

Stuttgart, 28.09.2011

## Verkehrsberuhigungs- und Lärminderungskonzept Stuttgart-Ost

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	öffentlich	18.10.2011
Bezirksbeirat Ost	Beratung	öffentlich	19.10.2011
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	25.10.2011

**Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.**

### Beschlussantrag

1. Das Verkehrsberuhigungs- und Lärminderungskonzept Stuttgart-Ost wird zur Kenntnis genommen.
2. Die folgenden Verkehrsmaßnahmen werden befürwortet:
  - Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der gesamten Neckarstraße und in der Kuhn- und Steubenstraße im Stadtteil Berg;
  - Ausweisung der Schurwaldstraße als Anliegerstraße.Die Verwaltung wird beauftragt, die rechtlichen und sachlichen Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Maßnahmen zusammen mit dem Regierungspräsidium zu untersuchen und darüber zu berichten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der baulichen Maßnahmen für die
  - Umgestaltung der Gablenberger Hauptstraße,
  - Umgestaltung der Schurwaldstraße und den
  - Umbau der Stufenstraße / Bessarabienplatzfortzuführen. Über den Bau und die Finanzierung ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

## **Kurzfassung der Begründung**

### Anlass und Ziel der Untersuchung:

Der Stadtbezirk Stuttgart-Ost leidet stark an hoher Verkehrs- und dadurch bedingter Lärmbelastung. Der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart 2009 weist insgesamt 13 Straßen bzw. Straßenabschnitte als Lärmschwerpunkte aus (Beurteilungsspiegel nachts über 60 dB(A)). Der Bezirksbeirat hat deshalb schon mehrfach umfangreiche Verkehrsberuhigungs- und Lärminderungsmaßnahmen gefordert. Der Ausschuss für Umwelt und Technik beschloss am 22.07.2003, nach den Lärminderungsplänen Vaihingen, Zuffenhausen und Bad Cannstatt als Nächstes einen Plan für den Stadtbezirk Stuttgart-Ost aufzustellen. Durch Einführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der daraus resultierenden Verpflichtung, für die ganze Stadt einen Lärmaktionsplan aufzustellen, wurde dieser Beschluss hinfällig. Nachdem nun der Lärmaktionsplan vorliegt, sollen die Ergebnisse für den Stadtbezirk Stuttgart-Ost konkretisiert werden.

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan wurden viele Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Minderung der Verkehrs- und Lärmprobleme beitragen können (siehe Anhang 2 im Lärmaktionsplan). Das Ingenieurbüro Praxl + Partner wurde gemeinsam vom Amt für Umweltschutz und Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung beauftragt, die verkehrswirksamen Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans in ihrer Kombinationswirkung zu untersuchen und daraus ein funktionierendes und umsetzbares Gesamtkonzept zu entwickeln.

Ziel der Untersuchung war, durch Verminderung des Durchgangsverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs, und Senkung der Geschwindigkeiten die Belastung der Bevölkerung im Stuttgarter Osten durch Lärm und Luftschadstoffe zu mindern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen und damit die Lebensqualität zu verbessern.

### Wesentliche Ergebnisse der Untersuchung:

Erwartungsgemäß lassen sich durch die Vorschläge aus dem Lärmaktionsplan in den Straßen, in denen Maßnahmen vorgenommen werden, zum Teil hohe Verkehrs- und Lärminderungen erzielen, die jedoch auf Kosten höherer Verkehrs- und Lärmbelastungen in anderen, ebenso schutzberechtigten Straßen im Stadtbezirk gehen (Planfall 1 im Konzept Stuttgart-Ost). Das auf Basis dieser Vorschläge vom Ingenieurbüro Praxl + Partner entwickelte Verkehrsberuhigungs- und Lärminderungskonzept (Planfall 2) erzielt in der Summe zwar eine etwas geringere Lärminderung als Planfall 1, hat aber den großen Vorteil, dass in keinen Straßen mit Wohnbebauung Lärmzunahmen zu verzeichnen sind.

Im Verkehrsberuhigungs- und Lärminderungskonzept Stuttgart-Ost (VBK) werden folgende Maßnahmen empfohlen (siehe dort S. 5 - 8 und 25 ff.):

- Tempo 40-Regelung im gesamten Vorbehaltsnetz im Stadtbezirk. Ausgenommen sind die Bundesstraßen 10 und 14, die Pischekstraße, der Wagenburgtunnel und das Gewerbegebiet Gaisburg. Für die Pischekstraße kann eine Beschränkung auf 40 km/h nicht empfohlen werden, da dies zu einer Verkehrszunahme auf der bereits hoch belasteten Hohenheimer Straße führen würde (Anlage 9 im VBK).
- Tempo 30 in der gesamten Neckarstraße und im Zuge der Kuhn- und Steubenstraße im Stadtteil Berg (Anlage 9 im VBK).

- Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr (über 3,5 t) im gesamten Straßennetz des Stadtbezirks. Der Lieferverkehr ist davon ausgenommen. Das Fahrverbot gilt nicht in den Bundesstraßen, Wagenburgtunnel, Planckstraße und Pischekstraße. In der Wagenburg- und Talstraße gilt das Durchfahrtsverbot nur nachts. Damit wird der Bedeutung des benachbarten Gewerbegebiets Gaisburg Rechnung getragen. Für die Achse Pischekstraße - Planckstraße - Wagenburgtunnel gibt es keine sinnvollen Fahrtalternativen für Lkw ohne andere sensible Bereiche zu belasten, weshalb sie vom Durchfahrtsverbot ausgenommen bleiben soll (Anlage 10 im VBK).

Mit diesen Maßnahmen würde in vielen Straßen eine Lärmentlastung erreicht werden. Eine höhere Lärmbelastung (bis zu 3 Dezibel) infolge der durch die Maßnahmen ausgelösten Verkehrsverlagerungen ist nur in der Ulmer Straße im Gewerbegebiet Gaisburg zu verzeichnen.

Um die Ziele der Verkehrs- und Lärminderung zu unterstützen, werden ergänzend Umbaumaßnahmen in 15 Straßen (z.B. Verringerung der Fahrbahnbreiten, Einrichtung von Fahrradstreifen, Neuorganisation des Parkens) sowie verstärkte Geschwindigkeitsüberwachungen empfohlen. Das Ingenieurbüro Praxl + Partner hat für sieben Straßen Gestaltungskonzepte entworfen. Sie können als Basis für weitere Planungen dienen.

#### Weiteres Vorgehen:

Es wird empfohlen, die rechtlichen und sachlichen Möglichkeiten zur Anordnung der Tempo 30-Regelungen in der Neckarstraße sowie die Einbeziehung der Kuhn- und der gesamten Steubenstraße in die Tempo 30-Zone Berg zusammen mit dem Regierungspräsidium umgehend zu untersuchen und darüber zu berichten. Über die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h im Vorbehaltsnetz des Stadtbezirks Stuttgart-Ost wird im Zusammenhang mit der Untersuchung zu den Auswirkungen von Tempo 40-Regelungen im innerörtlichen Vorbehaltsstraßennetz Stuttgarts auf die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe zu diskutieren sein. Das entsprechende Gutachten wird in Kürze vorliegen.

Die Anordnung eines lokalen Lkw-Durchfahrtsverbots für Stuttgart-Ost hat sich jedoch in einer Voruntersuchung auf Arbeitsebene zusammen mit dem Regierungspräsidium aus folgenden Gründen als nicht praktikabel erwiesen:

Grundsätzlich besteht auf dem klassifizierten Straßennetz die Freizügigkeit des Gemeindegebrauchs. Deshalb unterliegen Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes einem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums. Als Voraussetzung wird u. a. ein Nachweis der dafür gesetzlich vorausgesetzten Lärminderungen verlangt. Diese würden der Untersuchung zufolge nur in Verbindung mit Tempo 40 in wenigen Straßen erfüllt. Deswegen ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums fraglich.

Wesentlich entscheidender ist aber die Tatsache, dass eine rechtssichere Beschilderung kaum möglich ist. Weder an den Zufahrten nach S-Ost von der B 14 und B 10 her, noch an den vielen Übergängen von Straßen aus den Stadtbezirken S-Süd und -Mitte, sowie auch entlang dem für Lkw tagsüber unbeschränkten Straßenzug Wagenburg-Talstraße ist ein Lkw-Verbot und dessen Geltungsbereich mit Verkehrszeichen in seiner flächenhaften Ausdehnung rechtssicher auszuschildern.

Dazu wären überaus aufwändige Vorhinweise und Umleitungsempfehlungen erforderlich, die zusätzlich zum bestehenden „Schilderwald“ die Orientierung erschweren würden. Diese Problematik war mit ursächlich dafür, dass die seit dem 01.03.2010 über Stuttgart hinaus geltende Lkw-Durchfahrtsverbotszone an sämtlichen Zufahrten aufwändig mit übergroßen Systemtafeln und Umleitungsempfehlungen versehen werden musste.

Um die Aussage der Systemtafeln rechtzeitig erkennen zu können, wäre eine dementsprechende Ausführung in ca. 3,8 x 3,8 m Größe erforderlich. Dies ist in der dichten Bebauung - zumal in Höhe der Erdgeschosswohnungen - überaus konfliktträchtig. Meistens ist dafür wegen der schon vorhandenen Beschilderung kein Platz vorhanden. Würde diese verdeckt werden, verbietet sich die Anbringung solcher Tafeln von selbst. Ohne eine lückenlose Vermittlung des Verbotsbereichs ist es auch nicht durchsetzbar.

Die Polizei war schon bisher nur zu anlassbezogenen Kontrollen in der Lage. Daher sind Beanstandungen von Lkw-Durchfahrtsverboten selten (Verwarnung 20 ). Die Beweisführung wäre selbst bei einer Vorankündigung sehr schwierig: Durch S-Ost durchfahrende Lkw-Führer mit einem außerhalb gelegenen Ziel könnten sich mit der Aussage entlasten, dass sie als Lieferverkehr in der großen Lkw-Durchfahrtsverbotszone angenommen haben, ihr Lieferverkehrsziel liege innerhalb dieses nur abstrakt dargestellten lokalen Lkw-Durchfahrtsverbots, dessen genaues Ausmaß ihnen in der Vorankündigung nicht bewusst werden konnte. So ist eine Ahndung letztlich nicht zu erwarten.

Aus diesen Gründen sollte nach Auffassung der Straßenverkehrsbehörde ein flächendeckendes Lkw-Durchfahrtsverbot für Stuttgart-Ost nicht weiter verfolgt werden. Die überörtliche Wegweisung erfolgt schon bisher entlang den Haupttrouten der B 14 und B 10. Die Möglichkeiten von Lkw-Fahrverboten nachts in einzelnen Streckenabschnitten sollen geprüft werden.

Die Straßenumbaumaßnahmen sollen nach und nach durchgeführt werden. Nach Auffassung des Bezirksbeirats sind die Umgestaltung der Gablenberger Hauptstraße, der Schurwaldstraße und des Bereichs um den Bessarabienplatz / Stufenstraße am dringlichsten. Nach den Gestaltungskonzepten des Büros Praxl + Partner (Anlagen 40, 43 und 46 im VBK) soll die Fahrbahnbreite auf das erforderliche Mindestmaß reduziert, Fahrradschutzstreifen abmarkiert, das Parken mit Markierungen und Baumrastern geordnet und die Knotenpunkte durch Materialwechsel betont werden. Damit wird die Geschwindigkeit gedämpft, die Querung für Fußgänger erleichtert, der Fahrradverkehr gefördert und die Aufenthaltsqualität verbessert. Diese Planungen sind mit den Belangen des Buslinienbetriebs abzustimmen.

In den Straßen um den Bessarabienplatz wird zudem ein Einbahnstraßensystem vorgeschlagen. Die Straßenverkehrsbehörde untersucht zusammen mit der Polizei, ob dadurch vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen zu erwarten sind. Notwendige Mittel für die Umsetzung der Baumaßnahmen könnten im Haushalt 2014/2015 beantragt werden.

Darüber hinaus sollten Geschwindigkeitsüberwachungen aus Gründen des Lärmschutzes verstärkt werden. Zur Nachtzeit sind hierfür stationäre Anlagen wirksam einzusetzen. Über Anzahl und Aufstellorte in Stuttgart-Ost ist im Rahmen eines Gesamtkonzepts anlässlich des speziell hierzu gestellten Gemeinderatsantrags (292/2011) zu entscheiden.

**Finanzielle Auswirkungen**

Erst bei konkreten Umsetzungsbeschlüssen von Maßnahmen.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referate RSO und T, Bezirksbeirat Stuttgart-Ost

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Keine

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine

Matthias Hahn  
Bürgermeister

Anlagen

1. Kurzfassung Verkehrsberuhigungs- und Lärmminderungskonzept Stuttgart-Ost

Das komplette Verkehrsberuhigungs- und Lärmminderungskonzept wird den Fraktionen auf CD zugesandt.

<Anlagen>