

außerdem:

- Erweiterung der Tempo-30-Zone in Berg auf die Kuhn- und Steubenstraße (2016)
- Tempo 40 in der Fasanenhofstraße (2016)
- Einbeziehung der Ditzinger / Bergheimer / Rennstraße in Weilimdorf in die Tempo-30-Zone
- Ausgabe eines Lkw-Empfehlungsnetzes zur Bündelung des Schwerverkehrs auf möglichst unempfindlichen Routen und Entlastung der Wohngebiete (2016)
- Parkraummanagement in den Innenstadtbezirken und Bad Cannstatt (schrittweise bis 01.12.2018)

Straßenbaumaßnahmen:

- Rechter Fahrstreifen in der Haldenrainstraße zwischen Ludwigsburger und Schozacher Straße Richtung Rot in einen Radfahrstreifen umgebaut (2016)
- Zuflussdosierung an der Kreuzung Schozacher Straße / Tapachstraße Richtung Rot: Umbaumaßnahmen (zusätzliche Linksabbiegespuren) (2018)
- Ausbau der Kreuzung Breitwiesenstraße / Nord-Süd-Straße: Herstellung aller Fahrtbeziehungen (Fertigstellung Ende 2019)
- lärmmindernder Splittmastix-Asphalt auf der B 27 zwischen Anschlussstelle Sonnenberg und Kreuzung Park+Ride-Parkhaus Albstraße (2016)

- lärmindernder Splittmastix-Asphalt auf der Straße Am Kräherwald zwischen Am Kochenhof und Geißeichstraße (3 Abschnitte, 2016 - 2018)
- lärmindernder Splittmastix-Asphalt auf der A 8 zwischen Stuttgart-Fasanenhof und Flughafen (2018/2019)

Förderung des Radverkehrs (Auswahl):

- Fahrradstraße Tübinger Straße (2016)
- Radverkehrsverbindung Am Kräherwald und Geißeichstraße und Einrichtung von Rad-schutzstreifen auf der Brücke über den Botnanger Sattel (2016/2017)
- Radfahrstreifen in der Neckartalstraße zwischen Mühlsteg und Reinhold-Maier-Brücke (2017)
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, z.B. Liststraße
- Radfahrstreifen (Bus frei) in der Fritz-Elsas-Straße zwischen Rotebühlplatz und Leuschnerstraße (2018)
- Einrichtung von Verleihstationen für RegioRad Stuttgart (2018)
- Radführung über den Wilhelmsplatz (Stuttgart-Mitte) und verbesserte Radführung über die Kreuzung Eberhard-/Tor-/Steinstraße (2019)
- Busspur in der Schwabstraße (Rad frei zeitlich befristet 6:30 Uhr - 20:00 Uhr) (2019)
- Schutzstreifen in der Unterführung Unterländer Straße (2019)

Ausbau des ÖPNV:

- Stadtbahn U 12 nach Dürtlewang (Mai 2016)
- U 19 Neugereut - Neckarpark (Oktober 2017)
- U 12 durch Europaviertel und vom Hallschlag ins Neckartal (Dezember 2017)
- U 16 Fellbach - Giebel (in der Hauptverkehrszeit) (Dezember 2018)
- Schnellbuslinien X 1 Bad Cannstatt - Innenstadt und X 2 Stuttgart - Leonberg (Oktober 2018)
- Reform der Tarifzonen (April 2019)
- Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart, Fortschreibung 2015 sind folgende Maßnahmen aufgeführt, die derzeit geplant werden oder deren Umsetzung für die nächsten fünf Jahre vorgesehen ist:

Fortsetzung des Programms „Tempo 40 an Steigungsstrecken“:

bis Ende 2019 geplant:

- Rotebühl- / Rotenwaldstraße zwischen Schwabstraße und Klugestraße
- Wolframstraße zwischen Nordbahnhofstraße und Heilbronner Straße
- Nordbahnhof- / Friedhofstraße zwischen Wolframstraße und Heilbronner Straße
- Heilbronner Straße Süd zwischen Arnulf-Klett-Platz und Pragstraße
- Neue Weinsteige / Obere Weinsteige zwischen Hohenheimer Straße und Jahnstraße

Weitere Planungen lt. Luftreinhalteplan, 3. Fortschreibung vom November 2018:

- Waiblinger Straße
- Nürnberger Straße
- Schmidener Straße

Außerdem Tempo 40 in der Filderhauptstraße zwischen Echterdinger Straße und Bernhauser Straße

Anordnung von Tempo 30 nachts in Hauptverkehrsstraßen:

In einem Gutachten wird geprüft, wo unter Abwägung aller relevanten Sachverhalte (eventuelle Verkehrsverlagerungen, Auswirkung auf den Verkehrsfluss und die Lichtsignalisierung, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkung auf die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe) in Hauptverkehrsstraßen nachts (22 - 6 Uhr) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder als Ergebnis der Prüfung auf 40 km/h gesenkt werden kann. Im ersten Schritt werden Straßen in ausgewählten Stadtbezirken untersucht.

Erweiterung des Parkraummanagements:

- Einführung eines Parkraummanagements in Vaihingen und Untertürkheim
- Erweiterung des Parkraummanagements in Stuttgart-Nord und Bad Cannstatt

Umgestaltung mehrspuriger Hauptverkehrsstraßen (nur noch eine Fahrspur je Richtung für Kfz):

- Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Friedrichswahl Richtung Pragsattel; Anlage eines Fahrradwegs/-streifens
- Gnesener Straße, Anlage eines Radfahrstreifens: Weiterführung von der Seubertstraße bis zur Neckartalstraße
- Augsburgener Straße in Bad Cannstatt (im Bereich der Haltestelle Ebitzweg durchgeführt)
- Pragstraße zwischen Westportal Rosensteintunnel und Rosensteinbrücke (nach Fertigstellung des Rosensteintunnels)

Weitere Straßenbaumaßnahmen:

- Fahrbahnverengungen (Straßenrückbau) in der Osterbronnstraße: Radstreifen auf beiden Seiten, Verbreiterung der Gehwege, Buskaps, Umbau der Kreuzung Dürtlewangsstraße zu einem Kreisverkehr
- Bau des Rosensteintunnels (Inbetriebnahme 2021/2022)
- Umgestaltung der Schönestraße (nach Fertigstellung des Rosensteintunnels)
- Umgestaltung der Brückenstraße (nach Fertigstellung des Rosensteintunnels)
- Umgestaltung der Kreuzung Am Wolfersberg / Löwentorstraße / Hallschlag: Reduzierung von Fahrstreifen, Wegfall des separaten Rechtsabbiegers von Rot kommend
- Direktanbindung der Heilbronner Straße an die B 10/27 an der Friedrichswahl (Abriss der Auffahrtrampe)
- Busspur in der Nordseestraße und Schwieberdinger Straße Richtung Zuffenhausen vor der Nordseestraße
- Kreisverkehre: Solitudestraße/Engelbergstraße, Seeblickweg/Benzenäckerstraße, Otto-Hirsch-Brücken/Imweg/Göppinger Straße, Augsburgener Straße/Imweg, Osterbronnstraße/Dürtlewangsstraße, Sigmaringer Straße/Albstraße/Gomaringer Straße, Peregrinstraße/Laustraße

Lärmindernde Fahrbahnbeläge:

- B 10 im Neckartal, zwischen Dreieck Neckarpark und Anschlussstelle Wangen

Beim Neubau oder der Sanierung von Straßenabschnitten wird geprüft, ob der Einbau von lärmindernden Fahrbahnoberflächen möglich und sinnvoll ist.

Förderung des Radverkehrs (Auswahl):

- Ausbau der Hauptradroute 2 zwischen Stuttgart-Ost und Hedelfingen
- Schutzstreifen im Knotenpunkt Schwabenbergstraße/Haußmannstraße

- Einrichtung einer neuen Querungsmöglichkeit über die Hohenheimer Straße auf Höhe der Bopserwaldstraße für Fußgänger und Radfahrer (HRR 3)
 - Schutzstreifen in der Neue Weinsteige zwischen Olgastraße und Alexanderstraße
 - Schutzstreifen in der Filderstraße zwischen Olgastraße und Hauptstätter Straße
 - Radfahrstreifen in der Stresemannstraße zwischen Am Kochenhof und Maybachstraße
 - Umweltspur (Radfahrstreifen/Bus frei) in der Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Frankenstraße
 - Schutzstreifen in der Ludwigsburger Straße zwischen Unterländer Straße und Spielberger Straße
 - Schutzstreifen am Roten Stich
 - Umweltspur (Radfahrstreifen/Bus frei) in der Hedelfinger Auffahrt / Heumadener Straße und an der Bockelstraße
 - Bau von Fahrradsammelgaragen unter der Paulinenbrücke, am Hauptbahnhof, im Schlossgarten und in den Innenstadtbezirken
 - Einrichtung von weiteren RegioRad-Stationen
 - Verbesserung der Radwegweisung, v.a. an den Hauptradrouten und am Radel-Thon
- Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist 2019 vorgesehen.

Ausbau des ÖPNV:

- Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen (vorgesehene Inbetriebnahme 2025)
- Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn ganztägig (Montag - Freitag)
- Einsatz von mehr Langzügen statt Vollzügen bei der S-Bahn
- Verlängerung der U 6 vom Fasanenhof zum Flughafen (vorgesehene Inbetriebnahme 2021)
- Verlängerung der U 5 von Leinfelden Bahnhof bis Neuer Markt (vorgesehene Inbetriebnahme 2021)
- Weiterer Ausbau der Bevorrechtigung für Busse an Kreuzungen; weitere Busspuren
- Barrierefreier Ausbau weiterer Bushaltestellen

Maßnahmen gegen Schienenverkehrslärm (Stadtbahn):

- Schleif- und schweißtechnische Bearbeitung der Fahrwege zur Schienenpflege. Damit zählt das gesamte Stadtbahnnetz zu den besonders überwachten Gleisen. Jährlich werden dafür mehrere Millionen Euro investiert.
- Bei Neubaumaßnahmen Prüfung und ggf. Umsetzung von Gleisbettbegrünung. Der nachträgliche Einbau an Bestandsstrecken ist wegen der notwendigen Betriebseinstellung über einen langen Zeitraum nicht möglich.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Langfristig sollen für alle Gebiete, in denen Menschen wohnen, die mit mehr als 55 dB(A) in der Nacht belastet werden, Lärminderungsmaßnahmen geprüft und umgesetzt werden.

In bewohnten Hauptverkehrsstraßen mit hoher Lärmbelastung soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h beschränkt werden, sofern es verkehrsrechtlich möglich ist. Zusätzlich soll geprüft werden, wo auch tagsüber eine Beschränkung auf 30 oder 40 km/h angeordnet werden kann.

Die Stadt Stuttgart fördert die Elektromobilität, die einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung leisten kann. Die Lärminderungswirkung von Elektrofahrzeugen ist im

niedrigen Geschwindigkeitsbereich gegeben. Bei den im Stadtverkehr üblichen Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km/h überwiegen jedoch die Rollgeräusche. Umso bedeutsamer werden damit Überlegungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz auf unter 50 km/h.

Um auch die Rollgeräusche zu mindern, soll verstärkt auf lärmindernde Fahrbahnbeläge (z.B. lärmoptimierte Asphaltdeckschichten oder Splittmastix-Asphalte) gesetzt werden.

Damit an Straßen, an denen keine oder keine ausreichenden Lärminderungsmaßnahmen möglich sind, wenigstens der Wohnraum innen geschützt wird, sind Maßnahmen an den Gebäuden selbst zu ergreifen. Dazu sollte längerfristig ein Förderprogramm für Schallschutzfenster aufgelegt werden.

Zur Schaffung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sollen die Radverkehrsinfrastruktur und der ÖPNV weiter kräftig ausgebaut werden. In der Planung stehen u.a. die Ausweisung der Burgstallstraße und Möhringer Straße als Fahrradstraße, die Verlängerung der Stadtbahn zur Mercedes-Benz-Welt, nach Hausen und Ditzingen, eine Stadtbahndirektverbindung Flughafen - Dürtlewang und die Verlängerung der Haltestellen an der Linie Fellbach - Heslach (U 1) für den Einsatz von 80 m langen Zügen.

Durch den Ausbau der Stadtbahn wird die Lärmbelastung zwangsläufig zunehmen. Deshalb sind Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm vorzunehmen. Bei der Eisenbahn sind längerfristig Maßnahmen an den noch ausstehenden Lärmsanierungsstrecken Bad Cannstatt - Fellbach und in Vaihingen vorgesehen. An den bereits sanierten Strecken ist zu prüfen, ob nach der Absenkung der Sanierungswerte auf 57 dB(A) nachts weitere Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Der aktuelle Lärmaktionsplan macht bisher nur Vorschläge für ruhige Gebiete. Bis zur nächsten vollständigen Überarbeitung des Lärmaktionsplans sind die ruhigen Gebiete in ihrer exakten Abgrenzung vom Gemeinderat förmlich festzusetzen. Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms werden anschließend festgelegt. Bei künftigen Planungen sind die ruhigen Gebiete zu berücksichtigen und in die Abwägung mit einzustellen.

Im Lärmaktionsplan werden drei Stufen für ruhige Gebiete vorgeschlagen:

Stufe 1: Ruhige Landschaftsräume

Große zusammenhängende Freiflächen mit einem Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} von unter 50 dB(A) im überwiegenden Teil. Beispiele sind der Rot- und Schwarzwildpark, der Hospitalwald (zwischen Degerloch und Schönberg) oder das Gebiet zwischen Ruhbank (Silberwald) und Wangen.

Stufe 2: Erholungs- und Freiflächen

Meist innerstädtische Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität in fußläufiger Entfernung zur Wohnbebauung, die im Kernbereich mindestens um 6 dB(A) leiser sind als an den Rändern. Im Kernbereich sollte der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} 55 dB(A) nicht überschreiten. Beispiele sind das Gebiet Max-Eyth-See, der Schnarrenberg oder der Rosensteinpark.

Stufe 3: Ruhige (Verbindungs-)Achsen

Wichtige Fahrrad- und Fußwegeverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Überprüfung des Aktionsplans

Der Entwurf dieses Prüfberichts wird mindestens vier Wochen öffentlich im Amt für Umweltschutz ausgelegt und auf der Internetseite der Stadt Stuttgart veröffentlicht. Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt und auf der Internetseite der Stadt wird die Bevölkerung darauf hingewiesen, dass sie sechs Wochen lang die Möglichkeit hat, sich zum Entwurf der Überprüfung des Lärmaktionsplans - Fortschreibung 2015 zu äußern.

5 Ergebnis der Überprüfung

Der Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart wurde am 05.11.2009 aufgestellt und erstmals am 14.04.2016 fortgeschrieben. In den drei Jahren seither wurden einige der dort aufgeführten Maßnahmen durchgeführt, die Mehrzahl steht aber noch zur Umsetzung aus. Die Lärmkartierung 2017 zeigte, dass die Lärmbelastung gegenüber 2012 für das Stadtgebiet als Ganzes unverändert blieb (siehe Abschnitt 2.2). Lediglich punktuell, dort wo Maßnahmen ergriffen wurden, konnte eine Verbesserung der Lärmsituation verzeichnet werden. Eine vollständige Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Der Aktionsplan wird bis zum nächsten Termin 18.07.2023 fortgeschrieben, in den dann auch die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 einfließen werden.

In der Fortschreibung 2023 wird aufgezeigt, welche Erfolge bei der Lärminderung durch die bis dahin durchgeführten Maßnahmen erzielt werden konnten. Vorrangiges Ziel muss sein, die Anzahl der von sehr hohen und gesundheitsgefährdenden Pegeln über 60 dB(A), später über 55 dB(A) nachts betroffenen Menschen signifikant zu senken.

Link zum Aktionsplan im Internet:

www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?laerm_laermaktionsplan_fortschreibung_2015