

Anlage 2 zur GRDRs Nr. 835/2009

Stellungnahmen zu den einzelnen Anregungen und Bedenken der Bürger und Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stuttgart:

1. Träger öffentlicher Belange

A) Stellungnahmen ohne Anregungen

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

- Deutsche Bahn AG
- Eisenbahn-Bundesamt
- Hafen Stuttgart
- Landkreis Böblingen
- Stadt Remseck am Neckar
- Verkehrsverbund Stuttgart (VVS)

B) Stellungnahmen mit Anregungen:

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

- 1 Amt für öffentliche Ordnung Stuttgart
- 2 Amt für Liegenschaften und Wohnen Stuttgart
- 3 Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart
- 4 Amt für Umweltschutz, Immissionsschutzbehörde
- 5 Tiefbauamt Stuttgart
- 6 IHK Region Stuttgart
- 7 Landratsamt Esslingen
- 8 Landratsamt Ludwigsburg
- 9 Landratsamt Rems-Murr-Kreis
- 10 LNV (Landes Naturschutz-Verband)
- 11 NABU
- 12 Regierungspräsidium Stuttgart
- 13 Stadt Ditzingen
- 14 Stadt Esslingen
- 15 Stadt Fellbach
- 16 Stadt Filderstadt
- 17 Stadt Kornwestheim
- 18 Stadt Leinfelden-Echterdingen
- 19 Stadt Leonberg
- 20 Stadt Ludwigsburg
- 21 SSB (Stuttgarter Straßenbahnen AG)
- 22 Verband Region Stuttgart
- 23 Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes

Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
1	Amt für öffentliche Ordnung Stuttgart	Das AföO war bei der Aufstellungsphase des Lärmaktionsplans bereits beteiligt und hat sich nicht noch einmal explizit geäußert.	Die Anregungen und Bedenken des AföO wurden bereits im Entwurf berücksichtigt.
2	Amt für Liegenschaften und Wohnen Stuttgart	1.) Bei Maßnahmen die den Straßenraum betreffen (Sperrungen, Durchfahrtsverbote oder Verengungen) soll es nicht zu Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft kommen. 2.) Bei verschärften Regelungen zur 32. BImSchV muss sichergestellt sein, dass der finanzielle bzw. personelle Mehraufwand entsprechend berücksichtigt wird.	1.) Konkrete Maßnahmen werden grundsätzlich erst nach einer stadtinternen Abstimmung umgesetzt. 2.) Ob ein finanzieller oder personeller Mehraufwand entsteht, muss im Einzelfall geprüft werden. Die Forderung wird prinzipiell aufrechterhalten.
3	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	1.) Bei Maßnahme 5 unter Optionen nicht die Verlängerung der U 5, sondern nur der U 6 anführen 2.) Maßnahme 13: Verknappung von Stellplätzen kann u.U. auch zu vermehrtem Park-Such-Verkehr führen 3.) Maßnahme 16, Textvorschlag: „Bei Aufgrabungen wird die Bauausführung besser kontrolliert und die Gewährleistung strenger gehandhabt. Fahrbahnebenheiten, die zu erhöhter Lärmbelastung führen, müssen durch die ausführenden Firmen beseitigt werden.“	1.) Die Anregung wurde übernommen 2.) Der Text wurde entsprechend ergänzt. 3.) Der Text wurde nach Abstimmung mit dem Tiefbauamt etwas geändert übernommen.
4	Amt für Umweltschutz Immissionsschutzbehörde (Abt. 36-3)	1.) Der Begriff „Gewerbeaufsicht“ sollte durch „Immissionsschutzbehörde“ ersetzt werden (Kap. 6.2.12)	1.) Der Begriff „Gewerbeaufsicht“ wurde ersetzt durch die Wendung „Immissionsschutzbehörde / Gewerbeaufsicht“.

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
4	noch: Amt für Umweltschutz Immissionsschutzbehörde (Abt. 36-3)	<p>2.) Geräuschkontingentierung ist kein grundsätzliches Mittel zur Lärminderung. (Kap. 6.2.12)</p> <p>3.) Für ein Bußgeldverfahren bez. Laubbläsern u.ä. Geräten genügt es nicht, die Immissionsschutzbehörde zu „informieren“, sondern es sind genauere Angaben und Zeugen notwendig, möglichst sollte die Polizei eine Anzeige aufnehmen.</p>	<p>2.) Das Wort „grundsätzlich“ wird gestrichen. Bei bestehenden Betrieben wird die tatsächliche Schallausbreitung berücksichtigt und als Bestand festgeschrieben. Das verbleibende Kontingent wird auf die freien Flächen verteilt. Die Bauleitplanung kann für diese freien Flächen keine tatsächliche Schallausbreitung berücksichtigen, da in diesem Stadium weder die Bebauung noch die genaue Nutzung oder spezielle lärmrelevante Installationen bekannt sind.</p> <p>3.) Die Anregungen werden übernommen.</p>
5	Tiefbauamt Stuttgart	Das Tiefbauamt war bei der Aufstellungsphase des Lärmaktionsplans bereits beteiligt und hat sich nicht noch einmal explizit geäußert.	Die Anregungen und Bedenken des Tiefbauamtes wurden bereits im Entwurf berücksichtigt.
6	IHK Stuttgart	<p>1.) Parkraummanagement in der dargestellten Form wird abgelehnt, weil es nicht verkehrsvermeidend wirkt und somit nicht lärmindernd. Außerdem belastet es den Wirtschaftsverkehr.</p> <p>2.) Rückbau von Straßen führt zu Verkehrsverlagerungen und wird deshalb abgelehnt.</p> <p>3.) Realisierung der Filderauffahrt und des Nord-Ost-Rings.</p>	<p>1.) Derzeit läuft eine Untersuchung zum Parkraummanagement. Ziel ist es, insbesondere die Bewohner gegenüber dem ortsfremden Verkehr zu begünstigen, um so die Wohngebiete vor „Fremdparkern“ zu schützen. Dadurch kann vor allem in Wohngebieten der Verkehr reduziert werden. Details wie die Regelungen für den Wirtschaftsverkehr sind noch - wie im Lärmaktionsplan dargestellt - in der laufenden Untersuchung zu klären.</p> <p>2.) Der Rückbau von Straßen wird jeweils im Einzelfall geprüft, um unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.</p> <p>3.) Die Filderauffahrt ist als Forderung im Anhang 2 (Vorschlagsliste) zu finden. Die Nord-Ost-Umfahrung liegt außerhalb der Gemarkung Stuttgarts und kann deshalb nicht Maßnahme des Lärmaktionsplans sein.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
6	noch: IHK Stuttgart	<p>4.) Förderung des ÖPNV nicht auf Kosten des MIV. Kein Gegeneinander der Verkehrsträger, sondern ein sinnvolles System ohne Restriktionen für den MIV.</p> <p>5.) Keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30, weil dadurch die Leistungsfähigkeiten der Straßen reduziert und die Luftschadstoffbelastung erhöht wird.</p> <p>6.) Kein Durchfahrtsverbot für Lkw, weil dadurch mehr Pkw in die Stadt geschleust werden und die Lkw bei der Umfahrung andere Orte belasten. Zudem ist ein generelles nur vom zulässigen Gesamtgewicht abhängiges Fahrverbot nicht geeignet, weil dadurch moderne, leise und schadstoffarme Lkw benachteiligt sind.</p>	<p>4.) Um den Verkehrslärm und die Luftschadstoffe zu reduzieren, ist eine Verringerung des MIV unerlässlich. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots muss stattdessen der ÖPNV gefördert werden.</p> <p>5.) Bei der Untersuchung zum Vorbehaltsstraßennetz wird u.a. auch die Leistungsfähigkeit der Straßen bei Tempo 30 oder 40 geprüft. Damit einhergehen muss natürlich eine Anpassung der Ampelphasen, so dass weiterhin ein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist. In Nr. 8 des Maßnahmenkonzepts wird der Untersuchungsgegenstand detailliert beschrieben.</p> <p>6.) Nachteilige Wirkungen von Verkehrsverlagerungen sollen durch ein derzeit in Arbeit befindliches Gutachten ausgeschlossen werden. Es kann durchaus zu einem erhöhten Pkw-Aufkommen kommen, was aber im Gutachten ebenfalls berücksichtigt wird. Hierbei muss man jedoch beachten, dass aus akustischer Sicht ein Lkw rund 10 Pkw entspricht und somit in der Gesamtbilanz mit einer deutlichen Entlastung zu rechnen ist. Auch moderne, leise und schadstoffarme Lkw sind immer noch lauter als Pkw.</p>
7	Landratsamt Esslingen	Keine Verdrängungseffekte aus dem Lkw-Durchfahrtsverbot	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.
8	Landratsamt Ludwigsburg	Lkw-Vorrangstraßenkonzept: Es darf nicht zu Verlagerungen kommen und die Strecke Ludwigsburg-Esslingen (B 10/27) muss frei bleiben.	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt. Die Verbindung zwischen Ludwigsburg und Esslingen (B10/B27) soll wie 2006 nicht von einem Fahrverbot betroffen sein.
9	Landratsamt Rems-Murr-Kreis	Keine Verdrängungseffekte aus dem Lkw-Durchfahrtsverbot	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
10	LNV (Landesnaturschutzverband)	<p>1.) Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan sollten koordiniert werden. Maßnahmen sollten ergriffen werden, die beidem dienen.</p> <p>2.) Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h für das gesamte Stadtgebiet.</p> <p>3.) Entschleunigung durch Straßenum- und -rückbau.</p> <p>4.) Teilaufpflasterungen zur Verlangsamung insbesondere bei Einfahrten in Wohngebiete</p> <p>5.) Nicht nur nachts Tempo-30 sondern auch tagsüber.</p> <p>6.) Kein geteiltes Tempolimit 80/60 km/h (Pkw/Lkw) sondern überall max. 60/60 km/h.</p> <p>7.) Rosensteintunnel führt zu mehr Verkehrslärm. Der LNV hat jedoch keine Einwände gegen eine Verlegung der B 10 (Pragstraße) in einen Tunnel.</p> <p>8.) Stuttgart21 ist kein Beitrag zum Lärmschutz.</p> <p>9.) Lärmschutzwände so nah wie möglich an die Fahrbahn.</p>	<p>1.) Für die beiden Aktionspläne sind unterschiedliche Institutionen zuständig. Eine enge Zusammenarbeit und Koordination ist z. B. beim Lkw-Durchfahrtsverbot gegeben. Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen hat das Ziel, beide Problembereiche zu verbessern.</p> <p>2.) Dieser Forderung wird insofern Rechnung getragen, dass das Vorbehaltsstraßennetz grundsätzlich hinsichtlich einer Eignung für Tempo-30 überprüft wird.</p> <p>3.) Diese Forderung ist in Maßnahme 14 im Lärmaktionsplan bereits enthalten und erläutert.</p> <p>4.) Solche „Höcker“ können kontraproduktiv sein (Brems- und Beschleunigungsgeräusche). Ein Einbau ist jeweils im Einzelfall zu prüfen.</p> <p>5.) Die Reduzierung der Geschwindigkeit nachts (Maßnahme 9) ist für Straßen gedacht, bei denen tagsüber eine Geschwindigkeitsreduzierung (Maßnahme 8) nicht möglich ist.</p> <p>6.) Zu beachten sind hier auch die verkehrliche Bedeutung der Straßen und Erfordernisse des Straßenverkehrs. Das derzeit gültige Regelwerk schränkt die Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen stark ein. Deshalb wird eine Änderung oder wenigstens eine andere Interpretation des Regelwerks gefordert (vgl. Kapitel 5).</p> <p>7.) Mit den entsprechenden geforderten Begleitmaßnahmen (siehe LMP Bad Cannstatt) kann im Bereich der Pragstraße eine Senkung der Lärmbelastung herbeigeführt werden.</p> <p>8.) Das Projekt Stuttgart21 ist nicht als Minderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan aufgeführt</p> <p>9.) Bei der Planung von Lärmschutzwänden steht der Schallschutz im Vordergrund. Bei der Ausführung sind jedoch auch andere Belange (Verkehrssicherheit, städtebauliche Gesichtspunkte usw.) zu berücksichtigen.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
10	noch: LNV (Landesnaturschutzverband)	<p>10.) Wo der MIV nicht zu vermeiden ist, gehört er unter die Erde.</p> <p>11.) Zu Fuß gehen sollte das vorrangige „Verkehrsmittel“ sein.</p> <p>12.) Schulung von Autofahrern zur Erlernung lärm- armer Fahrweise.</p> <p>13.) Radfahrer gehören auf die Straße, bei flächen- deckend Tempo-30 ist eine Trennung nicht notwen- dig, die Unfallgefahr wird verringert.</p> <p>14.) Aufhebung der Autobahnmaut auf Autobahnen rund um Stuttgart ist das falsche Signal.</p> <p>15.) Ein Lärmaktionsplan ohne Einbeziehung des Fluglärms ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>16.) Baustellenlärm: Insbesondere auf nächtliche Baustellen ist zu verzichten.</p>	<p>10.) Einhausungen oder Tunnel sind sehr kosteninten- siv. Außerdem sind evtl. Abbiegebeziehun- gen / Erschließungen zu berücksichtigen, so dass zu- sätzlich oberirdische Straßen verbleiben müssen. Solche Maßnahmen können nur nach umfangreichen Untersu- chungen empfohlen werden.</p> <p>11.) siehe hierzu Maßnahme 1 (Bewusstseinsbildung) und Maßnahme 6 (Förderung des Fußgänger- und Rad- verkehrs). Zudem können nur relativ kurze Strecken zu Fuß zurückgelegt werden.</p> <p>12.) Energie sparendes und damit lärmarmes Fahren ist heutzutage ein Bestandteil der Fahrausbildung und - prüfung. Nur bei Verstößen gegen die StVO kann ein Fahrer zu einer Nachschulung gezwungen werden. An- sonsten fehlt die Rechtsgrundlage.</p> <p>13.) Wie unter den Punkten 2 und 5 aufgeführt, kann nicht überall Tempo 30 angeordnet werden. Deshalb ist es aus Sicherheitsgründen notwendig, ein gesondertes Radwegenetz anzubieten.</p> <p>14.) Die Stadtverwaltung ist hier, wie bei der Maßnahme 24 ausführlich begründet, gegenteiliger Meinung.</p> <p>15.) Nach der Zuständigkeitsverordnung wird der Lärm- aktionsplan für den Flughafen vom Regierungspräsidium aufgestellt (s. Abschnitt 6.2.13). Nur dort können ver- bindliche Maßnahmen gegen den Fluglärm entwickelt werden.</p> <p>16.) Der Baustellenlärm wird durch die „Allgemeine Ver- waltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Ge- räuschmissionen“ geregelt. Darüber hinausgehende Forderungen sind rechtlich nicht durchsetzbar. Der Stand der Lärminderungstechnik ist jedoch immer ein- zuhalten.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
10	noch: LNV (Landesnaturschutzverband)	<p>17.) Auch der ÖPNV muss leiser werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buslinienverkehr darf keine Geschwindigkeitsbeschränkungen verhindern - SSB sollte verpflichtet werden, nur noch begrünte Gleisbette zu bauen. - O-Bus-Flotte einführen. <p>18.) Ausbau der S- und Stadtbahnen, insbesondere Erhalt der Strohäubahn.</p> <p>19.) Berechnungen durch Messungen ergänzen und verifizieren.</p>	<p>17.) - Die Reduzierung auf 30 km/h auf Straßen, in denen auch Busse verkehren, muss jeweils im Einzelfall geprüft werden. Um Taktzeiten einzuhalten, müssen bei Geschwindigkeitsreduzierungen evtl. weitere Busse eingesetzt werden, die zu zusätzlichen Investitions-, Wartungs- und Personalkosten führen (siehe Ausführungen zu Maßnahme 8 im Lärmaktionsplan).</p> <p>- In Stuttgart stellt bei Neubaustrecken der Rasenbahnkörper in Verbindung mit einer festen Fahrbahn inzwischen die Regelbauform dar. Bei Erneuerung des Oberbaus der Bahnkörper wird der Einbau eines Rasenbahnkörpers jeweils geprüft. (siehe Ausführungen zu Maßnahme 21 im Lärmaktionsplan).</p> <p>- Die Umstellung auf O-Busse erfordert hohe Investitionskosten. Konventionell betriebene Busse sind zudem flexibler in Bezug auf Streckenumlegungen oder Ausweichstrecken bei Störungen im Straßennetz.</p> <p>18.) Die Streckenstilllegung der Strohäubahn zwischen Korntal und Feuerbach beeinträchtigt die Attraktivität des ÖPNV nur unwesentlich, da auf dieser Strecke mit der S 6 ein attraktives Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Dennoch sollten das S- und Stadtbahnlinien-Netz wo immer möglich ausgebaut werden.</p> <p>19.) Das Regelwerk schreibt Berechnungen vor. Einzelne Pegelspitzen fallen auch bei der Messung des Mittelungspiegels nicht ins Gewicht.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
10	noch: LNV (Landesnaturschutzverband)	<p>20.) Industrie- und Gewerbelärm wurde nicht ausreichend ermittelt (z.B. Porsche-Werk Zuffenhhausen).</p> <p>21.) Kurzfristige Zielwerte (70/60 dB(A) tags/nachts) sind zu hoch. Wenigstens 65/55 dB(A) müssen angestrebt werden.</p> <p>22.) Normen müssen für alle gelten.</p> <p>23.) Lärm aus Grüngeländen verbannen: Nord-Ost-Ring</p> <p>24.) Lärm aus Grüngeländen verbannen: Lärm durch Pflege der Grünflächen</p>	<p>20.) Im Abschnitt 1.2 wird dargelegt, dass bei der Lärmaktionsplanung Industrie- oder Gewerbebetriebe nur zu erfassen sind, wenn es sich um IVU-Anlagen (Anlagen gemäß der Richtlinie zur integrierten Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) handelt. Das Porsche-Werk gehörte zum Zeitpunkt der Erhebung nicht dazu.</p> <p>Im Übrigen werden Lärmprobleme durch Gewerbe- oder Industrieanlagen durch das Immissionsschutzrecht geregelt (TA Lärm).</p> <p>21.) Der Zeitraum für die Umsetzung der gesetzten Ziele muss ehrgeizig, aber auch realistisch sein. Selbst die Einhaltung von 70/60 dB(A) kann kurzfristig nicht überall erreicht werden. Eine zeitliche Staffelung der Zielwerte ist daher sinnvoll. Selbstverständlich werden für einen späteren Zeitraum niedrigere Werte angestrebt.</p> <p>22.) Die Lärmentwicklung von Neufahrzeugen muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Weiterhin wird hierzu auf den Anfang des Abschnitts 6.2 des Lärmaktionsplans verwiesen.</p> <p>Gegen die verbotene technische Manipulation von Kraftfahrzeugen, d. h. gegen mutwillige Rechtsverstöße, hilft kein kommunaler Lärmaktionsplan. Hier sind der Gesetzgeber, der Vollzug und die Justiz gefordert.</p> <p>23.) Der geplante Nord-Ost-Ring liegt außerhalb des Stadtgebiets und ist somit nicht von Lärmaktionsplan Stuttgart erfasst. Die Stadt Stuttgart äußert sich hierzu beim Planfeststellungsverfahren.</p> <p>24.) Lärmende Geräte zur Pflege von Grünanlagen sind gemäß Regelwerk nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplans. Die Maßnahme 26 (Laubbläser) wird nur deshalb in den Lärmaktionsplan aufgenommen, da diese bei der Öffentlichkeitsbeteiligung sehr häufig genannt wurden.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
10	noch: LNV (Landesnaturschutzverband)	25.) Lärm in Grüengebieten: Freizeitlärm durch Notstromaggregate, Musikanlagen und ähnliches.	25.) Freizeitlärm ist nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplans, sondern wird durch andere Regelwerke geregelt.
11	NABU	<p>1.) Der Lärmaktionsplan sollte keine unverbindlichen Wunschziele aufzeigen sondern die erste Stufe einer verbindlichen Planung sein. Die genannten Einzelmaßnahmen beinhalten alle Prüfaufträge ohne verbindlichen Zeitrahmen.</p> <p>2.) Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten einen verbindlichen Zeitplan für eine flächendeckende Lärminderung haben.</p> <p>3.) Forderung von flächendeckender Geschwindigkeitsbegrenzung auf unter 50 km/h in besiedelten Gebieten, teilweise verbunden mit einem Fahrverbot für bestimmte Kfz zu bestimmten Zeiten.</p> <p>4.) Fahrzeuge der Stadtverwaltung sollen möglichst geräuscharm sein.</p>	<p>1.) Die im Lärmaktionsplan genannten Ziele sind für künftige Planungen zu berücksichtigen. Jede genannte Einzelmaßnahme muss jedoch vor ihrer Umsetzung auf ihre Eignung und eventuelle Auswirkung (Verschlechterung) andernorts überprüft werden. Der Lärmaktionsplan ist als Strategieplan anzusehen, beinhaltet jedoch auch eine Fülle von direkt umsetzbaren Maßnahmen.</p> <p>2.) Ein verbindlicher Zeitplan für eine flächendeckende Lärminderung ist schon deshalb nicht möglich, weil jede Einzelmaßnahme geprüft und vom Gemeinderat beschlossen werden muss (vgl. auch Vorwort zum Lärmaktionsplan).</p> <p>3.) Dieser Forderung wird insofern Rechnung getragen, dass das Vorbehaltsstraßennetz grundsätzlich überprüft und hinsichtlich einer Eignung für Tempo-30 mindestens nachts überprüft wird (Maßnahme 8). Hier kann evtl. auch eine zeitweise Sperrung von Straßen für bestimmte Kfz (Lkw, Motorräder) mitbetrachtet werden.</p> <p>4.) Die Fahrzeuge der Stadt Stuttgart sowie der Eigenbetriebe werden im Zuge eines fälligen Austausches dem jeweiligen Stand der Technik angepasst. Vergleiche auch Maßnahme 4 im Lärmaktionsplan.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
11	noch: NABU	<p>5.) Lärmindernde Gleisanlagen bei DB, VRS und SSB sowie Ausdehnung des Nachtflugverbots.</p> <p>6.) Veränderung des „modal Split“, hier insbesondere die Förderung des Radverkehrs durch ein flächendeckendes Radwegesystem.</p> <p>7.) Bitte, die genannten, als kurzfristig umsetzbar eingestuften Maßnahmen im Lärmaktionsplan Stuttgart zu berücksichtigen.</p>	<p>5.) Die Verbesserung der Lärmabsorption an Gleisanlagen ist mit hohen Kosten verbunden. Die Gleisanlagen der DB unterliegen nicht dem Verfügungsrecht der Stadt Stuttgart und somit kann auch keine Umsetzung der Forderungen durchgesetzt werden. Die SSB stellt bei Neubaustecken soweit möglich Gleisbetten mit Graseindeckung her und ersetzt bestehende Gleisbetten.- soweit möglich - entsprechend (siehe Anmerkungen zu Nr. 21 im Lärmaktionsplan). Für den Landesflughafen Stuttgart erstellt das Regierungspräsidium einen eigenen Lärmaktionsplan.</p> <p>6.) Diese Maßnahme wird im Lärmaktionsplan-Maßnahmenkatalog unter Punkt 6 ebenfalls gefordert.</p> <p>7.) Alle vom NABU genannten Maßnahmen sind bereits im Lärmaktionsplan Stuttgart enthalten, werden aber teilweise nicht als kurzfristig umsetzbar angesehen.</p>
12	Regierungspräsidium Stuttgart	<p>1.) Lkw-Durchfahrtsverbot ist erst nach Vorlage des Gutachtens entscheidungsfähig.</p> <p>2.)</p> <p>a) Keine Temporeduzierung auf Vorbehaltsstraßen, wenn damit eine Mehrbelastung an Luftschadstoffen einhergeht.</p> <p>b.) Laut Lärmschutz-Richtlinie StV eine Geschwindigkeitsreduzierung nur nachts für Lkw möglich. Tagsüber kann eine Reduzierung nur für Strecken kleiner 500 m erfolgen, wenn die Sanierungsrichtwerte um 3 dB(A) überschritten sind.</p>	<p>1.) So wird es auch im Lärmaktionsplan dargestellt.</p> <p>2.)</p> <p>a.) Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation werden im Gutachten zu den Vorbehaltsstraßen mit untersucht. Einer Mehrbelastung an Luftschadstoffen kann ggf. durch eine entsprechende Anpassung der Lichtsignalanlagen entgegengewirkt werden.</p> <p>b.) Das Vorbehaltsstraßennetz der Stadt Stuttgart enthält auch viele nicht klassifizierte Straßen, auf denen eine Geschwindigkeitsreduzierung möglich wäre. Für die Bundes- und Landesstraßen wird ein entsprechendes Gutachten klären, in welchem Maß eine Geschwindigkeitsreduzierung sinnvoll und verwirklichtbar wäre.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
12	noch: Regierungspräsidium Stuttgart	3.) Keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für Pkw auf allen Autobahnen rund um Stuttgart, weil die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht erfüllt sind. 4.) Das RP verweist auf bereits in Angriff genommene Lärmschutzmaßnahmen und verlangt für weitere bauliche Maßnahmen explizite Nachweise nach den RLS-90.	3.) Es ist richtig, dass die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht erfüllt sind. Dennoch könnte eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung rund um Stuttgart zur Verstetigung des Verkehrs führen und die Anwohner entlasten. Dies sollte geprüft werden. 4.) Jede vorgeschlagene Maßnahme wird im Einzelfall hinsichtlich ihrer Wirkung und bezüglich der anfallenden Kosten überprüft werden müssen.
13	Stadt Ditzingen	Keine Verdrängungseffekte aus dem Lkw-Durchfahrtsverbot	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.
14	Stadt Esslingen	Zustimmung zum Lkw-Durchfahrtsverbot, sofern es in Esslingen keine negativen Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen gibt. Zustimmung zum Tempolimit auf der B 10	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.
15	Stadt Fellbach	Keine Verdrängungseffekte aus dem Lkw-Durchfahrtsverbot	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.
16	Stadt Filderstadt	Integrierung des Lkw-Lenkungskonzepts Filder falls Lkw-Durchfahrtsverbot kommt	Das Lenkungskonzept soll soweit möglich dabei berücksichtigt werden.
17	Stadt Kornwestheim	Eingangsbestätigung, Antrag auf Fristverlängerung bis 1.10.2009	Fristverlängerung nicht möglich wegen Abschluss des Verfahrens. Kein Eingang einer Stellungnahme bis zum 18.9. zu verzeichnen.
18	Stadt Leinfelden-Echterdingen	Geschwindigkeitsbeschränkung und lärmmindernder Fahrbelag auf der A 8 werden grundsätzlich begrüßt. Lärmschutzwände an der Autobahn müssten auf der Quellseite schallabsorbierend ausgeführt werden, um Reflexionen nach Leinfelden-Echterdingen zu verhindern.	Der Forderung wird im Falle eines Baus von Lärmschutzwänden entsprochen. Zuständig ist der Bund bzw. das RP.
19	Stadt Leonberg	Keine Verdrängungseffekte aus dem Lkw-Durchfahrtsverbot	Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
20	Stadt Ludwigsburg	<p>1.) Für die Maßnahmen 1-6 sowie 13, 23 und 24 wünscht die Stadt Ludwigsburg eine engere Zusammenarbeit und eine mehr regionale Sichtweise.</p> <p>2.) Das Lkw-Durchfahrtsverbot wird durchaus befürwortet, evtl. mit zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen an den Autobahnen verbunden. Sicherstellung, dass keine nachteilige Wirkung entsteht, evtl. ein regionales Konzept entwickeln.</p> <p>3.) Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30 nur mit entsprechender Verstetigung des Verkehrs sinnvoll.</p> <p>4.) Einbau von Lärm mindernden Belägen durch Vergleichsmessungen (vorher/nachher) langfristig begleiten.</p>	<p>1.) Der Lärmaktionsplan Stuttgart beschränkt sich auf das Stadtgebiet Stuttgart. Bei der Durchführung der Maßnahmen wird das Angebot zur Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden gerne aufgegriffen, zumal negative Auswirkungen auf die Nachbargemeinden vermieden werden sollen.</p> <p>2.) Das Lkw-Durchfahrtsverbot wird erst in Kraft treten, wenn durch das Gutachten bestätigt wird, dass es keine gravierenden negativen Auswirkungen auf das Umland hat.</p> <p>3.) Dieser Sachverhalt wird im Lärmaktionsplan auch so dargestellt.</p> <p>4.) Eine entsprechende langfristige begleitende Überwachung ist kostenintensiv aber durchaus sinnvoll, um entsprechende gesicherte Erkenntnisse zu erlangen. Evtl. wäre eine Zusammenarbeit mit Hochschulen und/oder Herstellerfirmen denkbar.</p>
21	Stuttgarter Straßenbahnen AG	<p>1.) Berechnung im Lärmaktionsplan entspricht nicht der in Deutschland üblichen Berechnung nach Schall 03. Nach Schall 03 deutlich niedrigere Anzahl an betroffenen Bürgern.</p> <p>2.) Aufwendige technische Maßnahmen, die nur wenig Lärmschutz bieten, werden kritisch angesehen.</p> <p>3.) Keine Klarheit über Finanzierung von Maßnahmen.</p>	<p>1.) Schall03 berücksichtigt Schienenbonus von 5 dB(A), dadurch verringern sich die Klassen der Betroffenheit um etwa eine Kategorie (vgl. auch Tab. 3.17). Das angewandte Berechnungsverfahren ist so vorgeschrieben und im Kapitel 1.3.1 werden die Unterschiede VBUSch / Schall03 erläutert. Dies wurde durch textliche Ergänzungen im Kapitel 3.3.3 nochmals deutlicher hervorgehoben.</p> <p>2.) Der Text im Kapitel 6.2.8 wurde ergänzt. Die Prüfung der „Machbarkeit“ für Lösungen ähnlich denen in den beispielhaft ausgewählten Straßen wurde deutlicher hervorgehoben.</p> <p>3.) Alle Maßnahmen sind im Einzelfall bei ihrer jeweiligen Beschlussfassung zur Umsetzung auf die Finanzierbarkeit zu prüfen und die Kostenverteilung zu regeln. (siehe auch Vorwort zum Lärmaktionsplan)</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
21	noch: Stuttgarter Straßenbahnen AG	<p>4.) Stadtbahn U15 erzeugt weniger Lärm als die der Berechnung zugrunde gelegte Straßenbahn 15.</p> <p>5.) zu Maßnahme Nr. 4: Die SSB fordert bereits seit 2008 die Einhaltung des RAL-Wertes für geräuscharme Fahrzeuge.</p> <p>6.) zu Maßnahme 6: Fahrradmitnahme in Bussen wird kritisch gesehen, wegen Behinderung der anderen Fahrgäste und der Sicherheit bei Gefahrenbremsungen.</p> <p>7.) zu Maßnahme 9: Bei zeitlich angeordnetem Tempo 30 km/h (nachts) sind Auswirkungen auf Linienbusverkehr zu prüfen.</p> <p>8.) zu Maßnahme 14: SSB lehnt die Reduzierung von Straßenquerschnitten in Hauptverkehrsstraßen strikt ab.</p> <p>9.) zu Maßnahme 15: Die SSB stimmt der Einrichtung von Kreisverkehren bei Linienbusverkehr nur zu, wenn der Radius mehr als 14 m beträgt.</p> <p>10.) zu Maßnahmenkonzept A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Zustimmung zu Tempo 30 - Kreisverkehr Mühlhäuser Str. / Seeblickweg wird abgelehnt - Kreisverkehr Mühlhäuser Str. / Kapellenweg wird abgelehnt <p>11.) zu Maßnahmenkonzept B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau von Lärmschutz-Wänden wegen Platzverhältnissen kaum möglich - Bei Temporeduzierung Leistungsfähigkeit prüfen 	<p>4.) Das ist richtig und wurde im Kapitel 3.3.6 entsprechend textlich vermerkt.</p> <p>5.) Der Text wurde entsprechend ergänzt.</p> <p>6.) Die Formulierung wurde eingeschränkt: „Mitnahmemöglichkeiten in Bahnen und – <i>wo möglich</i> – auch in Bussen</p> <p>7.) Dies ist bereits bei Maßnahme 8 und bei den Erläuterungen zur Maßnahme 9 erwähnt („in der Regel kein Linienbusverkehr in dieser Zeit“)</p> <p>8.) In den Erläuterungen zu Maßnahme 14 ist dargestellt, dass auch hier in jedem Einzelfall geprüft wird, ob die verkehrlichen Verhältnisse einen Rückbau zulassen. Diese Prüfung beinhaltet auch die Auswirkungen auf die Linienbusse.</p> <p>9.) Wie im Lärmaktionsplan beschrieben, werden die vorgeschlagenen Knotenpunkte jeweils hinsichtlich ihrer Eignung geprüft. Dies beinhaltet auch die Auswirkungen auf die Linienbusse.</p> <p>10.)</p> <ul style="list-style-type: none"> – zu Tempo30 siehe die Erläuterungen zu Maßnahme 8 - Die Eignung zum Kreisverkehr und die Wirkung auf den Busverkehr wird vorab geprüft, siehe auch Erläuterungen zu Maßnahme 15 - Der Kreisverkehr Kapellenweg ist im Lärmaktionsplan Entwurf Juli nicht mehr enthalten. <p>11.) Der Text im Lärmaktionsplan wurde jeweils ergänzt</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
21	noch: Stuttgarter Straßenbahnen AG	<p>12.) zu Maßnahme D: - Bau von Lärmschutz-Wänden wegen Platzverhältnissen kaum möglich - keine Verkehrsverlagerung durch Temporeduzierung auf Strecken mit Linienbusverkehr - keine Verstetigung des Verkehrs durch „grüne Welle“. - keine Begrünung entlang des Stadtbahnkörpers.</p> <p>13.) Einbau von Raseneindeckung in Gleiskörper: Neueste Messungen zeigen, dass gut gepflegte Schotterdeckung gleichwertig ist.</p> <p>14.) Baustellenlärm – spezieller Lärmschutzbeauftragter verursacht höhere Kosten und größeren Verwaltungsaufwand</p> <p>15.) Vorschlagsliste Bevölkerung: a) Kreisverkehrsplätze sind nicht Allheilmittel und für SSB nur akzeptabel wenn Radius mind. 14 m.</p> <p>16.) Überprüfung des Vorbehaltsstraßennetzes zwar sinnvoll, aber die Linienbusse dürfen dabei nicht eingeschränkt werden. Eine einseitige Betrachtung der Lärm Aspekte scheint wenig zielführend.</p>	<p>12.) - Der Text wurde im Lärmaktionsplan entsprechend ergänzt. - Es wird auf die Ausführungen zur Maßnahme 8 verwiesen. - die beiden Absätze (Verstetigung / Begrünung) wurden gestrichen.</p> <p>13.) Der Text in Maßnahme 21 wurde entsprechend ergänzt.</p> <p>14.) Die Forderung nach einer möglichst geringen Belästigung der Bevölkerung sollte auch im Sinne der SSB sein. Ein Mitarbeiter, der die Belange des Lärmschutzes auf (Groß-)Baustellen mitberücksichtigt, kann auch für die Akzeptanz der Bauarbeiten in der Bevölkerung nützlich sein.</p> <p>15.) In den Erläuterungen zu Maßnahme 15 wird ausgeführt, dass die Eignung der Knotenpunkte zum Kreisverkehr im Einzelfall geprüft werden muss. Dazu gehören auch die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr.</p> <p>16.) Es wird auf die Erläuterungen zur Maßnahme 8 verwiesen. Die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr sollen ebenfalls untersucht werden. In der Vorschlagsliste aus der Bürgerbeteiligung wird auf diesen Punkt jedes Mal explizit hingewiesen.</p>
22	Verband Region Stuttgart	<p>1.) Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV müssen hinsichtlich ihrer Realisierungschancen geprüft werden.</p> <p>2.) Verlängerung der S2 und der U6 sowie Tangentialverbindung Zuffenhausen – Bad Cannstatt können erst mittel- bis langfristig wirksam werden.</p> <p>3.) Keine Zustimmung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wenn dadurch umliegende Gemeinden stärker belastet werden.</p>	<p>1.) Jede Einzelmaßnahme wird vor der Realisierung auf ihre Wirksamkeit und Machbarkeit hin überprüft werden.</p> <p>2.) Der Lärmaktionsplan beinhaltet grundsätzlich nicht nur kurzfristig, sondern auch mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahmen.</p> <p>3.) Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
22	noch: Verband Region Stuttgart	<p>4.) Keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für Pkw auf Autobahnen rund um Stuttgart.</p> <p>5.) Die Maßnahmen 8 (Vorbehaltsstraßennetz) bzw. 14 (Rückbau von Straßen) dürfen keine negativen Auswirkungen auf die Wohngebiete haben und die Anbindung an das überregionale Straßennetz nicht beeinträchtigen.</p> <p>6.) Kritik, dass der Lärmaktionsplan einige bereits in Planung befindliche Projekte (z.B. S21, Filderaufstieg, Rosensteintunnel oder Nord-Ost-Umfahrung) nicht anführt.</p>	<p>4.) Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung rund um Stuttgart kann zur Verstetigung des Verkehrs führen und die Anwohner entlasten. Die Leistungsfähigkeit der Autobahnen wird durch diese Maßnahme nicht herabgesetzt.</p> <p>5.) Bei Maßnahme 8 wird durch ein Gutachten sichergestellt, dass sich dadurch keine negativen Auswirkungen (Ausweichverkehr) auf Wohngebiete ergeben. Die im Maßnahmenkatalog unter Punkt 14 genannten Rückbauten von Straßen werden jeweils im Einzelfall auf ihre Eignung geprüft.</p> <p>6.) Der Filderaufstieg ist in der Vorschlagsliste der Bevölkerung (Anhang 2) aufgeführt. Der Rosensteintunnel ist bereits im Lärminderungsplan Bad Cannstatt genannt, der Bestandteil des Lärmaktionsplans ist. Die Nord-Ost-Umfahrung befindet sich nicht auf Stuttgarter Gemarkung und kann somit nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Stadt Stuttgart äußert sich hierzu beim Planfeststellungsverfahren.</p>
23	Verband Verkehrsgewerbe Württemberg	<p>1.) Ablehnung des Lkw-Durchfahrtsverbotes</p> <p>2.) Ablehnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere die Einführung von Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen; es werden höhere / mehr Anfahrgeräusche erzeugt</p>	<p>1.) Mit der Verkehrsuntersuchung zum Lkw-Durchfahrtsverbot wird sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Verkehrsverlagerungen kommt.</p> <p>2.) Ein Gutachten wird ermitteln, in welchen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 oder 40 möglich ist. Dass dadurch mehr Anfahrgeräusche erzeugt werden, ist insofern ein Trugschluss, da Hauptstraßen als solche bestehen bleiben und im Zuge dieser Maßnahme selbstverständlich auch eine auf Tempo-30 optimierte Ampelschaltung eingerichtet muss (Verstetigung des Verkehrs).</p>

Nr.	Wer	Anregung / Bedenken	Stellungnahme
23	noch: Verband Verkehrsgewerbe Württemberg	<p>3.) Ablehnung des Rückbaus von Hauptverkehrsstraßen</p> <p>4.) City-Logistik bzw. zentrale Güterverkehrszentren sind nicht sinnvoll, sondern eher kontraproduktiv.</p> <p>5.) Keine Maut für die B10 in Stuttgart</p>	<p>3.) Der Rückbau von Hauptverkehrsstraßen soll zuerst die bereits als überschüssig angesehenen Fahrstreifen an wenigen Strecken betreffen (z. B. Neckartalstraße, Nürnberger Straße). Weitere mögliche Straßen oder -abschnitte müssen vor einem geplanten Rückbau gutachterlich untersucht werden.</p> <p>4.) Der Themenbereich City-Logistik ist sehr komplex. Auch hierzu bedarf es einer vertieften Untersuchung.</p> <p>5.) Die Einführung der Maut für die B10 bzw. die Durchfahrt durch Stuttgart entlang der B10 und B27 ist keine Maßnahme des Lärmaktionsplans. Hingegen wird vielmehr nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten eine Mautbefreiung rund um Ballungsräume vorgeschlagen.</p>