

## Anlage 4 zur GRDRs 1336/2015

### Stellungnahme zu den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stuttgart - Fortschreibung 2015 (die Stellungnahmen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert.)

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Heslach	<p>Das Wohngebiet im Bereich der Nesenbachtalbrücke und des Viereichenhautunnels (B 14) wird wegen des zunehmenden Lkw-Verkehrs und der stadtauswärts zu schnell fahrenden Autos und Motorräder stark mit Lärm belastet.</p> <p>Es wird die Umsetzung der in der Vorschlagsliste aus der Bevölkerung aufgeführten Maßnahmen gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lärmmindernder Fahrbahnbelag,</li> <li>- Schallabsorbierung an den Tunnelportalen,</li> <li>- Erhöhung der Lärmschutzwand an der B 14 im Bereich Viereichenhautunnel/ Nesenbachtalbrücke,</li> <li>- Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	<p>Bei fälligen Straßenerneuerungen wird das Regierungspräsidium prüfen, ob ein lärmmindernder Straßenbelag eingebaut werden kann. In nächster Zeit sind jedoch keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Eine schalltechnische Untersuchung stellte fest, dass im Nahbereich der Nesenbachtalbrücke der Schallpegel der B 14 durch die Lärmabstrahlung aus den Tunnelportalen um bis zu 3 dB(A) erhöht wird. Die Lärminderungswirkung einer Erhöhung der Lärmschutzwand muss in einer weiteren schalltechnischen Untersuchung ermittelt werden. Die bestehende Lärmbelastung beträgt nachts am höchsten belasteten Wohngebäude 52 dB(A) und liegt damit weit unter dem Lärmsanierungswert von 57 dB(A), bei dessen Überschreitung der Bund Lärminderungsmaßnahmen finanziert. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist daher in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p>
2	Botnang	<p>Der Einsatz von Laubbläsern und anderen lauten Maschinen am Friedhof sollte eingeschränkt werden.</p>	<p>Eine weitere Einschränkung über die gesetzlich erlaubten Zeiten ist aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht möglich, da sonst ein höherer Personaleinsatz erforderlich wird (s. Nr. 26 im Maßnahmenkonzept).</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
3	Bergheim	Trotz Breitenbeschränkung (2,2 m) in der Solitudestraße/ Bergheimer Steige gibt es starken Lkw-Verkehr, ebenso viele laute Motorräder. Vorgeschlagen werden zusätzlich Lkw-Verbotsschilder und ein Verbot für Motorräder, außerdem Kontrollen der Verbote und der zulässigen Geschwindigkeit.	<p>Die Vorschläge sind bereits in der Vorschlagsliste aus der Bevölkerung enthalten (Anhang 4, S. 67, Weil 9).</p> <p>Ein Fahrverbot für Lkw besteht faktisch bereits durch die Breitenbeschränkung. Außerdem gibt es auffällige Vorkündigungen für die Lkw-Fahrer, weshalb zusätzliche Verbotsschilder entbehrlich sind. Die Verwaltung ist gehalten, die Beschilderung auf das notwendige Maß zu beschränken.</p> <p>Öffentliche Straßen sind zunächst für alle Verkehrsteilnehmer zugelassen. Ein Verbot für einzelne Verkehrsteilnehmer ist daher an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Ein Fahrverbot für Motorräder kann nur im Bereich von Krankenhäusern und in Kurgebieten angeordnet werden.</p> <p>Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen (Fahrverbote, Geschwindigkeiten) notwendig sind.</p>
4	West	<p>Es fehlt ein Umfahrungsstraßenring um Stuttgart. Das Verkehrsleitsystem sollte ausgebaut werden.</p> <p>Ein funktionierendes Radwegenetz soll erstellt werden. Der Radweg Waiblinger / Nürnberger Straße behindert den Kfz-Verkehr (nur noch eine Fahrspur), weshalb der Lärm zunehme.</p>	<p>Die Stadt kann keine Straßen außerhalb des Stadtgebiets planen. Dafür sind Region und/oder Land zuständig.</p> <p>Die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) wird laufend ausgebaut. Da damit hohe Investitionen verbunden sind, erstreckt sich dieser Prozess über viele Jahre.</p> <p>Damit der Kfz-Verkehr und dadurch der Lärm reduziert werden kann, ist ein attraktives Angebot anderer Verkehrsmittel erforderlich. Deshalb wird das Radwegenetz in Stuttgart kontinuierlich ausgebaut. Die Stadtverwaltung teilt die Auffassung nicht, dass es deswegen zu unzumutbaren Behinderungen für den Kfz-Verkehr kommt und der Lärm zunimmt.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
4	noch: West	<p>Das Parkraummanagement verursacht zusätzlichen Parksuchverkehr.</p> <p>Motorräder und Reifen sind zu laut. Es sollen leisere Fahrbahnbeläge eingesetzt werden.</p> <p>Für die untere Reinsburgstraße werden eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h und ein neuer Fahrbahnbelag vorgeschlagen.</p>	<p>Parksuchverkehr entsteht durch Autofahrer, die hoffen, einen kostenfreien oder -günstigen Stellplatz im Quartier zu finden. Durch Parkraummanagement werden alle Parkplätze bewirtschaftet. Der Verkehr nimmt ab, da die Autofahrer wissen, dass alle Stellplätze im Quartier kostenpflichtig sind.</p> <p>Die Lärmgrenzwerte für Motorräder und Reifen zu senken, ist Sache der EU. Die Stadt prüft bei allen größeren Straßenerneuerungsmaßnahmen, ob ein lärmindernder Belag in Betracht kommt.</p> <p>In der Reinsburgstraße sind zurzeit keine größeren Fahrbahnerneuerungen geplant. Erst dann wird geprüft, ob ein lärmindernder Straßenbelag sinnvoll ist.</p> <p>Alle Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart sollen geprüft werden, ob die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h beschränkt werden kann, zumindest in der Nacht (Nr. 8 und 9 im Maßnahmenkonzept).</p>
5	Bad Cannstatt	<p>Es gibt eine hohe Lärmbelastung in Bad Cannstatt durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Güterbahnstrecke Untertürkheim - Münster - Kornwestheim, vor allem in der Nacht;</li> <li>- das Kraftwerk Münster und Lieferverkehr;</li> <li>- die Veranstaltungen auf dem Wasen.</li> </ul>	<p>Die Lärmbelastung an der Güterbahnstrecke ist sehr hoch. Die Deutsche Bahn AG führte ein Lärmsanierungsprogramm durch und errichtete 2007/2008 mehrere Lärmschutzwände und bezuschusste Schallschutzfenster, um die Lärmbelastung etwas zu mindern. Die Stadt Stuttgart hat keine Möglichkeiten, weitere Maßnahmen durchzuführen.</p> <p>Vom Kraftwerk Münster gehen keine unzulässigen Lärmbelastungen aus. Das wird von der Immissionsschutzbehörde / Gewerbeaufsicht überwacht. Eine Anlieferung durch die Bahn wurde untersucht. Sie wäre allerdings viel teurer als die Lkw-Anlieferung. Inzwischen besteht auch kein Gleisanschluss mehr.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
5	noch: Bad Cannstatt		Veranstaltungslärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung nach Umgebungslärmrichtlinie. Hier sind im konkreten Einzelfall Regelungen zum Lärmschutz zu treffen.
6	West	Für die Rosenbergstraße werden Tempo 30 oder 40 und Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.	<p>Der Vorschlag ist bereits in der Vorschlagsliste aus der Bevölkerung enthalten (Anhang 4, S. 21, We 8). Alle Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart sollen geprüft werden, ob die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h beschränkt werden kann, zumindest in der Nacht (Nr. 8 und 9 im Maßnahmenkonzept).</p> <p>Der Lärmaktionsplan enthält auch eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung (Nr. 12 des Maßnahmenkonzepts). Ein Ausbau der Überwachung ist nur mit Bereitstellung von zusätzlichem Personal und weiteren Überwachungsanlagen möglich.</p>
7	Vaihingen	Es werden Lärmschutzmaßnahmen an der A 8/ A 831 für die Wohngebiete Rosental und Honigwiesen gefordert.	<p>Schon der Lärminderungsplan Stuttgart-Vaihingen aus dem Jahr 2000 sieht zahlreiche Maßnahmen vor:</p> <p>Nr. 26: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h auf der Autobahn A 8; vom Regierungspräsidium wegen vorhandener dynamischer Geschwindigkeitsregelung (zulässige Höchstgeschwindigkeit abhängig von Verkehrsaufkommen und Witterung) abgelehnt.</p> <p>Nr. 27: lärmmindernder Fahrbahnbelag auf der A 8; 2012 durchgeführt (lärmoptimierter Splittmastix-Asphalt),</p> <p>Nr. 28 und 29: weitere Lärmschutzwände an der A 8; in absehbarer Zeit nicht geplant,</p> <p>Nr. 32: Lärmmindernder Fahrbahnbelag auf der A 831/ B 14; 2010 wurde der Fahrbahnbelag erneuert, ein lärmmindernder Belag ist deshalb in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
7	noch: Vaihingen		<p>Nr. 33: Lärmschutzwand an der A 831 im Bereich Gründgensstraße/Anschlussstelle Vaihingen; 2015 gebaut,</p> <p>Nr. 34: Lärmschutzwand/-wall an der A 831 zwischen der Anschlussstelle Vaihingen und der Büsnauer Straße; auf Westseite gebaut (Lärmschutzwand Lauchäcker), auf Ostseite nicht absehbar.</p>
8	Zuffenhausen	<p>Hohe Lärmbelastung an der B 10/27 in Zuffenhausen. Die Erhöhung der Lärmschutzwand brachte im Bereich der Zabergäubrücke keine Lärminderung. Auf Höhe der Zabergäubrücke soll eine zusätzliche Geschwindigkeitsüberwachung installiert werden.</p>	<p>Die Lärmbelastung an der B 10/27 in Zuffenhausen ist unbestritten hoch. Aus diesem Grund wurde die Wand um 2,5 m erhöht, wodurch eine zusätzliche Lärminderung von über 3 dB(A) erreicht wurde. Im Bereich der Zabergäubrücke muss die Wand unterbrochen werden, damit weiterhin über die Zabergäustraße gefahren werden kann.</p> <p>Etwas weiter südlich ist bereits eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert. Die Polizei führte in diesem Abschnitt zusätzlich 42 mobile Kontrollen im Jahr 2014 durch. Die festgestellte Quote der Geschwindigkeitsüberschreitungen war weit unter dem Durchschnitt.</p>
9	Vaihingen	<p>Die Gründgensstraße wird stark durch parkende Fahrzeuge aus dem benachbarten Gewerbegebiet Waldplätze belastet, außerdem wird sie als Ausweichstraße benutzt, trotz Einfahrverbot auch aus Böblingen kommend. Zur Verhinderung des Durchfahrtsverkehrs wird eine Schranke am Straßenende bei der Pascalstraße vorgeschlagen.</p> <p>Die Firmen im Gewerbegebiet sollen genügend Parkplätze bereitstellen.</p>	<p>Die Gründgensstraße ist eine öffentliche Straße. Eine Sperrung kann auf Grundlage der StVO nur erfolgen, wenn wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko an der Teilnahme im Straßenverkehr erheblich übersteigt. Diese Gründe liegen hier nicht vor. In einer öffentlichen Straße kann jeder unter Einhaltung der Vorschriften parken. Es liegen auch keine Gründe vor, das Parken einzuschränken.</p> <p>In der Landesbauordnung (LBO) wird die Mindestanzahl der Stellplätze geregelt. Die Stadt kann den Firmen nicht</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
9	noch: Vaihingen	Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf der B 14 (Johannesgrabentunnel - Büsnauer Straße) soll auf der A 831 bis zur Brücke Pascalstraße fortgeführt werden.	<p>vorschreiben, dass diese weitere Plätze für ihre Mitarbeiter und Kunden bereitstellen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 831 kann nur angeordnet werden, wenn Mängel bei der Verkehrssicherheit, beim Lärmschutz oder der Luftreinhaltung auftreten. Zum Schutz der Anwohner wurde 2015 eine Lärmschutzwand errichtet. Die Lärmbelastung liegt nun nachts mit Ausnahme von ein paar Einzelgebäuden im Außenbereich unter 60 dB(A), die Minderung würde ca. 2 dB(A) betragen. Das Regierungspräsidium sieht keine Möglichkeit, die Geschwindigkeit weiter zu senken.</p>
10	unbekannt	Die Geschwindigkeit sollte in allen Hauptverkehrsstraßen auf 40 km/h, in den Tempo-30-Zonen auf 20 km/h beschränkt werden, zumindest nachts. Auch bei der Bahn sollten wenigstens nachts Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	<p>In einem Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz in Stuttgart soll untersucht werden, in welchen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h gesenkt werden kann und wo es bei 50 km/h bleiben muss. Eine pauschale Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h in den Hauptverkehrsstraßen und auf 20 km/h in den Tempo-30-Zonen ist straßenverkehrsrechtlich nicht möglich.</p> <p>Nach derzeitiger Rechtslage können Geschwindigkeitsbeschränkungen für Eisenbahnen aus Lärmschutzgründen nicht durchgesetzt werden. Davon abgesehen ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung sinnvoll ist. Dadurch kann ggf. die Leistungsfähigkeit einer Strecke eingeschränkt werden, was dem umweltpolitischen Ziel zuwiderläuft, den Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr zu bevorzugen.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
11	Möhringen	<p>Die Lärmbelastung an der B 27 bei Möhringen ist sehr hoch. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden häufig weit überschritten. Im Bereich der Körschtalbrücke sollte deshalb eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung installiert werden.</p> <p>Auch auf der Autobahn A 8 sollte zur Lärminderung die Geschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt werden.</p>	<p>Die Stadt Stuttgart bemüht sich schon lange, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn A 8 auf 100 km/h und auf der B 27 bei Möhringen auf ganztägig 80 km/h zu beschränken. Entsprechende Initiativen beim RP blieben stets erfolglos. Das RP ist der Auffassung, dass den Zielen der Lärminderung und der Luftreinhaltung mit der dynamischen Geschwindigkeitsregelung besser gedient wird als durch eine starre Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind vornehmlich dort zu installieren, wo es entweder schutzwürdige Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Altenheime) gibt oder häufiger Verkehrsunfälle passieren. Zum Lärmschutz sind solche Anlagen grundsätzlich auch möglich, bedürfen aber einer genauen Begründung. Im Verlauf der B 27 wäre eine einzelne Überwachungsanlage unter Umständen kontraproduktiv, da die Autofahrer kurz vorher abbremsen und danach wieder beschleunigen, was die Lärmentwicklung erhöht. Um dem entgegenzuwirken, müsste eine Abfolge von schätzungsweise drei Anlagen jeweils in beiden Richtungen installiert werden, was sehr hohe Kosten verursachen würde. Zielführender sind mobile Geschwindigkeitsüberwachungen in unregelmäßigen Zeitabfolgen an unterschiedlichen Standorten. Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p>
12	Nord	<p>Der beinahe alltägliche Einsatz von Laubbläsern sorgt für unerträglichen Lärm. Die Stadt sollte allgemeine Richtlinien erlassen, die den Gebrauch einschränken.</p>	<p>Der Einsatz von Laubbläsern ist in Wohngebieten zeitlich beschränkt (32. BImSchV). Im Lärmaktionsplan wird versucht, weitere Regelungen zu treffen (Nr. 26 im Maß-</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
12	noch: Nord		nahmenkonzept). Eine weitere Einschränkung ist jedoch aus betriebswirtschaftlichen Gründen meist nicht möglich, da sonst ein höherer Personaleinsatz erforderlich wird. Zurzeit gibt es keine politischen Initiativen, die Nutzungszeiten weiter zu beschränken.
13	Bad Cannstatt	<p>Lärmbelastung in der Nürnberger Straße durch Lkw, Motorräder und Pkw wegen überhöhter Geschwindigkeiten. Maßnahme: verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung, absolutes Lkw-Fahrverbot.</p> <p>Schleichverkehr in der Theodor-Veiel-Straße, Tempo 30 wird nicht eingehalten.</p>	<p>Mobile Geschwindigkeitsüberwachungen werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Stadteinwärts ist bei der Stadtbahnhaltestelle „Nürnberger Straße“ eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorhanden. Die einschlägigen Vorschriften zur Straßenverkehrsordnung (StVO) lassen eine weitere stationäre Anlage nicht zu. Voraussetzungen hierfür sind entweder besonders schutzwürdige Einrichtungen (z.B. Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime) oder eine Häufung von Verkehrsunfällen.</p> <p>In Stuttgart gibt es eine flächendeckende Durchfahrtsverbotszone für Lkw. Davon profitiert auch die Nürnberger Straße. Ein absolutes Lkw-Fahrverbot ist nicht möglich, da der Lieferverkehr auch in Wohngebiete gewährleistet sein muss. In einem Lkw-Vorrangstraßenkonzept soll untersucht werden, wo zum Schutz der Anwohner (ggf. zeitlich beschränkte) lokale Fahrverbote für Lkw ausgesprochen werden können.</p> <p>Zurzeit wird an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für das Wohngebiet nördlich der Nürnberger Straße gearbeitet, um den Schleichverkehr in der Theodor-Veiel-Straße zu unterbinden.</p>
14	Wangen	Es gibt eine hohe Lärmbelastung durch Autos, Lkw und Motorräder in der Hedelfinger Straße, vor allem auch durch überhöhte Geschwindigkeiten. Es sollten eine Geschwindigkeitsüberwachung etwa in Höhe der Haus-	Im Bereich der Wilhelmsschule wird Tempo 30 angeordnet. In diesem Zusammenhang wird dort immer wieder eine Geschwindigkeitsanzeigetafel für ein bis zwei Wochen aufgestellt (die Anzeigetafeln werden ständig

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
14	noch: Wangen	nummern 16/18 aufgestellt und die Motorräder auf manipulierte Auspuffanlagen kontrolliert werden. Zusätzlich werden eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot in der Nacht vorgeschlagen.	<p>wechselnd an verschiedenen Schulstandorten aufgestellt). Sollten dabei häufiger Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden, werden dort verstärkt Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt, ggf. auch eine stationäre Anlage installiert.</p> <p>Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p> <p>Alle Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart sollen geprüft werden, ob die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h beschränkt werden kann, zumindest in der Nacht (Nr. 8 und 9 im Maßnahmenkonzept).</p> <p>In Stuttgart gibt es eine flächendeckende Durchfahrtsverbotszone für Lkw. Davon profitiert auch die Hedelfinger Straße. In einem Lkw-Vorrangstraßenkonzept soll untersucht werden, wo zum Schutz der Anwohner (ggf. zeitlich beschränkte) lokale Fahrverbote für Lkw ausgesprochen werden können.</p>
15	Bad Cannstatt	Auf der B 14 zwischen B 10 und Kappelbergtunnel wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag gefordert. Die Lärmbelastung im Bereich Deckerstraße durch die Eisenbahn ist sehr hoch.	<p>Das Regierungspräsidium sieht in den nächsten Jahren auf dem genannten Abschnitt der B 14 Erhaltungsmaßnahmen vor. Es wird dann geprüft, ob ein lärmindernder Straßenbelag eingebaut wird.</p> <p>Die Lärmbelastung durch die Eisenbahn ist an der Deckerstraße sehr hoch: über 60 dB(A) nachts. Die Deutsche Bahn AG führte in den Jahren 2007/2008 Lärmsanierungsmaßnahmen an Bahnstrecken in Stuttgart durch. Wegen der vielen Gleise im Bereich des Cannstatter Bahnhofs erwiesen sich Lärmschutzwände jedoch als unwirksam. Die Bahn förderte deshalb den Einbau von Schallschutzfenstern mit 75% der Kosten in</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
15	noch: Bad Cannstatt		Wohnhäusern, wo der Mittelungspegel nachts von 60 dB(A) incl. 5 dB(A) Schienenbonus überschritten wurde. Die Stadt Stuttgart hat keine Möglichkeiten, weitere Maßnahmen durchzuführen.
16	Bad Cannstatt	<p>Der Rückbau der Nürnberger Straße stadtauswärts auf eine Fahrspur sollte auch östlich der Remstalstraße fortgeführt werden, da hier zu schnell gefahren wird und eine Spur für das Verkehrsaufkommen ausreicht. Die Geschwindigkeit sollte auf 40 km/h beschränkt werden (Steigungsstrecke).</p> <p>Außerdem werden eine Pflörtnerrampe stadteinwärts vor der Beskidenstraße und die Einrichtung einer Ampel für Rechtsabbieger in die Karpatenstraße (Schleichverkehr im Wohngebiet) vorgeschlagen.</p>	<p>Eine Spur reicht für das Verkehrsaufkommen zwar aus, es bestand bei der Anlage der Fahrradspur jedoch kein Grund für die Wegnahme der zweiten Kfz-Spur. Der Straßenraum ist sehr breit, so ist für alle Verkehrsteilnehmer genügend Platz vorhanden.</p> <p>Die Nürnberger Straße ist im erweiterten Programm „Tempo 40 in Steigungsstrecken“ enthalten. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist derzeit aber noch ungewiss. Zurzeit wird an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für das Wohngebiet nördlich der Nürnberger Straße gearbeitet. Dabei wird auch die Ampel an der Beskidenstraße untersucht. Eine Ampel für Rechtsabbieger in die Karpatenstraße scheidet aus, da für eine hierfür notwendige gesonderte Rechtsabbiegespur kein Platz vorhanden ist.</p>
17	Nord	<p>Große Lärmbelästigung im Bereich Killesberg (Am Kochenhof); Lärmquellen sind (zu schnell fahrende) Motorräder, an Steigung anfahrende Lkw und Busse und zu schnell fahrende Pkw.</p> <p>Maßnahmenvorschläge: optimierte Ampelschaltung (Grüne Welle), Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h tagsüber und 30 km/h nachts mit Überwachung, Elektrofahrzeuge</p>	<p>Ein Büro wurde beauftragt, Verbesserungen der „Grünen Welle“ in der Straße Am Kochenhof von der Kreuzung Stresemannstraße in Richtung Feuerbacher Weg zu untersuchen. Ergebnisse werden 2016 vorliegen. Unter Umständen kann es durch die Busbevorrechtigung zu Einschränkungen der „Grünen Welle“ kommen. In einem Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz in Stuttgart soll untersucht werden, in welchen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h gesenkt werden kann. Geschwindigkeitsüberwachungen werden im Rahmen der perso-</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
17	noch: Nord		<p>nellen Kapazitäten durchgeführt. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p> <p>Die Stadt Stuttgart fördert die Elektromobilität (siehe Lärmaktionsplan, Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, Verkehrsentwicklungskonzept 2030 und Fortschreibung des Luftreinhalteplans). Dies ist aber ein Prozess, der sich über viele Jahre hinzieht.</p>
18	Hofen	<p>Starke Belästigung durch Kurvenquietschen der Stadtbahn vor und hinter der Hofener Brücke; die Lärmschutzwand an der Mühlhäuser Straße sollte daher verlängert werden.</p>	<p>Die SSB versucht durch regelmäßiges Schienenschleifen die Lärmemissionen möglichst gering zu halten. Sämtliche Stadtbahnen verfügen über Radschallabsorber, mit denen die Eigenschwingungen der Räder gedämpft werden. Zusätzlich besitzen alle Fahrzeuge Schmiereinrichtungen für die Schienen, um die Quietschgeräusche zu mindern. Trotzdem können Geräuscentwicklungen nicht völlig vermieden werden. Im September 2015 wurden die Gleisanlagen im Bereich der Hofener Brücke erneuert, wodurch auch der Lärm gemindert wird.</p> <p>Die Verlängerung der Wand scheiterte seinerzeit an der Ablehnung durch die direkten Anlieger. In einer schalltechnischen Untersuchung muss die Wirkung einer Verlängerung untersucht werden. Unter Umständen ist nur mit der Sperrung der Zufahrt des Raingärtleswegs zur Mühlhäuser Straße eine Lärminderungswirkung zu erzielen. Die Maßnahme ist bereits in der Vorschlagsliste aus der Bevölkerung enthalten.</p>
19	Büsnau	<p>Lärmbelastung in Büsnau aufgrund zu hohen Verkehrsaufkommens; Vorgeschlagene Maßnahmen:</p>	<p>Öffentliche Straßen sind zunächst für alle Verkehrsteilnehmer zugelassen. Beschränkungen für einzelne Fahrzeuge sind daher an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Fahrverbote für Motorräder können nur im</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
19	noch: Büsnau	<p>Fahrbeschränkungen für Motorräder (Verbot in bestimmten Zeiten),  Lärmschutzwand an der Magstadter Straße,  Kreisverkehr an der Kreuzung Magstadter/ Büsnauer Straße,  Geschwindigkeitsüberwachung in der Magstadter Straße,  Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots durch Vaihingen,  Anschaffung eines Geschwindigkeitsmonitors für jeden Stadtteil</p> <p>weitere Lärmquellen: Schützenhaus im Mahdental, Max-Planck-Institut</p>	<p>Bereich von Krankenhäusern und in Kurgebieten angeordnet werden.</p> <p>An der Magstadter Straße (Landesstraße 1189) werden die Lärmsanierungswerte für Wohngebiete (67 dB(A) tagsüber und 57 dB(A) nachts) nicht erreicht. Bund und Land finanzieren Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel nur, wenn diese Lärmsanierungswerte überschritten werden.</p> <p>Beim Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Magstadter / Büsnauer Straße müsste in den Wald eingegriffen werden. Der Wald (incl. des Waldrands) ist Teil eines Landschaftsschutzgebiets. Eingriffe sind an strenge Voraussetzungen gebunden. Um dadurch Lärminderungsmaßnahmen durchführen zu können, müssen die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Das ist nicht der Fall, weshalb ein Eingriff nicht genehmigt wird.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen und Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots durch Vaihingen werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p> <p>In Nr. 2 des Maßnahmenkonzepts wird für jeden Stadtbezirk ein Geschwindigkeitsmonitor vorgeschlagen. Derzeit betreibt die Verkehrsüberwachung zwei frei planbare mobile Geschwindigkeitsanzeigetafeln. Die Stadt hat für das Projekt „Tempo 30 vor Schulen in Vorbehaltsstraßen“ 25 Anzeigetafeln beschafft, außerdem 6 für die Einführung von Tempo 40 in Steigungsstrecken.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
19	noch: Büsnau		<p>Die Schießanlage im Mahdental hält die Lärmrichtwerte ein, was durch ein Gutachten nachgewiesen wurde. Beschwerden sind in den letzten Jahren nicht eingegangen.</p> <p>Zwischen 2010 und 2012 gab es mehrere Beschwerden wegen des Lärms durch die Lüftungsanlagen der Max-Planck-Institute. Nach Umrüstmaßnahmen an der Abluftanlage werden laut Messbericht die zulässigen Immissionsrichtwerte eingehalten.</p>
20	unbekannt	Es gibt zu viele Baustellen in Stuttgart, dadurch ist die Lärmbelastung allgemein zu hoch.	In einer Großstadt ist es manchmal unvermeidlich, dass an vielen Stellen gleichzeitig gebaut wird. Die Stadt hat das nicht in der Hand. Sie muss die Baustellen genehmigen, wenn notwendige Auflagen (z.B. zur Verkehrssicherung) erfüllt werden und kann die Abwicklung der Großbaustellen nur so gut es geht koordinieren. Die Einhaltung der Auflagen wird entsprechend überwacht. In der AVV Baulärm wird geregelt, zu welchen Zeiten wie viel Lärm zulässig ist.
21	Botnang	Hupende Autokorsos bei Hochzeiten sollten verboten werden, ebenso Kfz mit getunten Motoren oder Auspuffsystemen; Geschwindigkeitsüberwachungen, incl. Lärmmessungen sollten verstärkt werden, v.a. nachts.	Die Erzeugung von unzulässigem Lärm durch unnötiges Hupen, unnötiges schnelles Beschleunigen, Tunen von Motoren oder Auspuffsystemen stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Es ist jedoch Aufgabe der Polizei, nicht der Stadt, den fließenden Verkehr zu kontrollieren. Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Zu bedenken ist, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.
22	Heslach	Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Böheimstraße (Lärmschwerpunkt, Marienhospital); Einrichten einer Fahrradstraße in der Möhringer Straße	In einem Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz in Stuttgart soll untersucht werden, in welchen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h gesenkt werden kann. Je nach Er-

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
22	noch: Heslach	<p>zwischen Böheimstraße und Marienplatz (Tempo-30-Zone);</p> <p>Verbot von Mopeds/Mofas/Motorrädern mit konventionellem Antrieb, alternativ lärmabhängige städtische Steuer oder Abgabe mit deutlicher Anreizwirkung und Steuerungseffekt;</p> <p>Förderung von Lastenfahrrädern.</p>	<p>gebnis kann auch in der Böheimstraße die Geschwindigkeit gesenkt werden.</p> <p>Die Möhringer Straße ist in der Projektliste für die Einrichtung von Fahrradstraßen enthalten. Da andere Straßen eine höhere Priorität haben, ist eine kurzfristige Umsetzung jedoch nicht möglich.</p> <p>Zugelassene Mopeds, Motorräder usw. dürfen zunächst ohne Einschränkungen auf den dafür vorgesehenen Straßen und Wegen am Straßenverkehr teilnehmen. Beschränkungen für einzelne Fahrzeuge sind an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Fahrverbote für Motorräder aus Lärmschutzgründen können nur im Bereich von Krankenhäusern und in Kurgebieten angeordnet werden.</p> <p>Steuerliche Abgaben oder Anreize können nur auf bundesgesetzlicher Ebene geregelt werden. Die Stadt kann nur die Infrastruktur für die Elektromobilität fördern (z.B. Privilegierung bei Stellplätzen, Ladeeinrichtungen).</p> <p>(Elektro-)Lastenfahrräder können die Belastungen durch innerstädtischen Lieferverkehr verringern. Es sollten daher Überlegungen angestellt werden (z.B. im Arbeitskreis Innenstadtlogistik), wie der Einsatz von Lastenfahrrädern gefördert werden kann.</p>
23	Süd	<p>Trotz der neuen Tempo-40-Regelung ist es in der Immenhofer Straße immer noch sehr laut. Als weitere Maßnahme wird die Ausweisung als Anliegerstraße (zumindest zwischen Österreichischem Platz und Filderstraße) vorgeschlagen, nur Anlieger aus Stuttgart-Süd dürfen noch durchfahren.</p> <p>Die Rampen und die Kreisöffnung am Österreichischen Platz sollten überdeckelt werden. Dadurch können auch</p>	<p>Die Immenhofer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und dient der Erschließung eines ganzen Wohnquartiers. Es ist rechtlich und praktisch nicht möglich, die Immenhofer Straße als Anliegerstraße auszuweisen.</p> <p>Die Überdeckelung der Rampen und der Kreisöffnung des Österreichischen Platzes ist ein Vorschlag aus den Maßnahmenkonzepten für ausgewählte Straßen (Kapitel 6.8 Nr. 20 E im Lärmaktionsplan). Diese Maßnahme ist</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
23	noch: Süd	die Fußgänger- und Radwegeverbindungen verbessert werden.	jedoch sehr teuer, weshalb mit einer zeitnahen Umsetzung nicht gerechnet werden kann.
24	Neugereut	Für die Benzenäckerstraße (Steigungsstrecke) wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 40 km/h gefordert, außerdem mindestens 2 stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung. Die Betonplatten sollten durch einen leiseren Straßenbelag ersetzt werden.	<p>In einem Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz in Stuttgart soll untersucht werden, in welchen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h gesenkt werden kann.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind vornehmlich dort zu installieren, wo es entweder schutzwürdige Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Altenheime) gibt oder häufiger Verkehrsunfälle passieren. Mobile Geschwindigkeitsüberwachungen werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p> <p>Das städtische Tiefbauamt prüft bei allen größeren Straßenerneuerungsmaßnahmen, ob ein lärmindernder Belag in Betracht kommt. In der Benzenäckerstraße ist in absehbarer Zeit jedoch keine Erneuerung geplant.</p>
25	unbekannt	Besonders belastende Lärmquellen sind laute Motorräder, Motorroller und Sportwagen, besonders beim Beschleunigen. Wenn möglich, sollten Fahrverbote für Motorräder und -roller angeordnet werden, auf jeden Fall Kontrollen verstärkt werden (Sanktionierung aufgrund von Lärmmessungen). Die Elektromobilität sollte stärker gefördert werden.	<p>Öffentliche Straßen sind zunächst für alle Fahrzeuge zugelassen. Ein Verbot für einzelne Fahrzeuge ist daher an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Fahrverbote für Motorräder können nur im Bereich von Krankenhäusern und in Kurgebieten angeordnet werden.</p> <p>Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Zu bedenken ist stets, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen (Fahrverbote, Geschwindigkeiten) notwendig sind.</p> <p>Die Stadt Stuttgart fördert die Elektromobilität (siehe Lärmaktionsplan, Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, Verkehrsentwicklungskonzept 2030 und Fort-</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
25	noch: unbekannt		schreibung des Luftreinhalteplans). Dies ist aber ein Prozess, der sich über viele Jahre hinzieht.
26	West	<p>In der Silberburgstraße wird zu schnell gefahren (Beschleunigen vor der Kreuzung Rotebühlstraße bei Grün); das Parkverbot im Bereich der Kreuzung und der Bushaltestelle wird missachtet, wodurch der Busverkehr behindert wird. In der Folge häufiges Hupen der Bus- und Autofahrer. Lieferfahrzeuge für die umliegenden Geschäfte, Restaurants und Betriebe, die häufig in „2. Reihe“ halten, behindern zusätzlich den Verkehr.</p> <p>Lösungsvorschläge: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Überwachung, Ausdehnung des Parkverbotsbereichs um zwei weitere Plätze; Parkraumüberwachung; bessere Kennzeichnung der Bushalte- und der Parkverbotsflächen; Einrichten einer Ladezone für den Lieferverkehr.</p>	<p>Die Erzeugung von unzulässigem Lärm durch unnötiges Hupen oder unnötiges schnelles Beschleunigen stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Es ist jedoch Aufgabe der Polizei, nicht der Stadt, den fließenden Verkehr zu kontrollieren. Die Polizei führt Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Kapazitäten durch. Ebenso werden Geschwindigkeitskontrollen und die Überwachung des Parkraums von der Stadt so häufig durchgeführt, wie es personell möglich ist. Zu bedenken ist, dass es in Stuttgart viele Straßen gibt, wo Kontrollen notwendig sind.</p> <p>In einem Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz in Stuttgart soll untersucht werden, in welchen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h gesenkt werden kann.</p> <p>Es konnten keine Mängel bei der Kennzeichnung der Bushalte- und Parkverbotsflächen erkannt werden. Vielmehr dürften die meisten Autofahrer bewusst gegen die Verbote verstoßen. Eine Ladezone für den Lieferverkehr einzurichten ist nicht möglich, da der dafür nötige Platz nicht vorhanden ist.</p>
27	Stammheim	<p>Stammheimer Wohngebiete an der Gemarkungsgrenze zu Kornwestheim werden durch den Lärm des Containerbahnhofs belastet. Die Stadt Kornwestheim plant neue Gewerbegebiete an der Gemarkungsgrenze, wodurch die Stammheimer Wohngebiete noch stärker mit Lärm belastet werden.</p>	<p>Für Regelungen der Lärmemissionen aus dem Containerbahnhof ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.</p> <p>Die Stadt Stuttgart hat keinen Einfluss auf die Bauleitplanung der Nachbargemeinden. Die Stadt hat bei der Anhörung ihre ablehnende Haltung zu den Bebauungsplänen deutlich gemacht.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
28	Ost	<p>Sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen sind besonders häufig gesundheitsgefährdendem Straßenverkehrslärm ausgesetzt. Eine Verkehrswende ist erforderlich, die den Straßenverkehr um 50% reduziert. Günstige Steuersätze für Benzin und technische Verbesserungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs sowie auf der Gegenseite starke Preiserhöhungen beim ÖPNV schaffen Anreize für weiteren Kfz-Verkehr.</p> <p>Vorgeschlagene Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Citymaut für Pkw nach dem Vorbild anderer europäischer Großstädte (London, Stockholm)</li> <li>2. Nahverkehrsabgabe für Arbeitgeber (wie in Frankreich) und für große Einkaufsgeschäfte</li> <li>3. Abschaffung des kostenlosen Parkens und drastische Erhöhung der Parkgebühren (z.B. Abschaffung der "Brötchentaste")</li> <li>4. Abschaffung der Vergütung von Parkscheinen beim Einkaufen</li> <li>5. Zulassungsbeschränkungen für neue Pkw und jährliche Versteigerung der möglichen Neuzulassungen nach Vorbild asiatischer Großstädte</li> <li>6. Verwendung der Mittel aus vorstehenden Maßnahmen zur Verbilligung des ÖPNV sowie zur Umwidmung von Verkehrsflächen des Individualverkehrs für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>7. Begünstigung des Fußgängerverkehrs durch längere Grünphasen und andere Ampelschaltung (z.B. an Kreuzungen gleichzeitiges Grün für alle Fußgänger)</li> <li>8. Ausdehnung von Busspuren und abgetrennter Fahrstreifen für oberirdisch verkehrende Stadtbahnlinien</li> </ol>	<p>Für die unter den Ziffern 1, 2 und 5 vorgeschlagenen Maßnahmen muss der Bund zuerst eine gesetzliche Grundlage schaffen. Eine City-Maut wird derzeit politisch abgelehnt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Mit der Einführung des Parkraummanagements gibt es in der Innenstadt keine kostenlosen Parkplätze mehr. Die Beibehaltung der „Brötchentaste“ wurde vom Gemeinderat beschlossen.</li> <li>4. Die Stadt kann den Geschäften hier keine Vorschriften machen. Es wird umgekehrt angeregt, dass die Geschäfte auch VVS-Fahrkarten (teilweise) vergüten.</li> <li>5. siehe Punkt 1. Es wird bezweifelt, ob dies politisch und gesellschaftlich durchsetzbar ist.</li> <li>6. Da die vorstehenden Maßnahmen aus den dargestellten Gründen nicht durchgeführt werden können, stehen auch keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung.</li> <li>7. Die Förderung des Fußgängerverkehrs ist ein Ziel des Lärmaktionsplans und überhaupt der Verkehrs- und Umweltpolitik der Stadt. Die Ampelschaltungen sind jedoch individuell für jede Kreuzung zu regeln. An großen Kreuzungen kann es durch gleichzeitiges Grün für alle Fußgängerüberquerungen zu Rückstaus in den Zufahrtsstraßen mit unter Umständen nachteiligen Wirkungen im dortigen Straßenraum kommen.</li> <li>8. Es werden Busspuren angelegt, wo immer es möglich und sinnvoll ist. Manchmal ist jedoch die Anlage eines Fahrradstreifens wichtiger. In Nr. 14 des Maßnahmenkonzepts (Umgestaltung von drei- und mehrspurigen Straßen) wird deshalb offengelassen, wie die wegfallende Kfz-Fahrspur künftig genutzt werden soll.</li> </ol>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
28	noch: Ost	<p>9. Einsatz für eine Bemaunung der städtischen Bundesstraßen für Lkw beim Bund</p> <p>10. Generelles Nachtfahrverbot für Lkw</p> <p>11. Ersetzung der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“) durch Abschnittskontrollen. Heute beschleunigen viele Autofahrer zwischen den bekannten Kontrollpunkten um dann bei der nächsten Kontrolle wieder zu verzögern, wodurch die beabsichtigte Lärm- und Abgasreduktion umgangen wird.</p> <p>12. Konsequente Umsetzung der Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen.</p> <p>13. Immer mehr Fahrer manipulieren die Auspuffanlagen ihrer Fahrzeuge zur Erzielung eines sportlicheren „Sounds“. Dagegen sollten feste und mobile Lärmkontrollen analog zu den Geschwindigkeitsüberwachungen eingerichtet werden.</p>	<p>9. In Stuttgart gibt es eine Durchfahrtsverbotszone für Lkw, wovon nur die B 10 sowie davon abgehende Zweige der B 14 und B 27 ausgenommen sind. Eine Bemaunung der für den Lieferverkehr von und nach Stuttgart zugelassenen Bundesstraßen würde eventuell zu Verkehrsverlagerungen auf andere städtische Straßen führen, was nicht erwünscht ist.</p> <p>10. Ein generelles Nachtfahrverbot für Lkw ist straßenverkehrsrechtlich nicht möglich. Es können nur einzelne Straßen in Wohngebieten oder an Krankenhäusern in begründeten Fällen für den Lkw-Verkehr gesperrt werden. Zudem bestehen auch wirtschaftliche Notwendigkeiten für einen Lkw-Verkehr in der Nacht.</p> <p>11. Für streckenbezogene Geschwindigkeitskontrollen muss erst eine Rechtsgrundlage geschaffen werden. Sie könnten aber durchaus zu gleichmäßigerem Verkehrsablauf und damit geringerem Lärm führen.</p> <p>12. Die Stadt Stuttgart baut die Bevorrechtigung des ÖPNV schon seit Jahren immer weiter aus, indem Busspuren angelegt werden und Busse an Ampeln soweit möglich Vorrang haben.</p> <p>13. Die Anschaffung von Lärmanzeigergeräten ist wegen der hohen Kosten (je Anlage ca. 30.000 Euro) und vergleichsweise geringem Nutzen nicht vorgesehen. Bei der Aufstellung von Lärmdisplays im Rems-Murr-Kreis und in der Schweiz hat sich gezeigt, dass insbesondere Motorradfahrer gerne kurz davor beschleunigen, um die maximal mögliche Lärmerzeugung ihres Fahrzeugs zu testen. Zudem gibt es keine Grenzwerte des Vorbeifahrtspegels, dessen Überschreitung geahndet werden könnte.</p>

Nr.	Stadtteil	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
29	Fasanenhof	<p>Zur Minderung der hohen Lärmbelastung im Fasanenhof durch die Autobahn A 8 werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <p>Lärmschutzwände zwischen den Ein-/Ausfädelspuren und den Hauptspuren sowie auf dem Mittelstreifen;</p> <p>lärmmindernder Fahrbahnbelag;</p> <p>eine Überdeckelung der Autobahn wäre die beste Lösung.</p>	<p>Für Maßnahmen an der Autobahn ist der Bund zuständig bzw. in Auftragsverwaltung das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium.</p> <p>Die Lärminderungswirkung von Lärmschutzwänden zwischen den Spuren muss in einem schalltechnischen Gutachten untersucht werden. Abgesehen davon sind Aspekte der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen beim Ein- oder Ausfädeln, Rettungswege) zu beachten. Selbst wenn alle Punkte positiv ausfallen sollten, ist wegen der hohen Kosten eine zeitnahe Umsetzung nicht zu erwarten. Dies umso mehr, da die Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tagsüber oder 57 dB(A) nachts nicht überschritten werden. Erst bei einer Überschreitung finanziert der Bund Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen.</p> <p>Das Regierungspräsidium sieht für den Bereich Echterdingen Ei im Jahr 2018 eine Fahrbahndeckenerneuerung vor. Der Autobahnabschnitt beim Fasanenhof ist darin enthalten. Eingebaut werden soll, wie im westlich anschließenden Abschnitt bereits 2012 geschehen, ein lärmoptimierter Splittmastix-Asphalt, der im Vergleich mit Gussasphalt eine Lärminderung von 2 dB(A) und mit Beton um 4 dB(A) bringt.</p> <p>Eine Überdeckelung der Autobahn ist sicherlich die wirksamste Lösung zur Lärminderung, allerdings auch besonders teuer. Eine Umsetzung ist in näherer Zukunft deshalb äußerst unwahrscheinlich.</p>