



**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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit      | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|-------------------------|--|---|---|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b> |  |   |                         |  |   |   |
| <b>König-Karl-Straße</b><br>[Ca 1]                 | Verbesserung des Durchlasses für Radfahrer durch den Eisenbahntunnel   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch<br>(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. |
| <b>Waiblinger / Nürnberger Straße</b><br>[Ca 2]    | Radwegeverbindung von der König-Karls-Brücke bis Fellbach  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 44): Teil des Hauptradroutennetzes; UTA-Beschluss für Radverkehrskonzept im Herbst 2009 angestrebt.   |
| <b>Deckerstraße</b><br>[Ca 3]                      | Radweg   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurzfristig                                | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 45): mehrere Varianten; siehe Lärminderungsplan Bad Cannstatt   |
| <b>Schmidener Straße</b><br>[Ca 4]                 | Radweg: ab der Oberen Ziegelei Richtung Schmiden   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 46): Teil des Hauptradroutennetzes; UTA-Beschluss für Radverkehrskonzept im Herbst 2009 angestrebt.   |
| <b>Sommerrain</b><br>[Ca 5]                        | Ausbau Radwegenetz   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel  | Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.  |
| <b>Steinhaldenfeld</b><br>[Ca 6]                   | a) Radweg von Bad Cannstatt nach Steinhaldenfeld   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel -<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig -<br>mittel                           | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 48): Die Strecke ist eine wichtige und verkehrssichere Alternative zur Steinhaldenstraße.   |
| <b>Wilhelmsbrücke</b><br>[Ca 7]                    | Radverbindung  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>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 ≥ 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                            | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|---|---|---|--|---|---|
| <b>Haldenstraße</b><br>[Ca 8]                         | Radweg zwischen Halden-<br>und Bottroper Straße auf dem<br>alten Industriegleis                         | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                       | kurzfristig                                | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 50):<br>Der Radweg würde eine attraktive Verbindung zwischen Neckarvorstadt<br>und Hallschlag herstellen. |
| <b>Hallschlag - Burg-<br/>holzhof</b><br>[Ca 9]       | Radweg Hallschlag - Schnar-<br>renberg / Burgholzof   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                       | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 51):<br>Ergänzungsnetz zum Hauptradroutennetz.  |
| <b>Radabstellplätze</b><br>[Ca 10]                    | bei Geschäften im (Stadtteil-)<br>Zentrum, Veranstaltungsge-<br>bäuden und bei öffentlichen<br>Gebäuden |   | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, Ge-<br>schäfte       | kurzfristig<br>bzw. lau-<br>fend           | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 52)   |
| <b>Wasen / Wohngebiet<br/>Veielbrunnen</b><br>[Ca 11] | Verbesserte Fußwegeverbin-<br>dungen zum Bahnhof  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig -<br>mittel                           | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 53):<br>Verbesserungen im Rahmen der Aufsiedlung Neckarpark.  |
| <b>Haltestelle Nürnber-<br/>ger Straße</b><br>[Ca 12] | Direkter Zugang von der<br>Brenzstraße  | I)  | Deutsche<br>Bahn AG                           | mittel- bis<br>langfristig                 | mittel -<br>hoch                              | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 54)   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>    |   |   |   |  |   |   |
| <b>U 11</b><br>[Ca 13]                                | Verlängerung bis zum Mer-<br>cedes-Museum, Betrieb als<br>Regellinie                                    | I)  | SSB   | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 40) und Ausführungen in Nr. 5 im<br>Maßnahmenkonzept  |
| <b>U 2</b><br>[Ca 14]                                 | Verlängerung nach Schmiden<br>und Oeffingen   | I)  | SSB   | langfristig                                | sehr hoch                                     | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 41) und Ausführungen in Nr. 5 im<br>Maßnahmenkonzept  |
| <b>Neckarpark</b><br>[Ca 15]                          | Kombitickets bei allen Veran-<br>staltungen   | I)  | VVS,<br>Veranstal-<br>ter, Stadt<br>Stuttgart | kurzfristig                                | II)   | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 42):<br>Die Besucher werden angeregt, anstelle des Autos den ÖPNV für die An-<br>fahrt zu benutzen.       |

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

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

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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit            | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|-------------------------------|--|---|---|
| <b>Waiblinger Straße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Ca 22] | a) Reduzierung auf durchge-<br>hend einen Fahrstreifen je<br>Richtung  | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AfÖO | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 9):<br>Die Durchfahrt auf der Waiblinger Straße soll unattraktiver gemacht werden.<br>Die Maßnahme kann abschnittsweise und zunächst auch nur für eine Fahr-<br>richtung realisiert werden.   |
|   | b) Rückbau der Linksabbie-<br>gespur in die Taubenheim-<br>straße so kurz, dass keine<br>Drängelei möglich ist | gering  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | kurzfristig                                | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 8):<br>Durch die Verkürzung wird der Geradeausverkehr verlangsamt und gleich-<br>mäßiger gestaltet.   |
|   | c) Geschwindigkeitskontrollen  | mittel  | AfÖO,<br>Polizei              | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
| <b>Nürnberger Straße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Ca 23] | a) Prüfung der Ampelschal-<br>tung am Knotenpunkt /<br>Beskidenstraße stadteinwärts                            | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 15):<br>Verkehr in der Nürnberger Straße soll reduziert und auf die B 14 verlagert<br>werden. Mögliche Verlagerungen in die Schmidener Straße und in den<br>Seeblickweg müssen verhindert werden. Das Verlagerungspotenzial muss<br>in einer Verkehrsuntersuchung ermittelt werden.   |
|   | b) Geschwindigkeitskontrol-<br>len   | mittel  | AfÖO,<br>Polizei              | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
|   | c) Reduzierung auf durchge-<br>hend einen Fahrstreifen je<br>Richtung  | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AfÖO | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 10):<br>Die Durchfahrt auf der Nürnberger Straße soll unattraktiver gemacht wer-<br>den. Die Maßnahme kann abschnittsweise und zunächst auch nur für eine<br>Fahrtrichtung realisiert werden.   |
| <b>Schmidener Straße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Ca 24] | a) Pfortnerampel am Kleinen<br>Ostring   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 20):<br>Verkehr in der Schmidener Straße soll reduziert und auf die B 14 verlagert<br>werden. Mögliche Verlagerungen in die Nürnberger Straße und in den See-<br>blickweg müssen verhindert werden. Das Verlagerungspotenzial muss in<br>einer Verkehrsuntersuchung ermittelt werden. |
|   | b) Geschwindigkeitskontrol-<br>len   | mittel  | AfÖO,<br>Polizei              | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|---|--|---|---|
| <b>Neckartalstraße (Ka-<br/>tegorie 1.3)</b><br>[Ca 25] | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 40 km/h und<br>Geschwindigkeitskontrollen | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>schränkung auf 30 km/h (19 -<br>7 Uhr)                   | 2,5 dB(A)                                     |   |  |   |   |
|   | c) Rückbau und Begrünung   | ≤ 2 dB(A)                                     | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel bis<br>hoch                            | Die Möglichkeiten eines Rückbaus (eine durchgehende Fahrspur pro Fahr-<br>richtung) werden geprüft. Die Maßnahme ist geeignet, den Verkehrsfluss zu<br>verstetigen und damit den Lärmpegel zu vermindern (siehe Nr. 14 im Maß-<br>nahmenkonzept).   |
|   | d) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr.<br>17 im Maßnahmenkonzept).   |
|   | e) Beseitigung der Uneben-<br>heiten im Fahrbahnbelag                              | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Haldenstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Ca 26]      | Geschwindigkeitskontrollen   | mittel  | AföO  | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
| <b>Schönestraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Ca 27]      | Umgestaltung   | hoch  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | hoch  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 21):<br>u.a. Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung; Bau des Rosenstein-<br>tunnels ist Voraussetzung   |
| <b>Gnesener Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Ca 28]   | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 40 km/h                                   | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|---|--|---|---|
| <b>Gnesener Straße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ca 28] | b) Reduzierung auf durchge-<br>hend einen Fahrstreifen je<br>Richtung                           | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AföO                   | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 17):<br>Das bestehende Verkehrsaufkommen kann hier auch mit nur einem durch-<br>gehenden Fahrstreifen bewältigt werden; der Verkehrsfluss wird gleichmä-<br>ßiger, die Überholvorgänge entfallen.   |
| <b>Augsburger Straße</b><br>[Ca 29]                  | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 40 km/h  | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). |
|  | b) Reduzierung auf durchge-<br>hend einen Fahrstreifen je<br>Richtung                           | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AföO                   | mittelfristig                              | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 16):<br>Das bestehende Verkehrsaufkommen kann hier auch mit nur einem durch-<br>gehenden Fahrstreifen bewältigt werden; der Verkehrsfluss wird gleichmä-<br>ßiger, die Überholvorgänge entfallen.   |
|  | c) Verbindung zur Benzstra-<br>ße   | mittel  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 26):<br>Im Verlauf der Nürnberger Straße - Augsburger Straße - neue Verbindungs-<br>straße – Benzstraße - Talstraße würde eine leistungsfähige Streckenfüh-<br>rung zwischen Fellbach und Stuttgart-Ost entstehen und kann die Waibling-<br>ger und Daimlerstraße entlasten.  |
| <b>Hofener Straße</b><br>[Ca 30]                     | a) Unterbrechung bei der<br>Viaduktstraße   | mittel -<br>hoch                              | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AföO                   | mittel- bis<br>langfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 19):<br>Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebiet. Diese Maßnahme ist nur<br>bei entsprechender Leistungsfähigkeit des Knotens Schmidener / Gnesener<br>Straße möglich  |
|  | b) Einbeziehung in die Tem-<br>po 30-Zone zwischen der<br>Schmidener und der Viadukt-<br>straße | 2,5 dB(A)                                     | AföO  | mittel- bis<br>langfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 18):<br>Diese Maßnahme kann durchgeführt werden, sobald der Knoten Schmi-<br>dener / Gnesener Straße so weit entlastet wird, dass er den Verkehr aufneh-<br>men kann.   |
| <b>Wilhelmsbrücke</b><br>[Ca 31]                     | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung auf 30 km/h   | gering  | AföO  | kurzfristig                                | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 22):<br>erhöht die Sicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr, da die Brücke<br>sehr schmal ist   |
| <b>Marktplatz</b><br>[Ca 32]                         | Sperrung für Kfz-Verkehr  | mittel -<br>hoch                              | ASS, AföO<br>Tiefbau-<br>amt                    | kurzfristig                                | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 24):<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|-------------------------------------|--|---|---|--|---|--|
| <b>Mercedesstraße</b><br>[Ca 33]    | Umgestaltung   | gering  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | kurz-<br>bis mittel-<br>fristig            | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 28):<br>Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr   |
| <b>B 10</b><br>[Ca 34]              | a) Bau des Rosensteintun-<br>nels  | sehr hoch                                     | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | sehr hoch                                     | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 1):<br>Mit dem Bau wird die Durchführung zahlreicher Maßnahmen zur Entlastung<br>von Wohngebieten in Bad Cannstatt und im Stuttgarter Norden ermöglicht.   |
|                                     | b) Verlängerung des Berger<br>Tunnels  | sehr hoch                                     | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 2):<br>Eine Verlängerung würde eine Entlastung im Einzugsbereich der B 10 brin-<br>gen.  |
|                                     | c) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | 2 bzw. 5<br>dB(A)                             | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium                   | mittel- bis<br>langfristig                 | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 3):<br>Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen<br>in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>B 14</b><br>[Ca 35]              | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 80 km/h für Pkw,<br>60 km/h für Lkw, zumindest<br>nachts zwischen B 10 und<br>Kappelbergtunnel | 3 dB(A)                                       | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium                   | kurzfristig                                | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 5):<br>Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes (siehe auch Ausführungen in Nr. 11 im Maßnahmen-<br>konzept).   |
|                                     | b) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | 2 bzw. 5<br>dB(A)                             | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium                   | mittel- bis<br>langfristig                 | mittel  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 4):<br>Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen<br>in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Steinhaldenstraße</b><br>[Ca 36] | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 40 km/h, in<br>der Ortsdurchfahrt Steinhalden-<br>feld auf 30 km/h                          | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>Linienbus verkehrt. |
|                                     | b) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 35):<br>Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe auch Ausführungen<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|---|--|---|--|
| <b>Steinhaldenstraße,<br/>Zuckerbergstraße,<br/>Kolpingstraße, Hop-<br/>fenseeweg</b><br>[Ca 37] | Unterbindung des Schleich-<br>verkehrs                                    | lokal hoch                                    | ASS,<br>AföO,<br>Tiefbau-<br>amt                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 36):<br>Bedarf und Möglichkeiten für Maßnahmen müssen in einer Verkehrsunter-<br>suchung ermittelt werden..  |
| <b>Auerbachstraße</b><br>[Ca 38]   | a) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.  |
|  | b) Tempo-30-Zone  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>Linienbus verkehrt. |
| <b>Roter Stich</b><br>[Ca 39]  | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 40 km/h                          | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>Linienbus verkehrt. |
|  | b) Geschwindigkeitskontrol-<br>len  | mittel  | AföO  | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>   |   |   |   |  |   |  |
| <b>Strecke Untertürk-<br/>heim - Münster</b><br>[Ca 40]  | a) Schallschutz im Bereich<br>Höhe Kienbachstraße bis<br>Augsburger Platz | hoch  | Deutsche<br>Bahn                                | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Hier wurde bei der Durchführung des Lärmsanierungsprogramms der Deut-<br>schen Bahn AG eine Lärmschutzwand errichtet. Damit werden die (sehr<br>hohen) Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten (60 dB(A) in der Nacht). Für<br>die Einhaltung anspruchsvollerer Lärmschutzziele ist eine Erweiterung der<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit               | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|----------------------------------|--|---|--|
| <b>Strecke Untertürk-<br/>heim - Münster</b><br>[Ca 40]    | b) Überdeckung des Ab-<br>schnitts Augsburgener Platz bis<br>Rühlestraße (Beginn des<br>Viadukts)  | sehr hoch                                     | Deutsche<br>Bahn                 | langfristig                                | sehr hoch                                     | optimaler Lärmschutz, jedoch sehr teuer. Eine Finanzierung durch die Deut-<br>sche Bahn AG ist daher nicht zu erwarten. Die technische Machbarkeit wäre<br>zu prüfen.  |
|  | c) Lärmschutzmaßnahmen<br>am Viadukt   | hoch  | Deutsche<br>Bahn                 | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Die Möglichkeiten und Lärminderungswirkungen müssen untersucht wer-<br>den.  |
| <b>Strecke Bad Cann-<br/>statt - Waiblingen</b><br>[Ca 41] | a) Aufnahme in das Lärmsa-<br>nierungsprogramm der Deut-<br>schen Bahn AG  | hoch  | Deutsche<br>Bahn                 | mittelfristig                              | hoch  | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahme 55):<br>Durch die Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm kann die Lärmbelastung<br>in den anliegenden Wohngebieten nach den Kriterien der Deutschen Bahn<br>AG untersucht und anschließend entschieden werden, ob Lärmschutzwän-<br>de gebaut werden oder die Anwohner eine Förderung zum Einbau von<br>Schallschutzfenstern erhalten können. |
|  | b) Schallschutz (z.B. Lärm-<br>schutzwand) in den Wohnge-<br>bieten (Sommerrain, Ter-<br>rotstraße, Thorner Straße,<br>Brenzstraße, Krankenhaus) |   |                                  |  |   |  |
| <b>Minderung des Gewerbelärms</b>                          |  |   |                                  |  |   |  |
| <b>Kraftwerk Münster</b><br>[Ca 42]                        | Mülltransporte auf Schiene<br>und Wasser   | I)  | Stadt,<br>EnBW                   | langfristig                                | II)   | Die Möglichkeiten sind zu untersuchen (siehe Ausführungen in Nr. 23 des<br>Maßnahmenkonzepts und Maßnahme 26 des Luftreinhalteplans)   |
| <b>Minderung des Veranstaltungslärms</b>                   |  |   |                                  |  |   |  |
| <b>Cannstatter Wasen</b><br>[Ca 43]                        | a) Lärmbegrenzung bei<br>Volks- und Frühlingsfest  | hoch  | kurzfristig<br>bzw. lau-<br>fend | AföO,<br>Platz-<br>betreiber               | niedrig<br>bzw. keine                         | siehe LMP Bad Cannstatt (Maßnahmen 56 und 57):<br>Die Anzahl lauter Veranstaltungen kann beschränkt werden. Ebenso kön-<br>nen hinsichtlich der Veranstaltungszeiten und der Lautstärke Auflagen erteilt<br>werden.  |
|  | b) Keine Motorsportveranstal-<br>tungen  | hoch  | kurzfristig                      | AföO                                       | keine   | Motorsportveranstaltungen sind besonders laut und störend. Sie sollten auf<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit         | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|----------------------------|--|---|---|
| <b>Verbesserung des ÖPNV – Stadtbahn und Busse</b> |   |   |                            |  |   |   |
| <b>Aulendorfer Straße</b><br>[Bi 1]                | leisere Busse einsetzen   | I)  | SSB,<br>Stadt<br>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.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>          |   |   |                            |  |   |   |
| <b>Stadtbezirk Birkach</b><br>[Bi 2]               | a) Durchfahrverbot Lkw > 3,5 t  | I)  | AföO,<br>(RP)              | kurz- bis<br>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<br>c) 30 km/h für Busse und Lkw | Ca.<br>3 dB(A)                                | AföO                       | kurz- bis<br>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. |
| <b>Aulendorfer Straße</b><br>[Bi 3]                | a) Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrollen                                  | Ca.<br>3 dB(A)                                | AföO                       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Aussagen zu [Bi 2] gelten hier sinngemäß.   |
| <b>Welfenstraße</b><br>[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.<br>3 dB(A)                                | AföO                       | kurzfristig                                | niedrig                                       | Die Aussagen zu [Bi 2] gelten hier sinngemäß.   |
| <b>Birkheckenstraße</b><br>[Bi 5]                  | a) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO,<br>(RP)              | kurz- bis<br>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,<br>(RP)              | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|-----------------------------------|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Birkheckenstraße</b><br>[Bi 5] | c) Obere Birkheckenstraße<br>aus dem Vorbehaltsnetz<br>nehmen | I)  | AföO,<br>(RP)      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Bezüglich des Vorbehaltsnetzes wird auf Ziffer 6.1.2 verwiesen. Der Vor-<br>schlag wird aber unterstützt.  |
|                                   | d) Geschwindigkeitskontrol-<br>len                            | I)  | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Aussagen bei [Bi 2] gelten sinngemäß.  |
|                                   | e) Sanierung des Fahrbahn-<br>belags                          | I)  | TBA                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|---|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>                        |  |   |   |  |   |  |
| <b>Beethoven- und Mil-<br/>löckerstraße, Reger-<br/>straße</b><br>[Bot 1] | Fahrradweg und Gehweg  | I)  | Stadt<br>Stuttgart                              | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Ein wesentliches Element des flächenhaften Lärmschutzes ist die Förde-<br>rung des Fuß- und Radverkehrs in Stuttgart. Hierzu bedarf es der Existenz<br>geeigneter Wege. Der Vorschlag wird in diese Planung übernommen   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>                        |  |   |   |  |   |  |
| <b>U 9</b><br>[Bot 2]   | Zusätzliche Stadtbahnlinie<br>oder Ausdehnung Botnang<br>Taktverdichtung: U 9 immer<br>bis Botnang | I)  | SSB   | mittelfristig                              | II)   | Die U 9 fährt in der Hauptverkehrszeit bis Botnang, die U 4 ganztägig. Bei<br>Bedarf kann die U 9 auch außerhalb der Hauptverkehrszeit nach Botnang<br>verlängert werden. Bedarf und Kosten sind zu klären.  |
| <b>Bus</b><br>[Bot 3]   | Ausbau des Busverkehrs<br>Richtung Universität   | I)  | SSB   | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Buslinie 91 fährt montags bis freitags zur Universität. Dieses Angebot<br>kann auf die Abendstunden und auf das Wochenende ausgedehnt werden.<br>Im konkreten Fall sind Bedarf und Kosten zu klären und hiernach zu ent-<br>scheiden.  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                                 |  |   |   |  |   |  |
| <b>Vaihinger Landstraße</b><br>[Bot 4]                                    | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h   | ca. 1<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>Linienbus verkehrt. |
| <b>Vaihinger Landstraße<br/>und Brucknerstraße</b><br>[Bot 5]             | Parken auf der Straße statt<br>auf dem Gehweg  | I)  | Stadt<br>Stuttgart                              | sofort                                     | keine   | Das Parken auf dem Gehweg ist hier ausnahmsweise zugelassen, weil die<br>Straßenverhältnisse beengt sind (Linienbus). Es muss geprüft werden, ob<br>zumindest stellenweise Parken auf der Fahrbahn möglich ist oder an ande-<br>rer Stelle Parkplätze angeboten werden können.<br>Eine schmalere Kfz-Fahrbahn kann zur Geschwindigkeitsreduzierung bei-<br>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-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|---|--|---|---|
| <b>Lindpaintnerstraße</b><br>[Bot 6]         | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h<br>b) Geschwindigkeitsüberwa-<br>chung   | ca. 1<br>dB(A)                          | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltssnetzes. 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>Regerstraße</b><br>[Bot 7]                | a) Rückbau auf eine Fahrspur<br>in beide Richtungen zwischen<br>Kreisverkehr Beethovenstra-<br>ße und Millöckerstraße;<br>rechte Spur als Parkstreifen<br>nutzen | ≤ 2 dB(A)                               | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel bis<br>hoch                            | Eine Reduzierung auf eine durchgehende Fahrspur pro Fahrtrichtung ver-<br>stetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, son-<br>dern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders stören-<br>den Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen (siehe Nr. 14 im Maß-<br>nahmenkonzept).   |
|  | b) 30 km/h im Bereich der<br>Schule<br>c) Geschwindigkeitsüberwa-<br>chung in der Kurve  | 2,5 dB(A)                               | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>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.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltssnetzes. 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>Franz-Schubert-<br/>Straße</b><br>[Bot 8] | Parken auf der Straße statt<br>auf dem Gehweg  | I)                                      | Stadt<br>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.<br>Eine schmalere Kfz-Fahrbahn kann zur Geschwindigkeitsreduzierung bei-<br>tragen. Die Straße befindet sich in einer Tempo30-Zone.   |
| <b>Furtwänglerstraße</b><br>[Bot 9]          | Lärmindernder Fahrbahn-<br>belag   | ≥ 2 dB(A)                               | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |   |   |                    |  |   |  |
| <b>U 9</b><br>[Bot 10]                     | a) Lärminderung am Gleisbett<br>b) Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich Kreisverkehr Millöckerstraße | I)  | SSB                | kurzfristig                                | II)   | Leisere Gleisbette (z.B. Raseneindeckungen) mindern den Lärm um ca. 2 dB(A).<br>Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen vermieden werden<br>(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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|---|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>   |   |   |   |  |   |  |
| <b>Hoffeldstraße</b><br>[Deg 1]  | Radweg  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | II)   | Die Erschließung der Hoffeldsiedlung mit Radwegen sollte im Zusammen-<br>hang mit der generellen Radwegplanung geprüft und umgesetzt werden<br>(siehe auch Nr. 6 im Maßnahmenkonzept).   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>   |   |   |   |  |   |  |
| <b>Parkhaus Albstraße</b><br>[Deg 2]   | Steigerung der Attraktivität<br>durch bessere Beschilderung<br>und Kombiticket für Pendler<br>(Jahresabo 2 Zonen) | I)  | SSB,<br>Tiefbau-<br>amt                         | kurzfristig                                | II)   | Das Parkhaus Albstraße hat ganzjährig freie Stellplätze. Es wird angeregt,<br>zu prüfen, ob in Verbindung mit einer Jahreskarte nicht ein günstiges Jah-<br>resparkticket verfügbar gemacht werden kann. Das Parkhaus ist auch ge-<br>eignet als zentral überwachte Fahrradgarage, für Jahreskarteninhaber kos-<br>tenfrei.  |
| <b>Verbesserung des Parksystems</b>  |   |   |   |  |   |  |
| <b>Parkhaus Albstraße</b><br>[Deg 3]   | Anwohnerparken in der Um-<br>gebung   | I)  | ASS, AföO                                       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Erforderlichkeit und ggf. Umsetzbarkeit einer solchen Maßnahme sollte<br>geprüft werden. Die Pendler sollten zukünftig das Parkhaus benutzen und<br>nicht in umliegenden Straßen parken.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>  |   |   |   |  |   |  |
| <b>B 27</b><br><b>Teilbereich Löffel-<br/>straße:</b><br><b>Kategorie 1.2</b><br><b>Teilbereich Obere<br/>Weinsteige:</b><br><b>Kategorie 2.1</b><br>[Deg 4] | a) Durchfahrverbot für Lkw<br>nachts und am Wochenende.   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.  |
|  | b) Geschwindigkeitsschilder<br>und Radarwarnschilder /<br>Radaranlage – Höhe „Auf<br>dem Haigst“                  | I)  | AföO  | kurzfristig                                | II)   | Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be-<br>wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe<br>Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).<br>Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesonde-<br>re das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen<br>hochdrehenden Motoren vermieden wird (siehe Ausführungen in Nr. 12 im<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|---|--|---|---|
| <b>B 27</b><br><b>Teilbereich Löffel-<br/>straße:</b><br><b>Kategorie 1.2</b><br><b>Teilbereich Obere<br/>Weinsteige:</b><br><b>Kategorie 2.1</b><br>[Deg 4] | c) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag   | > 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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-<br>ertunnelung   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | langfristig                                | sehr hoch                                     | Es wäre mit einer Verkehrsuntersuchung zu prüfen, ob durch ein Tunnel-<br>bauwerk zwischen Haigst und Peregrinastraße Durchgangs- und Ziel-,<br>Quell-, Binnenverkehre in akustisch und verkehrstechnisch sinnvoller Weise<br>getrennt werden können.   |
|  | e) Lärmschutzwand durch-<br>gängig machen - in Höhe<br>Internationale Schule und<br>Sigmaringer Straße                                    | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | mittelfristig                              | hoch  | Die Möglichkeiten und Wirkung einer Ergänzung (ggf. Erhöhung) und Wei-<br>terführung der Lärmschutzanlage muss in einer Untersuchung geprüft wer-<br>den.   |
| <b>Albstraße</b><br>[Deg 5]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h (Einbeziehung<br>in die Tempo-30-Zone zwi-<br>schen Wurmlinger Straße<br>und Gomaringer Straße | 1 - 3 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Alle hier genannten Straßen sind Teil des Vorbehaltsstraßennetzes. Die<br>Möglichkeiten der Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf<br>unter 50 km/h werden geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu<br>beachten ist auch, dass hier teilweise ein Linienbus verkehrt. |
| <b>Reutlinger Straße</b><br>[Deg 6]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h  |   |   |  |   |   |
| <b>Epplestraße</b><br><b>Kategorie 2.2</b><br>[Deg 7]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h  |   |   |  |   |   |
| <b>Gomaringer Straße</b><br>[Deg 8]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h  |   |   |  |   |   |
| <b>Hoffeldstraße</b><br>[Deg 9]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h  |   |   |  |   |   |
| <b>Jahnstraße</b><br><b>Kategorie 1.3</b><br>[Deg 10]  | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>   |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Zahnradbahn – Ab-<br/>schnitt Auf dem<br/>Haigst bis Brücke<br/>über B 27</b><br>[Deg 11] | a) Quietschminderung durch<br>regelmäßiges Schmieren | I)  | SSB                | kurzfristig                                | II)   | Die Zahnradbahn verursacht störende Geräusche, insbesondere in Kurven-<br>bereichen. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und /<br>oder Fahrzeugen vermieden oder vermindert werden (siehe Ausführungen<br>in Kapitel 6.2.9 des Lärmaktionsplans). |
|  | b) Schalldämmung der<br>Triebwagen                   |   |                    |  |   |  |
|  | c) Schallschutzwand hoher<br>Damm – Wohngebiet       | I)  | SSB                | mittelfristig                              | II)   | Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärmminde-<br>rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit-<br>telt 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                        | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|---|--|---|--|
| Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs                 |  |   |   |  |   |  |
| <b>Radwegenetz</b><br>[Feu 1]                               | Ausbau Radwegenetz in<br>Feuerbach   | I)  | Stadt<br>Stuttgart                        | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendecken-<br>den) Radwegenetzes dient der Entlastung Stuttgarts von störendem Ver-<br>kehrslärm.   |
| <b>Kindertagesstätte<br/>Weilimdorfer Straße</b><br>[Feu 2] | Verkehrinsel / Fahrbahnver-<br>engung Höhe Kindertages-<br>stätte  | gering  | Stadt<br>Stuttgart                        | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Eine für Fußgängerwerke sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter-<br>stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen,<br>neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit, sichere (kindgerech-<br>te) Querungsmöglichkeiten.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                   |  |   |   |  |   |  |
| <b>Stadtbezirk Feuer-<br/>bach</b><br>[Feu 3]               | a) Geschwindigkeits-<br>beschränkung auf 30 km/h<br>nachts (evtl. ohne Heilbron-<br>ner Straße und Industriege-<br>biet) | I)  | Stadt<br>Stuttgart                        | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes. Eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung ist jedoch nicht durchführbar. In den Wohngebieten besteht heute<br>schon eine Beschränkung auf Tempo 30.<br>Die übrigen Straßen sind Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der<br>Anordnung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h wer-<br>den geprüft (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch,<br>dass hier Linienbusse verkehren. |
|   | b) Kontrolle der 2-Takt-<br>Fahrzeuge  | nicht be-<br>stimmbar                         | Stadt<br>Stuttgart,<br>Land,<br>(Polizei) | sofort und<br>immer                        | keine   | Das Geräusch von Zweitaktmotoren wirkt überdurchschnittlich lästig. Hier<br>besteht generell Entwicklungs- aber auch Aufklärungsbedarf. Gebietsweise<br>sind Durchfahrtsbeschränkungen zu Ruhezeiten zu prüfen. Die Kontrolle<br>hinsichtlich Fahrzeugmanipulationen sollte ein generelles polizeiliches An-<br>liegen sein.   |
| <b>Wiener Straße (Kate-<br/>gorie 2.2)</b><br>[Feu 4]       | a) Durchfahrverbot für Lkw ><br>3,5 t: Wilhelm-Geiger-Platz -<br>Stuttgarter Straße                                      | I)  | AföO                                      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Vorschläge weisen darauf hin, dass in Feuerbach Bedarf zu einer gene-<br>rellen Verminderung der flächenhaften Lärmbelastung besteht. Während die<br>Maßnahmen a) und c) lokal wirksame Vorschläge darstellen, ist dies bei b)<br>nicht eindeutig gegeben. Wegen der Wirkung von Maßnahmen auf das<br>weitere Verkehrsumfeld einerseits sowie einer abgestimmten örtlichen Kon-<br>zeption andererseits besteht Untersuchungsbedarf. Kurzfristige Verbesse-<br>rungen können durch eine generelle Geschwindigkeitsabsenkung und quali-<br>tativ gute Fahrbahnoberfläche erreicht werden                  |
|   | b) Einbahnstraßenregelung  | I)  | AföO                                      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   |  |
|   | c) Verkehrsberuhigte Zone:<br>Wilhelm-Geiger-Platz – Stutt-<br>garter Straße   | I)  | AföO                                      | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Pfostenwäldle</b><br>[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.  |
| <b>Alarichstraße</b><br><b>Heidestraße</b><br><b>Rüdigerstraße</b><br><b>Oswald-Hesse-Straße</b><br>[Feu 6] | a) als Anliegerstraßen ausweisen  | I)  | AföO               | kurz- bis<br>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<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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).<br>Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten bewusst und kann somit zu leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).<br>Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). |
| <b>Weilimdorfer Straße</b><br>[Feu 7]   | a) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Hilfe von Beschilderung   | ≤ 3 dB(A)                                     | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.<br>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<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Weilimdorfer Straße</b><br>[Feu 7]      | c) Ampel mit Geschwindigkeitskopplung 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 Kreisverkehrs: Weilimdorfer Straße / Teutoburger Straße                   | ≤ 3 dB(A)                                     | TBA                | kurz- bis mittelfristig                    | II)   | Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und störende Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15 im Maßnahmenkonzept). Es muss jedoch eine Einzelfallprüfung bezüglich Platzbedarfs und Machbarkeit erfolgen   |
| <b>B 295</b><br>[Feu 8]                    | a) Verlegung der Einfahrt des Tunnels Richtung Zentrum in Feuerbach (Tunnelverlängerung)      | I)  | TBA, RP            | langfristig                                | II)   | Die B 295 verläuft im westlichen Bereich entlang eines Wohngebiets (gemeinsam mit der Stadtbahn). Sie bildet einen Lärmschwerpunkt. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind evtl. erforderlich. Während eine Tunnelveränderung a) sehr unwahrscheinlich ist, kann eine Lärmschutzwand b) wirksam und richtig sein. Es besteht zusätzlicher Untersuchungsbedarf. |
|  | b) Lärmschutzwand (gepresste und bewachsene Erde)   | I)  | TBA, RP            | langfristig                                | II)   |  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |   |   |                    |  |   |  |
| <b>Föhrichstraße</b><br>[Feu 9]            | Reduktion Fahrgeräusche und Schienenlärm  | I)  | SSB                | Mittelfristig                              | II)   | Im Zusammenhang mit einer Untersuchung] zur B 295 soll auch die Stadtbahn geprüft werden. Schallmindernde Maßnahmen am Gleisbett sind vorab 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 <sup>1)</sup> | Zuständigkeit                     | Umsetzungszeitraum <sup>2)</sup> | voraussichtliche Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|---|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>                 |   |                                    |                                   |                                  |                                       |   |
| <b>Bezirk Hedelfingen</b><br>[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.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                          |   |                                    |                                   |                                  |                                       |   |
| <b>B 10 (Kategorie 2.1)</b><br>[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. |
| <b>Rohracker- und Heumadener Straße (Kategorie 2.2)</b><br>[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>B 312</b><br>[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   | Lärminderungs-wirkung <sup>1)</sup> | Zuständig-keit                    | Umset-zungs-zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-sichtliche Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>           |  |                                     |                                   |                                    |  |   |
| <b>Hohenheimer Straße (Kategorie 1.1)</b><br>[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 Belastungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) und im Maßnahmenkonzept für die Hohenheimer Straße (Nr. 20 im Maßnahmenkonzept) untersucht.                        |
|   | b) Geschwindigkeitskontrollen  | mittel                              | AföO                              | kurzfristig                        | niedrig                                | Derzeit sind 50 km/h zulässig. 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.   |
|   | 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 Fahrbahnbelag   | ≥ 2 dB(A)                           | Tiefbauamt                        | kurzfristig                        | II)                                    | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h. Vorrangig sollen Straßenbeläge 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 Unebenheiten im Belag   | I)                                  | Tiefbauamt                        | kurzfristig                        | II)                                    |   |
| <b>Dobelstraße</b><br>[Mi 2]                        | a) Einrichten als Anwohnerstraße   | I)                                  | AföO                              | kurz- bis mittelfristig            | II)                                    | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist.  |
|   | b) Geschwindigkeitsbeschränkung: 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|---|--|---|---|
| <b>Dobelstraße</b><br>[Mi 2]                           | c) Verkürzung der Grünphase von der B 27 (Linksabbieger) | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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.   |
| <b>Sonnenbergstraße</b><br>[Mi 3]                      | a) Einrichten als Anwohner-<br>straße                    | I)  | AföO  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch-<br>gangsverkehr zu verzeichnen ist.   |
|  | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h            | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). |
| <b>Wagenburgtunnel /<br/>Wagenburgstraße</b><br>[Mi 4] | Durchfahrverbot für Lkw                                  | ≤ 1,5<br>dB(A)                                | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.   |
| <b>Urbanstraße</b><br>[Mi 5]                           | Durchfahrtsverbot für Lkw<br>nachts                      | I)  | AföO  | kurzfristig                                | II)   | Hierzu sollte eine Durchfahrtsunterbrechung (alle Lkw) z.B. beim Kerner-<br>platz erfolgen.   |
| <b>Lerchenstraße</b><br>[Mi 6]                         | Einbahnstraßenregelung:<br>Seidenstraße – Hegelstraße    | I)  | ASS, AföO                                       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Diese Straße ist Teil eines Stadtbereichs mit vielfältigen öffentlichen Einrich-<br>tungen. Nach kurzfristig möglichen Maßnahmen (ebene Fahrbahndecke)<br>wäre mittelfristig die Erarbeitung einer verkehrsvermindernden Stadtteilkon-<br>zeption zu empfehlen.   |
| <b>Heusteigstraße</b><br>[Mi 7]                        | Ersatz der Pflasterung gegen<br>besseren Belag           | ≥ 2 dB(A)                                     | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | niedrig                                       | Pflasterung ist schalltechnisch ungünstig und stellt eine unnötige Lärmquel-<br>le dar. Aus akustischer Sicht sollten derartige Fahrbahnoberflächen vermie-<br>den bzw. saniert werden. Die Pflasterung ist großenteils historisch bedingt.<br>Der Ersatz durch Asphalt muss stadtgestalterisch abgestimmt werden.  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>             |  |   |   |  |   |   |
| <b>Hohenheimer Straße</b><br>[Mi 8]                    | Schmierung der Gleise im<br>Kurvenbereich                | I)  | SSB AG  | kurzfristig                                | II)   | Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen der Hohenheimer Straße<br>störende Geräusche. Diese sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleis-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                   | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|--------------------------------------|--|---|---|
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Bus</b> |  |   |                                      |  |   |   |
| <b>Nord-Süd-Straße</b><br>[Möh 1]                | Schaffung einer schnellen Anbindung mit ÖPNV                                       | I)  | Stadt, SSB                           | mittelfristig                              | II)   | Der Bau einer Stadtbahnlinie entlang der Straße Am Wallgraben ist geplant.  |
| <b>Parkraummanagement</b>                        |  |   |                                      |  |   |   |
| <b>SI-Zentrum</b><br>[Möh 2]                     | Anwohnerparken ausbauen<br>Kostenfreies Parken im SI-Zentrum                       | I)  | ASS,<br>AfÖO,<br>Betreiber<br>des SI | kurz- bis<br>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). |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>        |  |   |                                      |  |   |   |
| <b>B 27<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[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,<br>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-<br>rungsprä-<br>sidium        | kurz- bis<br>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-<br>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.       |
| <b>Peregrinastraße</b><br>(Möh 4)                | a) Kreisverkehr Peregrinastraße / Laustraße  | ca. 2<br>dB(A)                                | Tiefbau-<br>amt                      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel  | Der Kreisverkehr wurde vom Bezirksbeirat beschlossen, eine Bauplanung existiert. Bisher konnte die Finanzierung noch nicht geregelt werden.   |
|  | b) Lärmschutzwand  | I)  | Tiefbau-<br>amt                      | mittel- bis<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt              | mittelfristig                              | mittel bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|---|--|---|--|
| <b>A 8<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Möh 5]              | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 80 km/h Lkw;<br>100 km/h Pkw: Echterdinger<br>Ei – Stuttgarter Kreuz<br>b) 80 km/h für Pkw bei Nacht | ca.<br>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-<br>bahnbelag: Echterdinger Ei –<br>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<br>zwischen den Fahrbahnen  | I)  | RP  | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wände und ihre Lärmmin-<br>derungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit-<br>telt werden  |
|  | e) Lärmschutzwand: An-<br>schlussstelle Möhringen bis<br>Bereich Dürlewangwald   |   |   |  |   |  |
|  | f) Verbesserung des Lärm-<br>schutzes bei Fasanenhof   |   |   |  |   |  |
| <b>Vaihinger Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Möh 6] | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h und<br>Kontrollen  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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<br>eines Radwegs   | I)  | ASS   | mittel- bis<br>langfristig                 | II)   | Die Aufteilung des Straßenraums dergestalt, dass beidseitig eine optisch<br>deutlich getrennte Radspur gewonnen wird, führt auch zu langsameren und<br>geräuschärmeren Fahrvorgängen. Die Möglichkeiten für die Anlage eines<br>Radweges oder Fahrrad(schutz)streifen sind zu prüfen.  |
| <b>Hechinger Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>(Möh 7) | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h und<br>Kontrollen  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|---|--|---|---|
| <b>Hechinger Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Möh 7] | b) Rückbau – Schaffen von<br>Parkplätzen                  | I)  | ASS   | mittelfristig                              | II)   | Die Möglichkeiten des Straßenrückbaus sind zu prüfen. Der Begegnungsverkehr der Linienbusse muss weiterhin möglich sein.  |
| <b>Plieninger Straße</b><br>[Möh 8]                    | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h und Kontrollen | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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>Sigmaringer Straße</b><br>[Möh 9]                   | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h und Kontrollen |   |   |  |   |   |
| <b>Laustraße</b><br>[Möh 10]                           | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h und Kontrollen |   |   |  |   |   |
| <b>Fasanenhofstraße</b><br>[Möh 11]                    | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h                | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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>Leinenweberstraße</b><br>[Möh 12]                   | a) Geschwindigkeitskontrol-<br>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.  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>             |   |   |   |  |   |   |
| <b>Stadtbahn</b><br>(Möh 13)                           | a) Schalldämmende Gleis-<br>körper                        | 2 dB(A)                                       | SSB   | mittel- bis<br>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<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wände und ihre Lärmminde-<br>rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Möhringen bis Wall-<br/>graben</b><br>[Möh 14] | Begrünung der Stadtbahn-<br>Gleiskörper  | 2 dB(A)                                       | SSB                | mittel- bis<br>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).. |
| <b>U 3</b><br>[Möh 15]                            | lärmgedämmter Gleiskörper-<br>bau zwischen den Haltestel-<br>len Sigmaringer Straße und<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                             | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Radverkehrs</b>                          |   |   |  |  |   |  |
| <b>Benzenäckerstraße</b><br>[Mü 1]                           | Markierung eines Radstrei-<br>fens zwischen Seeblickweg<br>und Alpseeweg: (auch für<br>Schüler) | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                        | kurzfristig                                | II)   | Gute und sichere Radwege unterstützen den Radverkehr und können da-<br>durch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                    |   |   |  |  |   |  |
| <b>Mühlhäuser Straße</b><br><b>(Kategorie 1.3)</b><br>[Mü 2] | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag bei der Wohnbe-<br>bauung                                   | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr.<br>17 im Maßnahmenkonzept).  |
|  | b) Lärmschutzwand bzw. -<br>wall am Spielplatz: zwischen<br>Brücke und Im Stüble                | I)  | Tiefbau-<br>amt                                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | hoch  | Die Lärminderungswirkung ist zu untersuchen, ebenso die verkehrlichen<br>Auswirkungen evtl. erforderlicher Schließungen der Zufahrten Im Stüble und<br>Raingärtlesweg.   |
|  | c) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-<br>Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.   |
| <b>Aldinger Straße</b><br><b>(Kategorie 1.3)</b><br>[Mü3]    | a) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-<br>Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.   |
|  | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 30 km/h  | 2,5 dB(A)                                     | AföO<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|---|--|---|--|
| <b>Mönchfeldstraße</b><br>[Mü 4]                     | a) Durchfahrverbot für Lkw nachts   | I)  | AföO<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>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-<br>bahnbelag                                       | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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-<br>deckel und der Straße                       | I)  | Tiefbau-<br>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-<br>schutzwand auf 2,5 m: Mei-<br>erberg - Bachhalde | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | mittelfristig                              | II)   | Bezüglich der Veränderung einer bestehenden Lärmschutzwand sind detail-<br>lierte Untersuchungen erforderlich.   |
| <b>Bachhalde</b><br>[Mü 5]                           | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h                                | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>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>Seeblickweg /<br/>Benzenäckerstraße</b><br>[Mü 6] | Einrichten eines Kreisver-<br>kehrs: Benzenäckerstraße /<br>Seeblickweg   | ca. 2<br>dB(A)                                | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | kurz- bis<br>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.   |
| <b>Wagrainstraße</b><br>[Mü 7]                       | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag                                       | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit               | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|----------------------------------|--|---|---|
| <b>Wagrainstraße</b><br>[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). |
| <b>Kormoranstraße</b><br>[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.   |
| <b>Hofener Brücke</b><br>[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.   |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |  |   |                                  |  |   |   |
| <b>Hofener Brücke</b><br>[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).   |
| <b>Minderung des Veranstaltungslärms</b>   |  |   |                                  |  |   |   |
| <b>Max-Eyth-See</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|---|---|---|--|---|---|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>               |   |   |   |  |   |   |
| <b>Neckartalstraße (Ka-<br/>tegorie 1.4)</b><br>[Mün 1] | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 30 km/h,<br>alternativ: Temporäre Be-<br>schränkung zwischen 19.00<br>und 7.00 Uhr | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>nunebenheiten  | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Neckarviadukt</b><br>[Mün 2]                         | Geschwindigkeitsreduktion<br>der Züge über Viadukt  | I)  | Deutsche<br>Bahn AG                             | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Viadukt<br>müssen untersucht werden. Prinzipiell stehen Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung für Züge in einem Zielkonflikt mit dem verkehrs- und umweltpolitischen<br>Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.  |
| <b>Stadtbahn</b><br>[Mün 3]                             | Lärminderungsmaßnahmen<br>im Kurvenbereich  | I)  | SSB AG  | kurzfristig                                | II)   | Die Stadtbahn verursacht in Kurvenbereichen störende Geräusche. Diese<br>sollten durch geeignete Maßnahmen an Gleisbett und / oder Fahrzeugen<br>vermieden werden (siehe auch Ausführungen in Kapitel 6.2.9).   |
| <b>Kraftwerk<br/>Münster</b><br>[Mün 4]                 | a) Mülltransporte auf Schiene<br>und Wasser   | I)  | Stadt,<br>EnBW                                  | langfristig                                | II)   | Der Transport von Müll auf der Straße stellt nicht nur ein Lärmproblem dar.<br>Es entstehen auch Luftschadstoffe, Feinstaub und verkehrliche Probleme.  |
|   | b) Betriebszeitenbeschrän-<br>kung für Kettenfahrzeug   | I   | EnBW  |  |   | Hierzu wurden seitens der Verwaltung Gutachten eingeholt und Entschei-<br>dungen des Gemeinderats herbeigeführt. Eine Überprüfung der Sachlage<br>sollte nach gewisser Frist nochmals erfolgen (Vorschlag).<br><br>Das Kraftwerk Münster stellt einen Gewerbebetrieb dar. Dieser unterliegt<br>den Vorschriften in der TA Lärm und Konflikte sollten diesbezüglich geregelt<br>sein. Im Falle häufiger Konflikte sollte eine Konzeption zur Problemlösung<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>             |   |   |                    |  |   |  |
| <b>Übergang Apotheke Nordbahnhof / Martinskirche</b><br>[No 1] | Zebrastreifen markieren   | I)  | AföO               | kurzfristig                                | II)   | Eine für Fußgängerwerke 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. |
| <b>Parkraummanagement</b>                                      |   |   |                    |  |   |  |
| <b>Parkplätze</b><br>[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 Geräuschenstehung, also zum Lärmschutz (siehe Ausführungen zu Nr. 13 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Rosensteinstraße</b><br>[No 3]                              | Parksuchverkehr einschränken – Parkverbot für Nicht-Anwohner  |   |                    |  |   |  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                      |   |   |                    |  |   |  |
| <b>Heilbronner Straße (Kategorie 1.1)</b><br>[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.      |
| <b>Mönchstraße</b><br>[No 5]                                   | als Anwohnerstraße einrichten   | I)  | AföO               | kurzfristig                                | II)   | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil des Durchgangsverkehrs zu verzeichnen ist.   |
| <b>Herdweg</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit    | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|-----------------------|--|---|---|
| <b>Herdweg</b><br>[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. |
| <b>Friedrich-Ebert-Straße</b><br>[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).   |
| <b>Birkenwaldstraße</b><br>[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.   |
| <b>Robert-Mayer-Straße</b><br>[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.   |
| <b>Nordbahnhofstraße</b><br>Abschnitt Eckart- bis Ehmannastraße<br>[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-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zuständig-<br>keit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|---|--|---|---|
| <b>Relenbergstraße</b><br>[No 11]          | a) bessere Geschwindig-<br>keitskontrollen in der Tempo<br>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-<br>bahnbelags  |   | Tiefbau-<br>amt                                 |  |   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Am Kochenhof</b><br>[No 12]             | a) Durchfahrtsverbot für Lkw   | hoch                                    | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßen-<br>konzept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht. |
|  | b) Geschwindigkeitskontrol-<br>len   | I)                                      | AföO  | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
|  | c) Knotenpunkt Stresemann-<br>straße: Verlegung des<br>Durchgangsverkehrs („fa-<br>shion mall option“) | I)                                      | Stadt<br>Stuttgart                              |  | II)   | Hier besteht ein wichtiger Stadtentwicklungsbereich. Die Planung muss die<br>Belange des Lärmschutzes berücksichtigen.  |
| <b>Doggenburg</b><br>[No 13]               | Kreisverkehr Am Kräherwald<br>/ Lenzhalde / Herdweg  | ca. 2<br>dB(A)                          | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel  | Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören-<br>de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15<br>im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft.   |
| <b>Otto-Umfrid-Straße</b><br>[No 14]       | Sanierung des Fahrbahnbe-<br>lags  | I)                                      | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |  |   |   |  |   |   |
| <b>Tunnel Pragsattel</b><br>[No 15]        | Verlängerung des Eisenbahn-<br>tunnels beim Pragsattel   | hoch                                    | Deutsche<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Minderung des Baustellenlärms</b>                  |  |   |                    |  |   |   |
| <b>Baustellen / Lärmintensive Arbeiten</b><br>[No 16] | Bessere Bauleitplanung dahingehend, dass der Arbeitsablauf in Bezug auf Lärm besser koordiniert wird; Lärmintensive Arbeiten am Stück durchführen, z.B. Katharinenhospital | ---   | Stadt<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zuständig-<br>keit | Um-<br>setzungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | Voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b> |  |   |                    |  |   |   |
| <b>Asangstraße</b><br>[Ob 1]              | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h (Bahn-<br>hof Ortsteil Obertürkheim –<br>Ortsteil Uhlbach) | I)  | AföO,<br>(RP)      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>schränkung: 30 km/h (Quer-<br>spange Uhlbach – Uhlbacher<br>Platz)             | I)  | AföO,<br>(RP)      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   |   |
| <b>Augsburger Straße</b><br>[Ob 2]        | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h (Bahn-<br>hof Obertürkheim in Richtung<br>Mettingen)       | I)  | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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<br>Obertürkheim aus Richtung<br>Esslingen)                                    | I)  | TBA                | kurz- bis<br>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:<br>Imweg / Ebniseestraße  | I)  | TBA                | kurz- bis<br>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:<br>Otto-Hirsch-Brücken  | I)  | TBA                | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|---|---|---|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>  |   |   |   |  |   |  |
| <b>Albert-Schäffle-<br/>Straße, Planckstraße,<br/>Gablenberger Haupt-<br/>straße</b><br>[Ost 1] | mehr und effektive Fußgän-<br>gerüberwege   | ---   | AföO  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Eine für Fußgängerverkehre sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter-<br>stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen,<br>neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit, sichere (kindgerechte)<br>Passagemöglichkeiten.<br>Unter diesem Gesichtspunkt sind die genannten Vorschläge kurzfristig zu<br>überprüfen bzw. umzusetzen. Zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs<br>sind alternativ auch Fußgängerampeln mit Busbevorrechtigung in Erwägung<br>zu ziehen.<br>Eine Verbesserung der Signalsteuerung ist in Arbeit. |
| <b>Pischekstraße</b><br>[Ost 2]   | Ampelregelung „Spinne“:<br>Verbesserung für Fußgänger   |   | Tiefbau-<br>amt                                 |  |   |  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>   |   |   |   |  |   |  |
| <b>Stadtbezirk Stuttgart-<br/>Ost</b><br>[Ost 3]  | Ausschalten der Ampelanla-<br>gen nachts  | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | niedrig                                       | Das Tiefbauamt überprüft laufend die Steuerung der Ampelanlagen und<br>schaltet die Ampeln nachts ab, wo die Verkehrsverhältnisse es zulassen.   |
| <b>Neckarstraße<br/>(Kategorie 1.2)</b><br>[Ost 4]  | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h und<br>Kontrollen   | 2,5 dB(A)                                     | AföO  | kurzfristig                                | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).  |
|   | b) Einrichten als Fußgänger-<br>zone stadteinwärts, stadt-<br>auswärts: Reduzierung der<br>Fahrstreifen auf 2 | I)  | Stadt<br>Stuttgart                              | mittelfristig                              | II)   | Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist eine prioritäre Maßnahme des<br>flächenhaften Lärmschutzes. Hierzu gehören ausreichende (und optisch<br>ansprechende) Verkehrsflächen. Der Vorschlag sollte hierzu als Grundlage<br>dienen (siehe auch Ausführungen zu Nr. 14 im Maßnahmenkonzept).   |
| <b>Pischekstraße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Ost 5]   | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h<br>(30 km/h: 22.00 – 6.00 Uhr)                                  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit<br>auf unter 50 km/h (zumindest zur Nachtzeit) sowie die Gewährleistung der<br>Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Für die Pischekstraße<br>wird ein Lärmmindeungskonzept erarbeitet (Nr. 20 im Maßnahmenkon-<br>zept). Hierbei werden die hier aufgeführten Maßnahmen in die Betrachtung<br>miteinbezogen.  |
|   | b) Reduzierung des Ampel-<br>takts von der Payerstraße  | I)  | Tiefbau-<br>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 <sup>1)</sup> | Zuständig-keit                              | Umset-zungs-zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-sichtliche Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|-------------------------------------|---|------------------------------------|--|--|
| <b>Pischekstraße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Ost 5]      | c) Fahrbahnmarkierung zur Geschwindigkeitsbeschränkung (Höhe „Spinne“)  | I)                                  | Tiefbau-<br>amt                             | kurz- bis<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt                     |                                    | II)                                    |  |
|  | f) Lärmmindernder Fahrbahnbelag   | ca. 2<br>dB(A)                      | Tiefbau-<br>amt                             | kurz- bis<br>mittelfristig         | II)                                    |  |
|  | g) Optimierung der Dehnfugen auf der Brücke   | I)                                  | Tiefbau-<br>amt                             | kurz- bis<br>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-<br>amt                             | kurz- bis<br>mittelfristig         | II)                                    | Transparente Flächen sind immer reflektierend. Die Möglichkeiten und Wirkungen durch Austausch in absorbierende Flächen sind zu ermitteln.   |
| <b>Cannstatter Straße<br/>(Kategorie 2.1)</b><br>[Ost 6] | Lärmschutzwand an der Südseite (Bereich Heinrich-Baumann-Str. bis Sedanstr.)  | hoch<br>bis zu<br>9 dB(A)           | Tiefbau-<br>amt                             | mittelfristig                      | hoch                                   | Schalltechnische Untersuchung für die Wohngebäude an der Reitzensteinstraße liegt vor.   |
| <b>Talstraße</b><br>[Ost 7]                              | a) Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw)  | I)                                  | AföO,<br>(Zustim-mungs-<br>vorbehalt<br>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<br>dB(A)                      | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                     | kurz- bis<br>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  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle   | Maßnahme  | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|---|---|---------------------------------|--|---|--|
| <b>Schwarenbergstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[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.   |
| <b>Gablenberger Hauptstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ost 9] | Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw) | I)  | AföO, (Zustimmungsvorbehalt 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).   |
| <b>Planckstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ost 10]            | a) Durchfahrverbot für Lkw nachts und am Wochenende (18.00 – 7.00 Uhr)    | I)  | AföO, (Zustimmungsvorbehalt 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, (Zustimmungsvorbehalt RP) | kurz- bis mittelfristig                    | niedrig                                       |  |
|   | c) Stationäre und mobile Blitzgeräte                                      | mittel  | AföO                            | kurzfristig                                | II)   |  |
| <b>Wagenburgstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ost 11]         | Durchfahrverbot für Lkw (Alternativ: nächtliches Durchfahrverbot für Lkw) | I)  | AföO, (Zustimmungsvorbehalt 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).  |
| <b>Payerstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ost 12]             | a) Einrichten als Anwohnerstraße  | 2,5 dB(A)                                     | AföO, (Zustimmungsvorbehalt RP) | kurz- bis mittelfristig                    | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltssnetzes. 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit   | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--|--|---|---|
| <b>Payerstraße</b><br>(Kategorie 2.2)<br>[Ost 12] | c) Ampelregulierung<br>oder Optimierung der Be-<br>schilderung, damit das Ab-<br>biegeverbot aus der Pi-<br>schekestraße nicht mehr<br>missachtet wird | I)  | Tiefbau-<br>amt  | kurzfristig                                | II)   | wird beim Maßnahmenkonzept Pischekestraße untersucht (siehe Nr. 20 im<br>Maßnahmenkonzept)  |
| <b>Schurwaldstraße</b><br>[Ost 13]                | a) Sperrung (Gaisburger<br>Friedhof)<br>b) Einrichten als Anwohner-<br>straße  | I)  | Stadt<br>Stuttgart   | kurzfristig                                | niedrig                                       | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch-<br>gangsverkehr zu verzeichnen ist und damit die Notwendigkeit einer Anwoh-<br>nerregelung besteht.   |
| <b>Stadtteil Berg</b><br>[Ost 14]                 | alle Straßen als Anwohner-<br>straßen einrichten   | I)  | Stadt<br>Stuttgart   | kurzfristig                                | niedrig                                       | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch-<br>gangsverkehr zu verzeichnen ist und damit die Notwendigkeit einer Anwoh-<br>nerregelung besteht.   |
| <b>Wangener Straße</b><br>[Ost 15]                | a) Durchfahrverbot für Lkw:<br>ab der Einmündung Ulmer<br>Straße<br>b) Rückbau (statt dessen:<br>Ausbau der Ulmer Straße)                              | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP)<br>ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | kurzfristig<br>mittelfristig               | niedrig<br>mittel bis<br>hoch                 | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.<br>Insbesondere der Lkw-Verkehr soll auf die Ulmer Straße, die durch ein<br>Gewerbegebiet führt, verlagert werden.  |
| <b>Albert-Schäffle-<br/>Straße</b><br>[Ost 16]    | a) Durchfahrverbot für Lkw<br>b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h (30<br>km/h zwischen 22 und 6 Uhr)   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP)<br>AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig<br>kurz- bis<br>mittelfristig  | niedrig<br>niedrig                            | Sie kann ohne unzumutbare Umwege für den Lkw-Verkehr in Richtung<br>Gablenberg gesperrt werden (Weg über Planck- / Wagenburgstraße). Die<br>Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkonzept (Nr. 7 im Maßnahmenkon-<br>zept) untersucht<br>Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). |

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

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

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle  | Maßnahme   | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit          | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|-----------------------------|--|---|--|
| <b>Bezirk Plieningen</b><br>[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).   |
| <b>Neuhauser Straße (Kategorie 2.2)</b><br>[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.  |
| <b>Echterdinger Straße (Kategorie 2.2)</b><br>[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.   |
| <b>Filderhauptstraße (Kategorie 2.2)</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Filderhauptstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Plie 4] | b) Einbahnstraßensystem (im Ortskern)   | I)  | AföO               | kurz- bis<br>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. Frau-bronnstraße) |   |                    |  |   | Überwachungsmaßnahmen mindern den Verkehrslärm, wobei insbesondere das Auftreten von störenden Maximalpegeln der beim Beschleunigen hochdrehenden Motoren vermieden wird.<br>Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
|  | d) Sanierung des Fahrbahnbelags innerorts   | I)  | TBA                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.  |
| <b>Welfenstraße</b><br>[Plie 5]                          | a) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO, RP           | kurz- bis<br>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<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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).<br>Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). |
| <b>Adornostraße</b><br>[Plie 6]                          | a) Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h  | I)  | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|---|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Adornostraße</b><br>[Plie 6]         | b) Einbahnstraßenregelung<br>Richtung Filderhauptstraße   | I)  | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehre zu prüfen sein. Allgemein führen Einbahnstraßensysteme zu Umlagerungen des Verkehrs. Es muss sicher gestellt sein, dass dadurch nicht andere zusätzlich belastet werden. |
| <b>Schoellstraße</b><br>[Plie 7]        | Einbahnstraßenregelung im<br>Ortskern   |   |                    |  |   | Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehre zu prüfen sein. Allgemein führen Einbahnstraßensysteme zu Umlagerungen des Verkehrs. Es muss sicher gestellt sein, dass dadurch nicht andere zusätzlich belastet werden. |
| <b>Turnierstraße</b><br>[Plie 8]        | a) Einbahnstraßenregelung<br>im Ortskern  | I)  | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Erzielung einer Verkehrslärminderung durch Einbahnführung wird zusammen mit der Lösung für Lkw- und Durchgangsverkehre zu prüfen sein. Es muss sicher gestellt werden, dass dadurch nicht andere durch Verkehrslagerungen zusätzlich belastet werden.   |
|   | b) Sanierung des Fahrbahn-<br>belags  | I)  | TBA                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.  |
| <b>Im Chausseefeld</b><br>[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.  |
| <b>Filderhauptstraße</b><br>[Plie 10]   | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 50 km/h und<br>Geschwindigkeitskontrollen<br>(stationär und mobil) | I)  | AföO               | kurz- bis<br>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-<br>belags  | I)  | TBA                | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Lärmkartierung setzt einen normgerechten Fahrbahnbelag voraus. Dies ist vor Ort zu prüfen und ggf. herzustellen.  |
| <b>Adornostraße</b><br>[Plie 11]        | Einbahnstraßenregelung in<br>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.  |
| <b>Scharnhäuser Straße</b><br>[Plie 12] | Sanierung des Fahrbahnbe-<br>lags   | I)  | TBA                | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit          | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|---|---|-----------------------------|--|---|---|
| <b>Verbesserung des ÖPNV – Stadtbahn und Busse</b>            |   |   |                             |  |   |   |
| <b>Buslinie 65</b><br>[Si 1]                                  | Verlängerung bis zum Flug-<br>hafen             | I)  | SSB                         | kurz- bis<br>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.   |
| <b>Buslinie 66</b><br>[Si 2]                                  | Einsatz von leisen Bussen                       | I)  | SSB,<br>Busunter-<br>nehmen | kurz- bis<br>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.   |
| <b>Verbesserung oder Veränderung des Parksystems</b>          |   |   |                             |  |   |   |
| <b>Parkierung</b><br>[Si 3]                                   | Optimierung der Parkzeichen                     | I)  | TBA, Ein-<br>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-<br>te (z.B. Garagen bei Geschäften) offensichtlich. Geeignete Lösungen bedür-<br>fen weiterer Untersuchungen.  |
| <b>Parkierung</b><br>[Si 4]                                   | Versetztes Parken in Wohn-<br>und Sammelstraßen | I)  | AföO, ASS                   | kurz - bis<br>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-<br>kehrssicherheit (z.B. Sichtverhältnisse beim Überqueren der Straße)   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                     |   |   |                             |  |   |   |
| <b>Kirchheimer Straße</b><br><b>(Kategorie 2.2)</b><br>[Si 5] | a) Durchfahrverbot für Lkw                      | I)  | AföO,<br>(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-<br>freie Route. Viele wählen aber die Durchfahrt Sillenbuch als alternative<br>Route, weil sie kürzer ist<br><br>Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-<br>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   | Lärminderungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Kirchheimer Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Si 5] | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 50 km/h außer-<br>orts (zwischen Heumaden<br>und Sillenbuch) | ≤ 2 dB(A)                               | AföO,<br>(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-<br>schränkung (innerorts):<br>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-<br>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-<br>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.   |
| <b>Birkacher Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[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. |
| <b>Madenstraße</b><br>[Si 7]                            | Sperrung   | I)                                      | AföO               | kurzfristig                                | II)   | Die Madenstraße ist nur als Anliegerstraße (ohne Durchfahrt) geeignet.  |
| <b>Kemnater Straße</b><br>[Si 8]                        | a) Sperrung  | I)                                      | AföO               | mittel- bis<br>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<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|-------------------------------------|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Kemnater Straße</b><br>[Si 8]    | c) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 30 km/h im<br>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).   |
| <b>Spaichinger Straße</b><br>[Si 9] | Optimierung der Ampelschal-<br>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. |
| <b>Nellinger Straße</b><br>[Si 10]  | a) Geschwindigkeits-<br>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-<br>reich Gairenweg                                      | I)  | TBA                | mittelfristig                              | mittel  | Fahrbahnverengungen können die Geschwindigkeit reduzieren. Diese Maßnahme sollte geprüft werden.  |
| <b>Schempstraße</b><br>[Si 11]      | a) Geschwindigkeitsbe-<br>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,<br>(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  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$  dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle                  | Maßnahme  | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|----------------------------------|---|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Schempstraße</b><br>[Si 11]   | c) Elektronische Geschwin-<br>digkeitsanzeige und Ge-<br>schwindigkeitskontrollen | I)  | AföO               | kurzfristig                                | niedrig                                       | Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be-<br>wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe<br>Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).<br><br>Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).  |
|                                  | d) Einrichten eines Kreisver-<br>kehrs  | ca. 2<br>dB(A)                                | ASS, TBA           | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel  | Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören-<br>de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15<br>im Maßnahmenkonzept). Ein Kreisverkehr erfordert allerdings ausreichend<br>Platz. Dies müsste genauer untersucht werden.   |
|                                  | e) Schallschutzfenster für<br>Anwohner  | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm<br>(und Energieverbrauch) sehr deutlich. Sie haben diese Wirkung nur in<br>geschlossenem Zustand.<br><br>Eine zusätzliche Verbesserung würde sich ergeben, wenn auch sog. Au-<br>ßenwohnbereiche (Balkon, Terrasse) geschützt würden. Eine finanzielle<br>Beteiligung der Begünstigten ist zu erwarten. |
| <b>Graphitweg</b><br>[Si 12]     | Lärmschutzwand in Heuma-<br>den   | I)  | TBA                | kurzfristig                                | II)   | „Heumaden über der Straße“ ist derzeit durch einen Erdwall geschützt. Dies<br>wird als nicht ausreichend empfunden. Insbesondere die Unterbrechung bei<br>der Zufahrt „Graphitweg“ lässt störenden Schall ins Wohngebiet eindringen.<br>Eine schalltechnische Untersuchung soll Verbesserungsmöglichkeiten auf-<br>zeigen.  |
| <b>Filderauffahrt</b><br>[Si 13] | a) Maximales Tempo: 60<br>km/h  | niedrig                                       | AföO,<br>(RP)      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig bis<br>mittel                         | Die Filderauffahrt liegt größtenteils außerhalb bebauter Bereiche. Soweit sie<br>auf Wohnbebauung Auswirkungen hat, sollte die Maximalgeschwindigkeit<br>50 km/h nicht überschreiten. Zur Vermeidung unnötiger Spitzenpegel bei<br>Überholvorgängen scheint eine Verstetigung der Geschwindigkeit auf<br>60 km/h in beide Richtungen angemessen.                                  |
|                                  | b) Rückbau  | niedrig                                       | TBA                | mittelfristig                              | mittel  | Derzeit hat die Filderauffahrt teilweise drei Fahrspuren. Hier könnte eine<br>Prüfung zum Rückbau erfolgen. Dadurch frei werdende Verkehrsflächen<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit           | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|------------------------------|--|---|--|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>          |   |   |                              |  |   |  |
| <b>Stadtbezirk Stamm-<br/>heim</b><br>[Sta 1]      | Optimierung der Wegweisung auf der B 10, B 27 und B 27a mit Unterscheidung Stammheim-Ost / Süd / West   | I)  | AföO,<br>Tiefbau-<br>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>B 27<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sta 2]         | Bei Anschluss an die Justizvollzugsanstalt: Zusammenfassung mit Knoten Westrandstraße (westlich der heutigen Einmündung); Lärmschutzmaßnahmen | I)  | RP; ASS,<br>Tiefbau-<br>amt  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Die Zusammenfassung des geplanten Anschlusses mit dem vorhandenen zu einem Knoten eröffnet die Möglichkeit, den Lärmschutz zu optimieren.  |
| <b>B 27a und Container-<br/>bahnhof</b><br>[Sta 3] | Lärmschutzwände entlang der B 27a für Wohngebiete von Stammheim (Sieben Morgen)   | mittel bis<br>groß                            | RP, Tief-<br>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>B 10</b><br>[Sta 4]                             | a) Vollanschluss Neuwirtshaus einschließlich Lärmschutzmaßnahmen  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>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<br>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-<br>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-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit   | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---------------------------------|--|---|----------------------|--|---|--|
| <b>B 10</b><br>[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.       |
| <b>Freihofstraße</b><br>[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. |
| <b>Hochwiesen</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit  | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|---|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>             |  |   |   |  |   |  |
| <b>Immenhofer Straße</b><br>[Sü 1]                             | a) Fußgängerampeln be-<br>darfsgerecht steuern | I)  | Stadt<br>Stuttgart  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Eine für Fußgängerverkehre sichere Gestaltung des Verkehrsraums unter-<br>stützt diese besonders lärmarme und gesunde Mobilitätsart. Hierzu dienen,<br>neben einer deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit der Kfz, sichere<br>(kindgerechte) Quermöglichkeiten. Zu beachten ist, dass hier eine<br>Bevorrechtigung des Linienbusses bei der Ampelsignalisierung program-<br>miert ist. Variante a) wäre daher vorzuziehen. |
|  | b) Mehr Zebrastreifen statt<br>Fußgängerampeln |   |   |  |   |  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                      |  |   |   |  |   |  |
| <b>B 27 -<br/>Neue Weinsteige</b><br>(Kategorie 2.1)<br>[Sü 2] | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag            | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt   | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial<br>(siehe Ausführungen in Nr. 18 im Maßnahmenkonzept).  |
|  | b) Hochabsorbierende Lärm-<br>schutzwand       | I)  | Amt für<br>Umwelt-<br>schutz<br>(Berech-<br>nung),<br>Tiefbau-<br>amt (Bau) | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Der genaue Standort, die Länge und Höhe der Wand und ihre Lärmminde-<br>rungswirkung müssen noch in einer schalltechnischen Untersuchung ermit-<br>telt werden.  |
|  | c) Durchfahrverbot für Lkw                     | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP)                             | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.  |
|  | d) Geschwindigkeitskontrol-<br>len             | gering  | AföO  | kurzfristig                                | niedrig                                       | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm<br>(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<br>Lärmbelastigungen hervorrufen.  |
| <b>Hauptstätter Straße</b><br>(Kategorie 2.1)<br>[Sü 3]        | Lärmindernder Fahrbahn-<br>belag               | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt   | kurzfristig                                | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Böheimstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sü 4]            | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag                             | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt    | kurzfristig                                | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).   |
|  | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h und<br>Kontrollen | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO               | kurz- bis<br>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-<br>digkeitstafeln                    | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten bewusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Schickhardtstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sü 5]       | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag                             | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt    | kurzfristig                                | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).   |
|  | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h und<br>Kontrollen | 2,5 dB(A)                                     | AföO               | kurz- bis<br>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. |
| <b>Dobel- und Sonnen-<br/>bergstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b> | siehe Stuttgart-Mitte   |   |                    |  |   |  |
| <b>Immenhofer Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sü 6]       | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag                             | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Immenhofer Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sü 6] | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h<br><br>c) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h –<br>abends, nachts, an Wochen-<br>enden | 1 - 3 dB(A)                                   | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt.<br>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-<br>digkeitsanzeige   | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten be-<br>wusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe<br>Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Olgastraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Sü 7]        | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 30 km/h – oberer Teil  | 2,5 dB(A)                                     | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt.<br>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>Böblinger Straße<br/>(Kategorie 1.2)</b><br>[Sü 8]  | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag im Bereich Nach-<br>tigallenweg / Leonberger<br>Straße  | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt    | kurzfristig                                | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial<br>(siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).  |
|  | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 30 km/h   | 2,5 dB(A)                                     | AföO               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | In bewohnten Innerortslagen wird eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h (zumindest zur Nachtzeit) angestrebt.<br>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<br>(siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). Dies kann durch<br>verstärkte Verkehrsüberwachung erreicht werden.   |
|  | d) Radaranlagen Böblinger<br>Straße/ Nachtigallenweg /<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit   | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup>     | Erläuterungen  |
|--|---|---|--|--|---|--|
| <b>Böblinger Straße<br/>(Kategorie 1.2)</b><br>[Sü 8]          | e) Einrichten eines Kreisverkehrs: Böblinger Straße / Burgstallstraße                                 | ca. 2 dB(A)                                   | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt  | kurz- bis<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt  | kurz- bis<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt, SSB<br>AG                                       | mittel- bis<br>langfristig                 | II) (bei<br>Verlegung<br>der Gleise<br>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.<br>Der Abstand der Stadtbahngleise zu den Wohnhäusern kann vergrößert werden.           |
| <b>Heslacher Tunnel</b><br>[Sü 9]                              | Überdeckelung der Tunnel- ein- und -ausfahrten  | I)  | Amt für Umwelt-<br>schutz<br>(Berech-<br>nung),<br>Tiefbau-<br>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. |
| <b>Viereichenhautunnel /<br/>Nesenbachtalbrücke</b><br>[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-<br>bahnbelag   | ≥ 2 dB(A)                                     | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium  | kurz- bis<br>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-<br>rungsprä-<br>sidium  | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit            | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|-------------------------------|--|---|--|
| <b>Viereichenhautunnel /<br/>Nesenbachtalbrücke</b><br>[Sü 10] | d) Erhöhung der Lärm-<br>schutzwand   | I)  | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium | mittelfristig                              | II)   | Die Möglichkeiten und Wirkungen einer Erhöhung der Lärmschutzwand müssen in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden.   |
|  | e) Beschichtung der Mit-<br>telstraßenbegrenzungsmauer<br>mit schallabsorbierenden<br>Materialien   | I)  | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium | mittelfristig                              | II)   | Soweit im Straßenbereich Einbauten mit störenden Reflexionen vorhanden sind, sind Abhilfemaßnahmen zu prüfen.  |
|  | f) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 60 km/h für<br>Pkw   | 1 - 2 dB(A)                                   | Regie-<br>rungsprä-<br>sidium | kurzfristig                                | niedrig                                       | Derzeit sind 80 km/h zugelassen. Im Planfeststellungsbeschluss und der zugehörigen Lärmuntersuchung wurden 60 km/h festgesetzt.  |
| <b>Möhringer Straße</b><br>[Sü 11]                             | Ausweisung als Spielstraße<br>(teilweise)   | ---   | Stadt<br>Stuttgart            | mittelfristig                              | II)   | Maßnahme zur Wohnumfeldverbesserung, weniger eine Lärminderungs-<br>maßnahme. Die Möhringer Straße befindet sich in einer Tempo30-Zone   |
| <b>Heusteigstraße</b>  | siehe Stuttgart-Mitte   |   |                               |  |   |  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>                     |   |   |                               |  |   |  |
| <b>Böblinger Straße</b><br>[Sü 12]                             | a) Begrünung des Schotter-<br>betts zwischen Südheimer<br>Platz und Vogelrain   | ca. 2<br>dB(A)                                | SSB                           | mittelfristig                              | mittel -<br>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<br>Stadtbahnlinie   | I)  | SSB                           | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | siehe Ausführungen im Maßnahmenkonzept Nr. 19  |
|  | c) Generell leisere Stadtbah-<br>nen (insb. der Räder) und<br>Weichengeräusche der<br>Stadtbahn mindern: zwischen<br>Südheimer Platz und Vogel-<br>rain | I)  | SSB                           | mittel- bis<br>langfristig                 | II)   | Durch geeignete Pflege von Gleis- und Wagenmaterial werden störende<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|------------------------------------|---|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Böblinger Straße</b><br>[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  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle                              | Maßnahme  | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                   | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------------------------|--|---|--|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>    |   |   |                                      |  |   |  |
| <b>B 14</b><br>[Unt 1]                       | a) Geschwindigkeitsreduzie-<br>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.<br><br>Die B 14 ist südwestlich des Kappelberg-tunnels ein Verkehrsweg in Orts-<br>randlage. Das Verkehrsaufkommen ist in Hauptver-kehrzeiten hoch (stop<br>and go).<br>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung möglichst bis zum Tunnel ist hier wün-<br>schenswert.<br>Schallschirme sind in diesem Bereich vorhanden, aber offenbar zu gering<br>dimensioniert. Eine Erweiterung des Schallschutzes erfordert eine detaillier-<br>te Untersuchung.<br>Ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag kann zur Verringerung des Lärms<br>beitragen und sollte bei kommenden Straßenbelagssanierungen vorgese-<br>hen werden. |
|  | b) Lärmschutzwand an der<br>Süd-Ost-Seite (Ausfahrt<br>Benzstraße bis Tunnel) | bis<br>>10 dB(A)                              | Tiefbau-<br>amt, RP                  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | hoch  |  |
|  | c) Lärmschutzwand an der<br>Nord-West-Seite (Tunnel –<br>Benzstraße)          |   |                                      |  |   |  |
|  | d) Lärmschutzwand in Unter-<br>türkheim                                       |   |                                      |  |   |  |
|  | e) Schallschirme (Wände) in<br>der Fahrbahnmitte                              |   |                                      |  |   |  |
|  | f) Lärmindernder Belag  | 2 bis 5 dB<br>(A)                             | RP                                   | mittelfristig                              | mittel  |  |
| <b>Fellbacher Straße</b><br>[Unt 2]          | Rückbau und Zone 30   | I)  | ASS,<br>AföO,<br>Tiefbau-<br>amt, RP | mittel- bis<br>langfristig                 | II)   | Falls sich bei der Umsetzung dieser Konzeption herausstellt, dass Flächen<br>entsiegelt und begrünt werden können, steigert dies die Wohnqualität wei-<br>ter.   |
| <b>Großglocknerstraße</b><br>[Unt 3]         | a) Realisierung der Begrü-<br>nungspläne                                      | I)  | AföO,<br>Tiefbau-<br>amt, ASS        | sofort bis<br>mittel-<br>fristig           | II)   | Bezüglich der sich gegenseitig ergänzenden Vorschläge zum Rückbau von<br>Kfz-Verkehrsflächen und zusätzlicher Innenortsbegrünung ist festzustellen,<br>dass hierfür eine sorgfältige Planung unter Einbeziehung aller Interessen<br>(z. B. auch Einzelhandel, Handwerk, Beruf) erforderlich ist. Eine angeneh-<br>me Siedlungsatmosphäre mindert auch empfundene Lärmstörungen.  |
| <b>Strümpfelbacher<br/>Straße</b><br>[Unt 4] | a) Zone 30<br>b) Realisierung der Begrü-<br>nungspläne                        | I)  | AföO,<br>Tiefbau-<br>amt, ASS        | sofort bis<br>mittel-<br>fristig           | II)   | Bezüglich der sich gegenseitig ergänzenden Vorschläge zum Rückbau von<br>Kfz-Verkehrsflächen und zusätzlicher Innenortsbegrünung ist festzustellen,<br>dass hierfür eine sorgfältige Planung unter Einbeziehung aller Interessen<br>(z. B. auch Einzelhandel, Handwerk, Beruf) erforderlich ist. Eine angeneh-<br>me 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|----------------------------------|--|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Dietbachstraße</b><br>[Unt 5] | a) Stationäre Geschwindig-<br>keitskontrolle                     | ---   | AföO               | kurzfristig                                | mittel  | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).   |
|                                  | b) Lärmschutzwand (Barba-<br>rossastraße – Fellbacher<br>Straße) | I)  | TBA                | kurzfristig<br>(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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup>   | Erläuterungen  |
|--|---|---|---|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>                     |   |   |   |  |   |  |
| <b>Robert-Koch-Straße</b><br>[Vai 1]                                   | neue Fahrradwege  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendecken-<br>den) Radnetzes unterstützt das Umsteigen vom Kfz auf das Fahrrad und<br>damit die Entlastung Stuttgarts von störendem Verkehrslärm.   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>                     |   |   |   |  |   |  |
| <b>Universität - Büsnau</b><br>[Vai 2]                                 | Busverbindung auch abends   | mittel  | Stuttgarter<br>Straßen-<br>bahnen<br>AG         | kurzfristig                                | bei halb-<br>stündiger<br>Bedienung<br>zwischen<br>20 und 24<br>Uhr ca.<br>75.000 €<br>pro Jahr | LMP Vaihingen (Maßnahme 36):<br>Die SSB schätzt das zusätzliche Fahrgastaufkommen im Vergleich mit den<br>entstehenden Kosten als zu gering ein. Die notwendigen Mittel müssten<br>deshalb von der Stadt zur Verfügung gestellt werden. Die Umsetzung könn-<br>te jeweils zum Fahrplanwechsel erfolgen.  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                              |   |   |   |  |   |  |
| <b>Hauptstraße</b><br><b>(Kategorie 2.2)</b><br>[Vai 3]                | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 30 km/h                  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>Linienbus verkehrt. |
|  | b) Zuflussdosierung stadt-<br>einwärts vor der Heerstraße         | mittel  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | niedrig   | LMP Vaihingen (Maßnahme 6):<br>Maßnahme soll kurzfristig durchgeführt werden, im Zuge der Bevorrechtig-<br>ung der Buslinie 81   |
| <b>Möhringer Landstra-<br/>ße</b><br><b>(Kategorie 2.2)</b><br>[Vai 4] | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung auf 30 km/h und Kon-<br>trollen | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig   | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup>               | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|--------------------|--|---|--|
| <b>A 8<br/>(betroffene Gebiete:<br/>Kategorie 2.2)</b><br>[Vai 5] | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 100 km/h<br>tagsüber, 80 km/h nachts bei<br>Rohr  | ca.<br>2 dB(A)<br>tagsüber,<br>bis ca.<br>3 dB(A)<br>nachts | RP                 | kurzfristig                                | gering  | LMP Vaihingen (Maßnahme 26):<br>Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung werden die<br>Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrspuren geringer.<br>Als Folge wird der Verkehr verflüssigt und ist weniger stauanfällig. Ver-<br>kehrsüberwachung ist vorzusehen. Siehe auch Nr. 10 im Maßnahmenkon-<br>zept. |
|   | b) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | 4 dB(A)   | RP                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | LMP Vaihingen (Maßnahme 27):<br>Die Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahrbahn-<br>belag erfolgen.   |
|   | c) Überdeckelung bei Rohr  | sehr hoch   | RP                 | langfristig                                | sehr hoch                                     | LMP Vaihingen (Maßnahme 55):<br>Eine Überdeckelung würde eine erhebliche Entlastung für die Bewohner<br>bringen. Die Einhausung muss dabei so dimensioniert werden, dass ein<br>späterer achtspuriger Ausbau der Autobahn noch möglich ist. Darüber hin-<br>aus wäre eine Nutzung der Flächen an und über der Autobahn für Bauland,<br>Renaturierung oder Erholung möglich.  |
|   | d) Lärmschutzwand nahe am<br>Fahrbahnrand und auf dem<br>Mittelstreifen  | hoch  | RP                 | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | LMP Vaihingen (Maßnahme 28):<br>Eine Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzwände bringt nur sehr<br>geringe zusätzliche Minderungen. Eine Lärmschutzwand, die so nahe an<br>die Fahrbahn herangerückt wird, wie es die Verkehrssicherheitsvorschriften<br>zulassen und eine Lärmschutzwand auf dem Mittelstreifen können zusam-<br>men eine weitere Lärminderung bewirken.  |
|   | e) Schließung der Lärm-<br>schutzlücke bei der S-Bahn-<br>Unterführung Richtung Flug-<br>hafen                                     | gering  | RP                 | mittelfristig                              | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 29):<br>Ein Lückenschluss ist dringend geboten, damit die bestehenden Lärm-<br>schutzbauwerke ihre Schutzwirkung voll entfalten können.  |
|   | f) Lärmschutzwand bzw.<br>Ergänzung der Wand von<br>Möhringen bis Autobahn-<br>kreuz Stuttgart mit Weiterfüh-<br>rung an der A 831 | I)  | RP                 | mittel- bis<br>langfristig                 | sehr hoch                                     | Zur Feststellung der Wirkung einer Lärmschutzwand ist eine konkrete Un-<br>tersuchung erforderlich. Nach Vorlage der Ergebnisse kann über weitere<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>A 831</b><br><b>(betroffene Gebiete:</b><br><b>Kategorie 2.2)</b><br>[Vai 6] | a) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | 2 - 5 dB(A)                                   | RP                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | LMP Vaihingen (Maßnahme 32):<br>Eine Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahr-<br>bahnbelag erfolgen  |
|   | b) Überdeckelung   | sehr hoch                                     | RP                 | langfristig                                | sehr hoch                                     | Eine Überdeckelung würde eine erhebliche Entlastung für die Bewohner<br>bringen. Darüber hinaus wäre eine Nutzung der Flächen an und über der<br>Autobahn für Bauland, Renaturierung oder Erholung möglich.   |
|   | c) Lärmschutzwand an der<br>Anschlussstelle Vaihingen<br>und weiter an der Hauptstra-<br>ße bis zur Gründgensstraße            | hoch  | RP                 | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 33):<br>Hier sind bisher keinerlei Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölke-<br>rung errichtet worden.  |
|   | d) Lärmschutzwand zwischen<br>der Anschlussstelle Vaihingen<br>und der Büsnauer Straße   | hoch  | RP                 | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 34):<br>Auch an diesem Streckenabschnitt existieren auf der Südostseite keine<br>Lärmschutzeinrichtungen  |
|   | e) Sanierung des Fahrbahn-<br>belags: Anschlussstelle<br>Stuttgart-Vaihingen (Höhe<br>Citroën / Gründgensstraße)               | I)  | RP                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>B 14</b><br>[Vai 7]  | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 80 km/h für<br>Pkw und 60 km/h für Lkw<br>(Johannesgrabentunnel –<br>Büsnauer Straße) | 2,0 dB(A)                                     | RP                 | kurzfristig                                | gering  | LMP Vaihingen (Maßnahme 30):<br>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist neben einem leiseren Fahrbahnbe-<br>lag die effektivste Lärminderungsmaßnahme (siehe Ausführungen in Nr.<br>11 im Maßnahmenkonzept).  |
|   | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 60 km/h auch<br>für Pkw zwischen Johannes-<br>grabentunnel und Betteleiche            | ca.<br>1,5 dB(A)                              | RP                 | kurzfristig                                | gering  | LMP Vaihingen (Maßnahme 31):<br>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist neben einem leiseren Fahrbahnbe-<br>lag die effektivste Lärminderungsmaßnahme, vor allem weil eine Verbes-<br>serung der bestehenden Schallschutzbauwerke in diesem Streckenab-<br>schnitt nicht möglich ist. |
|   | c) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag  | 2 dB(A)                                       | Tiefbau-<br>amt    | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | LMP Vaihingen (Maßnahme 32):<br>Die Umsetzung kann bei ohnehin anstehenden Reparaturen am Fahrbahn-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                        | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|-------------------------------------|---|---|---|--|---|--|
| <b>B 14</b><br>[Vai 7]              | d) Anschluss Büsnauer Stra-<br>ße an die B 14   | mittel -<br>hoch                              | RP, Tief-<br>bauamt                       | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 46):<br>Ein gültiger Bebauungsplan existiert. Entlastung innerörtlicher Straßen wie<br>z.B. die Heerstraße   |
|                                     | e) Verbesserung der Ver-<br>flechtung von der Anschlus-<br>stelle Betteleiche (Universi-<br>tätsstraße) zur Ostumfahrung<br>Vaihingen | mittel -<br>hoch                              | RP, ASS,<br>Tiefbau-<br>amt               | langfristig                                | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 47):<br>Der Verkehr kann dann auf kurzem Wege von der Universität Richtung<br>Wallgraben, Autobahnen oder Möhringen über die Ostumfahrung geleitet<br>werden und entlastet somit die Ortsdurchfahrten in Vaihingen.                                |
|                                     | f) Überdeckung zwischen<br>Johannesgrabentunnel und<br>Büsnauer Straße  | sehr hoch                                     | RP  | langfristig                                | sehr hoch                                     | LMP Vaihingen (Maßnahme 56):<br>Die Überdeckung hebt die Trennwirkung zwischen den Wohngebieten Am<br>Feldrand und Birkhof auf und ermöglicht überdies die Nutzung z.B. als Bau-<br>land, wodurch die hohen Baukosten wenigstens zum Teil refinanziert wer-<br>den können. |
| <b>Ostumfahrung</b><br>[Vai 8]      | Lärmindernder Fahrbahn-<br>belag (Osterfeldtunnel - Ein-<br>mündung B 14)   | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                           | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr.<br>17 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Magstadter Straße</b><br>[Vai 9] | a) Durchfahrverbot für Motor-<br>räder (Schattengrund – Ab-<br>zweigung Büsnau) – am<br>Wochenende, evt. vorüber-<br>gehend           | I)  | AföO                                      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Motorräder haben eine besonders hohe Störwirkung. Die Magstadter Straße<br>als Teil der ehemaligen Solitude-Rennstrecke ist eine beliebte Fahrtroute für<br>Motorräder. Die Möglichkeiten von Fahrtbeschränkungen für Motorräder<br>sollte in Erwägung gezogen werden.     |
|                                     | b) Beschilderung: Lärmschutz<br>- Luftreinhaltung - Regelmä-<br>ßige Radarkontrolle   | gering  | AföO, RP                                  | kurzfristig                                | niedrig                                       | Die Beschilderung soll dem Kraftfahrer bewusst machen, dass er durch sein<br>Fahrverhalten zur Lärminderung und Luftreinhaltung beitragen kann.  |
|                                     | c) Lärmschutzwand   | mittel -<br>hoch                              | RP  | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch  | LMP Vaihingen (Maßnahme 24):<br>ist in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen. Umsetzung in den<br>nächsten Jahren jedoch nicht zu erwarten.  |
| <b>Büsnauer Straße</b><br>[Vai 10]  | Kreisverkehr an der Kreu-<br>zung Ob dem Steinbach  | mittel  | Stadtpla-<br>nungsamt,<br>Tiefbau-<br>amt | mittelfristig                              | mittel  | LMP Vaihingen (Maßnahme 22):<br>Der bisher vorfahrtberechtigte Geradeausverkehr in der Büsnauer Straße<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                         | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|------------------------------------|--|---|--|--|---|---|
| <b>Heerstraße</b><br>[Vai 11]      | Fahrbahnverengungen (Rückbau) zwischen Katzenbachstraße und Robert-Leicht-Straße und Einbeziehung in die Tempo 30-Zone | 3 bis 4 dB(A)                                 | Tiefbau-<br>amt                            | kurzfristig                                | mittel  | LMP Vaihingen (Maßnahme 19): wird noch 2009 durchgeführt  |
| <b>Pascalstraße</b><br>[Vai 12]    | a) Einrichten eines Kreisverkehrs: Hauptstraße   | ca. 2 dB(A)                                   | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                    | kurz- bis<br>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-<br>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).  |
| <b>Gründgensstraße</b><br>[Vai 13] | a) Einrichten als Anliegerstraße   | I)  | Stadt<br>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.   |
| <b>Waldburgstraße</b><br>[Vai 14]  | Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustimmungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                         | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|--|--|---|---|
| <b>Osterbronstraße</b><br>[Vai 15]   | Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h  | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustimmungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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>Nord-Süd-Straße</b><br>[Vai 16]   | Leistungsfähiger Ausbau des Knotens Nord-Süd-Straße / Industriestraße                          | gering  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                    | mittelfristig                              | sehr hoch                                     | LMP Vaihingen (Maßnahme 54):<br>2007 wurde ein zweiter Anschluss (Breitwiesenstraße) zur Entlastung dieses Knotens gebaut. Ein weiterer Ausbau ist zu einem spätem Zeitpunkt vorgesehen.  |
| <b>Katzenbachstraße</b><br>[Vai 17]  | Einrichten als verkehrsberuhigte Zone (Robert-Leicht-Straße – Pfarrhausstraße)                 | I)  | Stadt<br>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.  |
| <b>Gebiet Paradiesstraße, Pfarrhausstraße, Fauststraße</b><br>[Vai 18]                               | Verkehrsberuhigende Maßnahmen: z.B. Einbahnstraßenregelungen, ggf. auch Straßenunterbrechungen | I)  | ASS, AföO                                  | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | In einer Verkehrsuntersuchung für dieses Wohngebiet ist zu ermitteln, welche Maßnahmen am besten geeignet sind, das Gebiet vom Durchgangsverkehr zu entlasten.  |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b>   |  |   |  |  |   |   |
| <b>Wohngebiet beim Wallgraben</b><br>[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).  |
| <b>Wohngebiete an der Bahnstrecke (Dachswald, Paradiesstraße, Höhenrandstraße, Rohr)</b><br>[Vai 20] | Lärmschutzwände  | hoch  | Deutsche<br>Bahn AG                        | langfristig                                | sehr hoch                                     | LMP Vaihingen (Maßnahmen 43 - 45):<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zuständig-<br>keit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|---|--|---|--|
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b> |  |   |   |  |   |  |
| <b>B 10</b><br>[Wa 1]                     | a) Lärmschutzwand (moderne Ausführung: oben gebogen, zur Fahrbahn auskragend) lückenlos von Wangen bis Hafen Süd (auf der Westseite)<br><br>b) Verbesserung der Lärmschutzwand „nach heutigen Gesichtspunkten“ | ≤ 10 dB(A)                                    | RP,<br>Stadt<br>Stuttgart<br><br>(ggf.<br>Bund) | mittel- bis<br>langfristig                 | hoch bis<br>sehr hoch<br>(8–12 Mio.<br>€)     | 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>   |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Solitudestraße</b><br>[Weil 1]                    | a) Verlagerung des Radweges auf Gehweg stadteinwärts 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.<br><br>Es muss deshalb gewährleistet sein, dass Fuß- und Radverkehr sicher und möglichst barrierefrei stattfinden kann.<br><br>Alle vier vorgeschlagenen Maßnahmen dienen diesen Zielen. Sie sind deshalb 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 stadteinwärts in Höhe Bergheimer Hof                      |   |                    |  |   |  |
|  | c) bessere Kennzeichnung der Verkehrsinsel, z. B. durch Beleuchtung stadteinwärts in Höhe Bergheimer Hof |   |                    |  |   |  |
| <b>Blaumeisenweg</b><br>[Weil 2]                     | Zebrastreifen am Waldhornweg   |   |                    |  |   |  |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>   |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Hausen</b><br>[Weil 3]                            | ÖPNV verbessern  | I)  | SSB AG             | kurzfristig                                | II)   | Ein weiteres Standbein im „Umweltverbund“ (leise, gesund, umweltschonend) stellt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dar. In Stuttgart sind das im wesentlichen Stadtbahn und Busse.<br><br>Die SSB AG wird deshalb gebeten, die hier angesprochenen Maßnahmen hinsichtlich Aufwand und Erfolg zu prüfen und die Ergebnisse zur Diskussion zu stellen.   |
| <b>S-Bahnhof Weilimdorf</b><br>[Weil 4]              | Besserer ÖPNV nach Munchingen und Schwieberdingen  |   |                    |  |   |  |
| <b>U 13</b><br>[Weil 5]                              | Betrieb ganztags bis Giebel (Weilimdorf – Giebel)  | I)  | SSB                | kurzfristig                                | II)   |  |
| <b>Verbesserung oder Veränderung des Parksystems</b> |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Zentrum Weilimdorf</b><br>[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).<br><br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Solitudestraße</b><br>[Weil 7]                         | Einzeichnen einer Parkie-<br>rungsmöglichkeit von Engel-<br>bergstraße bis Bergheimer<br>Hof | I)  | Stadt<br>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.  |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                 |  |   |                    |  |   |   |
| <b>Stadtbezirk Weilim-<br/>dorf</b><br>[Weil 8]           | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf den Vorbe-<br>haltsstraßen unter 40 km/h            | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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 (+<br>Giebel): Geschwindigkeit:<br>30 / 40 km/h                    |   |                    |  |   | In Wohngebieten sollte flächendeckend Tempo 30 gelten. Zu beachten ist, dass hier ein Linienbus verkehrt.   |
|   | c) Geschwindigkeitskontrollen<br>(vor allem in den Tempo-30-<br>Zonen)                       |   |                    |  |   | Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen tragen dazu bei, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen eingehalten werden, und sind somit ein Beitrag zum Lärmschutz.  |
|   | d) Kontrolle des Durchfahr-<br>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.   |
| <b>Solitudestraße /<br/>Bergheimer Steige</b><br>[Weil 9] | a) Überholverbot (Engelberg-<br>straße bis Wildparkstraße)                                   | I)  | AföO               | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Solitudestraße /<br/>Bergheimer Steige</b><br>[Weil 9] | b) Durchfahrverbot für Lkw<br>(mit Beschilderung)                                    | I)  | AföO,<br>Polizei   | kurz- bis<br>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-<br>räder nachts und am Wo-<br>chenende                 | I)  | AföO,<br>Polizei   | kurz- bis<br>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-<br>schränkung: 30 km/h und<br>Kontrollen                      | I)  | AföO,<br>Polizei   | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Eine Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (überwacht und optisch angezeigt) ist im Bereich beidseitiger Wohnbebauung begründet.  |
|   | e) Fahrbahnverengung (Be-<br>pflanzung): Bereich Rei-<br>sachmulde                   | I)  | Tiefbau-<br>amt    | kurz- bis<br>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-<br>schutzwand: Engelbergstraße                             | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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>B 295</b><br>[Weil 10]                                 | a) Geschwindigkeitskontrol-<br>len   | I)  | Stadt<br>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).<br><br>Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept). |
|   | b) Reparatur der Dehnungs-<br>fugen an der Lindentalbrücke<br>(östlicher Wolfsbusch) | I)  | RP, Stadt          | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Hierbei handelt es sich offensichtlich um funktionale Bauwerksmängel mit nachteiligen Lärmfolgen. Fahrbahnübergänge sollten dem neuesten technischen Stand entsprechen.   |
| <b>A 81</b><br>[Weil 11]                                  | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 100 km/h, Kon-<br>trollen                      | I)  | RP                 | kurz- bis<br>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  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle                      | Maßnahme  | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--------------------------------------|---|---|--------------------|--|---|--|
| <b>Spechtweg</b><br>[Weil 12]        | Durchfahrverbot für Lkw,<br>Anlieger frei   | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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>Waldhornweg</b><br>[Weil 13]      | a) Durchfahrverbot für Lkw,<br>Anlieger frei  | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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:<br>Köstlinstraße in Richtung<br>Hubertusplatz, Einbeziehung<br>von Kleiberweg, Goldam-<br>merweg |   |                    |  |   | Diese Maßnahme soll die Schleichwegnutzung über Spechtweg, Waldhornweg und Pfaffenäcker nach Feuerbach unterbinden. Die Einrichtung einer Einbahnregelung kann lärm mindernd wirken und ist zunächst grundsätzlich zu befürworten. In wie weit ggf. zusätzliche Belastungen anderenorts damit verbunden sind, bedarf einer sorgfältigen Voruntersuchung. |
| <b>Im Wolfbusch</b><br>[Weil 14]     | a) Durchfahrverbot für Lkw<br>(alternativ: Durchfahrverbot<br>für Lkw nachts)   | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurzfristig                                | II)   | Wie bei Spechtweg / Waldhornweg soll die Durchfahrt von Lkws im Wohngebiet kurzfristig verhindert werden (außer zur Anlieferung).  |
|                                      | b) Kontrolle der Verkehrsbeschränkungen im kompletten Wohngebiet  |   |                    |  |   | Verkehrsbeschränkungen sind nur sinnvoll, wenn ihre Einhaltung auch kontrolliert wird.   |
|                                      | c) visuelle Geschwindigkeitsmessanlagen im kompletten Wohngebiet  |   |                    |  |   | Eine Geschwindigkeitsanzeige macht dem Autofahrer sein Verhalten bewusst und kann somit zu langsamerem und leiserem Fahren anregen (siehe Nr. 2 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Köstlinstraße</b><br>[Weil 15]    | a) Geschwindigkeit: 30 km/h<br>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.  |
| <b>Ditzinger Straße</b><br>[Weil 16] | Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h ab der Glemsgaustraße   |   |                    |  |   | Die Ditzinger Straße ist eine reine Anliegerstraße und sollte als solche aus dem Vorbehaltsstraßennetz herausgenommen werden. Eine Tempo-30-Zone scheint hier sinnvoll.  |
| <b>Schützenhausweg</b><br>[Weil 17]  | Einbahnstraßenregelung<br>(Kaiserslauterer Straße:<br>starker Verkehr?)   | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre



| Straße / Quelle                          | Maßnahme                   | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|----------------------------|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Flachter Straße</b><br>[Weil 18]      | Lärmschutz an der Südseite | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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. |
| <b>Korntaler Landstraße</b><br>[Weil 19] | Lärmschutz an der Südseite | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                         | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--|---|--|--|---|---|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>  |  |   |  |  |   |   |
| <b>Stadtbezirk Stuttgart-West</b><br>[We 1]         | Ausbau Radverkehr (Radwegnetz, Hinweise, Ampel)    | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                    | Dauerauf-<br>gabe                          | II)   | Der Ausbau eines sicheren, funktionstüchtigen (also auch flächendeckenden) Radwegenetzes dient der Entlastung Stuttgarts von Kfz-Verkehr und störendem Verkehrslärm.  |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Stadtbahn und Busse</b>  |  |   |  |  |   |   |
| <b>Rotebühlstraße, Rotenwaldstraße</b><br>[We 2]    | Busspur (bis zum Birkenkopf)                       | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt,<br>AföO, SSB      | kurzfristig                                | II)   | Die angesprochenen Maßnahmen sind innerhalb des vorhandenen Verkehrsraums zu prüfen. Hierbei sind auch Rad- und Fußverkehre zu beachten.<br><br>Soweit möglich ist der Förderung des Busverkehrs als Teil des lärmarmen Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) Vorrang einzuräumen   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV - Eisenbahn</b>            |  |   |  |  |   |   |
| <b>Gäubahn</b><br>[We 3]                            | Erhaltung für den ÖPNV                             | I)  | Deutsche<br>Bahn AG                        |  | II)   | Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass ÖPNV dem Lärmschutz dient, indem hier Ersatzfahrten für ansonsten mit dem Kfz stattfindende Mobilitätsvorgänge stattfinden.<br><br>Für den lokalen und regionalen Verkehr sind diese Maßnahmen von untergeordneter Bedeutung und haben daher eine geringe Lärminderungswirkung.                                   |
| <b>Regionalverkehrs-<br/>züge</b><br>[We 4]         | Richtung Konstanz; Verbindung nach Calw einrichten |   |  |  |   |   |
| <b>ICE-Verbindung nach<br/>Zürich</b><br>[We 5]     | Einrichtung Haltepunkt in Böblingen                |   |  |  |   |   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>           |  |   |  |  |   |   |
| <b>Hölderlinplatz<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[We 6] | Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h              | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustimmungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br><br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|---|---|---|--|---|---|
| <b>Schloßstraße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[We 7]     | Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h und Kontrollen                    | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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>Rotenwaldstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 8]  | a) Durchfahrverbot für Lkw  | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>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,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>amt                                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial, insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).   |
| <b>Rotebühlstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 9]   | Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h und Kontrollen                    | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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. |
| <b>Reinsburgstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 10] | a) Geschwindigkeitsbeschränkung: 30 km/h und Kontrollen                 | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|---|--|---|---|
| <b>Reinsburgstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 10]  | b) Durchfahrverbot für Lkw   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>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-<br>bahnbelag  | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial (siehe Ausführungen in Nr. 17 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Schwabstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 11]     | a) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung: 40 km/h  | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>schränkung: 30 km/h (Hölder-<br>linplatz - Rosenbergplatz) |   |   |  |   |   |
| <b>Silberburgstraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[We 12] | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h   | 1 - 2 dB(A)                                   | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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.                     |
| <b>Geißbeichstraße /<br/>Am Kräherwald</b><br>[We 13]  | a) Durchfahrverbot für Lkw   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>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-<br>schränkung: 30 km/h (Wil-<br>dermuthweg) und Kontrollen    | 2,5 dB(A)                                     | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|---|--|---|---|
| <b>Geißbeichstraße /<br/>Am Kräherwald</b><br>[We 13]  | c) Sanierung des Fahrbahn-<br>belags                      | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen ebenen Zustand ge-<br>bracht werden, der den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wird (siehe<br>Ausführungen in Nr. 16 im Maßnahmenkonzept).  |
|  | d) Lärmindernder Fahr-<br>bahnbelag                       | ≥ 2 dB(A)                                     | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Lärmindernde Fahrbahnbeläge haben ein großes Minderungspotenzial,<br>insbesondere bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h (siehe Ausführungen in Nr.<br>17 im Maßnahmenkonzept).   |
|  | e) Reduzierung auf einen<br>Fahrstreifen bis Birkenkopf   | ≤ 2 dB(A)                                     | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel bis<br>hoch                            | Eine Reduzierung auf eine durchgehende Fahrspur pro Fahrtrichtung ver-<br>stetigt den Verkehrsfluss und mindert nicht nur den Mittelungspegel, son-<br>dern auch die durch das Fahrverhalten hervorgerufenen besonders stören-<br>den Pegelanstiege bei Beschleunigungsvorgängen (siehe Nr. 14 im Maß-<br>nahmenkonzept).<br>Es muss hier untersucht werden, ob diese Maßnahme für die Anwohner des<br>Wildermuthwegs eine Lärminderung bringt. |
|  | f) Rückbau; Bau von Ver-<br>kehrinseln                    | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AfÖO                   | mittelfristig                              | mittel bis<br>hoch                            | Der Rückbau soll die Fahrgeschwindigkeiten verringern. Die Verkehrsinseln<br>sollen dieses Ziel unterstützen. Außerdem wird damit die Überquerung für<br>die Fußgänger erleichtert.   |
| <b>Botnanger Straße</b><br>[We 14]   | Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung: 40 km/h und Kontrollen | 1 - 2 dB(A)                                   | AfÖO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere<br>Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des<br>Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h werden geprüft (siehe Nr.<br>8 im Maßnahmenkonzept). Zu beachten ist auch, dass hier ein Linienbus<br>verkehrt                         |
| <b>Quartier Augusten-<br/>straße zwischen<br/>Schwab- und Silber-<br/>burgstraße</b><br><br><b>(Augustenstraße,<br/>Reuchlin-, Hasen-<br/>berg-, Senefelder,<br/>Hermannstraße)</b><br>[We 15] | a) Umwandlung von Wohn-<br>straßen in Anliegerstraßen     | I)  | ASS, AfÖO                                       | kurzfristig                                | niedrig                                       | Kann kurzfristig eingerichtet werden, falls hier ein hoher Anteil an Durch-<br>gangsverkehr zu verzeichnen ist  |
|  | b) Sanierung des Fahrbahn-<br>belags                      | I)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | II)   | Der Straßenbelag soll in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht werden<br>(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-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zuständig-<br>keit              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|-----------------------------------|--|---|---------------------------------|--|---|---|
| <b>Gutenbergstraße</b><br>[We 16] | a) Geschwindigkeitskontrollen  | mittel                                  | AföO                            | kurzfristig                                | II)   | Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mindert den Verkehrslärm (siehe Ausführungen in Nr. 12 im Maßnahmenkonzept).  |
|                                   | b) Sperrung zwischen Schwabstraße und Rotenwaldstraße                                | I)                                      | ASS, AföO                       | mittelfristig                              | niedrig                                       | Kann eingerichtet werden, um den Durchgangsverkehr auf die Rotebühlstraße zu verlagern  |
|                                   | c) Ersetzen des Straßenpflasters   | I)                                      | Tiefbauamt                      | 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. |
| <b>Gaußstraße</b><br>[We 17]      | a) Durchfahrverbot für Lkw und Busse (Anlieger frei)                                 | I)                                      | AföO, (Zustimmungsvorbehalt 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 Gaußstraße gehört zur Tempo30-Zone. Lkw können auf die Zeppelinstraße ausweichen.                   |
|                                   | b) Sicherstellen der zulässigen Geschwindigkeit 30 km/h durch eine Fahrbahnverengung | I)                                      | Tiefbauamt                      | mittelfristig                              | II)   | Die Straße gehört zur Tempo30-Zone und wird gerne als Abkürzung zur Zeppelinstraße benutzt. Geeignete Maßnahmen sollen den Durchgangsverkehr auf die Vorbehaltsstraßen verlagern.   |
| <b>Rosenbergstraße</b><br>[We 18] | Geschwindigkeitsbeschränkung: 40 km/h  | 1 - 2 dB(A)                             | AföO, (Zustimmungsvorbehalt RP) | kurz- bis mittelfristig                    | niedrig                                       | Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung des Schadstoffausstoßes.  |
| <b>Seidenstraße</b><br>[We 19]    |  |   |                                 |  |   |   |
| <b>Hölderlinstraße</b><br>[We 20] |  |   |                                 |  |   |   |
| <b>Zeppelinstraße</b><br>[We 21]  |  |   |                                 |  |   |   |
|                                   |  |   |                                 |  |   | 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.                       |

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre

| Straße / Quelle                                       | Maßnahme     | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit      | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|---|--------------|---|-------------------------|--|---|---|
| <b>Herderplatz</b><br>[We 22]                         | Kreisverkehr | ca. 2<br>dB(A)                                | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel  | Durch den Wegfall der Ampeln wird der Verkehrsfluss verstetigt und stören-<br>de Brems- und Anfahrgeräusche gemindert (siehe Ausführungen in Nr. 15<br>im Maßnahmenkonzept). Die Eignung zum Kreisverkehr wird geprüft. |
| <b>Hegelstraße / Rosen-<br/>bergstraße</b><br>[We 23] |              |   |                         |  |   |   |
| <b>Rosenbergplatz</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit            | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|---|--|---|-------------------------------|--|---|--|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b>            |  |   |                               |  |   |  |
| <b>Strohgäustraße</b><br>[Zuff 1]                             | Beidseitig Einrichtung von Angeboten für den Fahrradverkehr (je nach örtlichen Randbedingungen)              | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AfÖO | kurzfristig                                | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 49):<br>Je nach den Straßenverhältnissen soll ein separater Fahrradweg, ein Fahrrad/Gehweg oder ein Fahrradstreifen eingerichtet werden   |
| <b>Zuffenhausen - Zentrum</b><br>[Zuff 2]                     | Ausbau der Radwege von Zuffenhausen ins Zentrum auf der Schlotwiese zu den Schulen                           | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.   |
| <b>Marconistraße</b><br>[Zuff 3]                              | Fahrradweg oder -streifen Richtung Zahn-Nopper-Straße  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | langfristig                                | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 51):<br>langfristig im Zusammenhang mit Maßnahmen im Straßenverkehr realisierbar  |
| <b>Grenzstraße - Stadtpark</b><br>[Zuff 4]                    | Radwegverbindung   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | mittel- bis<br>langfristig                 | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 53):<br>Es würde eine südliche Variante zur Verbindung Unterländer Straße – Zahn-Nopper-Straße – Marconistraße entstehen.   |
| <b>Siegelberg-Durchlass</b><br>[Zuff 5]                       | Separater Durchstich für Fußgänger und Radfahrer; vorhandener Gehweg für Fußgänger und Radfahrer verbreitert | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | kurz- bis<br>mittelfristig                 | hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 54):<br>Mit einem „Durchstich“ kann eine attraktive Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger unter die B 10 / 27 und den Bahnanlagen hergestellt werden.   |
| <b>Unterführung Unterländer Straße</b><br>[Zuff 6]            | Fahrradstreifen nach Realisierung der U 15 mit Umgestaltung der Unterländer Straße                           | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | mittelfristig                              | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 55):<br>Durch den Wegfall der Straßenbahngleise kann der Verkehrsraum anders aufgeteilt werden. Es ist ein Fahrradweg in beiden Richtungen möglich.   |
| <b>Steg über die B 10 / 27 und die Bahngleise</b><br>[Zuff 7] | in Verlängerung der Güglinger Straße   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | langfristig                                | hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 56):<br>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. |
| <b>Zabergäustraße - Unterländer Straße</b><br>[Zuff 8]        | Durchgängige Radwegverbindung parallel zur B 10 / 27   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt       | langfristig                                | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 57):<br>Eine durchgängige Radverbindung erfordert Grunderwerb, die Stadt ist auf Entgegenkommen des Eigentümers angewiesen.   |

I) Wirkung kann ohne genauere Untersuchung nicht benannt werden

1) gering  $\leq 2$  dB(A), mittel  $\geq 2$ dB(A)  $\leq 5$  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  $\leq 5$  Jahre, mittelfristig  $\leq 10$  Jahre, langfristig  $\geq 10$  Jahre



| Straße / Quelle                                       | Maßnahme   | Lärmmin-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                    | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup>        | Erläuterungen  |
|---|--|---|---------------------------------------|--|--|--|
| <b>Ludwigsburger Stra-<br/>ße</b><br>[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,<br>Tiefbau-<br>amt, AfÖO         | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel   | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 59):<br>Die konkrete Umsetzung hängt auch von der Umgestaltung der Ludwigsburger Straße zwischen Kelterplatz und Emil-Schuler-Platz ab.   |
| <b>Feuerbachtal-Radweg</b><br>[Zuff 10]               | Vervollständigung des Radwegs zwischen Zazenhausen und Zuffenhausen  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel   | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 62):<br>Die Mittel sind für einen Teilbereich beschlossen, für die weiteren Abschnitte müssen sie erst beschlossen werden. Maßnahme wurde im Bereich Beilsteiner Straße durchgeführt. |
| <b>Fußwege</b><br>[Zuff 11]                           | Fußwege/Gehwege: Unterländer Straße, Zabergäustraße, Siegelbergdurchlass, entlang der B 10/B 27  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt               | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)  | Ein intaktes Fußwegenetz fördert diese gesunde, lärmarme Fortbewegungsart. Ihre Unterstützung dient der flächenhaften Lärminderung.  |
| <b>Unterländer Straße</b><br>[Zuff 12]                | Verbreiterung der Gehwege  | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, evtl.<br>SSB | kurz- bis<br>mittelfristig                 | mittel; evtl.<br>aus Mitteln<br>des Baus<br>der U 15 | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 63):<br>Durch die Führung der U 15 im Tunnel ist der Platz für breitere und attraktivere Gehwege vorhanden.   |
| <b>Verbesserung des ÖPNV</b>                          |  |   |                                       |  |  |  |
| <b>S-Bahn-Tangential-<br/>verbindung</b><br>[Zuff 13] | Zuffenhausen - Feuerbach - Bad Cannstatt   | I)  | Verband<br>Region<br>Stuttgart        | langfristig                                | sehr hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 45):<br>Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan als späterer Bedarf dargestellt. Dazu müsste eine direkte Verbindung nördlich des Hauptbahnhofs gebaut werden.                        |
| <b>Tangentialbahn</b><br>[Zuff 14]                    | Böblingen - Leonberg - Zuffenhausen - Ludwigsburg  | I)  | Verband<br>Region<br>Stuttgart        | langfristig                                | sehr hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 46):<br>Eine Direktverbindung Böblingen - Ludwigsburg müsste über die Güterzugstrecke Korntal - Kornwestheim geführt werden, die ausgebaut werden müsste.                             |
| <b>U 5</b><br>[Zuff 15]                               | Verlängerung nach Mühlhausen   | I)  | SSB                                   | langfristig                                | sehr hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 47):<br>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 ≥ 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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit             | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|--------------------------------|--|---|--|
| <b>Zazenhausen und Schlotwiese</b><br>[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.   |
| <b>Verbesserung oder Veränderung des Parksystems</b>                       |   |   |                                |  |   |  |
| <b>Unterländer Straße, Besigheimer Straße, Kirchtalstraße</b><br>[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.   |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>                                  |   |   |                                |  |   |  |
| <b>Stadtbezirk Zuffenhausen</b><br>[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. |
| <b>Ludwigsburger Straße (Kategorie 1.3)</b><br>[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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                             | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup>                        | Erläuterungen  |
|---|---|---|--|--|--|--|
| <b>Stammheimer Straße<br/>(Kategorie 1.3)</b><br>[Zuff 20]                    | a) Umgestaltung des Knoten-<br>punkts Stammheimer Straße<br>/ Hördtstraße | mittel  | ASS, AföO                                      | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig,<br>evt. aus<br>Mitteln des<br>Baus der<br>Stadtbahn<br>U 15 | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 36):<br>Durch gestalterische Maßnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen, Begrünun-<br>gen) an der Einfahrt Hördtstraße kann die Straße verkehrsberuhigt werden   |
|   | b) Rückbau des Knoten-<br>punkts Stammheimer Straße<br>/ Zabergäustraße   | mittel  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, SSB                   | kurz- bis<br>mittelfristig                 | niedrig,<br>evt. aus<br>Mitteln des<br>Baus der<br>Stadtbahn<br>U 15 | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 37):<br>Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnbau wird der Knotenpunkt umgestal-<br>tet.   |
| <b>B 10 / 27<br/>(Kategorie 2.1 der<br/>betroffenen Gebiete)</b><br>[Zuff 21] | a) bessere Anbindung an das<br>Industriegebiet Feuerbach                  | I)  | ASS  | mittel- bis<br>langfristig                 | II)  | Eine direkte Anbindung abseits von Wohngebieten ist zu befürworten. Die<br>Planung hierfür hat bereits begonnen.   |
|   | b) Direktanbindung der Heil-<br>bronner Straße                            | gering -<br>mittel                            | ASS  | mittel- bis<br>langfristig                 | 1 Mio. €   | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 7):<br>Inzwischen gibt es mehrere Planungsvarianten   |
|   | c) Verbesserung der Lärm-<br>schutzwände                                  | I)  | Tiefbau-<br>amt, Re-<br>gierungs-<br>präsidium | mittel- bis<br>langfristig                 | 3 Mio. €   | 2010 werden die Wände saniert und erhöht. Gemeinsame Finanzierung<br>durch Stadt und Land.   |
| <b>Unterländer Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Zuff 22]                    | Rückbau und Beruhigung  | I)  | ASS, AföO                                      | mittelfristig                              | II)  | Derzeit wird ein Stadtbahntunnel erstellt. Anschließend findet eine Neuges-<br>taltung des Straßenraums statt, wobei Gesichtspunkte der Verkehrsberuhi-<br>gung und Lärminderung berücksichtigt werden sollen.                               |
| <b>Zabergäustraße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Zuff 23]                        | a) Querschnittreduzierung<br>(Marbacher Straße Ludwigs-<br>burger Straße) | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                        | langfristig                                | mittel   | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 18):<br>Die Reduzierung dient der Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes<br>(z.B. Wegfall eines Fahrstreifens)   |
|   | b) Verbreiterung der Zaber-<br>gäubrücke in Form einer<br>Grünbrücke      | gering  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                        | mittelfristig                              | hoch   | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 6):<br>Ein möglichst breiter „Anbau“ an die Zabergäubrücke hat schalltechnisch<br>die Wirkung eines kurzen Tunnels und kann somit die Lärmimmissionen von<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|--|---|---|--|---|---|
| <b>Schwieberdinger<br/>Straße<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Zuff 24] | a) Durchfahrverbot für Lkw (Mitterhoferstraße - Marconistraße)   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>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  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurzfristig                                | 5.000 €                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 32):<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 34):<br>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,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittel- bis<br>langfristig                 | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 35):<br>Eine Umgestaltung des Knotenpunkts soll die Schwieberdinger Straße entlasten und Verkehr auf die B 10/27 verlagern   |
|  | e) Reduzierung des Querschnitts (Lorenzstraße - Marconistraße)   | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | mittel  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 33):<br>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)  | Tiefbau-<br>amt                                 | kurz- bis<br>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 Neuwirtschaftshaus   | ca. 3 -<br>5 dB(A)                            | Tiefbau-<br>amt                                 | mittelfristig                              | hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 30):<br>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.                                |
| <b>Rotweg<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Zuff 25]                     | a) Umgestaltung des Knotenpunkts Rotweg / Schozacher Straße  | mittel  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt                         | mittelfristig                              | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 20):<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit                              | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|---|--|---|--|
| <b>Rotweg<br/>(Kategorie 2.2)</b><br>[Zuff 25] | b) Geschwindigkeitsbe-<br>schränkung auf 30 km/h   | 2,5 dB(A)                                     | AföO<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP)  | kurzfristig                                | niedrig                                       | Der Rotweg führt durch Wohngebiete. Ein Schulzentrum ist ebenfalls vor-<br>handen. Niedrigere Geschwindigkeiten bringen neben der Lärminderung<br>weitere Vorteile wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringe-<br>rung des Schadstoffausstoßes.<br>Die Straße ist Teil des Vorbehaltsnetzes. Die Möglichkeiten der Anordnung<br>niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf unter 50 km/h werden geprüft<br>(siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept). |
| <b>Bachhalde</b><br>[Zuff 26]                  | Sperrung für den allgemeinen<br>Kfz-Verkehr (Linienbus, land-<br>und forstwirtschaftlicher Ver-<br>kehr frei)                                      | gering -<br>mittel                            | AföO  | kurzfristig                                | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 28):<br>Die Bachhalde führt durch das Naturschutzgebiet „Unteres Feuerbachtal“,<br>das sich durch eine hohe Amphibienpopulation auszeichnet. Die Straße hat<br>keine wichtige Verbindungsfunktion.  |
| <b>Maulbronner Straße</b><br>[Zuff 27]         | Sperrung auf Höhe der Ei-<br>senbahnunterführung   | mittel -<br>hoch                              | AföO  | kurzfristig                                | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 39):<br>Die Sperrung unterbindet ortsfremden Verkehr im Wohngebiet Salzweg.   |
| <b>Nordseestraße</b><br>[Zuff 28]              | a) Durchfahrverbot für Lkw   | I)  | AföO,<br>(Zustim-<br>mungs-<br>vorbehalt<br>RP) | kurzfristig                                | niedrig                                       | Insbesondere die hohen Vorbeifahrtpegel der Lkw führen zu hohen Belas-<br>tungen und gesundheitlichen Störungen, die durch ein Fahrverbot für Lkw<br>gemindert werden können. Die Maßnahme wird im Lkw-Vorrangstraßenkon-<br>zept (Nr. 7 im Maßnahmenkonzept) untersucht.  |
|  | b) Lärmschutzwand, evtl. mit<br>zusätzlicher Verschmälerung<br>der Fahrbahn auf 6,50 m   | hoch  | Tiefbau-<br>amt                                 | langfristig                                | hoch  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 29):<br>Durch Verschmälerung könnte die Wand näher an die Straße rücken.  |
| <b>Adestraße</b><br>[Zuff 29]                  | a) Abhängen von der Zahn-<br>Nopper-Straße   | mittel -<br>hoch                              | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt, AföO                   | langfristig                                | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahmen 42 und 43):<br>Durch die Sperrung an der Zahn-Nopper-Straße soll der ortsfremde Verkehr<br>auf die Schwieberdinger Straße - Porscheplatz - Strohgäustraße bzw. Un-<br>terländer Straße - Stammheimer Straße - Strohgäustraße verlagert werden.<br>Vor der Umsetzung sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die Umgebung<br>zu prüfen.   |
|  | b) Herausnehmen aus dem<br>Vorbehaltsstraßennetz und<br>Geschwindigkeitsbeschrän-<br>kung auf 30 km/h (Zahn-<br>Nopper-Straße Strohgäu-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit      | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|-------------------------|--|---|--|
| <b>Marconistraße</b><br>[Zuff 30]      | Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Schwieberdinger Straße - Schlotwiese)                           | 2,5 dB(A)                                     | AföO                    | mittelfristig                              | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 44):<br>Um die Geschwindigkeitsbeschränkung durchzusetzen, müsste die Marconistraße aus dem Vorbehaltsstraßennetz herausgenommen werden (siehe Nr. 8 im Maßnahmenkonzept).  |
| <b>Kirchtalstraße</b><br>[Zuff 31]     | Einrichten einer verkehrsberuhigten Zone  | I)  | AföO                    | kurz- bis<br>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. |
| <b>Heilbronner Straße</b><br>[Zuff 32] | Optimierung der Ampelschaltung am Kreuzungsbereich B 27 / Ecke Friedrichswahl                             | I)  | Tiefbau-<br>amt         | kurzfristig                                | II)   | Es ist hierbei auch zu klären, ob (im Sinne des Lärmschutzes) nachteilige Umorientierungen bzw. Verlagerungsverkehre zu erwarten sind.   |
| <b>Porscheplatz</b><br>[Zuff 33]       | weniger Grünphasen in Richtung Strohgäustraße   | I)  | Tiefbau-<br>amt         | kurzfristig                                | II)   | Es ist hierbei auch zu klären, ob (im Sinne des Lärmschutzes) nachteilige Umorientierungen bzw. Verlagerungsverkehre zu erwarten sind.   |
| <b>Schozacher Straße</b><br>[Zuff 34]  | a) Zuflussdosierung am Knotenpunkt Schozacher Straße / Tapachstraße, Richtung Rot                         | mittel  | Tiefbau-<br>amt         | kurzfristig                                | niedrig                                       | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 24):<br>Diese Maßnahme unterstützt die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zwischen Bad Cannstatt und der B 10 / 27 nördlich von Zuffenhausen.   |
|  | b) Rückbau und Beruhigung   | I)  | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | mittelfristig                              | hoch  | Ein Rückbau der überbreiten Straße trägt zur Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit bei.   |
| <b>Haldenrainstraße</b><br>[Zuff 35]   | a) Kreuzung Haldenrain- / Schozacher Straße: Beseitigung der Unebenheiten am Übergang der Stadtbahngleise | gering  | Tiefbau-<br>amt         | kurzfristig                                | gering  | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 22):<br>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.<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit      | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|---|---|-------------------------|--|---|--|
| <b>Haldenrainstraße</b><br>[Zuff 35]       | c) Rückbau auf eine Fahrspur<br>je Richtung (Ludwigsburger<br>Straße - Schozacher Straße) | gering -<br>mittel                            | ASS,<br>Tiefbau-<br>amt | mittelfristig                              | mittel -<br>hoch                              | LMP Zuffenhausen (Maßnahme 23):<br>Der rechte Fahrstreifen kann als Parkstreifen genutzt werden, der durch<br>Baumgruppen unterbrochen wird. |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |   |   |                         |  |   |  |
| <b>S 6</b><br>[Zuff 36]                    | Lärmschutzwand im Bereich<br>des Hochbahnsteigs Gleis 11                                  | I)  | Deutsche<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen   |
|--|---|---|--------------------|--|---|---|
| <b>Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs</b> |   |   |                    |  |   |   |
| <b>Stadt Stuttgart</b>                             | Durchgehende Radwege  | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurz- bis<br>mittelfristig                 | II)   | Ein flächendeckendes Fahrradwegenetz unterstützt den Radverkehr und kann dadurch zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen.  |
| <b>Verbesserung des ÖPNV –Stadtbahn und Busse</b>  |   |   |                    |  |   |   |
| <b>Busverkehr</b>                                  | Einsatz von lärmarmen Bus-<br>sen (z.B. Klimaanlage)              | I)  | SSB AG             | mittel- bis<br>langfristig                 | II)   | Lärmarme Fahrzeuge sollten im Zuge einer sowieso anstehenden Aktualisierung des Fuhrparks angeschafft werden.   |
|  | Einsatz geräuscharmer Bus-<br>se                                  | I)  | SSB AG             | mittel- bis<br>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. |
| <b>Minderung des Straßenverkehrslärms</b>          |   |   |                    |  |   |   |
| <b>Straßen allgemein</b>                           | Max. Tempo 50 innerstäd-<br>tisch / max. Tempo 100 au-<br>ßerhalb | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurzfristig<br>und dau-<br>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-<br>derungs-<br>wirkung <sup>1)</sup> | Zustän-<br>digkeit | Umset-<br>zungs-<br>zeitraum <sup>2)</sup> | voraus-<br>sichtliche<br>Kosten <sup>3)</sup> | Erläuterungen  |
|--|--|---|--------------------|--|---|--|
|  | Förderung Schallschutzfenster  | I)  | Stadt<br>Stuttgart | kurzfristig                                | II)   | Schallschutzfenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen mindern Lärm (und Energieverbrauch) sehr deutlich. Sie haben diese Wirkung aber nur in geschlossenem Zustand.<br><br>Eine zusätzliche Verbesserung würde sich ergeben, wenn auch sog. Außenwohnbereiche (Balkon, Terrasse) geschützt würden. Eine finanzielle Beteiligung der Begünstigten ist zu erwarten.   |
| <b>Vergütung von Fahrkarten</b>            | 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.   |
| <b>Minderung des Schienenverkehrslärms</b> |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Lärmschutz Stadtbahn</b>                | 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.   |
| <b>sonstige Lärmquellen</b>                |  |   |                    |  |   |  |
| <b>Veranstaltungen allgemein</b>           | 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. |
| <b>Einhaltung von Ruhezeiten</b>           | 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