

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-1 (1)	Verband Region Stuttgart	27.08.14	Für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Stadt Ludwigsburg danken wir Ihnen sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Fassung vom 02. Juli 2014 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-1 (2)	Verband Region Stuttgart	27.08.14	Lediglich zu den Maßnahmen in der Kategorie "Umfangreichere bauliche Maßnahmen im Netzzusammenhang" ist aus unserer Sicht frühzeitig darauf hinzuweisen, dass bei der Entwicklung neuer Straßentrassen ggf. Ziele des Regionalplans zu beachten sind (dies betrifft z. B. die im Text des Entwurfes dargestellte Verlängerung der Ostumfahrung zur Aldinger Straße oder zur B 27).	→ Die Ziele werden beachtet. Bei der Planung und Umsetzung von Einzelvorhaben erfolgt eine Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart im Rahmen der vorgesehenen üblichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie jeweils vom Vorhaben betroffener Kommunen.
T-2 (1)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Die Straßenbaulast liegt in den untersuchten Streckenabschnitten überwiegend bei der Stadt Ludwigsburg. Eine eigenständige Umsetzung ist in zahlreichen Fällen möglich und eine Erörterung dieser Einzelfälle entbehrlich. Dies gilt auch für diejenigen Vorschläge, welche gemäß der Entwurfsfassung unter einem weitergehenden Untersuchungs- bzw. Prüfungsvorbehalt stehen, da diesbezüglich aktuell keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Der Schwerpunkt des ausgearbeiteten Maßnahmenkatalogs liegt auf zahlreichen Einzelvorhaben geplanter Geschwindigkeitsbeschränkungen, dem Einbau	→ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			lärmoptimierter Asphaltbeläge, der Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle) sowie einem geplanten städtischen passiven Schallschutzprogramm (Förderung Einbau Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.).	
T-2 (2)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Hinsichtlich geplanter aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen ist den Ausführungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan ergänzend anzufügen, dass nach den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) unter bestimmten Voraussetzungen entsprechende Fördermöglichkeiten bestehen. Ein eventuelles Antragsverfahren ist nach Ziff.3.1.6 i.V.m. Ziff.7.3 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) vom 20. Dezember 2013 über Abteilung 4/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten.	Bei der Umsetzung der förderfähigen Vorhaben sind die Bestimmungen der VLärmSchR (Verkehrslärmschutzrichtlinie) analog anzuwenden. Das bedeutet unter anderem, dass die Förderung auf die erstmalige Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen begrenzt ist, Sanierungslärmwerte überschritten sein müssen und nur Gebäude, die bis zum 1.4.1974 erstellt oder genehmigt wurden, einen Schutzanspruch haben. Da es bereits ab 1985 ein Lärmschutzfensterprogramm gab, ist an den meisten Verkehrsstraßen keine Förderung mehr möglich. Ferner müssen gesundheitlich bedenkliche Pegel unter den Sanierungslärmwerten hingenommen werden. ➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und geprüft. Eine wesentliche Förderung ist nicht (mehr) zu erwarten.
T-2 (3)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Ergänzend dürfen wir auf dieselbe Antragsstelle bezüglich der Fördermöglichkeit für kommunale Radwege gemäß der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen und nach dem LGVFG hinweisen. Fördermöglichkeiten bestehen für Radwege an verkehrswichtigen Straßen, Verkehrswichtige Radwege, Fahrrad-	Fördermöglichkeiten werden bereits im Rahmen der Umsetzung des Radroutenprogramms laufend geprüft und beantragt. ➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>abstellanlagen und nachträgliche Beschilderungen. Gefördert werden nur der Neu- und Ausbau von Radwegen, nicht aber die Sanierung oder Erhaltung von vorhandenen Radwegen. Das Förderprogramm wird im Frühjahr eines jeden Jahres vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aufgestellt. Erst danach erfolgt die formale Antragstellung durch die Kommunen. Zuvor sind dem Regierungspräsidium Stuttgart bis zum 30.9. eines jeden Jahres Vorschläge von kommunaler Seite zu unterbreiten. Diese werden dann hinsichtlich der Förderkriterien geprüft.</p>	
T-2 (4)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Im Hinblick auf das Einbringen lärmoptimierter Asphaltbeläge gilt für Abschnitte im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Stuttgart, dass die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags grundsätzlich möglich ist, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p>	<p>➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft in der Regel nicht die überwiegende Mehrzahl der betroffenen Stadtstraßen in der Baulast der Stadt Ludwigsburg.</p>
T-2 (5)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Bezüglich vorgesehener Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen - mit Ausnahme von Bundesautobahnen - grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde. Dies gilt gerade auch für die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen</p>	<p>➔ Sofern Geschwindigkeitsbeschränkungen sich nach Abschluss der Abwägungsprozesse als sinnvoll herausstellen, wird jeweils die Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>im Bereich der L 1100 und der B 27 Süd (vgl. Ziff.13 und 14 Tabelle 15, S.183 Entwurf Lärmaktionsplan).</p> <p>Allerdings ist anzumerken, dass für dortige verkehrsbeschränkende Maßnahmen, soweit sie aus Lärmschutzgründen angeordnet werden, die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich ist.</p>	
T-2 (6)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Bei cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich. Allerdings sind für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung der anzuordnenden Maßnahmen anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. Darüber hinaus sind für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht die Ergebnisse der VBUS-Berechnung zu Grunde zu legen, sondern die Berechnung nach RLS 90.</p> <p>Um eine Neuberechnung zu ersparen, wird es - entsprechend den Vorgaben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur - akzeptiert, wenn für die Tagwerte der VBUS-Berechnung auf Bundesstraßen ein Abschlag von 2 dB(A) sowie auf Landesstraßen ein Abschlag von 1 dB(A) vorgenommen wird.</p>	<p>Die Problematik ist im Lärmaktionsplan bereits ausführlich erläutert (Seite 42 des Entwurfs vom 02.07.14). Dort wird auch auf das spezielle Problem hingewiesen, dass die Hauptverkehrsstraßen meist eine dichte Folge von Signalanlagen aufweisen, für die nach RLS 90 in Abständen unter 100 m Aufschläge von 1 bis 3 dB(A) erfolgen müssen. Folglich berücksichtigt ein pauschaler Abschlag von 2 dB(A) diesen Sachverhalt nicht angemessen. Ferner kann auf Schwankungen der Lärmpegel um die Sanierungslärmwerte nicht mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen in kurzen Abständen reagiert werden. Nachberechnungen werden erforderlich, wenn Lärmschutzfensterklassen geschossweise differenziert werden müssen.</p> <p>➔ Die Umrechnungsfaktoren werden berücksichtigt.</p>
T-2 (7)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Vorrangig sind allerdings aktive und passive Maßnahmen zum Schallschutz anzustreben.</p> <p>Dies gilt auch für die unter Ziff. 3.4.6.23 angeführte Einzelmaßnahme Lärmschutz BAB 81, bei welcher sowohl für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen als auch für die beantragte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Zuständigkeit des Regierungs-</p>	<p>Einen solchen Vorrang kennt die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie nicht. Explizit werden beispielsweise Lärmschutzfenster als passive Maßnahme nicht anerkannt, denn die Bezeichnung der Richtlinie verweist bereits darauf, dass nicht nur Wohnungen, sondern auch die Umgebung geschützt werden soll. Was vorrangig zu verfolgen ist, kann sich erst aus der</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>präsidiums Stuttgart vorliegt.</p>	<p>Problemlage und der umfassenden ermessensfehlerfreien Abwägung von Maßnahmen ergeben.</p>
<p>T-2 (8)</p>	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Im Bereich Eglosheim werden die Auslösewerte der Lärmsanierung in zahlreichen Fällen überschritten. Nur an wenigen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge. Im Rahmen der Planung zur temporären Seitenstreifenfreigabe wurden die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände und ein lärmindernder Fahrbahnbelag im Rahmen einer Lärmsanierung berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich von Pflugfelden besteht nach der schalltechnischen Untersuchung vom Dezember 2013 weder ein Anspruch auf Lärmvorsorge noch die Möglichkeit einer Lärmsanierung. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird jedoch im Rahmen der nächsten Fahrbahnsanierung den Einbau eines lärmindernden Belages prüfen.</p> <p>Die Realisierung der Maßnahmen ist abhängig von der Genehmigung und Mittelbereitstellung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zum tatsächlichen Realisierungszeitpunkt können daher an dieser Stelle noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen. Das Regierungspräsidium wird gebeten, beim Bund auf eine zügige Realisierung hinzuwirken, da die Maßnahmen ebenfalls einen deutlichen Beitrag zur Minderung des Umgebungslärms leisten, der vor allem in der Weststadt und in Pflugfelden weit die Naherholungsräume verlärmert.</p>
<p>T-2 (9)</p>	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Lediglich der Vollständigkeit halber sei für die Endfassung des Lärmaktionsplanes angemerkt, dass entgegen den Ausführungen im vorgelegten Entwurf unter Ziff. 3.4.6.23</p>	<p>Da die Lärmkartierung zu einem Zeitpunkt erfolgte, in dem die Auslösewerte noch bei 60 dB(A) nachts lagen, kann lediglich auf den inzwischen abgeminderten</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmsanierung besteht, da es sich hier um eine rein freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch handelt. Auch wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung bereits längerfristig einheitlich um 3 dB(A) abgesenkt, so dass die Angabe „60 dB(A) nachts“ in „57 dB(A) nachts“ abzuändern ist. Letztendlich bitten wir den derzeitigen Quellennachweis (31) zu streichen und wie folgt zu ersetzen: „Im Auftrag des Regierungspräsidium Stuttgart - Schalltechnische Untersuchung - BAB 81 Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) AS Ludwigsburg-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen, 05.Dezember 2013, BS Ingenieure.“</p>	<p>Auslösewert von 57 dB(A) hingewiesen werden, ohne dass die Zahl der Betroffenen ohne weiteren Rechenaufwand ermittelt werden kann. Dies ist jedoch für den Abwägungsprozess von geringerer Bedeutung, da die Maßnahmen bereits nach RLS 90 vom Regierungspräsidium bewertet wurden. → Entsprechende redaktionelle Änderungen des Textes und der Quellenangabe werden vorgenommen.</p>
T-2 (10)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Zum Vorschlag einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der BAB 81 ist mitzuteilen, dass aufgrund der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen im Bereich Ludwigsburg-Eglosheim nur wenige Gebäude und nur zur Nachtzeit geringfügig von Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 60 db(A)) betroffen sind.</p> <p>Derzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt. Eine Reduzierung dieser Geschwindigkeit auf 100 km/h oder 80 km/h würde eine sehr geringe, nicht wahrnehmbare Lärmverringerung erbringen, insbesondere auch deshalb, weil von den Beschränkungen nicht der Schwerlastverkehr betroffen wäre. Andererseits wäre damit aber ein erheblicher, vom Verkehrsteilnehmer nicht ohne weiteres akzeptabler Eingriff in den fließenden Verkehr</p>	<p>Aus der Sicht des EU-Verordnungsgebers greift die Argumentation „nur wenige Gebäude“ zunächst zu kurz, weil explizit auch die Umgebung geschützt werden soll (s. o.).</p> <p>Ferner weisen die Berechnungen des Büros BS Ingenieure nach, dass nachts mit Begrenzung auf 80 km/h bei einem Lkw-Anteil von ca. 22 % eine Reduzierung um 1,2 dB(A) erreicht wird. Tagsüber liegt der Lkw-Anteil bei 9 %, so dass nach einer Abschätzung über die Schaubilder der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sogar eine Pegelminderung über 2 dB(A) zu erwarten ist, da mehr als 90 % des übrigen Verkehrs betroffen sind. Die relative Wirkung nähert sich folglich dem Ausmaß der Minderung von 50 auf 30 km/h an (ebenfalls über 2 dB(A)).</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			verbunden. Vor dem Hintergrund der Bedeutung der Verkehrsachse BAB 81 ist ein derart gravierender Eingriff in Abwägung zu den Lärmschutzerfordernissen als nicht vertretbar anzusehen.	<p>Nicht nachvollziehbar scheint die Formulierung „ein derart gravierender Eingriff“, denn selbst bei einer Reduzierung von 120 auf 80 km/h beträgt die Verlängerung der Fahrtdauer lediglich 15 sec. je Kilometer (also eine Minute, wenn man großzügig ab Eglosheim bis über die Anschlussstelle Ludwigsburg Süd auf 4 km Länge die Begrenzung einführen würde). Nimmt man die Stauanfälligkeit der Teilstrecke der A 81 mit den negativen Folgen der Verkehrsverlagerung auf das Stadtgebiet Ludwigsburg (B 27) als Abwägungskriterium hinzu, so kann der Nutzen von Tempo 80 durch den verbesserten Verkehrsfluss und die geringere Unfallhäufigkeit über weite Teile des Tages erhöht werden (geringere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen senken das Unfall- und Staurisiko).</p> <p>→ Die Prüfung von Tempo 80 ganztags auf der BAB A 81 bleibt insbesondere wegen der bedenklichen Verkehrslage auf der A 81 im Lärmaktionsplan enthalten. Die Prüfung umfasst neben der Lärm-minderung unter anderem die Analyse der Unfall-situation auf dem Teilabschnitt Asperg/Ludwigsburg/ Möglingen mit Hilfe polizeilicher Unfalldaten sowie die Bewertung möglicher unerwünschter Verlagerungen.</p>
T-3 (1)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p><u>I. Immissionsschutz</u> Die schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktions-planung ACCON GmbH, Greifenberg vom 02.07.14 wurde</p>	<p>→ Die allgemeinen Aussagen zum Immissionsschutz</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>in fachlicher Hinsicht geprüft.</p> <p>Die Untersuchung hat ergeben, dass die Auslösewerte von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum DEN bzw. von 60 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht an unterschiedlichen Gebäuden im Stadtgebiet überschritten werden. Im Rahmen der Berechnungen wurde auch die Anzahl der Betroffenen in weiteren Pegelbereichen ermittelt. Aufgrund der ermittelten Belastungen wurden verschiedene Maßnahmen zur Verringerung der Geräuschmissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr untersucht. Die Maßnahmen wurden hierbei bezüglich der erzielbaren Entlastung, ihrer sonstigen Auswirkungen sowie der Kosten bewertet. Im Rahmen des Berichts wird keine abschließende Festlegung für die Durchführung von Maßnahmen vorgenommen, da in Bezug die Auswirkungen der Lärminderungsmaßnahmen bei vielen Lärmschwerpunkten noch Detailuntersuchungen notwendig werden, um die Auswirkungen der Maßnahmen abschließend beurteilen zu können. Der Bericht enthält somit auf Basis der bislang vorliegenden Erkenntnisse vorgeschlagene Maßnahmenempfehlungen</p>	<p>werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Schienenverkehr wurde noch nicht untersucht, da bislang keine Ergebnisse der DB-Lärmkartierung vorlagen, welche die im Rahmen der Lärmsanierung durch die DB erfolgten Maßnahmen (vor allem Lärmschutzwände) bereits berücksichtigt hätten.</p>
T-3 (2)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Bezüglich der Maßnahmen bilden die Geschwindigkeitsreduzierung sowie der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt einen Schwerpunkt des Berichts, wobei die Geschwindigkeitsreduzierung eine relativ kurzfristig und kostengünstig realisierbare Maßnahme darstellt, während der Austausch des Asphalts eine</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzungen sind tatsächlich unter den gegebenen Verhältnissen das einzige kurzfristig verfügbare Mittel, um die z. T. extremen Belastungssituationen zu mildern, ohne jedoch die Auslösewerte unterschreiten zu können. Vielfach muss die Lärmbegrenzung durch lärmoptimierten Asphalt</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>längerfristige und kostenintensivere Maßnahme ist. Durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h und den Einsatz von leisen Fahrbahnoberflächen kann insbesondere die Zahl der sehr stark belasteten Menschen in den meisten Fällen deutlich gesenkt werden. In Bezug auf die anderen Belastungskategorien (mäßig bis stark) bzw. die Gesamtzahl der belasteten Einwohner führen die Maßnahmen nur zu relativ geringen Verbesserungen der Situation.</p>	<p>unterstützt werden, da die theoretisch notwendige Reduzierung der Verkehrsmenge nicht möglich ist. Da oftmals Grüne Wellen zu berücksichtigen sind, ergibt sich dennoch ein hoher technischer und finanzieller Aufwand, um auch auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau Stopp-und-Go-Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Durch die vorgegebene Systematik der Lärmkartierung in Abstufungen von 5 dB(A) kommt die reale Minderungswirkung nicht voll zur Geltung. Bei den hohen Verkehrsmengen ergeben sich auch innerhalb der Belastungsklassen deutliche Minderungen der Schallenergie, denen die Betroffenen ausgesetzt sind.</p>
<p>T-3 (3)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht werden alle Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Zahl der Betroffenen führen grundsätzlich positiv bewertet. Bezüglich der Geschwindigkeitsabsenkung im Bereich von Hauptverkehrsachsen weisen wir darauf hin, dass diese Regelungen nicht dazu führen dürfen, dass diese Straßen ihre Attraktivität gegenüber dem untergeordneten Straßennetz verlieren und es zur Benutzung von alternativen Routen in Form von Schleichverkehren kommt. Aufgrund mathematischen bzw. physikalischen Zusammenhänge in der Akustik können Verkehrsverlagerungen von Haupt- auf Nebenstraßen zu deutlichen Pegelerhöhungen in bislang gering belasteten Bereichen führen. Es muss vermieden werden, dass sich</p>	<p>Die Verlagerungswirkungen werden durch ein Verkehrsmodell berechnet und in Einzelfällen kleinräumig durch Vorher-Nachher-Erhebungen bewertet. Im Bedarfsfall wird über Gegenmaßnahmen entschieden wie beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Nebenstraßen. In jedem Fall unterstreicht diese Gefahr die Notwendigkeit, auf den Hauptachsen auch bei geringerer Geschwindigkeit für einen flüssigen Verkehrsablauf zu sorgen und bestätigt die Methodik zahlreicher Einzelprüfungen im Rahmen der weiteren Umsetzungsplanung.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>durch Geschwindigkeitsreduzierungen die Zahl der belasteten Menschen im Bereich der nicht untersuchten Nebenstraßen deutlich erhöht und das Ziel der Lärmaktionsplanung auf diese Weise ad absurdum geführt werden würde.</p> <p>Aus unserer Sicht wird anhand der Ergebnisse des Lärmaktionsplans deutlich, dass sich durch kostengünstige und kurzfristige Maßnahmen in der Gesamtbetrachtung nur in begrenztem Umfang Verbesserungen der Geräuschbelastung herbeiführen lassen.</p>	
T-3 (4)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Nach aktuellen Prognosen ist in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten weiterhin mit wachsenden Zahlen beim Pkw-Verkehr und insbesondere auch bei dem Lkw-Verkehr zu rechnen. Insofern besteht die Gefahr, dass ein Teil der erzielten Verbesserungen durch Verkehrszunahmen wieder aufgezehrt werden</p>	<p>Aktuelle Umfragen zum Mobilitätsverhalten zeigen, dass nicht mehr automatisch mit einer zunehmenden Motorisierung zu rechnen ist. Insbesondere bei Jugendlichen verlieren Führerschein- und Pkw-Besitz an Bedeutung. Jugendliche sind vermehrt „multimodal“ unterwegs.</p> <p>Vgl. u. a.: Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2013/2014: Alltagsmobilität und Fahrleistung</p> <p>Lediglich der besonders lärmintensive Lkw-Verkehr kann - in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung - weiter zunehmen. Hier ist aber die Frage, auf welchen Verbindungen diese Zuwächse vorwiegend zum Tragen kommen: auf überregionalen Verbindungen im</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Außerortsverkehr oder auch auf innerstädtischen Straßen als Durchgangsverkehr.
T-3 (5)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	Um weitergehende Entlastungen zu erreichen müsste deshalb verstärkt die Reduzierung von Durchgangsverkehren durch den Bau neuer Verkehrsstrassen außerhalb der schutzwürdigen Siedlungsgebiete in den Blick genommen werden.	Neue Verkehrsstrassen sind kritisch zu hinterfragen, da sie Frei- und Erholungsräume durchschneiden. Sie können damit dem expliziten Ziel des § 47d Abs. 2 BImSchG widersprechen, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Dieser Zielkonflikt ist bei allen Neubaumaßnahmen im Detail abzuwägen. Derzeit in Diskussion befindliche Maßnahmen sind im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten (Abschnitt 3.4.4 ff).
T-3 (6)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	Nach unserer Auffassung sollte ein höheres Augenmerk auf die Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen gelegt werden, da es sich um eine der wenigen Maßnahmen handelt, die deutliche Verringerungen der Geräuschbelastung von mehr als 3 dB(A) bewirken kann. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird dieser Maßnahmenart bislang eine geringe Priorität zugewiesen. Auch im Falle der Durchführung bislang höher priorisierten Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen ist entsprechend dem Entwurf des Lärmaktionsplans weiterhin mit einer hohen Zahl an Betroffenen zu rechnen, die starken Geräuschbelastungen bzw. einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisikos für Herz-/Kreislaufkrankungen ausgesetzt sind. Es ist sicherlich richtig, dass Schallschutzwälle bzw. Wände das Stadtbild negativ beeinflussen können. In Anbetracht der Höhe der Belastungen und der Anzahl der Betroffenen ist	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind in erster Linie Lärmschutzwälle und -wände. Räumlich sind sie im Ludwigsburger Stadtgebiet nur an wenigen Stellen zu integrieren, die zudem meist in Abschnitten mit mäßiger Grenzwertüberschreitung liegen. Derartige Fälle sind im Lärmaktionsplan aufgelistet. In der überwiegenden Zahl innerstädtischer Straßen mit dem höchsten Problemdruck sind zwischen den Privatgrundstücken und dem Straßenraum keine Einbauten möglich. ➔ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>nach unserer Auffassung dem Gesundheitsschutz im Regelfall jedoch ein höheres Gewicht beizumessen als gestalterischen Aspekten. Im Vergleich zu Tunnellösungen dürfte der Bau von aktivem Schallschutz zudem ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Aktive Schallschutzmaßnahmen stellen deshalb einen sinnvollen Ansatz für die Lärmaktionsplanung dar, der stärker verfolgt werden sollte, um signifikante Verbesserungen in einzelnen, besonders stark belasteten Bereichen zu erzielen.</p>	
<p>T-3 (7)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Der Lärmaktionsplan stellt auch eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung in Ludwigsburg dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete entlang hochbelasteter Verkehrsachsen zu verorten.</p>	<p>Bei der Bauleitplanung werden automatisch Schallschutzgutachten erstellt, die im Vorfeld die notwendigen Schutzmaßnahmen identifizieren und dabei die deutlich niedrigeren Lärm-Vorsorgewerte zugrunde legen. Sofern noch neue Gebiete entwickelt werden, wird bereits jetzt der sinnvollen Nutzungszuordnung und dem aktiven Schallschutz der Vorrang eingeräumt (z. B. Gebietsgliederung Entwicklungsbereich Ost). Lediglich bei der städtebaulich sinnvollen Nutzung von Baulücken werden verstärkt auch passive Maßnahmen umgesetzt (z. B. Lärmschutzfenster). ➔ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (8)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>II. _____ Verkehr</u> (8) Neben einer Reihe weiterer Maßnahmen sind im vorliegenden Lärmaktionsplan auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für das Stadtgebiet enthalten. Dabei handelt es sich vor allem um:</p>	<p>Das Abwägungserfordernis ist vielfach im Lärmaktionsplan genannt. ➔ Die gewünschte Beteiligung des Landkreises wird erfolgen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts und außerorts • Lkw-Durchfahrtsverbote <p>Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken (§ 45 StVO). Voraussetzung ist, dass die verkehrsregelnden Maßnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein müssen. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind daher die Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme abzuwägen.</p> <p>Sollen Verkehrsverbote für bestimmte Kraftfahrzeuge ausgesprochen werden, sind bei der Beurteilung der Zumutbarkeit und der Geeignetheit einer Umleitungsstrecke zwei Gesichtspunkte besonders zu betrachten. Bei der Frage der Zumutbarkeit sind für die Beurteilung die Länge der zusätzlichen Wegstrecke sowie die zusätzlich benötigte Fahrzeit ausschlaggebend. Bei der Frage der Geeignetheit ist zu prüfen, ob durch die Umleitung andere, ebenso schützenswerte Bereiche belastet würden. Ist dies der Fall, so ist die Umleitungsstrecke grundsätzlich nicht geeignet, da die Entlastung eines schützenswerten Bereichs nicht auf Kosten eines anderen schützenswerten Bereichs erfolgen darf.</p> <p>Aus dem Lärmaktionsplan ist erkennbar, dass bereits erste Untersuchungen zu den Verdrängungsverkehren</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>stattgefunden haben mit dem Ergebnis, dass es zu Verkehrsverlagerungen in Nachbarkommunen kommt (z.B. Asperg, Möglingen, Freiberg). Aus diesem Grund sollen weitere Planungsvarianten untersucht werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Ludwigsburg frühzeitig in die weiteren Untersuchungen zu den Lkw-Verboten eingebunden wird, soweit sich Auswirkungen auf Nachbarkommunen ergeben.</p>	
<p>T-3 (9)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>III. Straßen</u></p> <p>Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan. Bei einer veränderten Wegweisung muss darauf geachtet werden, dass der verlagerte Verkehr nicht zur Mehrbelastung anderer Kommunen führt.</p>	<p>Dieser Aspekt ist im Lärmaktionsplan bereits als Abwägungserfordernis bei den weiteren Prüfaufträgen enthalten. Bei der Gefahr von Mehrbelastungen erfolgt eine entsprechende Beteiligung mit dem Ziel, ggf. durch ein abgestimmtes gemeindegrenzen überschreitendes Konzept negative Wirkungen zu vermeiden oder auszugleichen.</p> <p>➔ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (10)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Zum Punkt lärmindernder Asphalt sei bemerkt, dass bei Tempo unter 50 km/h kaum Auswirkungen gegeben sind, da dieser Effekt sich bei Straßen bemerkbar macht, bei denen die Reifen-Fahrbahn-Geräusche die Hauptgeräuschquelle darstellen. Damit die Lärminderung funktioniert, sollte beispielsweise keine Unterbrechung der Fahrbahn vorliegen, was in der Ortsdurchfahrt nicht möglich ist (Schächte, Leitungen, Entwässerungssysteme etc.). Das Wiederherstellen des Oberbaus bei Aufgrabungen ist schwierig und der offenporige Asphalt ist</p>	<p>Die Aussagen betreffen nur offenporige Asphalte, die hauptsächlich außerorts verbaut werden. Der moderne Lärmoptimierte Asphalt LOA 5D ist kein offenporiger Asphalt in diesem Sinn. Er wirkt auch unter 50 km/h, da bei Fahrzeugen die Rollgeräusche vielfach bereits ab 30 km/h die Motorgeräusche überwiegen. Neu zugelassene Fahrzeuge weisen im Schnitt noch bessere Motordämmungen auf, ganz abgesehen von dem langfristig steigenden Anteil von E-Fahrzeugen im Innenstadtverkehr, bei denen fast nur noch</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>nicht sehr beständig gegen scherende Beanspruchungen (Anfahr-, Brems- und Abbiegeverkehr).</p> <p>Das Innenministerium erklärt in der Stellungnahme vom Februar 2010, dass lärmindernde Wirkung erst ab Geschwindigkeiten über 60km/h eintritt und dass es in Ortsdurchfahrten derzeit keine zugelassenen Straßenoberflächen mit lärmindernder Wirkung gibt.</p>	<p>Rollgeräusche zum Tragen kommen.</p> <p>Anwohnerberichte von Straßen mit LOA im Stadtgebiet belegen die hohe Wirksamkeit. Auch wenn diese Beläge seit ca. 2008 erst in der Erprobung sind und sehr sorgfältig verarbeitet sein müssen, werden sie bei künftigen Sanierungsmaßnahmen auf längeren Teilstrecken weiter eingebaut. Wir erhoffen uns eine offizielle Zulassung mit Fortschreibung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 2016).</p> <p>→ Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (11)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>IV. Gesundheitsschutz</u></p> <p>Grundsätzlich scheinen alle im Entwurf des Lärmaktionsplans genannten und im Rahmen einer sehr um- bzw. weitsichtigen Begutachtung untersuchten bzw. gewürdigten aktiven Schallschutzmaßnahmen zu einer plausiblen und sinnvollen Verbesserung, d.h. Reduzierung der (Verkehrs-)Lärmbelastung beitragen zu können und wären demzufolge nach unserer Einschätzung für weitere Planungsvorhaben bzw. diesbezüglichen Voruntersuchungen zu erwägen.</p> <p>Bereits realisierte Maßnahmen zeigen dahingehende Fortschritte und sind in der weiteren Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der aktuellen Situation entsprechend zu überprüfen. Konkrete Einzelfallbetrachtungen würden allerdings angesichts des Umfangs des Lärmaktionsplans, u.a. aufgrund der großen Anzahl lärmbelasteter Gebiete den Rahmen dieser Stellungnahme übersteigen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3</p>	<p>Landratsamt</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Gleichwohl und im Besonderen gilt es aber - angesichts</p>	<p>Dieses Abwägungserfordernis zieht sich bereits durch</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(12)	Ludwigsburg		<p>der außerordentlich hohen und multifaktoriell sehr komplexen, verdichteten (Verkehrs-)Lärmsituation in Ludwigsburg - bei der jeweiligen Einzelbetrachtung der Lärmorte eine gesamtkonzeptionelle Chancen-Risiken-Abwägung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, im Rahmen derer die vielfachen Bewertungskriterien wie z.B. Unfallrisiko, Luftqualität/Schadstoff-Emissionen, zu erwartende Verlagerung von Lärm etc. hinsichtlich ihrer potentiell negativen wie auch positiven Effekte auf die Verkehrs-/Lärm- und Wohn-bzw. Lebensverhältnisse und damit auf die Gesundheit Berücksichtigung finden müssen.</p> <p>Nur mittels einer derartig ganzheitlichen Betrachtungsweise können gegebenenfalls gesundheitlich bedenkliche Entwicklungen bzw. Fehlplanungen zum vermeintlichen Wohl einer nur fokalen verbesserten Lärmsituation vermieden werden.</p>	<p>den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans, insbesondere bzw. exemplarisch z. B. für alle Strecken in Tabelle 10 Seite 46 des Entwurfes unter der Rubrik Verlagerung als Abwägungsbestandteil aufgelistet sowie bei jedem Straßen-Steckbrief im Detail wiederholt.</p> <p>➔ Anregung wird als Bestätigung der umfassenden Vorgehensweise zur Kenntnis genommen.</p>
T-3 (13)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>In dem Zusammenhang sei insbesondere auf die Gefahr von Verlagerungseffekten hingewiesen, gerade beispielsweise in (noch) ruhig(er)e Wohn- und Lebensbereiche.</p> <p>Dies gilt es außer bei der Lärmaktionsplanung natürlich stets auch bei städtebauplanerischen Konzepten konkret mit zu berücksichtigen. Hier seien die diversen, im Lärmaktionsplan benannten Naherholungsgebiete Ludwigsburgs mit hohem Schutzanspruch hervorzuheben, die einen bedeutenden und willkommenen Ausgleich im Lebensalltag der Ludwigsburger Bürger darstellen und</p>	<p>Der Schutz ruhiger Gebiete ist explizit im Lärmaktionsplan angesprochen (Kapitel 3.6, Seite 187).</p> <p>➔ wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>einen wichtigen Beitrag zur individuellen wie gesamtstädtischen Lebensqualität und Attraktivität leisten. Wesentliche Aufgabe und strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sollte gemäß § 47d Abs.2 BImSchG daher auch der Bestandsschutz/Erhalt dieser ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms sein. Darüber hinaus wären unter diesem Aspekt Maßnahmen wie die zusätzliche Erschließung neuer bzw. die Ausdehnung vorhandener Ruheschutzzonen sehr zu begrüßen. Im Übrigen leisten diese Naherholungsgebiete einen dauerhaften Beitrag zur Verminderung motorisierten Freizeitverkehrs.</p>	
<p>T-3 (14)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Den Schienenverkehrslärm betreffend ist eine konkrete Stellungnahme erst möglich, wenn die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken seitens des Eisenbahnbundesamtes - vermutlich nicht vor Anfang 2015 - vorliegt. Eine grundsätzliche Neubewertung wird dann nicht zuletzt auch wegen des Wegfalls des bislang in Deutschland üblichen sogenannten Schienenbonus von 5 dB(A) notwendig werden.</p> <p>Wichtig ist uns - angesichts der Anmerkungen im Lärmaktionsplan, die Bahn bezuschusse angesichts der zu erwartenden anhaltend hohen Lärmbelastungen entlang bzw. in der Nähe des Schienennetzes passive Schallschutzmaßnahmen - kritisch darauf hinzuweisen, dass aus gesundheitlicher Sicht jegliche aktive Maßnahmen stets vor passivem Schallschutz Vorrang haben sollten. Der Einbau von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden bringt</p>	<p>Die Belastungssituation durch Schienenlärm ist mittlerweile bewertet. Die Befürchtungen sind eingetreten, dass es ohne den Schienenbonus trotz durchgeführter Lärmsanierung seitens der Bahn zu einer kaum verringerten Zahl von Betroffenen kommt.</p> <p>→ Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Stadt Ludwigsburg wird baldmöglichst in einem zweiten Verfahren den Lärmaktionsplan zur Verminderung des Schienenlärms aufstellen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			wegen der auch dann notwendig werdenden künstlichen Belüftung, insbesondere in Bestandsbauten, oft hygienische Probleme mit sich. Darüber hinaus findet, bezogen auf die Tages- und Abendstunden, der Aufenthalt im Freien keine ausreichende Berücksichtigung	
T-3 (15)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Grundsätzlich möchten wir noch darauf hinweisen, dass es gemäß epidemiologischer Studien bei Personen, die in lärmbelasteten Zonen - insbesondere infolge von Verkehrsbelastungen - wohnen, bereits ab einem Lärmpegel von 50 dB(A) in der Nacht und tagsüber 60 dB(A) neben den subjektiven Belästigungen auch objektiv zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen mit Krankheitswert kommen kann. Bereits ab 50 dB(A) in der Nacht bestehen bei ca. 5% der Menschen hochgradige Beeinträchtigungen des Nachtschlafes. Nachhaltige Gesundheitsschädigungen bei empfindlichen Personen sind im Einzelfall möglich, insbesondere kommt es ab diesem Wert bereits zu einem Anstieg des Risikos für das Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen.</p> <p>Als weitere negative gesundheitliche Auswirkungen sind Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern - Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen zu nennen.</p> <p>Ab 55 dB(A) nachts drohen bereits konkrete Gesundheitsgefahren, insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, z.B. Bluthochdruck.</p> <p>Ab 60 dB(A) ist von einer merklichen Erhöhung des</p>	<p>Diese Studien sind bekannt. Die Stadt Ludwigsburg geht deshalb davon aus, dass bereits ab Überschreiten der vom Landratsamt genannten Lärmwerte eine Situation besteht, die über das allgemeine Risiko einer Gefährdung deutlich hinaus geht, zumal bei Neuplanungen diese Werte ebenfalls eingehalten oder unterschritten werden müssen. Daraus folgt:</p> <p>→ Maßnahmen werden nicht nur für die stärksten belasteten Streckenabschnitte vorgesehen.</p> <p>→ Einzelmaßnahmen betten sich in ein Gesamtkonzept ein, so dass beispielsweise auch Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen, um Verlagerungen auszuschließen (Beispiele Neckarstraße, Abelstraße).</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Herzinfarkttrisikos auszugehen (Bewertung vorliegender Studien durch das UBA und die WHO, Guidelines for Community Noise).</p> <p>Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass hier keinerlei Sicherheitsabstände zu den genannten Messwerten bestehen, wie es bei der Festsetzung anderer umweltmedizinisch relevanter Grenz- oder Richtwerte üblich ist. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass bei langfristiger Exposition in Einzelfällen auch unterhalb der oben genannten Werte gesundheitliche Probleme auftreten.</p>	
T-3 (16)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Hinsichtlich des Kontextes Lärm im Bereich von Schulen bzw. seiner allgemeinen Wirkung auf die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit möchten wir angesichts der zahlreichen und z.T. betroffenen Schulen im Stadtgebiet abschließend auf weitere Studienergebnisse aufmerksam machen, nach denen bereits ab Außenschallpegeln von 50 dB(A) mit Leistungs- und Konzentrationsminderungen zu rechnen ist. Demzufolge wäre gegebenenfalls anzuraten, an den Gebäuden bzw. Klassenzimmern dieser Schulen weitere konkrete Schallpegelmessungen durchzuführen und bei Vorliegen vergleichbarer bedenklicher Werte auch hier weitere Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen.</p>	<p>➔ Sofern Schulen nicht durch die ohnehin vorgesehenen Maßnahmen entlastet werden, prüft die Stadt den Einbau von Lärmschutzfenstern.</p>
T-4 (1)	Polizeipräsidium Ludwigsburg	02.10.14	<p>seitens des PP Ludwigsburg bestehen gegen die beschlossenen Maßnahmen unter Punkt 2 (Anordnung Tempo 30) keine Bedenken.</p>	<p>➔ wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-4 (2)	Polizeipräsidium Ludwigsburg	02.10.14	<p>Ich bitte Sie, die Polizei über den weiteren Fortschritt des LAPs auf dem Laufenden zu halten.</p>	<p>➔ Die Information erfolgt, ggf. in Einzelfällen eine enge Zusammenarbeit wie sie bisher schon im Rahmen der</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Unfalluntersuchungen üblich ist.
T-5 (1)	Stadt Asperg	19.05.15	leider wurde der aufgrund einer Umstrukturierung im Bauamt der Stadt Asperg keine Rückmeldung an die Stadt Ludwigsburg gegeben. Anregungen haben wir zum vorgelegten Lärmaktionsplan keine, würden Sie aber bitten, die Stadt Asperg weiter zu beteiligen, da einige Punkte sicherlich noch zwischen den Städten abzustimmen sind	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn die Stadt Asperg betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.</p>
T-6 (1)	Gemeinde Benningen a. N.	06.05.15	Auf eine detaillierte Stellungnahme wird verzichtet, da die meisten Maßnahmen Benningen nicht berühren oder in die gleiche Richtung zielen. Es wird um Beteiligung gebeten, wenn die Gemeinde von Maßnahmen berührt wird (telefonische Auskunft).	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Benningen a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.</p>
T-7 (1)	Stadt Freiberg a. N.	11.05.15	vielen Dank für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren. Aktuell gibt die Stadt Freiberg a.N. keine Stellungnahme ab. Wir gehen davon aus, dass die Stadt Freiberg a.N. bei Konkretisierung einzelner Projekte erneut beteiligt wird, sofern Sie davon betroffen ist. Wir bitten Sie daher, uns weiter am Verfahren zu beteiligen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Freiberg a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.</p>
T-8 (1)	Stadt Marbach a.N.	23.09.14	Der Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg wurde grundsätzlich positiv zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass keine Maßnahmen verwirklicht werden, die zusätzliche Belastungen der Stadt Marbach am Neckar mit sich bringen.	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Freiberg a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.</p>
T-9 (1)	Gemeinde Möglingen	07.05.15	vielen Dank für die Beteiligung der Gemeinde Möglingen im Verfahren.	→ Die Gemeinde Möglingen wird bei entsprechenden Maßnahmenplanungen beteiligt. Im Bedarfsfall erfolgt

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Wir möchten Sie bitten, uns auch im weiteren Verfahren zu beteiligen, insbesondere wenn es um Maßnahmen geht, die regionale Auswirkungen haben, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Durchfahrverbote, die zu einem Verdrängungsverkehr und zu Verlagerung von Verkehr und Lärm auf uns als Nachbarkommune führen könnten. Gegebenenfalls wäre es gutachterlich nachzuweisen, dass die Verschlechterung nicht eintritt.</p>	<p>die Abstimmung gemeinsamer koordinierter Maßnahmen ggf. mit weiteren Nachbarkommunen, um die Wirksamkeit solcher Konzepte wie Durchfahrverbote zu erhöhen oder ihre Nachteile auszugleichen.</p>
<p>T-10 (1)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Das umfangreiche Werk zeigt deutlich, in welchem Maße die Städte im Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart durch den Verkehr betroffen sind und wie sich der Lärm direkt auf die an den belasteten Straßen wohnende Bevölkerung auswirkt.</p> <p>Es zeigt sich aber auch, dass die vorgesehenen Maßnahmen, mit denen diesem Lärm begegnet werden soll, direkt vor Ort nur sehr begrenzte Wirkungen erzielen können, sich aber insbesondere, wenn es sich um verkehrslenkende Maßnahmen handelt, auch auf die Nachbarkommunen auswirken können.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-10 (2)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Im Lärmaktionsplan sind verschiedene LKW-Durchfahrtsverbote enthalten, die sich auch auf die Nachbarkommunen auswirken können. Als betroffene Kommunen sind hier konkret die Nachbarn Kornwestheim, Asperg, Möglingen und Tamm genannt. Leider sind den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen (Anlagen 10.2 und 10.3) aufgrund der Unschärfe die effektiven Zahlen einer Verkehrszunahme für die Remsecker Straßen nicht</p>	<p>Zweck der Modellberechnungen war zunächst, die Auswirkungen sowohl innerhalb des Stadtgebiets Ludwigsburg als auch im weiteren Umfeld darzustellen. Die Berechnungen werden noch aktualisiert. Die Planfälle werden teilweise modifiziert bzw. ergänzt, soweit sie überhaupt weiter verfolgt werden können. Insbesondere für das flächenhafte Lkw-Durchgangsverbot (Anlage 10.2) wurde uns seitens des</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>ablesbar, aber ein LKW-Durchfahrtsverbot würde sich auch auf Remseck auswirken.</p> <p>Berücksichtigt man die in Remseck im Bereich der Neckarbrücke Neckargröningen Neckarrems vorhandenen Stauerscheinungen und die in den Ortsteilen Neckarrems und Hochberg gemessenen Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Grenzwerte, so wird deutlich, dass eine Zunahme insbesondere des LKW-Verkehrs in unseren verkehrlichen Problembereichen nicht erfolgen darf.</p>	<p>Regierungspräsidiums keine Realisierungs- bzw. Genehmigungschance in Aussicht gestellt. Für den Planfall mit Tempo 40 in wichtigen Ost-West-Achsen (Anlage 10.3) wurde vorgeschlagen, eine abgemilderte Variante nur mit Teilspernung der B 27 für Lkw ohne Maßnahmen in West-Ost-Richtung zu berechnen.</p>
<p>T-10 (3)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Die Stadt Remseck am Neckar bittet deshalb darum, vor einer Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans oder anderer verkehrslenkender Maßnahmen, die geeignet sind, einen Mehrverkehr in Remseck zu erzeugen, diese vorab mit ihr im Einzelnen abzustimmen.</p>	<p>Aus diesen Planfallbetrachtungen ergeben sich folgende Konsequenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information und Beteiligung bei Maßnahmen, die sich spürbar auf Nachbarkommunen auswirken können, sind unabdingbar und werden erfolgen. - Über die reine Beteiligung hinaus gilt es aufgrund der extremen regionalen Belastungssituation, gemeinsame Konzepte zu entwickeln, um durch ein abgestimmtes Maßnahmenprogramm negative Folgewirkungen zumindest auszuschließen oder besser sogar einen für alle Beteiligten höheren Gesamtnutzen zu erzielen. - Mit diesem Vorgehen steigen eventuell die Aussichten auf Umsetzung von Maßnahmen, die isoliert keinen Erfolg hätten. Das Vorgehen entspricht weitgehend dem Kooperationserlass der Landesregierung. <p>➔ Remseck und weitere Kommunen werden wie gewünscht beteiligt bzw. zur Zusammenarbeit eingeladen. Darauf wird im vorliegenden Entwurf des</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Lärmaktionsplans bereits hingewiesen.
T-11 (1)	Stadt Stuttgart	29.09.14	wir danken Ihnen für die Zusendung des Entwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigsburg und die Gelegenheit, uns dazu zu äußern. Lärm ist in den Städten eines der großen Umweltprobleme. Insofern unterstützen wir sämtliche Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation beitragen können. Zu zwei Aspekten, die die Stadt Stuttgart direkt betreffen, wollen wir explizit Stellung nehmen:	→ Wird zur Kenntnis genommen
T-11 (2)	Stadt Stuttgart	29.09.14	<u>Lkw-Lenkungskonzepte und Durchfahrtsverbote (Kapitel 3.4.3)</u> Auch wir sehen in einer Lenkung bzw. Regulierung des Lkw-Verkehrs ein großes Lärminderungspotenzial. Die Stadt Stuttgart arbeitet deshalb an einem Lkw-Lenkungskonzept, das ggf. auch Fahrverbote in bestimmten Straßen enthält. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen in lärm-sensible Bereiche sind dabei jedoch zu vermeiden. Aufgrund der vielfältigen räumlichen Verflechtungen in der Region Stuttgart ist es unerlässlich, großräumig angelegte Verkehrsbeschränkungen auf regionaler Ebene nach möglichen Verkehrsverlagerungen zu untersuchen. Um Mehrverkehr in den Nachbargemeinden auszuschließen, wurde beim am 01.03.2010 eingeführten Lkw-Durchfahrtsverbot durch Stuttgart die B 10 ausgenommen	Auf das Abwägungserfordernis wird im Lärmaktionsplan vielfach hingewiesen. → Die Auswirkungen möglicher Lenkungskonzepte werden mit Hilfe eines Verkehrsmodells geprüft. Durch Verlagerungen betroffene Kommunen werden dann mit dem Ziel beteiligt, gemeinsam tragbare Lösungen zu finden, die ggf. in ein überörtliches begleitendes Maßnahmenkonzept münden können.
T-11 (3)	Stadt Stuttgart	29.09.14	Es ist völlig legitim, dass Sie über Möglichkeiten eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der B 27 nachdenken. Die Verkehrsuntersuchungen zu Ihrem Lärmaktionsplan lassen jedoch vermuten, dass es dadurch zu Mehrverkehr in	Das flächenhafte Lkw-Durchfahrtsverbot in der Stadt Ludwigsburg (Anlage 10.2) wurde nachrichtlich aufgenommen, um die regionalen Auswirkungen dieses sehr weit gehenden Planfalls darzustellen. Auf die

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>verschiedenen Straßen in Stuttgart kommt (Kapitel 3.4.3 und Anlagen 10.2 und 10.3). Dem können wir nicht zustimmen. Wir gehen aber davon aus, dass die Stadt Stuttgart vor einer konkreten Umsetzung eines großräumig wirksamen Lkw-Fahrverbots in Ludwigsburg gehört wird.</p>	<p>geringen Realisierungschancen eines solchen Konzeptes wurde bei allen Lärmschwerpunkten hingewiesen, zumal die Wirkung teilweise unter der von Tempo 40 liegt. Das eingeschränkte Lkw-Durchfahrtsverbot in Kombination mit Tempo 40 (Anlage 10.3) führt auch in zahlreichen Straßen Stuttgarts zu Verkehrsrückgängen und nur vereinzelt zu Mehrverkehr. Dies gilt es bei weiteren Untersuchungen genauer zu analysieren, zumal auch Remseck und Kornwestheim von den Auswirkungen betroffen sind. → Eine Beteiligung wird in diesen Fällen erfolgen (s. o).</p>
T-11 (4)	Stadt Stuttgart	29.09.14	<p><u>Nord-Ost-Ring Stuttgart (Kapitel 3.4.4.1)</u> Die Stadt Stuttgart steht einem Nord-Ost-Ring Stuttgart bekanntlich sehr kritisch gegenüber. Auch die Landesregierung hat wiederholt klargestellt - wie Sie richtig dargelegt haben -, dass sie diesbezügliche Planungen nicht weiterverfolgen und stattdessen mit einem Bündel von kleineren Maßnahmen die Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart verbessern möchte. Für den (derzeit eher unwahrscheinlichen) Fall, dass das Land die Planung dafür wieder aufnimmt, müssen die Auswirkungen auf das Straßennetz in Stuttgart detailliert untersucht werden. Unzumutbare Mehrbelastungen für die Stuttgarter Bevölkerung müssen ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. → Für das überregional bedeutsame Projekt ist im Fall einer Wiederaufnahme von Planungen ein entsprechend ausgedehnter Untersuchungs- und Abwägungsprozess durchzuführen. Dieses Verfahren läuft als eigenständiges Planverfahren außerhalb der Lärmaktionsplanung auf eigener Rechtsgrundlage mit umfassender überörtlicher Beteiligung.</p>
T-12 (1)	Gemeinde Tamm	30.09.14	<p>...Auch unser Lärm-Aktionsplan wird die gleichen Themen bringen. Ich habe nichts für uns Wichtiges festgestellt oder herausgelesen...</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-13	Eisenbahn-	23.09.14	<p>... Gemäß § 47e Bundes- Immissionsschutzgesetz</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(1)	Bundesamt, Zentrale Bonn		<p>(BImSchG) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ab dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahn-strecken des Bundes außerhalb von Ballung-sräumen mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Bei Lärmaktionsplänen innerhalb von Ballungsräumen wirkt das EBA ab dem 1. Januar 2015 an der Lärmaktionsplanung mit. Gerne möchten wir dies näher erläutern:</p> <p>Bis zum Jahreswechsel sind gemäß § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ausschließlich die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes zuständig.</p> <p>Vor dem 1. Januar 2015 ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung grundsätzlich nicht vorgesehen, auch für eine Einbindung des EBA zur Erteilung des Einvernehmens (Träger öffentlicher Belange) gibt es keine gesetzliche Grundlage.</p> <p>Wir bitten daher um Verständnis, dass das EBA zu kommunalen Lärmaktionsplänen bzw. darin enthaltenen Forderungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht Stellung nimmt.</p>	
T-14 (1)	Eisenbahn- Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	23.09.14	<p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Zum anderen verfügt das EBA auch nicht ansatzweise über die personelle</p>	<p>Die Verordnungslage hat sich zwischenzeitlich geändert. Das MVI-BW teilte dazu am 18.03.2015 unter anderem mit:</p> <p>„Bei der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken hat sich zum 1. Januar 2015 eine Änderung ergeben. Allerdings wird</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Ausstattung, um die fachliche Unterstützung von bundesweit rund 900 Gemeinden gewährleisten zu können.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.</p>	<p>diese Änderung der Zuständigkeit faktisch erst für die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung wirksam, da nach § 47d Abs. 1 BImSchG die Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen war. Bei der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2017/2018 liegt dann die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit nach § 47e Abs. 4 BImSchG beim EBA.</p> <p>Bedauerlicher Weise findet sich im BImSchG keine explizite Regelung für die Änderung der Zuständigkeit im Falle nicht fristgerecht abgeschlossener Lärmaktionsplanungen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes der zweiten Stufe. Durch die deutliche zeitliche Verzögerung des EBA bei der Lärmkartierung fehlte den Gemeinden bisher die Grundlage für eine qualifizierte Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Das MVI setzt sich dafür ein, dass das EBA bereits für die deshalb verzögert laufende zweite Stufe der Lärmaktionsplanung Verantwortung übernimmt. Das MVI hat sich daher mit der Bitte um eine zeitnahe Lösung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewandt. Bisher jedoch ohne Erfolg. Zusammengefasst heißt dies für die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung, dass - nach wie vor - die Gemeinden zuständig sind für die Lärmaktionsplanung</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken (bundeseigene und nicht bundeseigene) sowie für Ballungsräume. Mitwirkungspflichten bestehen für das EBA bei Lärmaktions-plänen für Ballungsräume und für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume.</p> <p>Vor diesem Hintergrund schlägt das MVI nachfolgend beschriebene Vorgehensweise vor.</p> <p>.... Nachdem die Lärmkarten für die bundeseigenen Schienenwege nun vorliegen, geht das MVI davon aus, dass Städte und Gemeinden die gesetzlich geforderte Lärmaktions-planung für bundeseigene Schienenwege zeitnah angehen und zügig durchführen. Die Lärm-aktionspläne sind - sofern nicht bereits geschehen - um das Thema Schienenlärm zu ergänzen bzw. fortzuschreiben. Auf die kommenden Termine zur Datenberichterstattung über die Lärmaktionspläne an die LUBW, zeitnah der 15. April 2015 und danach der 15. Oktober 2015, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.“</p> <p>→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Zeitnah wird der Lärmaktionsplan zum Thema Schienenlärm ergänzt. Dabei wird entsprechend der Auskunft des EBA die DB Netz AG als TÖB beteiligt.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-15 (1)	IHK Stuttgart	30.09.14	Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms sind sinnvoll und werden von uns mitgetragen. Diese Maßnahmen sind auch bereits umfangreich im Positionspapier "Wirtschaftsfreundliche Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie" der IHK Region Stuttgart aus dem Jahr 2006 enthalten.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-15 (2)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Maßnahmen die wir mittragen: <u>Lärmoptimierter Asphalt, Sanierung von schadhaften Straßenbelägen (Maßnahmen 24, 25, 26):</u> dem flächendeckenden Einbau von lärmarmen Straßenbelägen, der auch Innerorts deutliche Pegelminderungen ermöglicht, kommt unseres Erachtens eine zentrale Bedeutung zu. In Erfahrungsberichten wird das Minderungspotenzial je nach Fahrbahnoberfläche meist in einem Bereich von -2 dB(A) bis -5 dB(A), teilweise sogar bis -7 dB(A) angegeben. Wir begrüßen es, dass im Lärmaktionsplan umfangreich (siehe unter 3.4.6) auf dieses große Lärminderungspotenzial hingewiesen wird (für den lärmoptimierten Asphalt in der Markgröninger Straße geben Sie eine Pegelminderung um 4 dB(A) an, für den mehreren Stellen erfolgten Einbau von "Splitt-Mastix-Asphalt" eine Minderungswirkung um ca. 2 dB(A)). Bei anstehenden Fahrbahnsanierungen stark belasteter Straßen sollte daher der zu diesem Zeitpunkt zugelassene Belag mit der höchsten Lärminderungswirkung eingebaut werden. Darüber hinaus sollte Möglichkeiten genutzt werden, Straßenabschnitte für in Erprobung befindliche noch lärmoptimiertere Fahrbahnbeläge</p>	<p>Erläuterung: Je nach Quelle wird in der Literatur zwischen Gesamtemissionspegel (Motor- und Rollgeräusche) und den Einzelpegeln unterschieden. Die Angaben im Lärmaktionsplan beziehen sich auf den Gesamtpegel. Zudem hängt das Minderungspotential auch vom vorher eingebauten Belag ab. Der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt (LOA-5D) ist bereits als Test zu werten, denn aufgrund erst relativ kurzzeitiger Erfahrungen seit weniger als acht Jahren ist er offiziell noch nicht zugelassen, wird aber in NRW sehr häufig eingesetzt. Bei Einbau mit mangelnder Sorgfalt wird eine deutlich geringere Haltbarkeit gegenüber unempfindlicheren Belägen vermutet. Das könnte im Prinzip zu einem schnelleren Verschleiß führen und wäre auf den Hauptachsen nicht wünschenswert.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			anzubieten.	
T-15 (3)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Schallschutzfenster, Lärmschutzwände (Maßnahmen 27, 41, 42, 43):</u> diese Lärmschutzmaßnahmen lassen regelmäßig deutliche Pegelminderungen erwarten und greifen nicht in wirtschaftliche Prozesse ein.</p>	<p>Kommentar: Auf die Problematik des fehlenden Umgebungsschutzes durch Schallschutzfenster und begrenzter Einbaumöglichkeiten von Lärmschutzwänden wird im Lärmaktionsplan mehrfach hingewiesen. → Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (4)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Verkehrsverflüssigung (Maßnahme 28):</u> der Verkehrsfluss muss auch unter Lärmaspekten optimiert werden. Jeder vermeidbare Anfahrvorgang reduziert auch den Lärm. Zum Zielkonflikt mit Geschwindigkeitsbegrenzungen siehe unsere Hinweise unter "Einschätzung der weiteren Maßnahmen"</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (5)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Beschleunigung des Busverkehrs zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Maßnahme 29):</u> bereits in 2002 hat die IHK Region Stuttgart zusammen mit WS und WBO den Leitfaden "Optimierung von Busverkehren" vorgestellt. Darin sind Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung im Busverkehrssystem dargestellt.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (6)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Infrastrukturmaßnahme Nord-Ost-Ring Stuttgart (Maßnahme 18):</u> die Forderung nach einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen dem Rems-Murr-Kreis und dem Kreis Ludwigsburg gehört bekanntlich zu den seit langem bestehenden Forderungen der IHK Region Stuttgart. Warum die Stadt Ludwigsburg hier nur Entlastungswirkungen bei einer vierstreifigen Trasse annimmt, ist für uns nicht nachvollziehbar. Auch eine</p>	<p>Die Stadt Ludwigsburg befürwortet den zweistreifigen Nord-Ost-Ring (Entwurf Lärmaktionsplan S. 57), auch wenn die Entlastungswirkungen bei einer Vierstreifigkeit höher wären. Insofern ist die Aussage der IHK nicht nachvollziehbar. → Die Unterstützung eines Nord-Ost-Rings Stuttgart durch die IHK wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			zwei streifige durchgehende Nord-Ost-Tangente mit Anbindung an B 27/A 81 würde unseres Erachtens eine deutliche Entlastung für die Stadt Ludwigsburg auf der Ost-West-Achse bewirken.	
T-15 (7)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Einschätzung der weiteren Maßnahmen: <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen (Maßnahmen 1 bis 14):</u> Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen kann es zu Störungen im Verkehrsfluss kommen. Ein dadurch erzwungenes Fahren in niedrigen Gängen mit höherer Drehzahl (z. B. auf Steigungsabschnitten) kann sogar negative Lärmeffekte verursachen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können darüber hinaus auch in Konflikt mit Luftreinhaltezielen stehen, da bei niedrigen Geschwindigkeiten und Stockungen im Verkehrsfluss Feinstaub- und NO₂-Werte ansteigen. Mit Blick auf den Busverkehr können weitere Geschwindigkeitsreduzierungen dessen Attraktivität beeinträchtigen, ggf. wären Streichungen von Haltestellen die Folge, um Fahrpläne insgesamt einhalten zu können. Auf die o. g. Zielkonflikte wird im Lärmaktionsplan auch mehrfach hingewiesen. Kosten und Nutzen von Tempolimits müssen daher in jedem Einzelfall sehr sorgfältig abgewogen werden. Der Hinweis, dass die Kosten für eine Umstellung aller Signalanlagen vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen auf 1,3 Millionen Euro geschätzt werden, zeigt deutlich, dass ein Nachjustieren bei negativen Lärmeffekten und/oder höheren Luftschadstoffbelastungen erhebliche Kosten verursachen würde.</p>	<p>Die Abwägungskonflikte und notwendigen Detailprüfungen sind im Lärmaktionsplan bereits ausführlich dargestellt (vgl. insbesondere zusammenfassend Tabelle 10: Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen, Seite 46). Die Mehrzahl aller Studien zeigt, dass die befürchteten negativen Effekte von Tempo 30 bzgl. Lärm und Luftreinhaltung nicht eintreten, aber im Einzelfall der Verkehrsfluss genau zu prüfen ist (als Prüfkriterium im Lärmaktionsplan bereits enthalten). Exemplarisch sei hier auf die aktuelle Veröffentlichung des UBA hingewiesen: Umweltbundesamt (Hrsg.): TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Dessau-Roßlau April 2015. Texte 33/15, Download: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medi en/378/publikationen/texte_33_2015_tune_url_0.pdf</p> <p>Hinsichtlich der Kosten von LSA-Umstellungen ist es denkbar, dass diese mit Anschaffung des neuen Verkehrsrechners reduziert werden können bzw. dass</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>ein Teil der Kosten auch unabhängig von geänderten Geschwindigkeitsregelungen anfällt. → Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (8)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Aus Sicht der Wirtschaft muss das Hauptstraßennetz in seiner Leistungsfähigkeit erhalten bleiben, nur so kann Verkehr aus dem nachgeordneten Straßennetz aufgenommen werden und schnell abfließen. Wie eine Tempo-30-Regelung nachts auf der B 27 vor dem oben genannten Hintergrund und der wichtigen Bündelungsfunktion dieser Nord-Süd-Achse verhältnismäßig sein soll, können wir nicht nachvollziehen.</p>	<p>Im Allgemeinen verringert Tempo 30 nicht die Leistungsfähigkeit einer Straße, vor allem nicht nachts, wenn nur noch Bruchteile des täglichen Spitzenstundenverkehrs auftreten. Verkehr verlagert sich auch kaum in Tempo 30-Zonen mit überwiegend Rechts-vor-Links-Regelungen und deutlich geringeren Fahrbahnquerschnitten zurück. Nachts kommt demgegenüber in Abschnitten mit Wohnbebauung dem Lärmschutz wegen der gesundheitlichen Folgen lärmbedingter Schlafstörungen eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere im Zuge der B 27 wären theoretische Reduzierungen der Verkehrsmengen um 50 bis 85 % notwendig, um die Sanierungswerte zu unterschreiten bzw. um bis über 95 % um Planungsrichtwerte nach 16.BImSchV einzuhalten. Die Sanierungslärmwerte sind bereits höher als die Werte, ab denen Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen sind. Vor dem Hintergrund der massiven Grenzwertüberschreitungen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auch auf Teilen der B 27 nicht von vornherein aus der Abwägung ausgeschlossen werden. Eine Reduzierung auf 30 km/h würde selbst bei Einbeziehen aller angebauten Teilabschnitte (3,5 km) die Fahrtzeit um weniger als 3 Minuten verlängern (bei Tempo 40 um ca. 1 Minute). Die Maßnahme kann vor</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>allem Vergleich zum Einbau lärmoptimierten Asphalts (LOA) und zu Lkw-Durchfahrtsverboten als verhältnismäßig eingestuft werden, da selbst mit LOA und Durchfahrtsverboten nicht die notwendigen Grenzwertminderungen zu erreichen sind. Das grundsätzliche Abwägungsgebot aller Maßnahmenansätze und deren zahlreiche denkbare Folgewirkungen bleibt bestehen.</p> <p>→ Das Erfordernis einer ausreichenden Abwägung kann für die anstehenden Detailprüfungen nur dann erfüllt werden, wenn Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Die Prüfaufträge bleiben bestehen.</p> <p>→ Tempo 30 (oder 40) wird nur weiter verfolgt, wenn es sich im Abgleich aller Folgewirkungen als sinnvoll oder möglich herausstellen sollte.</p>
T-15 (9)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Lkw-Durchfahrtsverbot (Abschnitt 3.4.3 und Maßnahme 15):</u> bei den unter 3.4.3 mit Priorität 1 und 2 erläuterten Lkw-Durchfahrtsverboten (flächenhaft bzw. B 27 auf der gesamten Länge) wären umfangreiche Verkehrsverlagerungen auf Nachbarkommunen und weniger leistungsfähige Straßen bei überschaubaren Lärmreduzierungen die Folge, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wäre erheblich verletzt. Darauf wird unter Verweis auf "Absprachen mit dem RP" und den Hinweis auf das Minderungspotenzial eines flächenhaften Lkw-Durchfahrtsverbots von einem dB(A) auch zutreffend hingewiesen</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-15 (10)	IHK Stuttgart	30.09.14	Das daraus abgeleitete "zu prüfende" Lkw- Durchfahrtsverbot für die B 27 zwischen der Einmündung Marbacher Straße und dem südlichem Ortsrand verdient nach unserer Bewertung nicht die Bezeichnung "reduzierter Planfall", denn de-facto wird die Nord-Süd-Hauptverkehrsachse und Umleitungsstrecke für die A 81 aus dem Straßennetz genommen, übrig bleibt nur eine Ost-West-Verbindung von der A 81 Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord über die Frankfurter-, Heilbronner- und Marbacher Straße zur L 1110. Wir lehnen diese Variante eines Lkw-Durchfahrtsverbots daher ebenfalls als klar unverhältnismäßig ab.	Der Verzicht auf die Ermittlung der Konsequenzen dieses Planfalls wäre vor dem Hintergrund der massiven Sanierungswertüberschreitungen ein Abwägungsfehler. Bei einer Sperrung der Autobahn hat die Verkehrsregelung durch die Polizei Vorrang vor den Durchfahrtsverboten. Ob es insgesamt zumutbar ist, dass Lkw-Durchgangsverkehr, der weder Ziel- noch Quelle in Ludwigsburg hat, regelmäßig aus Gründen der Zeitersparnis das innerstädtische Verkehrsnetz belastet, wird im Rahmen dieses Planfalls bewertet und abgewogen. → Die Bedenken werden bei der weiteren Bewertung des Planfalls berücksichtigt.
T-15 (11)	IHK Stuttgart	30.09.14	Mit der Formulierung auf Seite 56 "Grenzwerteinhalten sind damit nicht zu erzielen, sollten allerdings die Folgewirkungen zu negativ sein, werden auch die Sperrungen ab 7,5 oder 12 Tonnen berechnet" entsteht der Eindruck, dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot unbedingt durchgesetzt werden soll.	Die Formulierung verweist lediglich auf zwei Sachverhalte: a) Sperrungen allein genügen aufgrund der extremen Belastungssituation nicht: Es sind weitere Maßnahmen oder die Kombination von Maßnahmen zu prüfen. b) Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, d. h. es sind auch Maßnahmen geringerer Eingriffstiefe zu prüfen, wenn sie z. B. in Kombination mit anderen Maßnahmen zum Erfolg führen oder weniger Nebenwirkungen haben. Dass Abwägungsgebot impliziert, dass letztlich ggf. auch gänzlich auf Verbote verzichtet werden muss. → Der Argumentation kann nicht gefolgt werden.
T-15 (12)	IHK Stuttgart	30.09.14	Statt einer solchen Symbolpolitik muss unseres Erachtens die Stauproblematik auf der A 81 entschärft werden, die	Darauf drängt die Stadt seit längerem. Der Zeitpunkt der Realisierung kann von der Stadt nicht beeinflusst

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			zu einem Ausweichen auf die B 27 führt. Wir fordern daher eine schnellstmögliche Realisierung der geplanten Mitnutzung der Standstreifen bei hohem Verkehrsaufkommen auf der A 81.	werden. → Auf die Bedeutung dieser Maßnahme wird nochmals verstärkt hingewiesen (z. B. Maßnahmenliste Nr. 43, Entwurf Seite 185).
T-15 (13)	IHK Stuttgart	30.09.14	Zum Maßnahmenbündel "Langfristige Strategien und Konzepte zur Lärminderung" (Maßnahmen 44 bis 54): das Thema Lärminderung/Lärmvermeidung auch in den Gesamtkontext von "nachhaltiger Mobilität" zu stellen, ist insgesamt nachvollziehbar. Die Formulierung "enge Verknüpfung mit den Zielen der Lärmaktionsplanung" (Seite 168) überhöht unseres Erachtens aber den Lärminderungsanspruch von Maßnahmen wie z. B. "ÖPNV-Konzept, Linienoptimierung, Wohlfühlbahnhof usw." (Maßnahme 46). Wenn im Rahmen eines "Rad- und Fußverkehrskonzepts" (Maßnahme 47) Fahrbahnen verengt werden, kann dies sogar zu Verkehrsstockungen und negativen Lärmeffekten führen. Das Thema "Parkraummanagement" (Maßnahme 48) können wir nur schwerlich mit Lärminderung in Verbindung bringen, hier geht es primär um Parkgebühren im öffentlichen Raum.	Diese Konzepte tragen langfristig zu einer nachhaltigeren Mobilität bei und stellen gegenüber einschränkenden Maßnahmen, die ggf. gesetzlich bei weiterhin hohen Überschreitungen von Grenzwerten drohen, eine sanfte und unabdingliche Ergänzung dar. Da gerade in Hauptverkehrszeiten geringe Leistungsdefizite sich kurzfristig zu längeren Staus aufbauen können, kommt bereits einer geringen Vermeidung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine hohe Bedeutung zu, wenngleich diese Effekte in den Berechnungen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden. Zu den angeführten Beispielen: - ÖPNV-Konzept usw.: Ein Maßnahmenbündel zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV hilft, vorhandene Fahrgäste zu halten und neue zu gewinnen. In der Vergangenheit haben diese Maßnahmen zu einem steten Anstieg der ÖPNV-Nutzung geführt. Die stellenweise Überlastung des Verkehrssystems an Streiktagen z. B. mit eingeschränktem S-Bahn-Betrieb ist ein deutliches Indiz für die positive Wirkung der ÖPNV-Förderung auch zur Verbesserung der Lärm- und Luftsituation. Neue Fahrzeugtechnik und intermodale Verknüpfung werden diese Wirkung und die bessere

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen noch steigern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad- und Fußwegekonzept: Fahrbahnverengungen werden im Rahmen der Planung von Einzelmaßnahmen in Hinblick auf ihre Folgen geprüft. In zahlreichen Verkehrsstraßen sind die Einsatzgrenzen für Radfahren auf der Fahrbahn deutlich überschritten und es bestehen unfallträchtige Radnetzlücken. Ziel der Radverkehrsförderung ist eine deutliche Erhöhung dessen Anteils und die Erfüllung der Grundanforderung, jeden Stadtteil adäquat anzubinden (Sicherheit, Umwegfreiheit usw.). Hier bestehen in Ludwigsburg im Vergleich zu anderen Mittelstädten nicht zuletzt wegen der zunehmenden Zahl von Elektrofahrrädern noch erhebliche Entwicklungspotentiale. Zusätzlich sind zahlreiche Fahrspuren überbreit und begünstigen nicht-angepasste Geschwindigkeiten. - Parkraummanagement nur auf Gebühren zu reduzieren, greift zu kurz. Daneben kommen auch Anwohnerparkberechtigungen und Parkdauerbeschränkungen zum Einsatz. Die Evaluation des Parkraumkonzepts in der Oststadt ergab eine deutlich erhöhte Parkplatzverfügbarkeit und weniger Parksuchverkehr in den Wohngebieten. Gleichzeitig werden vorhandene Parkieranlagen besser ausgenutzt. Parkraummanagement, Bezuschussung von Fahrkarten usw. haben z. B. bei der städtischen Belegschaft zu einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils von 2007 bis 2014 um ca. ein Drittel geführt (Ergebnis der Mobilitätsbefragung 2014).

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>→ Die Meinung der IHK führt nicht zu einer anderen Bewertung der langfristigen Konzepte hinsichtlich des Beitrags zur Lärmaktionsplanung.</p>
T-15 (14)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Im Zusammenhang mit Maßnahme 45 "Regionale Verkehrskonzepte" ist mit erwähnt, dass eine Stadtbahnlinie Remseck-Ludwigsburg-Markgröningen im Falle einer Realisierung auch zu Lärmemissionen führt, die zu untersuchen wären und eine Neubewertung in den tangierten Straßenabschnitten erfordert.</p>	<p>Derartige Untersuchungen sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. → wird zur Kenntnis genommen</p>
T-15 (15)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität möchten wir deutlich herausstellen, dass die Unternehmen in den letzten Jahren umfangreich in modernste und damit umweltfreundlichste und lärmarme Fahrzeugtechnik investiert haben - im Vertrauen auf verlässliche Rahmenbedingungen für deren Nutzung. Die Fahrten im Wirtschaftsverkehr dienen einem ökonomischen Zweck, vermeidbarer Verkehr findet allenfalls in Ausnahmefällen statt. Zum Thema "Citylogistik" (Maßnahme 52) möchten wir auf die Studie "Innenstadtlogistik mit Zukunft" der IHK Region Stuttgart aus 2012 hinweisen. Diese bezieht sich zwar auf die Stadt Stuttgart, die dort präsentierten Vorschläge können aber Impulse auch für Ludwigsburg liefern.</p>	<p>Die Stadt Ludwigsburg erarbeitet gemeinsam mit dem KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V., Kornwestheim, unterstützt durch Mittel des EU-Programms „Intelligent Energy“, Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407, Projekt C-LIEGE, einen Maßnahmenplan Güterverkehr, in dem beispielhafte Projekte beschrieben sind. → Die Anregung wird aufgenommen, indem geprüft wird, ob weitere Projektideen verwertbar sind.</p>
T-15 (16)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Fazit: Der Entwurf des Lärmaktionsplans präsentiert eine umfangreiche Zusammenstellung der Lärmsituation, von Minderungspotenzialen sowie möglichen Maßnahmen zur Lärminderung in einzelnen Lärmschwerpunkten. Dabei</p>	<p>Die Abwägungsproblematik und die Zielkonflikte sind im Lärmaktionsplan bereits ausführlich erläutert und werden - wie z. B. in den Straßensteckbriefen dargestellt - eingehend geprüft.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>wird deutlich auf das hohe Minderungspotenzial durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt hingewiesen.</p> <p>Die nach der Maßnahmenliste umfangreich geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf ggf. daraus resultierende Störungen im Verkehrsfluss und damit Zielkonflikte mit Lärmschutz und Luftreinhaltung in jedem Einzelfall sorgfältig zu prüfen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-15 (17)</p>	<p>IHK Stuttgart</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Im Falle von Tempo 30 Anordnungen nachts auf vier streifigen Verkehrsachsen sowie dem geplanten Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 27 halten wir in der Abwägung von Lärminderungspotenzialen mit den Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes, den Wirtschaftsverkehr und Nachbarkommunen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für verletzt.</p> <p>Wir sind gerne zur Diskussion und Mitwirkung bei Lärminderungsmaßnahmen bereit.</p>	<p>Die vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit anliegender Wohnnutzung stellen leider gleichzeitig die besonderen Lärmschwerpunkte des Ludwigsburger Verkehrsnetzes dar. Zwar ist lärmoptimierter Asphalt (LOA) hoch wirksam, aber nach deutschen Richtlinien noch immer nicht offiziell zugelassen und als eigenständiges Programm außerhalb von Sanierungen kurzfristig weder im erforderlichen Ausmaß einzubauen noch zu finanzieren. Da der LOA zudem nur in Kombination mit anderen Maßnahmen insgesamt einen Teil der notwendigen Lärminderung erzielen hilft, können weitere Ansätze wie Geschwindigkeitsreduzierungen nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden (Abwägungsfehler). Zu den geäußerten Befürchtungen das Zitat aus der unter (7) bereits angeführten Veröffentlichung des UBA (Texte 33/15), die den aktuellen Kenntnisstand zusammenfasst: Seite 116: „Die Reisezeitverluste durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 liegen tagsüber bei 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 Meter. Die häufig befürchteten massiven Zeitverluste</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>treten somit nicht auf. Volkswirtschaftliche Nachteile durch Reisezeitverluste sind daher auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse auch bei einer Ausweitung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen nicht zu erwarten.</p> <p>Neben der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben auch andere Faktoren einen erheblichen - teilweise größeren - Einfluss auf die Reisezeiten. Dies betrifft vor allem die Anzahl und Koordinierung der Lichtsignalanlagen, aber auch Störungen im Verkehrsablauf durch Laden / Liefern oder Parken in zweiter Reihe.“</p> <p>Seite 118: „Tempo 30 eignet sich grundsätzlich auch für stark befahrene und/oder mehrstreifige Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen. Bisher wurden keine Zusammenhänge zwischen dem Befolgungsgrad und der Verbindungsfunktion und Breite einer Straße festgestellt.“</p> <p>→ Die Prüfaufträge für Tempo 30 auch auf den mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen bleiben im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>→ Das Angebot einer weiteren Mitwirkung der IHK wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-16 (1)	Handwerkskammer Region Stuttgart	24.09.14	Wir begrüßen die Aufstellung dieses Lärmaktionsplans. Interessen des Handwerks sehen wir durch die geplanten Maßnahmen nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Insofern äußern wir keine Bedenken oder Anregungen zu den geplanten Maßnahmen.	→ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-17 (1)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	besten Dank für die Zusendung des Lärmaktionsplanes und die Möglichkeit, zum o.g. Entwurf Stellung zu nehmen. Unsere Ausführungen beziehen sich auf die Maßnahmenliste - Kurzfassung, Seiten 183 bis 186:	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-17 (2)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	<p>Maßnahme Nr. 9: Die Ausweitung von Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzungen sehen wir grundsätzlich als äußerst kritisch an. Schon heute werden wir entlang der Linienachsen durch rechts vor links Regelungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen regelrecht ausgebremst. Auf der anderen Seite sollen immer mehr Bereiche durch zusätzliche Haltestellen oder Änderungen der Linienführungen erschlossen werden sollen. Sehr häufig geschieht das kostenneutral, geht aber immer mehr zu Lasten der Fahrplanstabilität und damit der Qualität des ÖPNV.</p> <p>Auch auf besonderen Wunsch der Stadt führen wir seit einigen Jahren die Linie 532 über die Haltestelle/Bahnhof (Arena). Mit dieser Änderung der Linienführung mussten wir Fahrzeitverlängerungen in Kauf nehmen, die heute schmerzlich zu Lasten der Pünktlichkeit gehen. Weitere Einschränkungen, wie im Rahmen dieser Maßnahme vorgesehen, können wir auf dem Linienweg der 532 nicht mehr verkraften.</p>	<p>Die Linie 532 befährt den Streckenzug auf einer Länge von 1.100 m, was theoretisch mit 30 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 53 sec. bewirken würde. Demgegenüber gibt es eine hohe Zahl Betroffener weit über dem aktuellen Wert für Lärmsanierungsmaßnahmen, die deutlich gesenkt werden könnte. Ferner fehlen Radverkehrsanlagen und es sind mehrere Unfallschwerpunkte berührt. Die Busbeschleunigung führt bereits heute zu regelmäßigen Beschwerden über lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr. Tempo 30 kann deshalb von einer weiteren Prüfung nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Bei der weiteren Maßnahmenprüfung werden mit Regiobus Stuttgart Konsequenzen und Verbesserungsmaßnahmen geprüft und bewertet.</p>
T-17 (3)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	<p>Maßnahme Nr.13: Hier gelten im Wesentlichen die Aussagen, die wir auch unter Punkt 9 getroffen haben. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Achsen des ÖPNV, über den heutigen</p>	Hier geht es um den Abschnitt zwischen Nord- und Südknoten Neckarweihingen. Die Buslinien verkehren in der Regel auf der Hauptstraße und erschließen den Ort. Sie sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			Status Quo hinaus, sind absolut kontraproduktiv. Sie verschlechtern die Qualität des ÖPNV, fördern somit den Umstieg auf den MIV und die damit einhergehenden Belastungen.	→ keine Änderung des Lärmaktionsplans notwendig.
T-17 (4)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme Nr.29: Konsequente Busbeschleunigungsmaßnahmen sind unbedingt erforderlich, um die Qualität des ÖPNV zu steigern oder aber zumindest zu erhalten. Die Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen ohne den MIV zu beeinträchtigen, dürfte kaum möglich sein. Die angedachte Einführung von zusätzlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen, mit einer gleichzeitigen "Aufweichung" der Busbeschleunigungsmaßnahmen, läuft der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zuwider.	→ Dieser Zielkonflikt ist bekannt und wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Mit der Anschaffung des neuen Verkehrsrechners erhofft sich die Stadt Ludwigsburg, Optimierungen in der Verkehrssteuerung, inklusive der Busbeschleunigung besser und zügiger umsetzen zu können.
T-17 (5)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme Nr.31: Siehe Ausführungen zu den Maßnahmen 9,13 und 29.	In der Marbacher Straße leben allein 15 % der vom Lärm über 70/60 dB(A) (tags/nachts) Betroffenen. Aufgrund der Streckenlänge (angebauter Bereich 1.500 m) sind die Auswirkungen auf den ÖPNV erheblich (1,2 Min. Fahrtzeitverlängerung je Richtung bei Tempo 30, ca. 1/2 Minute bei Tempo 40). → Bei der weiteren Maßnahmenprüfung werden mit Regiobus Stuttgart Konsequenzen und Verbesserungsmaßnahmen geprüft und bewertet.
T-17 (6)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme 46: Sofern Planungen für den ZOB vorgenommen werden bitten wir darum, uns rechtzeitig in diese Planungen mit einzubeziehen.	→ Eine Beteiligung der Busunternehmen erfolgt unabhängig vom Lärmaktionsplan, da die Umgestaltung des ZOB ein eigenständiges Verfahren ist.
T-18	Ludwigsburger	18.09.14	zum Lärmaktionsplan möchten wir aus Sicht des	

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(1)	Verkehrslinien (LVL-Jäger)		<p>Busverkehrs der LVL noch einige Anmerkungen machen.</p> <p>Der innerstädtische Busverkehr in Ludwigsburg ist gekennzeichnet durch ein dichtes Haltestellennetz mit entsprechender räumlicher Erschließungsqualität und einer (noch) wirtschaftlichen Fahrzeugumlaufplanung. Die hierbei hinterlegten Fahrzeiten sind insbesondere in Hauptverkehrszeiten bereits an ihrer Leistungsgrenze, so dass fahrplanmäßige Verspätungen auftreten. Bei den 60-minütigen Fahrzeugumläufen auf den 4 Hauptlinien müssen von den Fahrzeugen zwischen 14,8 km (Linie 422) und 18,4 km (Linie 421) zurückgelegt werden. Somit ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zunächst einmal als niedrig einzustufen. Eine weitere Verlangsamung des Verkehrs für die Nutzer mindert möglicherweise die Attraktivität des Busverkehrs und birgt zugleich die Gefahr einer mangelnden Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche sprungfixe Kosten bei einer zeitlichen Verlängerung der Wagenumläufe.</p>	<p>Tempo 30 führt zwar theoretisch zu einer Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus zwischen ÖPNV und MIV, jedoch wirken sich Verlangsamungen des ÖPNV auf den Fahrplan und ggf. durch eine verschlechterte Anschlussqualität wesentlich deutlicher auf die Gesamtqualität im Netz aus. Während Geschwindigkeitsreduzierungen in einzelnen Abschnitten ggf. noch aufgefangen werden können, führt die Häufung von Abschnitten mit 30 km/h zu erheblichen Einschränkungen. Maßnahmen wie Busbeschleunigung kommt daher eine verstärkte Rolle zu. Die Abwägung muss aber auch hier einzelfallbezogen (Straßenabschnitt, Knotenpunkt) erfolgen.</p> <p>→ Die Ansprüche der einzelnen Linien sind aufgrund der Summierung von Fahrtzeitverlusten im Linienverlauf nur im Rahmen des Gesamtkonzeptes abzuwägen.</p> <p>→ Die Busunternehmen (LVL, Regiobus) sind bei den anstehenden Einzelprüfungen zur Abwägung über verminderte zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu beteiligen.</p>
T-18 (2)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	<p>Der möglicherweise weiteren Geschwindigkeitsreduzierung im Busverkehr müsste somit mittels Linienbegradigung (Wegfall von Haltestellen) oder Verflüssigung durch weitergehende LSA-Beeinflussung entgegengewirkt werden. Hier muss jeder betroffene Linienabschnitt und die möglichen Auswirkungen auf das Gesamtnetz (incl.</p>	<p>Der Zielkonflikt zwischen Lärminderung und Attraktivität des ÖPNV soll nicht zu Lasten des ÖPNV gelöst werden. Linienbegradigungen sollten weitgehend ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Die LVL werden im weiteren Verfahren beteiligt, um Alternativen auszuloten, z. B.:</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			Anschlüsse an den regionalen SPNV) konkret untersucht werden. Insbesondere für den Linienast nach Neckarweihingen (Linie 421) gelten diese Aussagen auch für die spätabendliche Schwachverkehrszeit.	<ul style="list-style-type: none"> - Beschleunigungsmaßnahmen in Knotenpunkten, - Abmildern der negativen Fahrplanauswirkungen durch vermehrten Fahrzeugeinsatz und die Konsequenzen (vor allem Mehrkosten). - Unterstützung beim Erwerb lärmarmen Busse
T-18 (3)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	In seiner heutigen Form nicht mehr aufrecht gehalten werden kann der Betrieb der Nachtbuslinien N41, N42 und N43. In einem - durch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der verkehrenden Nacht-S-Bahnen am Bahnhof Ludwigsburg vorgegebenen - Zeitfenster von 22 Minuten (N41 und N42) sowie 52 Minuten (N43) wurden bisher Linienwege und Haltestellen so gewählt, dass in den engen Zeiträumen eine möglichst große flächenhafte Erschließung erfolgen kann. Dies wäre bei Geschwindigkeitsreduzierungen (z.B. Friedrich-Str. Neckarstr, Marbacherstr. etc.) nicht mehr vollumfänglich in dieser Form möglich, da die Linienwege gekürzt werden müssten. Dies muss dann auch in Abstimmung mit dem Landkreis Ludwigsburg erfolgen.	<p>→ Die heutigen Nachtbusverkehre werden im Text des Lärmaktionsplans ergänzend dargestellt (Steckbriefe der Betroffenen Straßen) und im Rahmen der anstehenden Untersuchungen ebenfalls berücksichtigt. Es erfolgt eine Beteiligung von LVL und Landkreis.</p> <p>→ Für die Linie N42 (ZOB - Friedrichstraße - Oßweil - Schlösslesfeld - Marbacher Straße - ZOB) ergibt sich durch Tempo 30 in der Neckarstraße eine theoretische Fahrtzeitverlängerung von knapp einer Minute (ohne Berücksichtigung ggf. ohnehin verminderter Geschwindigkeit durch Anfahren der beiden Haltepunkte „Auf dem Wasen“ und „Naststraße“. Diese Verlängerung scheint gering, kann jedoch zur Nichteinhaltung des Anschlusses am Bahnhof führen, was nachts erhebliche Wartezeiten auf die nächste S-Bahn in Richtung Stuttgart zur Folge haben könnte. Es wird dennoch empfohlen, nicht auf Tempo 30 im angebauten Teilabschnitt der Neckarstraße zu verzichten und die Situation zu beobachten, insbesondere weil die Nachtbusse hauptsächlich Verteilerfunktionen in das Stadtgebiet aus Richtung Stuttgart übernehmen, weniger in Richtung Stuttgart.</p> <p>→ weitere Reduzierungen der zulässigen</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Geschwindigkeit erfordern die Fortschreibung des Nachtbuskonzepts ggf. mit anderen oder zusätzlichen Linien
T-18 (4)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	Wir bitten Sie unsere Bedenken zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen und deren Auswirkungen in ihre jeweilige Bewertung mit einfließen zu lassen.	➔ Die Bedenken werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (siehe auch unter (2)).
T-18 (5)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	Eine Anmerkung zum Thema Hybridbusse: die Inbetriebnahme von 10 Fahrzeugen durch die LVL ist für Dezember 2014 vorgesehen.	➔ Wird zur Kenntnis genommen.
T-19 (1)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrsbehörde	20.02.15	Nach dem Kooperationserlass setzt die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.	Der Kooperationserlass ist eine Arbeitshilfe für die Bewertung hoher Lärmbelastungen und verweist auf die eingeschränkten Ermessensspielräume, wenn Werte von 67/57 dB(A) tags/nachts überschritten werden. Er schließt keineswegs Maßnahmen unterhalb dieser Werte aus. Die Frage, wann die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen ist letztlich noch nicht geklärt (Quelle vgl. Texte UBA 33/15, Seite 6. Umweltbundesamt (Hrsg.): TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Dessau-Roßlau April 2015.) Gesundheitsgefährdungen treten bereits ab 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts auf und auch bei Nichteinhalten der Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV (für Wohngebiete 57/47 dB(A) tags/nachts) können Maßnahmen im Rahmen der Abwägung ggf.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				sinnvoll sein, weil ortsübliche Richtwerte überschritten sind. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan.
T-19 (2)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.	→ wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan.
T-19 (3)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	Bei cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich, allerdings sind für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. Darüber hinaus sind nicht nur Ergebnisse der VBUS-Berechnung zu Grunde zu legen, sondern auch Berechnungen nach RLS 90. Vorrangig sind aber aktive und passive Maßnahmen zum Schallschutz anzustreben.	Der Kooperationserlass enthält eine Umrechnungstabelle von V-BUS-Werten in RLS-90-Werte. Ab bestimmten Belastungshöhen erübrigt sich eine Nachberechnung und wird erst im Zusammenhang mit der konkreten Dimensionierung von Lärmschutzanlagen notwendig. Ob aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorrangig sind, ergibt sich erst aus der Abwägung im Einzelfall. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan
T-19 (4)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO insbesondere eine Gefahrenlage gegeben ist, ist umzusetzen. Im Übrigen wird auf den Kooperationserlass des MVI Ba-Wü vom 23.03.2012 und die Stellungnahmen des LRA LB vom 10.10.2014 und des RP Stgt. vom 25.09.2014 verwiesen.	Vgl. Anmerkung zu T-18 (1) oben. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-20 (1)	Stadt Ludwigsburg Fachbereich Tiefbau- und Grünflächen	15.09.14	<p>Aus Sicht 67 sollte beim Unterpunkt 5 (lärmoptimierter Asphalt) unbedingt noch eine Ergänzung hinsichtlich einer Quantifizierung der Fläche erfolgen.</p> <p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> - LOA ist Sondermischgut, das in kleineren Mengen an der Mischanlage gar nicht erhältlich ist. - es wird allgemein technisch empfohlen, LOA aufgrund des abweichenden Aufbaus immer im gesamten Querschnitt einzubauen. - auf kurzen Strecken ist die Lärminderung wenig spürbar. <p>Vorschlag: Bei jeder umfassenden und grundhaften Fahrbahnsanierung eines kompletten Straßenabschnittes ab einer Länge von ca. 200 m wird lärmoptimierter Asphalteinbaut...</p>	→ Der Lärmaktionsplan wird entsprechend aktualisiert.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-1 (1)	Verband Region Stuttgart	27.08.14	Für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Stadt Ludwigsburg danken wir Ihnen sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan in der Fassung vom 02. Juli 2014 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-1 (2)	Verband Region Stuttgart	27.08.14	Lediglich zu den Maßnahmen in der Kategorie "Umfangreichere bauliche Maßnahmen im Netzzusammenhang" ist aus unserer Sicht frühzeitig darauf hinzuweisen, dass bei der Entwicklung neuer Straßentrassen ggf. Ziele des Regionalplans zu beachten sind (dies betrifft z. B. die im Text des Entwurfes dargestellte Verlängerung der Ostumfahrung zur Aldinger Straße oder zur B 27).	→ Die Ziele werden beachtet. Bei der Planung und Umsetzung von Einzelvorhaben erfolgt eine Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart im Rahmen der vorgesehenen üblichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie jeweils vom Vorhaben betroffener Kommunen.
T-2 (1)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Die Straßenbaulast liegt in den untersuchten Streckenabschnitten überwiegend bei der Stadt Ludwigsburg. Eine eigenständige Umsetzung ist in zahlreichen Fällen möglich und eine Erörterung dieser Einzelfälle entbehrlich. Dies gilt auch für diejenigen Vorschläge, welche gemäß der Entwurfsfassung unter einem weitergehenden Untersuchungs- bzw. Prüfungsvorbehalt stehen, da diesbezüglich aktuell keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Der Schwerpunkt des ausgearbeiteten Maßnahmenkatalogs liegt auf zahlreichen Einzelvorhaben geplanter Geschwindigkeitsbeschränkungen, dem Einbau	→ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			lärmoptimierter Asphaltbeläge, der Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle) sowie einem geplanten städtischen passiven Schallschutzprogramm (Förderung Einbau Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.).	
T-2 (2)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Hinsichtlich geplanter aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen ist den Ausführungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan ergänzend anzufügen, dass nach den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) unter bestimmten Voraussetzungen entsprechende Fördermöglichkeiten bestehen. Ein eventuelles Antragsverfahren ist nach Ziff.3.1.6 i.V.m. Ziff.7.3 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) vom 20. Dezember 2013 über Abteilung 4/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten.	Bei der Umsetzung der förderfähigen Vorhaben sind die Bestimmungen der VLärmSchR (Verkehrslärmschutzrichtlinie) analog anzuwenden. Das bedeutet unter anderem, dass die Förderung auf die erstmalige Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen begrenzt ist, Sanierungslärmwerte überschritten sein müssen und nur Gebäude, die bis zum 1.4.1974 erstellt oder genehmigt wurden, einen Schutzanspruch haben. Da es bereits ab 1985 ein Lärmschutzfensterprogramm gab, ist an den meisten Verkehrsstraßen keine Förderung mehr möglich. Ferner müssen gesundheitlich bedenkliche Pegel unter den Sanierungslärmwerten hingenommen werden. ➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und geprüft. Eine wesentliche Förderung ist nicht (mehr) zu erwarten.
T-2 (3)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Ergänzend dürfen wir auf dieselbe Antragsstelle bezüglich der Fördermöglichkeit für kommunale Radwege gemäß der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen und nach dem LGVFG hinweisen. Fördermöglichkeiten bestehen für Radwege an verkehrswichtigen Straßen, Verkehrswichtige Radwege, Fahrrad-	Fördermöglichkeiten werden bereits im Rahmen der Umsetzung des Radroutenprogramms laufend geprüft und beantragt. ➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>abstellanlagen und nachträgliche Beschilderungen. Gefördert werden nur der Neu- und Ausbau von Radwegen, nicht aber die Sanierung oder Erhaltung von vorhandenen Radwegen. Das Förderprogramm wird im Frühjahr eines jeden Jahres vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aufgestellt. Erst danach erfolgt die formale Antragstellung durch die Kommunen. Zuvor sind dem Regierungspräsidium Stuttgart bis zum 30.9. eines jeden Jahres Vorschläge von kommunaler Seite zu unterbreiten. Diese werden dann hinsichtlich der Förderkriterien geprüft.</p>	
T-2 (4)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Im Hinblick auf das Einbringen lärmoptimierter Asphaltbeläge gilt für Abschnitte im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Stuttgart, dass die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags grundsätzlich möglich ist, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p>	<p>➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft in der Regel nicht die überwiegende Mehrzahl der betroffenen Stadtstraßen in der Baulast der Stadt Ludwigsburg.</p>
T-2 (5)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Bezüglich vorgesehener Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen - mit Ausnahme von Bundesautobahnen - grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde. Dies gilt gerade auch für die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen</p>	<p>➔ Sofern Geschwindigkeitsbeschränkungen sich nach Abschluss der Abwägungsprozesse als sinnvoll herausstellen, wird jeweils die Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			im Bereich der L 1100 und der B 27 Süd (vgl. Ziff.13 und 14 Tabelle 15, S.183 Entwurf Lärmaktionsplan). Allerdings ist anzumerken, dass für dortige verkehrsbeschränkende Maßnahmen, soweit sie aus Lärmschutzgründen angeordnet werden, die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich ist.	
T-2 (6)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Bei cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich. Allerdings sind für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung der anzuordnenden Maßnahmen anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. Darüber hinaus sind für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht die Ergebnisse der VBUS-Berechnung zu Grunde zu legen, sondern die Berechnung nach RLS 90. Um eine Neuberechnung zu ersparen, wird es - entsprechend den Vorgaben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur - akzeptiert, wenn für die Tagwerte der VBUS-Berechnung auf Bundesstraßen ein Abschlag von 2 dB(A) sowie auf Landesstraßen ein Abschlag von 1 dB(A) vorgenommen wird.	Die Problematik ist im Lärmaktionsplan bereits ausführlich erläutert (Seite 42 des Entwurfs vom 02.07.14). Dort wird auch auf das spezielle Problem hingewiesen, dass die Hauptverkehrsstraßen meist eine dichte Folge von Signalanlagen aufweisen, für die nach RLS 90 in Abständen unter 100 m Aufschläge von 1 bis 3 dB(A) erfolgen müssen. Folglich berücksichtigt ein pauschaler Abschlag von 2 dB(A) diesen Sachverhalt nicht angemessen. Ferner kann auf Schwankungen der Lärmpegel um die Sanierungslärmwerte nicht mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen in kurzen Abständen reagiert werden. Nachberechnungen werden erforderlich, wenn Lärmschutzfensterklassen geschossweise differenziert werden müssen. → Die Umrechnungsfaktoren werden berücksichtigt.
T-2 (7)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	Vorrangig sind allerdings aktive und passive Maßnahmen zum Schallschutz anzustreben. Dies gilt auch für die unter Ziff. 3.4.6.23 angeführte Einzelmaßnahme Lärmschutz BAB 81, bei welcher sowohl für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen als auch für die beantragte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Zuständigkeit des Regierungs-	Einen solchen Vorrang kennt die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie nicht. Explizit werden beispielsweise Lärmschutzfenster als passive Maßnahme nicht anerkannt, denn die Bezeichnung der Richtlinie verweist bereits darauf, dass nicht nur Wohnungen, sondern auch die Umgebung geschützt werden soll. Was vorrangig zu verfolgen ist, kann sich erst aus der

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>präsidiums Stuttgart vorliegt.</p>	<p>Problemlage und der umfassenden ermessensfehlerfreien Abwägung von Maßnahmen ergeben.</p>
<p>T-2 (8)</p>	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Im Bereich Eglosheim werden die Auslösewerte der Lärmsanierung in zahlreichen Fällen überschritten. Nur an wenigen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge. Im Rahmen der Planung zur temporären Seitenstreifenfreigabe wurden die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände und ein lärmindernder Fahrbahnbelag im Rahmen einer Lärmsanierung berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich von Pflugfelden besteht nach der schalltechnischen Untersuchung vom Dezember 2013 weder ein Anspruch auf Lärmvorsorge noch die Möglichkeit einer Lärmsanierung. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird jedoch im Rahmen der nächsten Fahrbahnsanierung den Einbau eines lärmindernden Belages prüfen.</p> <p>Die Realisierung der Maßnahmen ist abhängig von der Genehmigung und Mittelbereitstellung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zum tatsächlichen Realisierungszeitpunkt können daher an dieser Stelle noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen. Das Regierungspräsidium wird gebeten, beim Bund auf eine zügige Realisierung hinzuwirken, da die Maßnahmen ebenfalls einen deutlichen Beitrag zur Minderung des Umgebungslärms leisten, der vor allem in der Weststadt und in Pflugfelden weit die Naherholungsräume verlärmert.</p>
<p>T-2 (9)</p>	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Lediglich der Vollständigkeit halber sei für die Endfassung des Lärmaktionsplanes angemerkt, dass entgegen den Ausführungen im vorgelegten Entwurf unter Ziff. 3.4.6.23</p>	<p>Da die Lärmkartierung zu einem Zeitpunkt erfolgte, in dem die Auslösewerte noch bei 60 dB(A) nachts lagen, kann lediglich auf den inzwischen abgeminderten</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmsanierung besteht, da es sich hier um eine rein freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch handelt. Auch wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung bereits längerfristig einheitlich um 3 dB(A) abgesenkt, so dass die Angabe „60 dB(A) nachts“ in „57 dB(A) nachts“ abzuändern ist. Letztendlich bitten wir den derzeitigen Quellennachweis (31) zu streichen und wie folgt zu ersetzen: „Im Auftrag des Regierungspräsidium Stuttgart - Schalltechnische Untersuchung - BAB 81 Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) AS Ludwigsburg-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen, 05.Dezember 2013, BS Ingenieure.“</p>	<p>Auslösewert von 57 dB(A) hingewiesen werden, ohne dass die Zahl der Betroffenen ohne weiteren Rechenaufwand ermittelt werden kann. Dies ist jedoch für den Abwägungsprozess von geringerer Bedeutung, da die Maßnahmen bereits nach RLS 90 vom Regierungspräsidium bewertet wurden. → Entsprechende redaktionelle Änderungen des Textes und der Quellenangabe werden vorgenommen.</p>
T-2 (10)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 41	30.09.14	<p>Zum Vorschlag einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der BAB 81 ist mitzuteilen, dass aufgrund der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen im Bereich Ludwigsburg-Eglosheim nur wenige Gebäude und nur zur Nachtzeit geringfügig von Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 60 db(A)) betroffen sind.</p> <p>Derzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt. Eine Reduzierung dieser Geschwindigkeit auf 100 km/h oder 80 km/h würde eine sehr geringe, nicht wahrnehmbare Lärmverringerung erbringen, insbesondere auch deshalb, weil von den Beschränkungen nicht der Schwerlastverkehr betroffen wäre. Andererseits wäre damit aber ein erheblicher, vom Verkehrsteilnehmer nicht ohne weiteres akzeptabler Eingriff in den fließenden Verkehr</p>	<p>Aus der Sicht des EU-Verordnungsgebers greift die Argumentation „nur wenige Gebäude“ zunächst zu kurz, weil explizit auch die Umgebung geschützt werden soll (s. o.).</p> <p>Ferner weisen die Berechnungen des Büros BS Ingenieure nach, dass nachts mit Begrenzung auf 80 km/h bei einem Lkw-Anteil von ca. 22 % eine Reduzierung um 1,2 dB(A) erreicht wird. Tagsüber liegt der Lkw-Anteil bei 9 %, so dass nach einer Abschätzung über die Schaubilder der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sogar eine Pegelminderung über 2 dB(A) zu erwarten ist, da mehr als 90 % des übrigen Verkehrs betroffen sind. Die relative Wirkung nähert sich folglich dem Ausmaß der Minderung von 50 auf 30 km/h an (ebenfalls über 2 dB(A)).</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			verbunden. Vor dem Hintergrund der Bedeutung der Verkehrsachse BAB 81 ist ein derart gravierender Eingriff in Abwägung zu den Lärmschutzerfordernissen als nicht vertretbar anzusehen.	<p>Nicht nachvollziehbar scheint die Formulierung „ein derart gravierender Eingriff“, denn selbst bei einer Reduzierung von 120 auf 80 km/h beträgt die Verlängerung der Fahrtdauer lediglich 15 sec. je Kilometer (also eine Minute, wenn man großzügig ab Eglosheim bis über die Anschlussstelle Ludwigsburg Süd auf 4 km Länge die Begrenzung einführen würde). Nimmt man die Stauanfälligkeit der Teilstrecke der A 81 mit den negativen Folgen der Verkehrsverlagerung auf das Stadtgebiet Ludwigsburg (B 27) als Abwägungskriterium hinzu, so kann der Nutzen von Tempo 80 durch den verbesserten Verkehrsfluss und die geringere Unfallhäufigkeit über weite Teile des Tages erhöht werden (geringere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen senken das Unfall- und Staurisiko).</p> <p>→ Die Prüfung von Tempo 80 ganztags auf der BAB A 81 bleibt insbesondere wegen der bedenklichen Verkehrslage auf der A 81 im Lärmaktionsplan enthalten. Die Prüfung umfasst neben der Lärm-minderung unter anderem die Analyse der Unfall-situation auf dem Teilabschnitt Asperg/Ludwigsburg/ Möglingen mit Hilfe polizeilicher Unfalldaten sowie die Bewertung möglicher unerwünschter Verlagerungen.</p>
T-3 (1)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p><u>I. Immissionsschutz</u> Die schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktions-planung ACCON GmbH, Greifenberg vom 02.07.14 wurde</p>	<p>→ Die allgemeinen Aussagen zum Immissionsschutz</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>in fachlicher Hinsicht geprüft.</p> <p>Die Untersuchung hat ergeben, dass die Auslösewerte von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum DEN bzw. von 60 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht an unterschiedlichen Gebäuden im Stadtgebiet überschritten werden. Im Rahmen der Berechnungen wurde auch die Anzahl der Betroffenen in weiteren Pegelbereichen ermittelt. Aufgrund der ermittelten Belastungen wurden verschiedene Maßnahmen zur Verringerung der Geräuschmissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr untersucht. Die Maßnahmen wurden hierbei bezüglich der erzielbaren Entlastung, ihrer sonstigen Auswirkungen sowie der Kosten bewertet. Im Rahmen des Berichts wird keine abschließende Festlegung für die Durchführung von Maßnahmen vorgenommen, da in Bezug die Auswirkungen der Lärminderungsmaßnahmen bei vielen Lärmschwerpunkten noch Detailuntersuchungen notwendig werden, um die Auswirkungen der Maßnahmen abschließend beurteilen zu können. Der Bericht enthält somit auf Basis der bislang vorliegenden Erkenntnisse vorgeschlagene Maßnahmenempfehlungen</p>	<p>werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Schienenverkehr wurde noch nicht untersucht, da bislang keine Ergebnisse der DB-Lärmkartierung vorlagen, welche die im Rahmen der Lärmsanierung durch die DB erfolgten Maßnahmen (vor allem Lärmschutzwände) bereits berücksichtigt hätten.</p>
T-3 (2)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Bezüglich der Maßnahmen bilden die Geschwindigkeitsreduzierung sowie der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt einen Schwerpunkt des Berichts, wobei die Geschwindigkeitsreduzierung eine relativ kurzfristig und kostengünstig realisierbare Maßnahme darstellt, während der Austausch des Asphalts eine</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzungen sind tatsächlich unter den gegebenen Verhältnissen das einzige kurzfristig verfügbare Mittel, um die z. T. extremen Belastungssituationen zu mildern, ohne jedoch die Auslösewerte unterschreiten zu können. Vielfach muss die Lärmbegrenzung durch lärmoptimierten Asphalt</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>längerfristige und kostenintensivere Maßnahme ist. Durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h und den Einsatz von leisen Fahrbahnoberflächen kann insbesondere die Zahl der sehr stark belasteten Menschen in den meisten Fällen deutlich gesenkt werden. In Bezug auf die anderen Belastungskategorien (mäßig bis stark) bzw. die Gesamtzahl der belasteten Einwohner führen die Maßnahmen nur zu relativ geringen Verbesserungen der Situation.</p>	<p>unterstützt werden, da die theoretisch notwendige Reduzierung der Verkehrsmenge nicht möglich ist. Da oftmals Grüne Wellen zu berücksichtigen sind, ergibt sich dennoch ein hoher technischer und finanzieller Aufwand, um auch auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau Stopp-und-Go-Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Durch die vorgegebene Systematik der Lärmkartierung in Abstufungen von 5 dB(A) kommt die reale Minderungswirkung nicht voll zur Geltung. Bei den hohen Verkehrsmengen ergeben sich auch innerhalb der Belastungsklassen deutliche Minderungen der Schallenergie, denen die Betroffenen ausgesetzt sind.</p>
<p>T-3 (3)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht werden alle Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Zahl der Betroffenen führen grundsätzlich positiv bewertet. Bezüglich der Geschwindigkeitsabsenkung im Bereich von Hauptverkehrsachsen weisen wir darauf hin, dass diese Regelungen nicht dazu führen dürfen, dass diese Straßen ihre Attraktivität gegenüber dem untergeordneten Straßennetz verlieren und es zur Benutzung von alternativen Routen in Form von Schleichverkehren kommt. Aufgrund mathematischen bzw. physikalischen Zusammenhänge in der Akustik können Verkehrsverlagerungen von Haupt- auf Nebenstraßen zu deutlichen Pegelerhöhungen in bislang gering belasteten Bereichen führen. Es muss vermieden werden, dass sich</p>	<p>Die Verlagerungswirkungen werden durch ein Verkehrsmodell berechnet und in Einzelfällen kleinräumig durch Vorher-Nachher-Erhebungen bewertet. Im Bedarfsfall wird über Gegenmaßnahmen entschieden wie beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Nebenstraßen. In jedem Fall unterstreicht diese Gefahr die Notwendigkeit, auf den Hauptachsen auch bei geringerer Geschwindigkeit für einen flüssigen Verkehrsablauf zu sorgen und bestätigt die Methodik zahlreicher Einzelprüfungen im Rahmen der weiteren Umsetzungsplanung.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>durch Geschwindigkeitsreduzierungen die Zahl der belasteten Menschen im Bereich der nicht untersuchten Nebenstraßen deutlich erhöht und das Ziel der Lärmaktionsplanung auf diese Weise ad absurdum geführt werden würde.</p> <p>Aus unserer Sicht wird anhand der Ergebnisse des Lärmaktionsplans deutlich, dass sich durch kostengünstige und kurzfristige Maßnahmen in der Gesamtbetrachtung nur in begrenztem Umfang Verbesserungen der Geräuschbelastung herbeiführen lassen.</p>	
<p>T-3 (4)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Nach aktuellen Prognosen ist in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten weiterhin mit wachsenden Zahlen beim Pkw-Verkehr und insbesondere auch bei dem Lkw-Verkehr zu rechnen. Insofern besteht die Gefahr, dass ein Teil der erzielten Verbesserungen durch Verkehrszunahmen wieder aufgezehrt werden</p>	<p>Aktuelle Umfragen zum Mobilitätsverhalten zeigen, dass nicht mehr automatisch mit einer zunehmenden Motorisierung zu rechnen ist. Insbesondere bei Jugendlichen verlieren Führerschein- und Pkw-Besitz an Bedeutung. Jugendliche sind vermehrt „multimodal“ unterwegs.</p> <p>Vgl. u. a.: Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2013/2014: Alltagsmobilität und Fahrleistung</p> <p>Lediglich der besonders lärmintensive Lkw-Verkehr kann - in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung - weiter zunehmen. Hier ist aber die Frage, auf welchen Verbindungen diese Zuwächse vorwiegend zum Tragen kommen: auf überregionalen Verbindungen im</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Außerortsverkehr oder auch auf innerstädtischen Straßen als Durchgangsverkehr.
T-3 (5)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	Um weitergehende Entlastungen zu erreichen müsste deshalb verstärkt die Reduzierung von Durchgangsverkehren durch den Bau neuer Verkehrsstrassen außerhalb der schutzwürdigen Siedlungsgebiete in den Blick genommen werden.	Neue Verkehrsstrassen sind kritisch zu hinterfragen, da sie Frei- und Erholungsräume durchschneiden. Sie können damit dem expliziten Ziel des § 47d Abs. 2 BImSchG widersprechen, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Dieser Zielkonflikt ist bei allen Neubaumaßnahmen im Detail abzuwägen. Derzeit in Diskussion befindliche Maßnahmen sind im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten (Abschnitt 3.4.4 ff).
T-3 (6)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	Nach unserer Auffassung sollte ein höheres Augenmerk auf die Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen gelegt werden, da es sich um eine der wenigen Maßnahmen handelt, die deutliche Verringerungen der Geräuschbelastung von mehr als 3 dB(A) bewirken kann. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird dieser Maßnahmenart bislang eine geringe Priorität zugewiesen. Auch im Falle der Durchführung bislang höher priorisierten Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen ist entsprechend dem Entwurf des Lärmaktionsplans weiterhin mit einer hohen Zahl an Betroffenen zu rechnen, die starken Geräuschbelastungen bzw. einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisikos für Herz-/Kreislaufkrankungen ausgesetzt sind. Es ist sicherlich richtig, dass Schallschutzwälle bzw. Wände das Stadtbild negativ beeinflussen können. In Anbetracht der Höhe der Belastungen und der Anzahl der Betroffenen ist	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind in erster Linie Lärmschutzwälle und -wände. Räumlich sind sie im Ludwigsburger Stadtgebiet nur an wenigen Stellen zu integrieren, die zudem meist in Abschnitten mit mäßiger Grenzwertüberschreitung liegen. Derartige Fälle sind im Lärmaktionsplan aufgelistet. In der überwiegenden Zahl innerstädtischer Straßen mit dem höchsten Problemdruck sind zwischen den Privatgrundstücken und dem Straßenraum keine Einbauten möglich. ➔ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>nach unserer Auffassung dem Gesundheitsschutz im Regelfall jedoch ein höheres Gewicht beizumessen als gestalterischen Aspekten. Im Vergleich zu Tunnellösungen dürfte der Bau von aktivem Schallschutz zudem ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Aktive Schallschutzmaßnahmen stellen deshalb einen sinnvollen Ansatz für die Lärmaktionsplanung dar, der stärker verfolgt werden sollte, um signifikante Verbesserungen in einzelnen, besonders stark belasteten Bereichen zu erzielen.</p>	
<p>T-3 (7)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Der Lärmaktionsplan stellt auch eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung in Ludwigsburg dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete entlang hochbelasteter Verkehrsachsen zu verorten.</p>	<p>Bei der Bauleitplanung werden automatisch Schallschutzgutachten erstellt, die im Vorfeld die notwendigen Schutzmaßnahmen identifizieren und dabei die deutlich niedrigeren Lärm-Vorsorgewerte zugrunde legen. Sofern noch neue Gebiete entwickelt werden, wird bereits jetzt der sinnvollen Nutzungszuordnung und dem aktiven Schallschutz der Vorrang eingeräumt (z. B. Gebietsgliederung Entwicklungsbereich Ost). Lediglich bei der städtebaulich sinnvollen Nutzung von Baulücken werden verstärkt auch passive Maßnahmen umgesetzt (z. B. Lärmschutzfenster). ➔ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (8)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>II. _____ Verkehr</u> (8) Neben einer Reihe weiterer Maßnahmen sind im vorliegenden Lärmaktionsplan auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für das Stadtgebiet enthalten. Dabei handelt es sich vor allem um:</p>	<p>Das Abwägungserfordernis ist vielfach im Lärmaktionsplan genannt. ➔ Die gewünschte Beteiligung des Landkreises wird erfolgen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts und außerorts • Lkw-Durchfahrtsverbote <p>Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken (§ 45 StVO). Voraussetzung ist, dass die verkehrsregelnden Maßnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein müssen. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind daher die Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme abzuwägen.</p> <p>Sollen Verkehrsverbote für bestimmte Kraftfahrzeuge ausgesprochen werden, sind bei der Beurteilung der Zumutbarkeit und der Geeignetheit einer Umleitungsstrecke zwei Gesichtspunkte besonders zu betrachten. Bei der Frage der Zumutbarkeit sind für die Beurteilung die Länge der zusätzlichen Wegstrecke sowie die zusätzlich benötigte Fahrzeit ausschlaggebend. Bei der Frage der Geeignetheit ist zu prüfen, ob durch die Umleitung andere, ebenso schützenswerte Bereiche belastet würden. Ist dies der Fall, so ist die Umleitungsstrecke grundsätzlich nicht geeignet, da die Entlastung eines schützenswerten Bereichs nicht auf Kosten eines anderen schützenswerten Bereichs erfolgen darf.</p> <p>Aus dem Lärmaktionsplan ist erkennbar, dass bereits erste Untersuchungen zu den Verdrängungsverkehren</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>stattgefunden haben mit dem Ergebnis, dass es zu Verkehrsverlagerungen in Nachbarkommunen kommt (z.B. Asperg, Möglingen, Freiberg). Aus diesem Grund sollen weitere Planungsvarianten untersucht werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Ludwigsburg frühzeitig in die weiteren Untersuchungen zu den Lkw-Verboten eingebunden wird, soweit sich Auswirkungen auf Nachbarkommunen ergeben.</p>	
<p>T-3 (9)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>III. Straßen</u></p> <p>Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan. Bei einer veränderten Wegweisung muss darauf geachtet werden, dass der verlagerte Verkehr nicht zur Mehrbelastung anderer Kommunen führt.</p>	<p>Dieser Aspekt ist im Lärmaktionsplan bereits als Abwägungserfordernis bei den weiteren Prüfaufträgen enthalten. Bei der Gefahr von Mehrbelastungen erfolgt eine entsprechende Beteiligung mit dem Ziel, ggf. durch ein abgestimmtes gemeindegrenzen überschreitendes Konzept negative Wirkungen zu vermeiden oder auszugleichen.</p> <p>➔ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (10)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Zum Punkt lärmindernder Asphalt sei bemerkt, dass bei Tempo unter 50 km/h kaum Auswirkungen gegeben sind, da dieser Effekt sich bei Straßen bemerkbar macht, bei denen die Reifen-Fahrbahn-Geräusche die Hauptgeräuschquelle darstellen. Damit die Lärminderung funktioniert, sollte beispielsweise keine Unterbrechung der Fahrbahn vorliegen, was in der Ortsdurchfahrt nicht möglich ist (Schächte, Leitungen, Entwässerungssysteme etc.). Das Wiederherstellen des Oberbaus bei Aufgrabungen ist schwierig und der offenporige Asphalt ist</p>	<p>Die Aussagen betreffen nur offenporige Asphalte, die hauptsächlich außerorts verbaut werden. Der moderne Lärmoptimierte Asphalt LOA 5D ist kein offenporiger Asphalt in diesem Sinn. Er wirkt auch unter 50 km/h, da bei Fahrzeugen die Rollgeräusche vielfach bereits ab 30 km/h die Motorgeräusche überwiegen. Neu zugelassene Fahrzeuge weisen im Schnitt noch bessere Motordämmungen auf, ganz abgesehen von dem langfristig steigenden Anteil von E-Fahrzeugen im Innenstadtverkehr, bei denen fast nur noch</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>nicht sehr beständig gegen scherende Beanspruchungen (Anfahr-, Brems- und Abbiegeverkehr).</p> <p>Das Innenministerium erklärt in der Stellungnahme vom Februar 2010, dass lärmindernde Wirkung erst ab Geschwindigkeiten über 60km/h eintritt und dass es in Ortsdurchfahrten derzeit keine zugelassenen Straßenoberflächen mit lärmindernder Wirkung gibt.</p>	<p>Rollgeräusche zum Tragen kommen.</p> <p>Anwohnerberichte von Straßen mit LOA im Stadtgebiet belegen die hohe Wirksamkeit. Auch wenn diese Beläge seit ca. 2008 erst in der Erprobung sind und sehr sorgfältig verarbeitet sein müssen, werden sie bei künftigen Sanierungsmaßnahmen auf längeren Teilstrecken weiter eingebaut. Wir erhoffen uns eine offizielle Zulassung mit Fortschreibung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 2016).</p> <p>→ Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3 (11)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p><u>IV. Gesundheitsschutz</u></p> <p>Grundsätzlich scheinen alle im Entwurf des Lärmaktionsplans genannten und im Rahmen einer sehr um- bzw. weitsichtigen Begutachtung untersuchten bzw. gewürdigten aktiven Schallschutzmaßnahmen zu einer plausiblen und sinnvollen Verbesserung, d.h. Reduzierung der (Verkehrs-)Lärmbelastung beitragen zu können und wären demzufolge nach unserer Einschätzung für weitere Planungsvorhaben bzw. diesbezüglichen Voruntersuchungen zu erwägen.</p> <p>Bereits realisierte Maßnahmen zeigen dahingehende Fortschritte und sind in der weiteren Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der aktuellen Situation entsprechend zu überprüfen. Konkrete Einzelfallbetrachtungen würden allerdings angesichts des Umfangs des Lärmaktionsplans, u.a. aufgrund der großen Anzahl lärmbelasteter Gebiete den Rahmen dieser Stellungnahme übersteigen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-3</p>	<p>Landratsamt</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Gleichwohl und im Besonderen gilt es aber - angesichts</p>	<p>Dieses Abwägungserfordernis zieht sich bereits durch</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(12)	Ludwigsburg		<p>der außerordentlich hohen und multifaktoriell sehr komplexen, verdichteten (Verkehrs-)Lärmsituation in Ludwigsburg - bei der jeweiligen Einzelbetrachtung der Lärmorte eine gesamtkonzeptionelle Chancen-Risiken-Abwägung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, im Rahmen derer die vielfachen Bewertungskriterien wie z.B. Unfallrisiko, Luftqualität/Schadstoff-Emissionen, zu erwartende Verlagerung von Lärm etc. hinsichtlich ihrer potentiell negativen wie auch positiven Effekte auf die Verkehrs-/Lärm- und Wohn-bzw. Lebensverhältnisse und damit auf die Gesundheit Berücksichtigung finden müssen.</p> <p>Nur mittels einer derartig ganzheitlichen Betrachtungsweise können gegebenenfalls gesundheitlich bedenkliche Entwicklungen bzw. Fehlplanungen zum vermeintlichen Wohl einer nur fokalen verbesserten Lärmsituation vermieden werden.</p>	<p>den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans, insbesondere bzw. exemplarisch z. B. für alle Strecken in Tabelle 10 Seite 46 des Entwurfes unter der Rubrik Verlagerung als Abwägungsbestandteil aufgelistet sowie bei jedem Straßen-Steckbrief im Detail wiederholt.</p> <p>➔ Anregung wird als Bestätigung der umfassenden Vorgehensweise zur Kenntnis genommen.</p>
T-3 (13)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>In dem Zusammenhang sei insbesondere auf die Gefahr von Verlagerungseffekten hingewiesen, gerade beispielsweise in (noch) ruhig(er)e Wohn- und Lebensbereiche.</p> <p>Dies gilt es außer bei der Lärmaktionsplanung natürlich stets auch bei städtebauplanerischen Konzepten konkret mit zu berücksichtigen. Hier seien die diversen, im Lärmaktionsplan benannten Naherholungsgebiete Ludwigsburgs mit hohem Schutzanspruch hervorzuheben, die einen bedeutenden und willkommenen Ausgleich im Lebensalltag der Ludwigsburger Bürger darstellen und</p>	<p>Der Schutz ruhiger Gebiete ist explizit im Lärmaktionsplan angesprochen (Kapitel 3.6, Seite 187).</p> <p>➔ wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>einen wichtigen Beitrag zur individuellen wie gesamtstädtischen Lebensqualität und Attraktivität leisten. Wesentliche Aufgabe und strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sollte gemäß § 47d Abs.2 BImSchG daher auch der Bestandsschutz/Erhalt dieser ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms sein. Darüber hinaus wären unter diesem Aspekt Maßnahmen wie die zusätzliche Erschließung neuer bzw. die Ausdehnung vorhandener Ruheschutzzonen sehr zu begrüßen. Im Übrigen leisten diese Naherholungsgebiete einen dauerhaften Beitrag zur Verminderung motorisierten Freizeitverkehrs.</p>	
<p>T-3 (14)</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>10.10.14</p>	<p>Den Schienenverkehrslärm betreffend ist eine konkrete Stellungnahme erst möglich, wenn die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken seitens des Eisenbahnbundesamtes - vermutlich nicht vor Anfang 2015 - vorliegt. Eine grundsätzliche Neubewertung wird dann nicht zuletzt auch wegen des Wegfalls des bislang in Deutschland üblichen sogenannten Schienenbonus von 5 dB(A) notwendig werden.</p> <p>Wichtig ist uns - angesichts der Anmerkungen im Lärmaktionsplan, die Bahn bezuschusse angesichts der zu erwartenden anhaltend hohen Lärmbelastungen entlang bzw. in der Nähe des Schienennetzes passive Schallschutzmaßnahmen - kritisch darauf hinzuweisen, dass aus gesundheitlicher Sicht jegliche aktive Maßnahmen stets vor passivem Schallschutz Vorrang haben sollten. Der Einbau von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden bringt</p>	<p>Die Belastungssituation durch Schienenlärm ist mittlerweile bewertet. Die Befürchtungen sind eingetreten, dass es ohne den Schienenbonus trotz durchgeführter Lärmsanierung seitens der Bahn zu einer kaum verringerten Zahl von Betroffenen kommt.</p> <p>→ Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Stadt Ludwigsburg wird baldmöglichst in einem zweiten Verfahren den Lärmaktionsplan zur Verminderung des Schienenlärms aufstellen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			wegen der auch dann notwendig werdenden künstlichen Belüftung, insbesondere in Bestandsbauten, oft hygienische Probleme mit sich. Darüber hinaus findet, bezogen auf die Tages- und Abendstunden, der Aufenthalt im Freien keine ausreichende Berücksichtigung	
T-3 (15)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Grundsätzlich möchten wir noch darauf hinweisen, dass es gemäß epidemiologischer Studien bei Personen, die in lärmbelasteten Zonen - insbesondere infolge von Verkehrsbelastungen - wohnen, bereits ab einem Lärmpegel von 50 dB(A) in der Nacht und tagsüber 60 dB(A) neben den subjektiven Belästigungen auch objektiv zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen mit Krankheitswert kommen kann. Bereits ab 50 dB(A) in der Nacht bestehen bei ca. 5% der Menschen hochgradige Beeinträchtigungen des Nachtschlafes. Nachhaltige Gesundheitsschädigungen bei empfindlichen Personen sind im Einzelfall möglich, insbesondere kommt es ab diesem Wert bereits zu einem Anstieg des Risikos für das Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen.</p> <p>Als weitere negative gesundheitliche Auswirkungen sind Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern - Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen zu nennen.</p> <p>Ab 55 dB(A) nachts drohen bereits konkrete Gesundheitsgefahren, insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, z.B. Bluthochdruck.</p> <p>Ab 60 dB(A) ist von einer merklichen Erhöhung des</p>	<p>Diese Studien sind bekannt. Die Stadt Ludwigsburg geht deshalb davon aus, dass bereits ab Überschreiten der vom Landratsamt genannten Lärmwerte eine Situation besteht, die über das allgemeine Risiko einer Gefährdung deutlich hinaus geht, zumal bei Neuplanungen diese Werte ebenfalls eingehalten oder unterschritten werden müssen. Daraus folgt:</p> <p>→ Maßnahmen werden nicht nur für die stärksten belasteten Streckenabschnitte vorgesehen.</p> <p>→ Einzelmaßnahmen betten sich in ein Gesamtkonzept ein, so dass beispielsweise auch Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen, um Verlagerungen auszuschließen (Beispiele Neckarstraße, Abelstraße).</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Herzinfarkttrisikos auszugehen (Bewertung vorliegender Studien durch das UBA und die WHO, Guidelines for Community Noise).</p> <p>Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass hier keinerlei Sicherheitsabstände zu den genannten Messwerten bestehen, wie es bei der Festsetzung anderer umweltmedizinisch relevanter Grenz- oder Richtwerte üblich ist. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass bei langfristiger Exposition in Einzelfällen auch unterhalb der oben genannten Werte gesundheitliche Probleme auftreten.</p>	
T-3 (16)	Landratsamt Ludwigsburg	10.10.14	<p>Hinsichtlich des Kontextes Lärm im Bereich von Schulen bzw. seiner allgemeinen Wirkung auf die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit möchten wir angesichts der zahlreichen und z.T. betroffenen Schulen im Stadtgebiet abschließend auf weitere Studienergebnisse aufmerksam machen, nach denen bereits ab Außenschallpegeln von 50 dB(A) mit Leistungs- und Konzentrationsminderungen zu rechnen ist. Demzufolge wäre gegebenenfalls anzuraten, an den Gebäuden bzw. Klassenzimmern dieser Schulen weitere konkrete Schallpegelmessungen durchzuführen und bei Vorliegen vergleichbarer bedenklicher Werte auch hier weitere Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen.</p>	<p>→ Sofern Schulen nicht durch die ohnehin vorgesehenen Maßnahmen entlastet werden, prüft die Stadt den Einbau von Lärmschutzfenstern.</p>
T-4 (1)	Polizeipräsidium Ludwigsburg	02.10.14	<p>seitens des PP Ludwigsburg bestehen gegen die beschlossenen Maßnahmen unter Punkt 2 (Anordnung Tempo 30) keine Bedenken.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-4 (2)	Polizeipräsidium Ludwigsburg	02.10.14	<p>Ich bitte Sie, die Polizei über den weiteren Fortschritt des LAPs auf dem Laufenden zu halten.</p>	<p>→ Die Information erfolgt, ggf. in Einzelfällen eine enge Zusammenarbeit wie sie bisher schon im Rahmen der</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Unfalluntersuchungen üblich ist.
T-5 (1)	Stadt Asperg	19.05.15	leider wurde der aufgrund einer Umstrukturierung im Bauamt der Stadt Asperg keine Rückmeldung an die Stadt Ludwigsburg gegeben. Anregungen haben wir zum vorgelegten Lärmaktionsplan keine, würden Sie aber bitten, die Stadt Asperg weiter zu beteiligen, da einige Punkte sicherlich noch zwischen den Städten abzustimmen sind	→ wird zur Kenntnis genommen. → Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn die Stadt Asperg betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.
T-6 (1)	Gemeinde Benningen a. N.	06.05.15	Auf eine detaillierte Stellungnahme wird verzichtet, da die meisten Maßnahmen Benningen nicht berühren oder in die gleiche Richtung zielen. Es wird um Beteiligung gebeten, wenn die Gemeinde von Maßnahmen berührt wird (telefonische Auskunft).	→ wird zur Kenntnis genommen. → Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Benningen a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.
T-7 (1)	Stadt Freiberg a. N.	11.05.15	vielen Dank für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren. Aktuell gibt die Stadt Freiberg a.N. keine Stellungnahme ab. Wir gehen davon aus, dass die Stadt Freiberg a.N. bei Konkretisierung einzelner Projekte erneut beteiligt wird, sofern Sie davon betroffen ist. Wir bitten Sie daher, uns weiter am Verfahren zu beteiligen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.	→ wird zur Kenntnis genommen. → Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Freiberg a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.
T-8 (1)	Stadt Marbach a.N.	23.09.14	Der Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg wurde grundsätzlich positiv zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass keine Maßnahmen verwirklicht werden, die zusätzliche Belastungen der Stadt Marbach am Neckar mit sich bringen.	→ wird zur Kenntnis genommen. → Im Bedarfsfall erfolgt eine Information und ggf. eine weitergehende Beteiligung, wenn Freiberg a. N. betroffen ist oder es um die gemeinsame Umsetzung überörtlicher Projekte zur Lärminderung geht.
T-9 (1)	Gemeinde Möglingen	07.05.15	vielen Dank für die Beteiligung der Gemeinde Möglingen im Verfahren.	→ Die Gemeinde Möglingen wird bei entsprechenden Maßnahmenplanungen beteiligt. Im Bedarfsfall erfolgt

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Wir möchten Sie bitten, uns auch im weiteren Verfahren zu beteiligen, insbesondere wenn es um Maßnahmen geht, die regionale Auswirkungen haben, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Durchfahrverbote, die zu einem Verdrängungsverkehr und zu Verlagerung von Verkehr und Lärm auf uns als Nachbarkommune führen könnten. Gegebenenfalls wäre es gutachterlich nachzuweisen, dass die Verschlechterung nicht eintritt.</p>	<p>die Abstimmung gemeinsamer koordinierter Maßnahmen ggf. mit weiteren Nachbarkommunen, um die Wirksamkeit solcher Konzepte wie Durchfahrverbote zu erhöhen oder ihre Nachteile auszugleichen.</p>
<p>T-10 (1)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Das umfangreiche Werk zeigt deutlich, in welchem Maße die Städte im Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart durch den Verkehr betroffen sind und wie sich der Lärm direkt auf die an den belasteten Straßen wohnende Bevölkerung auswirkt.</p> <p>Es zeigt sich aber auch, dass die vorgesehenen Maßnahmen, mit denen diesem Lärm begegnet werden soll, direkt vor Ort nur sehr begrenzte Wirkungen erzielen können, sich aber insbesondere, wenn es sich um verkehrslenkende Maßnahmen handelt, auch auf die Nachbarkommunen auswirken können.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-10 (2)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Im Lärmaktionsplan sind verschiedene LKW-Durchfahrtsverbote enthalten, die sich auch auf die Nachbarkommunen auswirken können. Als betroffene Kommunen sind hier konkret die Nachbarn Kornwestheim, Asperg, Möglingen und Tamm genannt. Leider sind den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen (Anlagen 10.2 und 10.3) aufgrund der Unschärfe die effektiven Zahlen einer Verkehrszunahme für die Remsecker Straßen nicht</p>	<p>Zweck der Modellberechnungen war zunächst, die Auswirkungen sowohl innerhalb des Stadtgebiets Ludwigsburg als auch im weiteren Umfeld darzustellen. Die Berechnungen werden noch aktualisiert. Die Planfälle werden teilweise modifiziert bzw. ergänzt, soweit sie überhaupt weiter verfolgt werden können. Insbesondere für das flächenhafte Lkw-Durchgangsverbot (Anlage 10.2) wurde uns seitens des</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>ablesbar, aber ein LKW-Durchfahrtsverbot würde sich auch auf Remseck auswirken.</p> <p>Berücksichtigt man die in Remseck im Bereich der Neckarbrücke Neckargröningen Neckarrems vorhandenen Stauerscheinungen und die in den Ortsteilen Neckarrems und Hochberg gemessenen Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Grenzwerte, so wird deutlich, dass eine Zunahme insbesondere des LKW-Verkehrs in unseren verkehrlichen Problembereichen nicht erfolgen darf.</p>	<p>Regierungspräsidiums keine Realisierungs- bzw. Genehmigungschance in Aussicht gestellt. Für den Planfall mit Tempo 40 in wichtigen Ost-West-Achsen (Anlage 10.3) wurde vorgeschlagen, eine abgemilderte Variante nur mit Teilspernung der B 27 für Lkw ohne Maßnahmen in West-Ost-Richtung zu berechnen.</p>
<p>T-10 (3)</p>	<p>Stadt Remseck a.N.</p>	<p>08.09.14</p>	<p>Die Stadt Remseck am Neckar bittet deshalb darum, vor einer Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans oder anderer verkehrslenkender Maßnahmen, die geeignet sind, einen Mehrverkehr in Remseck zu erzeugen, diese vorab mit ihr im Einzelnen abzustimmen.</p>	<p>Aus diesen Planfallbetrachtungen ergeben sich folgende Konsequenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information und Beteiligung bei Maßnahmen, die sich spürbar auf Nachbarkommunen auswirken können, sind unabdingbar und werden erfolgen. - Über die reine Beteiligung hinaus gilt es aufgrund der extremen regionalen Belastungssituation, gemeinsame Konzepte zu entwickeln, um durch ein abgestimmtes Maßnahmenprogramm negative Folgewirkungen zumindest auszuschließen oder besser sogar einen für alle Beteiligten höheren Gesamtnutzen zu erzielen. - Mit diesem Vorgehen steigen eventuell die Aussichten auf Umsetzung von Maßnahmen, die isoliert keinen Erfolg hätten. Das Vorgehen entspricht weitgehend dem Kooperationserlass der Landesregierung. <p>➔ Remseck und weitere Kommunen werden wie gewünscht beteiligt bzw. zur Zusammenarbeit eingeladen. Darauf wird im vorliegenden Entwurf des</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Lärmaktionsplans bereits hingewiesen.
T-11 (1)	Stadt Stuttgart	29.09.14	wir danken Ihnen für die Zusendung des Entwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigsburg und die Gelegenheit, uns dazu zu äußern. Lärm ist in den Städten eines der großen Umweltprobleme. Insofern unterstützen wir sämtliche Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation beitragen können. Zu zwei Aspekten, die die Stadt Stuttgart direkt betreffen, wollen wir explizit Stellung nehmen:	→ Wird zur Kenntnis genommen
T-11 (2)	Stadt Stuttgart	29.09.14	<u>Lkw-Lenkungskonzepte und Durchfahrtsverbote (Kapitel 3.4.3)</u> Auch wir sehen in einer Lenkung bzw. Regulierung des Lkw-Verkehrs ein großes Lärminderungspotenzial. Die Stadt Stuttgart arbeitet deshalb an einem Lkw-Lenkungskonzept, das ggf. auch Fahrverbote in bestimmten Straßen enthält. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen in lärm-sensible Bereiche sind dabei jedoch zu vermeiden. Aufgrund der vielfältigen räumlichen Verflechtungen in der Region Stuttgart ist es unerlässlich, großräumig angelegte Verkehrsbeschränkungen auf regionaler Ebene nach möglichen Verkehrsverlagerungen zu untersuchen. Um Mehrverkehr in den Nachbargemeinden auszuschließen, wurde beim am 01.03.2010 eingeführten Lkw-Durchfahrtsverbot durch Stuttgart die B 10 ausgenommen	Auf das Abwägungserfordernis wird im Lärmaktionsplan vielfach hingewiesen. → Die Auswirkungen möglicher Lenkungskonzepte werden mit Hilfe eines Verkehrsmodells geprüft. Durch Verlagerungen betroffene Kommunen werden dann mit dem Ziel beteiligt, gemeinsam tragbare Lösungen zu finden, die ggf. in ein überörtliches begleitendes Maßnahmenkonzept münden können.
T-11 (3)	Stadt Stuttgart	29.09.14	Es ist völlig legitim, dass Sie über Möglichkeiten eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der B 27 nachdenken. Die Verkehrsuntersuchungen zu Ihrem Lärmaktionsplan lassen jedoch vermuten, dass es dadurch zu Mehrverkehr in	Das flächenhafte Lkw-Durchfahrtsverbot in der Stadt Ludwigsburg (Anlage 10.2) wurde nachrichtlich aufgenommen, um die regionalen Auswirkungen dieses sehr weit gehenden Planfalls darzustellen. Auf die

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>verschiedenen Straßen in Stuttgart kommt (Kapitel 3.4.3 und Anlagen 10.2 und 10.3). Dem können wir nicht zustimmen. Wir gehen aber davon aus, dass die Stadt Stuttgart vor einer konkreten Umsetzung eines großräumig wirksamen Lkw-Fahrverbots in Ludwigsburg gehört wird.</p>	<p>geringen Realisierungschancen eines solchen Konzeptes wurde bei allen Lärmschwerpunkten hingewiesen, zumal die Wirkung teilweise unter der von Tempo 40 liegt. Das eingeschränkte Lkw-Durchfahrtsverbot in Kombination mit Tempo 40 (Anlage 10.3) führt auch in zahlreichen Straßen Stuttgarts zu Verkehrsrückgängen und nur vereinzelt zu Mehrverkehr. Dies gilt es bei weiteren Untersuchungen genauer zu analysieren, zumal auch Remseck und Kornwestheim von den Auswirkungen betroffen sind.</p> <p>→ Eine Beteiligung wird in diesen Fällen erfolgen (s. o).</p>
<p>T-11 (4)</p>	<p>Stadt Stuttgart</p>	<p>29.09.14</p>	<p><u>Nord-Ost-Ring Stuttgart (Kapitel 3.4.4.1)</u> Die Stadt Stuttgart steht einem Nord-Ost-Ring Stuttgart bekanntlich sehr kritisch gegenüber. Auch die Landesregierung hat wiederholt klargestellt - wie Sie richtig dargelegt haben -, dass sie diesbezügliche Planungen nicht weiterverfolgen und stattdessen mit einem Bündel von kleineren Maßnahmen die Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart verbessern möchte. Für den (derzeit eher unwahrscheinlichen) Fall, dass das Land die Planung dafür wieder aufnimmt, müssen die Auswirkungen auf das Straßennetz in Stuttgart detailliert untersucht werden. Unzumutbare Mehrbelastungen für die Stuttgarter Bevölkerung müssen ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Für das überregional bedeutsame Projekt ist im Fall einer Wiederaufnahme von Planungen ein entsprechend ausgedehnter Untersuchungs- und Abwägungsprozess durchzuführen. Dieses Verfahren läuft als eigenständiges Planverfahren außerhalb der Lärmaktionsplanung auf eigener Rechtsgrundlage mit umfassender überörtlicher Beteiligung.</p>
<p>T-12 (1)</p>	<p>Gemeinde Tamm</p>	<p>30.09.14</p>	<p>...Auch unser Lärm-Aktionsplan wird die gleichen Themen bringen. Ich habe nichts für uns Wichtiges festgestellt oder herausgelesen...</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-13</p>	<p>Eisenbahn-</p>	<p>23.09.14</p>	<p>... Gemäß § 47e Bundes- Immissionsschutzgesetz</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(1)	Bundesamt, Zentrale Bonn		<p>(BImSchG) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ab dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahn-strecken des Bundes außerhalb von Ballung-sräumen mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Bei Lärmaktionsplänen innerhalb von Ballungsräumen wirkt das EBA ab dem 1. Januar 2015 an der Lärmaktionsplanung mit. Gerne möchten wir dies näher erläutern:</p> <p>Bis zum Jahreswechsel sind gemäß § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ausschließlich die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes zuständig.</p> <p>Vor dem 1. Januar 2015 ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung grundsätzlich nicht vorgesehen, auch für eine Einbindung des EBA zur Erteilung des Einvernehmens (Träger öffentlicher Belange) gibt es keine gesetzliche Grundlage.</p> <p>Wir bitten daher um Verständnis, dass das EBA zu kommunalen Lärmaktionsplänen bzw. darin enthaltenen Forderungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht Stellung nimmt.</p>	
T-14 (1)	Eisenbahn- Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	23.09.14	<p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Zum anderen verfügt das EBA auch nicht ansatzweise über die personelle</p>	<p>Die Verordnungslage hat sich zwischenzeitlich geändert. Das MVI-BW teilte dazu am 18.03.2015 unter anderem mit:</p> <p>„Bei der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken hat sich zum 1. Januar 2015 eine Änderung ergeben. Allerdings wird</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Ausstattung, um die fachliche Unterstützung von bundesweit rund 900 Gemeinden gewährleisten zu können.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.</p>	<p>diese Änderung der Zuständigkeit faktisch erst für die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung wirksam, da nach § 47d Abs. 1 BImSchG die Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen war. Bei der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2017/2018 liegt dann die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit nach § 47e Abs. 4 BImSchG beim EBA.</p> <p>Bedauerlicher Weise findet sich im BImSchG keine explizite Regelung für die Änderung der Zuständigkeit im Falle nicht fristgerecht abgeschlossener Lärmaktionsplanungen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes der zweiten Stufe. Durch die deutliche zeitliche Verzögerung des EBA bei der Lärmkartierung fehlte den Gemeinden bisher die Grundlage für eine qualifizierte Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Das MVI setzt sich dafür ein, dass das EBA bereits für die deshalb verzögert laufende zweite Stufe der Lärmaktionsplanung Verantwortung übernimmt. Das MVI hat sich daher mit der Bitte um eine zeitnahe Lösung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewandt. Bisher jedoch ohne Erfolg. Zusammengefasst heißt dies für die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung, dass - nach wie vor - die Gemeinden zuständig sind für die Lärmaktionsplanung</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken (bundeseigene und nicht bundeseigene) sowie für Ballungsräume. Mitwirkungspflichten bestehen für das EBA bei Lärmaktions-plänen für Ballungsräume und für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume.</p> <p>Vor diesem Hintergrund schlägt das MVI nachfolgend beschriebene Vorgehensweise vor.</p> <p>.... Nachdem die Lärmkarten für die bundeseigenen Schienenwege nun vorliegen, geht das MVI davon aus, dass Städte und Gemeinden die gesetzlich geforderte Lärmaktions-planung für bundeseigene Schienenwege zeitnah angehen und zügig durchführen. Die Lärm-aktionspläne sind - sofern nicht bereits geschehen - um das Thema Schienenlärm zu ergänzen bzw. fortzuschreiben. Auf die kommenden Termine zur Datenberichterstattung über die Lärmaktionspläne an die LUBW, zeitnah der 15. April 2015 und danach der 15. Oktober 2015, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.“</p> <p>→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Zeitnah wird der Lärmaktionsplan zum Thema Schienenlärm ergänzt. Dabei wird entsprechend der Auskunft des EBA die DB Netz AG als TÖB beteiligt.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-15 (1)	IHK Stuttgart	30.09.14	Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrslärms sind sinnvoll und werden von uns mitgetragen. Diese Maßnahmen sind auch bereits umfangreich im Positionspapier "Wirtschaftsfreundliche Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie" der IHK Region Stuttgart aus dem Jahr 2006 enthalten.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-15 (2)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Maßnahmen die wir mittragen: <u>Lärmoptimierter Asphalt, Sanierung von schadhaften Straßenbelägen (Maßnahmen 24, 25, 26):</u> dem flächendeckenden Einbau von lärmarmen Straßenbelägen, der auch Innerorts deutliche Pegelminderungen ermöglicht, kommt unseres Erachtens eine zentrale Bedeutung zu. In Erfahrungsberichten wird das Minderungspotenzial je nach Fahrbahnoberfläche meist in einem Bereich von -2 dB(A) bis -5 dB(A), teilweise sogar bis -7 dB(A) angegeben. Wir begrüßen es, dass im Lärmaktionsplan umfangreich (siehe unter 3.4.6) auf dieses große Lärminderungspotenzial hingewiesen wird (für den lärmoptimierten Asphalt in der Markgröninger Straße geben Sie eine Pegelminderung um 4 dB(A) an, für den mehreren Stellen erfolgten Einbau von "Splitt-Mastix-Asphalt" eine Minderungswirkung um ca. 2 dB(A)). Bei anstehenden Fahrbahnsanierungen stark belasteter Straßen sollte daher der zu diesem Zeitpunkt zugelassene Belag mit der höchsten Lärminderungswirkung eingebaut werden. Darüber hinaus sollte Möglichkeiten genutzt werden, Straßenabschnitte für in Erprobung befindliche noch lärmoptimiertere Fahrbahnbeläge</p>	<p>Erläuterung: Je nach Quelle wird in der Literatur zwischen Gesamtemissionspegel (Motor- und Rollgeräusche) und den Einzelpegeln unterschieden. Die Angaben im Lärmaktionsplan beziehen sich auf den Gesamtpegel. Zudem hängt das Minderungspotential auch vom vorher eingebauten Belag ab. Der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt (LOA-5D) ist bereits als Test zu werten, denn aufgrund erst relativ kurzzeitiger Erfahrungen seit weniger als acht Jahren ist er offiziell noch nicht zugelassen, wird aber in NRW sehr häufig eingesetzt. Bei Einbau mit mangelnder Sorgfalt wird eine deutlich geringere Haltbarkeit gegenüber unempfindlicheren Belägen vermutet. Das könnte im Prinzip zu einem schnelleren Verschleiß führen und wäre auf den Hauptachsen nicht wünschenswert.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			anzubieten.	
T-15 (3)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Schallschutzfenster, Lärmschutzwände (Maßnahmen 27, 41, 42, 43):</u> diese Lärmschutzmaßnahmen lassen regelmäßig deutliche Pegelminderungen erwarten und greifen nicht in wirtschaftliche Prozesse ein.</p>	<p>Kommentar: Auf die Problematik des fehlenden Umgebungsschutzes durch Schallschutzfenster und begrenzter Einbaumöglichkeiten von Lärmschutzwänden wird im Lärmaktionsplan mehrfach hingewiesen. → Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (4)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Verkehrsverflüssigung (Maßnahme 28):</u> der Verkehrsfluss muss auch unter Lärmaspekten optimiert werden. Jeder vermeidbare Anfahrvorgang reduziert auch den Lärm. Zum Zielkonflikt mit Geschwindigkeitsbegrenzungen siehe unsere Hinweise unter "Einschätzung der weiteren Maßnahmen"</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (5)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Beschleunigung des Busverkehrs zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Maßnahme 29):</u> bereits in 2002 hat die IHK Region Stuttgart zusammen mit WS und WBO den Leitfaden "Optimierung von Busverkehren" vorgestellt. Darin sind Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung im Busverkehrssystem dargestellt.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-15 (6)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Infrastrukturmaßnahme Nord-Ost-Ring Stuttgart (Maßnahme 18):</u> die Forderung nach einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen dem Rems-Murr-Kreis und dem Kreis Ludwigsburg gehört bekanntlich zu den seit langem bestehenden Forderungen der IHK Region Stuttgart. Warum die Stadt Ludwigsburg hier nur Entlastungswirkungen bei einer vierstreifigen Trasse annimmt, ist für uns nicht nachvollziehbar. Auch eine</p>	<p>Die Stadt Ludwigsburg befürwortet den zweistreifigen Nord-Ost-Ring (Entwurf Lärmaktionsplan S. 57), auch wenn die Entlastungswirkungen bei einer Vierstreifigkeit höher wären. Insofern ist die Aussage der IHK nicht nachvollziehbar. → Die Unterstützung eines Nord-Ost-Rings Stuttgart durch die IHK wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			zwei streifige durchgehende Nord-Ost-Tangente mit Anbindung an B 27/A 81 würde unseres Erachtens eine deutliche Entlastung für die Stadt Ludwigsburg auf der Ost-West-Achse bewirken.	
T-15 (7)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Einschätzung der weiteren Maßnahmen: <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen (Maßnahmen 1 bis 14):</u> Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen kann es zu Störungen im Verkehrsfluss kommen. Ein dadurch erzwungenes Fahren in niedrigen Gängen mit höherer Drehzahl (z. B. auf Steigungsabschnitten) kann sogar negative Lärmeffekte verursachen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können darüber hinaus auch in Konflikt mit Luftreinhaltezielen stehen, da bei niedrigen Geschwindigkeiten und Stockungen im Verkehrsfluss Feinstaub- und NO₂-Werte ansteigen. Mit Blick auf den Busverkehr können weitere Geschwindigkeitsreduzierungen dessen Attraktivität beeinträchtigen, ggf. wären Streichungen von Haltestellen die Folge, um Fahrpläne insgesamt einhalten zu können. Auf die o. g. Zielkonflikte wird im Lärmaktionsplan auch mehrfach hingewiesen. Kosten und Nutzen von Tempolimits müssen daher in jedem Einzelfall sehr sorgfältig abgewogen werden. Der Hinweis, dass die Kosten für eine Umstellung aller Signalanlagen vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen auf 1,3 Millionen Euro geschätzt werden, zeigt deutlich, dass ein Nachjustieren bei negativen Lärmeffekten und/oder höheren Luftschadstoffbelastungen erhebliche Kosten verursachen würde.</p>	<p>Die Abwägungskonflikte und notwendigen Detailprüfungen sind im Lärmaktionsplan bereits ausführlich dargestellt (vgl. insbesondere zusammenfassend Tabelle 10: Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen, Seite 46). Die Mehrzahl aller Studien zeigt, dass die befürchteten negativen Effekte von Tempo 30 bzgl. Lärm und Luftreinhaltung nicht eintreten, aber im Einzelfall der Verkehrsfluss genau zu prüfen ist (als Prüfkriterium im Lärmaktionsplan bereits enthalten). Exemplarisch sei hier auf die aktuelle Veröffentlichung des UBA hingewiesen: Umweltbundesamt (Hrsg.): TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Dessau-Roßlau April 2015. Texte 33/15, Download: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medi en/378/publikationen/texte_33_2015_tune_url_0.pdf</p> <p>Hinsichtlich der Kosten von LSA-Umstellungen ist es denkbar, dass diese mit Anschaffung des neuen Verkehrsrechners reduziert werden können bzw. dass</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-15 (8)	IHK Stuttgart	30.09.14	Aus Sicht der Wirtschaft muss das Hauptstraßennetz in seiner Leistungsfähigkeit erhalten bleiben, nur so kann Verkehr aus dem nachgeordneten Straßennetz aufgenommen werden und schnell abfließen. Wie eine Tempo-30-Regelung nachts auf der B 27 vor dem oben genannten Hintergrund und der wichtigen Bündelungsfunktion dieser Nord-Süd-Achse verhältnismäßig sein soll, können wir nicht nachvollziehen.	<p>ein Teil der Kosten auch unabhängig von geänderten Geschwindigkeitsregelungen anfällt. → Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Allgemeinen verringert Tempo 30 nicht die Leistungsfähigkeit einer Straße, vor allem nicht nachts, wenn nur noch Bruchteile des täglichen Spitzenstundenverkehrs auftreten. Verkehr verlagert sich auch kaum in Tempo 30-Zonen mit überwiegend Rechts-vor-Links-Regelungen und deutlich geringeren Fahrbahnquerschnitten zurück. Nachts kommt demgegenüber in Abschnitten mit Wohnbebauung dem Lärmschutz wegen der gesundheitlichen Folgen lärmbedingter Schlafstörungen eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere im Zuge der B 27 wären theoretische Reduzierungen der Verkehrsmengen um 50 bis 85 % notwendig, um die Sanierungswerte zu unterschreiten bzw. um bis über 95 % um Planungsrichtwerte nach 16.BImSchV einzuhalten. Die Sanierungslärmwerte sind bereits höher als die Werte, ab denen Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen sind. Vor dem Hintergrund der massiven Grenzwertüberschreitungen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auch auf Teilen der B 27 nicht von vornherein aus der Abwägung ausgeschlossen werden. Eine Reduzierung auf 30 km/h würde selbst bei Einbeziehen aller angebauten Teilabschnitte (3,5 km) die Fahrtzeit um weniger als 3 Minuten verlängern (bei Tempo 40 um ca. 1 Minute). Die Maßnahme kann vor</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>allem Vergleich zum Einbau lärmoptimierten Asphalts (LOA) und zu Lkw-Durchfahrtsverboten als verhältnismäßig eingestuft werden, da selbst mit LOA und Durchfahrtsverboten nicht die notwendigen Grenzwertminderungen zu erreichen sind. Das grundsätzliche Abwägungsgebot aller Maßnahmenansätze und deren zahlreiche denkbare Folgewirkungen bleibt bestehen.</p> <p>→ Das Erfordernis einer ausreichenden Abwägung kann für die anstehenden Detailprüfungen nur dann erfüllt werden, wenn Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Die Prüfaufträge bleiben bestehen.</p> <p>→ Tempo 30 (oder 40) wird nur weiter verfolgt, wenn es sich im Abgleich aller Folgewirkungen als sinnvoll oder möglich herausstellen sollte.</p>
T-15 (9)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p><u>Lkw-Durchfahrtsverbot (Abschnitt 3.4.3 und Maßnahme 15):</u> bei den unter 3.4.3 mit Priorität 1 und 2 erläuterten Lkw-Durchfahrtsverboten (flächenhaft bzw. B 27 auf der gesamten Länge) wären umfangreiche Verkehrsverlagerungen auf Nachbarkommunen und weniger leistungsfähige Straßen bei überschaubaren Lärmreduzierungen die Folge, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wäre erheblich verletzt. Darauf wird unter Verweis auf "Absprachen mit dem RP" und den Hinweis auf das Minderungspotenzial eines flächenhaften Lkw-Durchfahrtsverbots von einem dB(A) auch zutreffend hingewiesen</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-15 (10)	IHK Stuttgart	30.09.14	Das daraus abgeleitete "zu prüfende" Lkw- Durchfahrtsverbot für die B 27 zwischen der Einmündung Marbacher Straße und dem südlichem Ortsrand verdient nach unserer Bewertung nicht die Bezeichnung "reduzierter Planfall", denn de-facto wird die Nord-Süd-Hauptverkehrsachse und Umleitungsstrecke für die A 81 aus dem Straßennetz genommen, übrig bleibt nur eine Ost-West-Verbindung von der A 81 Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord über die Frankfurter-, Heilbronner- und Marbacher Straße zur L 1110. Wir lehnen diese Variante eines Lkw-Durchfahrtsverbots daher ebenfalls als klar unverhältnismäßig ab.	Der Verzicht auf die Ermittlung der Konsequenzen dieses Planfalls wäre vor dem Hintergrund der massiven Sanierungswertüberschreitungen ein Abwägungsfehler. Bei einer Sperrung der Autobahn hat die Verkehrsregelung durch die Polizei Vorrang vor den Durchfahrtsverboten. Ob es insgesamt zumutbar ist, dass Lkw-Durchgangsverkehr, der weder Ziel- noch Quelle in Ludwigsburg hat, regelmäßig aus Gründen der Zeitersparnis das innerstädtische Verkehrsnetz belastet, wird im Rahmen dieses Planfalls bewertet und abgewogen. → Die Bedenken werden bei der weiteren Bewertung des Planfalls berücksichtigt.
T-15 (11)	IHK Stuttgart	30.09.14	Mit der Formulierung auf Seite 56 "Grenzwerteinhalten sind damit nicht zu erzielen, sollten allerdings die Folgewirkungen zu negativ sein, werden auch die Sperrungen ab 7,5 oder 12 Tonnen berechnet" entsteht der Eindruck, dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot unbedingt durchgesetzt werden soll.	Die Formulierung verweist lediglich auf zwei Sachverhalte: a) Sperrungen allein genügen aufgrund der extremen Belastungssituation nicht: Es sind weitere Maßnahmen oder die Kombination von Maßnahmen zu prüfen. b) Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, d. h. es sind auch Maßnahmen geringerer Eingriffstiefe zu prüfen, wenn sie z. B. in Kombination mit anderen Maßnahmen zum Erfolg führen oder weniger Nebenwirkungen haben. Dass Abwägungsgebot impliziert, dass letztlich ggf. auch gänzlich auf Verbote verzichtet werden muss. → Der Argumentation kann nicht gefolgt werden.
T-15 (12)	IHK Stuttgart	30.09.14	Statt einer solchen Symbolpolitik muss unseres Erachtens die Stauproblematik auf der A 81 entschärft werden, die	Darauf drängt die Stadt seit längerem. Der Zeitpunkt der Realisierung kann von der Stadt nicht beeinflusst

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			zu einem Ausweichen auf die B 27 führt. Wir fordern daher eine schnellstmögliche Realisierung der geplanten Mitnutzung der Standstreifen bei hohem Verkehrsaufkommen auf der A 81.	werden. → Auf die Bedeutung dieser Maßnahme wird nochmals verstärkt hingewiesen (z. B. Maßnahmenliste Nr. 43, Entwurf Seite 185).
T-15 (13)	IHK Stuttgart	30.09.14	Zum Maßnahmenbündel "Langfristige Strategien und Konzepte zur Lärminderung" (Maßnahmen 44 bis 54): das Thema Lärminderung/Lärmvermeidung auch in den Gesamtkontext von "nachhaltiger Mobilität" zu stellen, ist insgesamt nachvollziehbar. Die Formulierung "enge Verknüpfung mit den Zielen der Lärmaktionsplanung" (Seite 168) überhöht unseres Erachtens aber den Lärminderungsanspruch von Maßnahmen wie z. B. "ÖPNV-Konzept, Linienoptimierung, Wohlfühlbahnhof usw." (Maßnahme 46). Wenn im Rahmen eines "Rad- und Fußverkehrskonzepts" (Maßnahme 47) Fahrbahnen verengt werden, kann dies sogar zu Verkehrsstockungen und negativen Lärmeffekten führen. Das Thema "Parkraummanagement" (Maßnahme 48) können wir nur schwerlich mit Lärminderung in Verbindung bringen, hier geht es primär um Parkgebühren im öffentlichen Raum.	Diese Konzepte tragen langfristig zu einer nachhaltigeren Mobilität bei und stellen gegenüber einschränkenden Maßnahmen, die ggf. gesetzlich bei weiterhin hohen Überschreitungen von Grenzwerten drohen, eine sanfte und unabdingliche Ergänzung dar. Da gerade in Hauptverkehrszeiten geringe Leistungsdefizite sich kurzfristig zu längeren Staus aufbauen können, kommt bereits einer geringen Vermeidung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine hohe Bedeutung zu, wenngleich diese Effekte in den Berechnungen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden. Zu den angeführten Beispielen: - ÖPNV-Konzept usw.: Ein Maßnahmenbündel zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV hilft, vorhandene Fahrgäste zu halten und neue zu gewinnen. In der Vergangenheit haben diese Maßnahmen zu einem steten Anstieg der ÖPNV-Nutzung geführt. Die stellenweise Überlastung des Verkehrssystems an Streiktagen z. B. mit eingeschränktem S-Bahn-Betrieb ist ein deutliches Indiz für die positive Wirkung der ÖPNV-Förderung auch zur Verbesserung der Lärm- und Luftsituation. Neue Fahrzeugtechnik und intermodale Verknüpfung werden diese Wirkung und die bessere

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen noch steigern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad- und Fußwegekonzept: Fahrbahnverengungen werden im Rahmen der Planung von Einzelmaßnahmen in Hinblick auf ihre Folgen geprüft. In zahlreichen Verkehrsstraßen sind die Einsatzgrenzen für Radfahren auf der Fahrbahn deutlich überschritten und es bestehen unfallträchtige Radnetzlücken. Ziel der Radverkehrsförderung ist eine deutliche Erhöhung dessen Anteils und die Erfüllung der Grundanforderung, jeden Stadtteil adäquat anzubinden (Sicherheit, Umwegfreiheit usw.). Hier bestehen in Ludwigsburg im Vergleich zu anderen Mittelstädten nicht zuletzt wegen der zunehmenden Zahl von Elektrofahrrädern noch erhebliche Entwicklungspotentiale. Zusätzlich sind zahlreiche Fahrspuren überbreit und begünstigen nicht-angepasste Geschwindigkeiten. - Parkraummanagement nur auf Gebühren zu reduzieren, greift zu kurz. Daneben kommen auch Anwohnerparkberechtigungen und Parkdauerbeschränkungen zum Einsatz. Die Evaluation des Parkraumkonzepts in der Oststadt ergab eine deutlich erhöhte Parkplatzverfügbarkeit und weniger Parksuchverkehr in den Wohngebieten. Gleichzeitig werden vorhandene Parkieranlagen besser ausgenutzt. Parkraummanagement, Bezuschussung von Fahrkarten usw. haben z. B. bei der städtischen Belegschaft zu einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils von 2007 bis 2014 um ca. ein Drittel geführt (Ergebnis der Mobilitätsbefragung 2014).

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>→ Die Meinung der IHK führt nicht zu einer anderen Bewertung der langfristigen Konzepte hinsichtlich des Beitrags zur Lärmaktionsplanung.</p>
T-15 (14)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Im Zusammenhang mit Maßnahme 45 "Regionale Verkehrskonzepte" ist mit erwähnt, dass eine Stadtbahnlinie Remseck-Ludwigsburg-Markgröningen im Falle einer Realisierung auch zu Lärmemissionen führt, die zu untersuchen wären und eine Neubewertung in den tangierten Straßenabschnitten erfordert.</p>	<p>Derartige Untersuchungen sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. → wird zur Kenntnis genommen</p>
T-15 (15)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität möchten wir deutlich herausstellen, dass die Unternehmen in den letzten Jahren umfangreich in modernste und damit umweltfreundlichste und lärmarme Fahrzeugtechnik investiert haben - im Vertrauen auf verlässliche Rahmenbedingungen für deren Nutzung. Die Fahrten im Wirtschaftsverkehr dienen einem ökonomischen Zweck, vermeidbarer Verkehr findet allenfalls in Ausnahmefällen statt. Zum Thema "Citylogistik" (Maßnahme 52) möchten wir auf die Studie "Innenstadtlogistik mit Zukunft" der IHK Region Stuttgart aus 2012 hinweisen. Diese bezieht sich zwar auf die Stadt Stuttgart, die dort präsentierten Vorschläge können aber Impulse auch für Ludwigsburg liefern.</p>	<p>Die Stadt Ludwigsburg erarbeitet gemeinsam mit dem KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V., Kornwestheim, unterstützt durch Mittel des EU-Programms „Intelligent Energy“, Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407, Projekt C-LIEGE, einen Maßnahmenplan Güterverkehr, in dem beispielhafte Projekte beschrieben sind. → Die Anregung wird aufgenommen, indem geprüft wird, ob weitere Projektideen verwertbar sind.</p>
T-15 (16)	IHK Stuttgart	30.09.14	<p>Fazit: Der Entwurf des Lärmaktionsplans präsentiert eine umfangreiche Zusammenstellung der Lärmsituation, von Minderungspotenzialen sowie möglichen Maßnahmen zur Lärminderung in einzelnen Lärmschwerpunkten. Dabei</p>	<p>Die Abwägungsproblematik und die Zielkonflikte sind im Lärmaktionsplan bereits ausführlich erläutert und werden - wie z. B. in den Straßensteckbriefen dargestellt - eingehend geprüft.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>wird deutlich auf das hohe Minderungspotenzial durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt hingewiesen.</p> <p>Die nach der Maßnahmenliste umfangreich geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf ggf. daraus resultierende Störungen im Verkehrsfluss und damit Zielkonflikte mit Lärmschutz und Luftreinhaltung in jedem Einzelfall sorgfältig zu prüfen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>T-15 (17)</p>	<p>IHK Stuttgart</p>	<p>30.09.14</p>	<p>Im Falle von Tempo 30 Anordnungen nachts auf vier streifigen Verkehrsachsen sowie dem geplanten Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 27 halten wir in der Abwägung von Lärminderungspotenzialen mit den Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes, den Wirtschaftsverkehr und Nachbarkommunen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für verletzt.</p> <p>Wir sind gerne zur Diskussion und Mitwirkung bei Lärminderungsmaßnahmen bereit.</p>	<p>Die vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit anliegender Wohnnutzung stellen leider gleichzeitig die besonderen Lärmschwerpunkte des Ludwigsburger Verkehrsnetzes dar. Zwar ist lärmoptimierter Asphalt (LOA) hoch wirksam, aber nach deutschen Richtlinien noch immer nicht offiziell zugelassen und als eigenständiges Programm außerhalb von Sanierungen kurzfristig weder im erforderlichen Ausmaß einzubauen noch zu finanzieren. Da der LOA zudem nur in Kombination mit anderen Maßnahmen insgesamt einen Teil der notwendigen Lärminderung erzielen hilft, können weitere Ansätze wie Geschwindigkeitsreduzierungen nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden (Abwägungsfehler). Zu den geäußerten Befürchtungen das Zitat aus der unter (7) bereits angeführten Veröffentlichung des UBA (Texte 33/15), die den aktuellen Kenntnisstand zusammenfasst: Seite 116: „Die Reisezeitverluste durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 liegen tagsüber bei 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 Meter. Die häufig befürchteten massiven Zeitverluste</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				<p>treten somit nicht auf. Volkswirtschaftliche Nachteile durch Reisezeitverluste sind daher auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse auch bei einer Ausweitung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen nicht zu erwarten.</p> <p>Neben der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben auch andere Faktoren einen erheblichen - teilweise größeren - Einfluss auf die Reisezeiten. Dies betrifft vor allem die Anzahl und Koordinierung der Lichtsignalanlagen, aber auch Störungen im Verkehrsablauf durch Laden / Liefern oder Parken in zweiter Reihe.“</p> <p>Seite 118: „Tempo 30 eignet sich grundsätzlich auch für stark befahrene und/oder mehrstreifige Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen. Bisher wurden keine Zusammenhänge zwischen dem Befolgungsgrad und der Verbindungsfunktion und Breite einer Straße festgestellt.“</p> <p>→ Die Prüfaufträge für Tempo 30 auch auf den mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen bleiben im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>→ Das Angebot einer weiteren Mitwirkung der IHK wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-16 (1)	Handwerkskammer Region Stuttgart	24.09.14	Wir begrüßen die Aufstellung dieses Lärmaktionsplans. Interessen des Handwerks sehen wir durch die geplanten Maßnahmen nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Insofern äußern wir keine Bedenken oder Anregungen zu den geplanten Maßnahmen.	→ Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-17 (1)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	besten Dank für die Zusendung des Lärmaktionsplanes und die Möglichkeit, zum o.g. Entwurf Stellung zu nehmen. Unsere Ausführungen beziehen sich auf die Maßnahmenliste - Kurzfassung, Seiten 183 bis 186:	→ Wird zur Kenntnis genommen.
T-17 (2)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	<p>Maßnahme Nr. 9: Die Ausweitung von Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzungen sehen wir grundsätzlich als äußerst kritisch an. Schon heute werden wir entlang der Linienachsen durch rechts vor links Regelungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen regelrecht ausgebremst. Auf der anderen Seite sollen immer mehr Bereiche durch zusätzliche Haltestellen oder Änderungen der Linienführungen erschlossen werden sollen. Sehr häufig geschieht das kostenneutral, geht aber immer mehr zu Lasten der Fahrplanstabilität und damit der Qualität des ÖPNV.</p> <p>Auch auf besonderen Wunsch der Stadt führen wir seit einigen Jahren die Linie 532 über die Haltestelle/Bahnhof (Arena). Mit dieser Änderung der Linienführung mussten wir Fahrzeitverlängerungen in Kauf nehmen, die heute schmerzlich zu Lasten der Pünktlichkeit gehen. Weitere Einschränkungen, wie im Rahmen dieser Maßnahme vorgesehen, können wir auf dem Linienweg der 532 nicht mehr verkraften.</p>	<p>Die Linie 532 befährt den Streckenzug auf einer Länge von 1.100 m, was theoretisch mit 30 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 53 sec. bewirken würde. Demgegenüber gibt es eine hohe Zahl Betroffener weit über dem aktuellen Wert für Lärmsanierungsmaßnahmen, die deutlich gesenkt werden könnte. Ferner fehlen Radverkehrsanlagen und es sind mehrere Unfallschwerpunkte berührt. Die Busbeschleunigung führt bereits heute zu regelmäßigen Beschwerden über lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr. Tempo 30 kann deshalb von einer weiteren Prüfung nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Bei der weiteren Maßnahmenprüfung werden mit Regiobus Stuttgart Konsequenzen und Verbesserungsmaßnahmen geprüft und bewertet.</p>
T-17 (3)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	<p>Maßnahme Nr.13: Hier gelten im Wesentlichen die Aussagen, die wir auch unter Punkt 9 getroffen haben. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Achsen des ÖPNV, über den heutigen</p>	Hier geht es um den Abschnitt zwischen Nord- und Südnoten Neckarweihingen. Die Buslinien verkehren in der Regel auf der Hauptstraße und erschließen den Ort. Sie sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			Status Quo hinaus, sind absolut kontraproduktiv. Sie verschlechtern die Qualität des ÖPNV, fördern somit den Umstieg auf den MIV und die damit einhergehenden Belastungen.	→ keine Änderung des Lärmaktionsplans notwendig.
T-17 (4)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme Nr.29: Konsequente Busbeschleunigungsmaßnahmen sind unbedingt erforderlich, um die Qualität des ÖPNV zu steigern oder aber zumindest zu erhalten. Die Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen ohne den MIV zu beeinträchtigen, dürfte kaum möglich sein. Die angedachte Einführung von zusätzlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen, mit einer gleichzeitigen "Aufweichung" der Busbeschleunigungsmaßnahmen, läuft der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zuwider.	→ Dieser Zielkonflikt ist bekannt und wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Mit der Anschaffung des neuen Verkehrsrechners erhofft sich die Stadt Ludwigsburg, Optimierungen in der Verkehrssteuerung, inklusive der Busbeschleunigung besser und zügiger umsetzen zu können.
T-17 (5)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme Nr.31: Siehe Ausführungen zu den Maßnahmen 9,13 und 29.	In der Marbacher Straße leben allein 15 % der vom Lärm über 70/60 dB(A) (tags/nachts) Betroffenen. Aufgrund der Streckenlänge (angebauter Bereich 1.500 m) sind die Auswirkungen auf den ÖPNV erheblich (1,2 Min. Fahrtzeitverlängerung je Richtung bei Tempo 30, ca. 1/2 Minute bei Tempo 40). → Bei der weiteren Maßnahmenprüfung werden mit Regiobus Stuttgart Konsequenzen und Verbesserungsmaßnahmen geprüft und bewertet.
T-17 (6)	Regiobus Stuttgart	18.09.14	Maßnahme 46: Sofern Planungen für den ZOB vorgenommen werden bitten wir darum, uns rechtzeitig in diese Planungen mit einzubeziehen.	→ Eine Beteiligung der Busunternehmen erfolgt unabhängig vom Lärmaktionsplan, da die Umgestaltung des ZOB ein eigenständiges Verfahren ist.
T-18	Ludwigsburger	18.09.14	zum Lärmaktionsplan möchten wir aus Sicht des	

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
(1)	Verkehrslinien (LVL-Jäger)		<p>Busverkehrs der LVL noch einige Anmerkungen machen.</p> <p>Der innerstädtische Busverkehr in Ludwigsburg ist gekennzeichnet durch ein dichtes Haltestellennetz mit entsprechender räumlicher Erschließungsqualität und einer (noch) wirtschaftlichen Fahrzeugumlaufplanung. Die hierbei hinterlegten Fahrzeiten sind insbesondere in Hauptverkehrszeiten bereits an ihrer Leistungsgrenze, so dass fahrplanmäßige Verspätungen auftreten. Bei den 60-minütigen Fahrzeugumläufen auf den 4 Hauptlinien müssen von den Fahrzeugen zwischen 14,8 km (Linie 422) und 18,4 km (Linie 421) zurückgelegt werden. Somit ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zunächst einmal als niedrig einzustufen. Eine weitere Verlangsamung des Verkehrs für die Nutzer mindert möglicherweise die Attraktivität des Busverkehrs und birgt zugleich die Gefahr einer mangelnden Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche sprungfixe Kosten bei einer zeitlichen Verlängerung der Wagenumläufe.</p>	<p>Tempo 30 führt zwar theoretisch zu einer Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus zwischen ÖPNV und MIV, jedoch wirken sich Verlangsamungen des ÖPNV auf den Fahrplan und ggf. durch eine verschlechterte Anschlussqualität wesentlich deutlicher auf die Gesamtqualität im Netz aus. Während Geschwindigkeitsreduzierungen in einzelnen Abschnitten ggf. noch aufgefangen werden können, führt die Häufung von Abschnitten mit 30 km/h zu erheblichen Einschränkungen. Maßnahmen wie Busbeschleunigung kommt daher eine verstärkte Rolle zu. Die Abwägung muss aber auch hier einzelfallbezogen (Straßenabschnitt, Knotenpunkt) erfolgen.</p> <p>→ Die Ansprüche der einzelnen Linien sind aufgrund der Summierung von Fahrtzeitverlusten im Linienverlauf nur im Rahmen des Gesamtkonzeptes abzuwägen.</p> <p>→ Die Busunternehmen (LVL, Regiobus) sind bei den anstehenden Einzelprüfungen zur Abwägung über verminderte zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu beteiligen.</p>
T-18 (2)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	<p>Der möglicherweise weiteren Geschwindigkeitsreduzierung im Busverkehr müsste somit mittels Linienbegradigung (Wegfall von Haltestellen) oder Verflüssigung durch weitergehende LSA-Beeinflussung entgegengewirkt werden. Hier muss jeder betroffene Linienabschnitt und die möglichen Auswirkungen auf das Gesamtnetz (incl.</p>	<p>Der Zielkonflikt zwischen Lärminderung und Attraktivität des ÖPNV soll nicht zu Lasten des ÖPNV gelöst werden. Linienbegradigungen sollten weitgehend ausgeschlossen werden.</p> <p>→ Die LVL werden im weiteren Verfahren beteiligt, um Alternativen auszuloten, z. B.:</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			Anschlüsse an den regionalen SPNV) konkret untersucht werden. Insbesondere für den Linienast nach Neckarweihingen (Linie 421) gelten diese Aussagen auch für die spätabendliche Schwachverkehrszeit.	<ul style="list-style-type: none"> - Beschleunigungsmaßnahmen in Knotenpunkten, - Abmildern der negativen Fahrplanauswirkungen durch vermehrten Fahrzeugeinsatz und die Konsequenzen (vor allem Mehrkosten). - Unterstützung beim Erwerb lärmarmen Busse
T-18 (3)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	In seiner heutigen Form nicht mehr aufrecht gehalten werden kann der Betrieb der Nachtbuslinien N41, N42 und N43. In einem - durch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der verkehrenden Nacht-S-Bahnen am Bahnhof Ludwigsburg vorgegebenen - Zeitfenster von 22 Minuten (N41 und N42) sowie 52 Minuten (N43) wurden bisher Linienwege und Haltestellen so gewählt, dass in den engen Zeiträumen eine möglichst große flächenhafte Erschließung erfolgen kann. Dies wäre bei Geschwindigkeitsreduzierungen (z.B. Friedrich-Str. Neckarstr, Marbacherstr. etc.) nicht mehr vollumfänglich in dieser Form möglich, da die Linienwege gekürzt werden müssten. Dies muss dann auch in Abstimmung mit dem Landkreis Ludwigsburg erfolgen.	<p>→ Die heutigen Nachtbusverkehre werden im Text des Lärmaktionsplans ergänzend dargestellt (Steckbriefe der Betroffenen Straßen) und im Rahmen der anstehenden Untersuchungen ebenfalls berücksichtigt. Es erfolgt eine Beteiligung von LVL und Landkreis.</p> <p>→ Für die Linie N42 (ZOB - Friedrichstraße - Oßweil - Schlösslesfeld - Marbacher Straße - ZOB) ergibt sich durch Tempo 30 in der Neckarstraße eine theoretische Fahrtzeitverlängerung von knapp einer Minute (ohne Berücksichtigung ggf. ohnehin verminderter Geschwindigkeit durch Anfahren der beiden Haltepunkte „Auf dem Wasen“ und „Naststraße“. Diese Verlängerung scheint gering, kann jedoch zur Nichteinhaltung des Anschlusses am Bahnhof führen, was nachts erhebliche Wartezeiten auf die nächste S-Bahn in Richtung Stuttgart zur Folge haben könnte. Es wird dennoch empfohlen, nicht auf Tempo 30 im angebauten Teilabschnitt der Neckarstraße zu verzichten und die Situation zu beobachten, insbesondere weil die Nachtbusse hauptsächlich Verteilerfunktionen in das Stadtgebiet aus Richtung Stuttgart übernehmen, weniger in Richtung Stuttgart.</p> <p>→ weitere Reduzierungen der zulässigen</p>

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				Geschwindigkeit erfordern die Fortschreibung des Nachtbuskonzepts ggf. mit anderen oder zusätzlichen Linien
T-18 (4)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	Wir bitten Sie unsere Bedenken zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen und deren Auswirkungen in ihre jeweilige Bewertung mit einfließen zu lassen.	➔ Die Bedenken werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (siehe auch unter (2)).
T-18 (5)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	18.09.14	Eine Anmerkung zum Thema Hybridbusse: die Inbetriebnahme von 10 Fahrzeugen durch die LVL ist für Dezember 2014 vorgesehen.	➔ Wird zur Kenntnis genommen.
T-19 (1)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrsbehörde	20.02.15	Nach dem Kooperationserlass setzt die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.	Der Kooperationserlass ist eine Arbeitshilfe für die Bewertung hoher Lärmbelastungen und verweist auf die eingeschränkten Ermessensspielräume, wenn Werte von 67/57 dB(A) tags/nachts überschritten werden. Er schließt keineswegs Maßnahmen unterhalb dieser Werte aus. Die Frage, wann die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen ist letztlich noch nicht geklärt (Quelle vgl. Texte UBA 33/15, Seite 6. Umweltbundesamt (Hrsg.): TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Dessau-Roßlau April 2015.) Gesundheitsgefährdungen treten bereits ab 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts auf und auch bei Nichteinhalten der Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV (für Wohngebiete 57/47 dB(A) tags/nachts) können Maßnahmen im Rahmen der Abwägung ggf.

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
				sinnvoll sein, weil ortsübliche Richtwerte überschritten sind. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan.
T-19 (2)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.	→ wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan.
T-19 (3)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	Bei cursorischer Prüfung der vorliegenden Planung erscheint die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich, allerdings sind für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. Darüber hinaus sind nicht nur Ergebnisse der VBUS-Berechnung zu Grunde zu legen, sondern auch Berechnungen nach RLS 90. Vorrangig sind aber aktive und passive Maßnahmen zum Schallschutz anzustreben.	Der Kooperationserlass enthält eine Umrechnungstabelle von V-BUS-Werten in RLS-90-Werte. Ab bestimmten Belastungshöhen erübrigt sich eine Nachberechnung und wird erst im Zusammenhang mit der konkreten Dimensionierung von Lärmschutzanlagen notwendig. Ob aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorrangig sind, ergibt sich erst aus der Abwägung im Einzelfall. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan
T-19 (4)	Stadt Ludwigsburg Straßenverkehrs- behörde	20.02.15	Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO insbesondere eine Gefahrenlage gegeben ist, ist umzusetzen. Im Übrigen wird auf den Kooperationserlass des MVI Ba-Wü vom 23.03.2012 und die Stellungnahmen des LRA LB vom 10.10.2014 und des RP Stgt. vom 25.09.2014 verwiesen.	Vgl. Anmerkung zu T-18 (1) oben. → wird zur Kenntnis genommen. Kein Änderungsbedarf für den Lärmaktionsplan

Anlage 1 zur Vorlage 250/15: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-20 (1)	Stadt Ludwigsburg Fachbereich Tiefbau- und Grünflächen	15.09.14	<p>Aus Sicht 67 sollte beim Unterpunkt 5 (lärmoptimierter Asphalt) unbedingt noch eine Ergänzung hinsichtlich einer Quantifizierung der Fläche erfolgen.</p> <p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> - LOA ist Sondermischgut, das in kleineren Mengen an der Mischanlage gar nicht erhältlich ist. - es wird allgemein technisch empfohlen, LOA aufgrund des abweichenden Aufbaus immer im gesamten Querschnitt einzubauen. - auf kurzen Strecken ist die Lärminderung wenig spürbar. <p>Vorschlag: Bei jeder umfassenden und grundhaften Fahrbahnsanierung eines kompletten Straßenabschnittes ab einer Länge von ca. 200 m wird lärmoptimierter Asphalteinbaut...</p>	→ Der Lärmaktionsplan wird entsprechend aktualisiert.