

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: 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	01.03.21	Für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an dem Entwurf zum „Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigsburg Stufe III“ danken wir Ihnen sehr. Nach Durchsicht des vorgelegten Entwurfs zum o.g. Lärmaktionsplan vom 19.11.2020 können wir Ihnen mitteilen, dass die dort in den betreffenden Kapiteln dargelegten Maßnahmen unter Berücksichtigung der uns bekannten Planungen entweder den Festlegungen des derzeit rechtskräftigen Regionalplans entsprechen oder regionalplanerische Belange nicht betreffen.	➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt diese gerne zur Kenntnis.
T-1 (2)	Verband Region Stuttgart	01.03.21	Sollten zu den in Kapitel 3.4.3. aufgeführten Themen möglicher Tunnelvarianten, welche als weitere mögliche zukünftige Maßnahme im o.g. Lärmaktionsplan bzw. dessen Aktualisierung erwähnt werden, neue Diskussionsgrundlagen, Planungen und Überlegungen bestehen, so bitte ich Sie uns frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen.	➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und wird diese bei den weiteren Planungen berücksichtigen.
T-2 (1)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21	18.03.21	Aus raumordnerischer Sicht bestehen gegen die geplanten Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Bedenken.	➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt diese gerne zur Kenntnis.
T-2 (2)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45	18.03.21	Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag	➔ Die Berechnungen für den LAP wurden entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Für die Antragstellung der beschriebenen Maßnahmen liegen ergänzend auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-90 vor. Das beschriebene Vorgehen wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p>	
T-2 (3)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45	18.03.21	<p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zu-schlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung,</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Hinweise zur Umsetzung von Maßnahmen. Diese werden gerne zur Kenntnis genommen. Die Ermessensabwägung für umzusetzende Geschwindigkeitsbeschränkungen wird gemeinsam mit der Verkehrsbehörde durchgeführt. Falls notwendig, wird die Stadt die Anordnungen dem RP gerne zur Genehmigung vorlegen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher nicht von einer Bindungswirkung erfasst.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p>	
T-2 (4)	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45	18.03.21	<p>Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.	
T-3	Regierungspräsidium Freiburg	03.03.21	Durch die vorgelegte Planung sind vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange zu vertretende geowissenschaftliche Belange nicht betroffen.	→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis.
T-4 (1)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	<p>I. <u> </u> Straßen</p> <p>Die im Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Ludwigsburg untersuchten Straßen befinden sich überwiegend in der Baulast der Stadt Ludwigsburg. Deshalb weisen wir lediglich auf die Möglichkeit hin, Lärmreduzierungen an innerörtlichen Straßen auch durch die Entfernung von Pflasterkandeln am Randstein, Pflasterungen an Bushaltestellen oder Pflasterstreifen an Fußgängerüberwegen zu erreichen. So sind Pflasterbeläge bis zu 6dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Darüber hinaus ergeben sich ohne Pflasterungen Vorteile auch für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen.</p>	→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis.
T-4 (2)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	<p>II. <u> </u> Straßenverkehrsbehörde</p> <p>Die Stadt Ludwigsburg hat ihren Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Unter anderem sind auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für das Stadtgebiet enthalten. Dabei handelt es sich vor allem um</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen im innerörtlichen Bereich sowie teilweise außerorts.</p> <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>Im Zusammenhang mit den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen im innerörtlichen Bereich ergeben sich voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Kommunen im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde des Landkreises Ludwigsburg.</p> <p>Zur Prüfung von etwaigen Lkw-Durchfahrtsverboten:</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</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>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>Die Umsetzung etwaiger Lkw-Verbote im Stadtgebiet von Ludwigsburg sollen erneut geprüft werden, sobald die Datengrundlage zum Lkw-Verkehr für den Regionalverkehrsplan aktualisiert wird. Es soll ein Durchfahrtsverbot zwischen der Autobahn und Stuttgart geprüft werden. Auch hier ergeben sich voraussichtlich Verdrängungsverkehre, die konkret untersucht werden müssten.</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>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis und nimmt diesen gerne zur Kenntnis. Notwendige Untersuchungen werden vor Einrichtung von Durchfahrtsverboten durchgeführt und mit dem Landkreis bzw. den Nachbarkommunen abgestimmt.</p>
T-4 (3)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	<p>III. <u>Stabstelle Nahverkehrsplanung</u></p> <p>Von den Maßnahmen des gesamtstädtischen Geschwindigkeitskonzepts sind neben den Linien des Stadtverkehrs Ludwigsburgs auch verschiedene regionale Buslinien betroffen.</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Die Buslinien im Raum Ludwigsburg sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bereits heute sehr störungs- und verspätungsanfällig. Nachdem diese Linien auch Anschlüsse zu weiterführenden Verkehrsmitteln herstellen, geht hiermit auch eine steigende Gefahr von Anschlussverlusten einher. Die zur Gewährleistung der Anschlusssicherheit vorgesehenen Pufferzeiten in den Fahrplänen werden bereits weitestgehend aufgebraucht.</p> <p>Der ÖPNV kann durch die Bündelung der Verkehrsbedürfnisse und der damit einhergehenden Reduzierung des MIV zur Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung beitragen. Zur Sicherung und Steigerung des Fahrgastaufkommens müssen auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden gehalten und gewonnen werden, die über einen jederzeit nutzbaren PKW verfügen („wahlfreie Nutzer“). Dies kann nur mit einem attraktiven und mit dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebot gelingen. Die zunehmende Unzuverlässigkeit sowie die Verlängerung der Reisezeiten des Busverkehrs wirken dem entgegen und führen letztlich zu einer zunehmenden Abwanderung der Fahrgäste und steigender Nutzung des eigenen PKW.</p> <p>Für eine vollständige Einschätzung der Auswirkungen auf den ÖPNV ist unseres Erachtens die Berücksichtigung der gesamten Linienverläufe erforderlich. Schlussendlich ist es die Summe der Einzelmaßnahmen auf dem Linienweg,</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>welche die Attraktivität des Verkehrsangebots bestimmen. Neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmaktionsplanungen in den übrigen Kommunen – dies betrifft v.a. die Buslinie 444 – ist insbesondere zu berücksichtigen, dass einige Buslinien durch mehrere Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigsburg betroffen sind und sich dadurch erhebliche Verlustzeiten ergeben können. Dies betrifft insbesondere die Durchmesserlinien 433 und 533, die aufgrund der langen Linienwege sehr störungsanfällig sind und nur über geringe Zeitreserven verfügen, sowie u.a. die Linien 426 und 427.</p> <p>Beispielhaft ergeben sich gemäß der Kalkulation auf S. 23 des Lärmaktionsplanes folgende Verlustzeiten im Stadtgebiet Ludwigsburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 426: Auf einer Länge von rund 3.500 Metern betroffen. Rechnerischer Zeitverlust bei (kurzfristigen) Maßnahmen von bis zu 106 Sek. je Richtung. - Linie 427: Auf einer Länge von rund 2.300 Metern betroffen. Rechnerischer Zeitverlust bei (kurzfristigen) Maßnahmen von bis zu 68 Sek. je Richtung. - Linie 433: Auf einer Länge von rund 2.600 Metern betroffen. Rechnerischer Zeitverlust bei Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 40 von bis zu 46 Sekunden je Richtung. Erhöhung des Zeitverlusts bei mittel- bis 	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>langfristiger Reduzierung auf Tempo 30 auf bis zu 124 Sek. je Richtung. - Linie 533: Auf einer Länge von rund 2.400 Metern betroffen. Rechnerischer Zeitverlust bei geplanten kurzfristigen Maßnahmen von bis zu 63 Sek. je Richtung. Erhöhung des Zeitverlusts bei mittel- bis langfristigen Maßnahmen auf bis zu 106 Sek. je Richtung.</p> <p>Zur Gewährleistung eines zuverlässigen und pünktlichen Betriebsablaufs wird deshalb möglicherweise eine Streckung der Fahrzeiten erforderlich, womit gegebenenfalls eine Erhöhung der Betriebskosten einher geht. Im äußersten Fall werden zusätzliche Fahrzeuge erforderlich.</p> <p>Wir plädieren daher für eine Reduzierung auf Tempo 40 oder eine Begrenzung der Tempo-30-Regelung auf die Nachtstunden auf allen Strecken, die von Buslinien genutzt werden. Generell bitten wir bei der Umsetzung von ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkungen – insbesondere bei Reduzierungen auf 30 km/h – um die zeitgleiche Realisierung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (bspw. Einrichtung von Buskaps, Bevorrechtigung an LSA), um die negativen Auswirkungen auf den Busverkehr zu kompensieren.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie ergänzend die Stellungnahme der LVL Jäger GmbH, der wir uns fachlich und inhaltlich</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme. Die Hinweise und Bedenken werden in den weiteren Überlegungen berücksichtigt. Die Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV ist wesentlicher Bestandteil des Abwägungsprozesses bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Maßnahmen zur Kompensation der zu erwartenden Fahrzeitverluste (z.B. bessere Busbeschleunigung, Buskaps) werden parallel geprüft. Alle Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Busbetreibern geplant.</p> <p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Anregung und wird diese in den weiteren Überlegungen berücksichtigen.</p> <p>➔ Die Stellungnahme der LVL wird separat behandelt (T-10)</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>anschließen. Insbesondere bitten wir um Beachtung des Hinweises im letzten Absatz zu S. 39 im Textteil des Lärmaktionsplans. Hier weist die LVL auf eine fehlerhafte Sachverhaltsschilderung hin.</p>	
T-4 (4)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	<p><u>IV. Immissionsschutz</u></p> <p>Hinsichtlich der im Lärmaktionsplan-Entwurf vorgeschlagenen bzw. von der Stadt Ludwigsburg beschlossenen Maßnahmen bestehen keine Bedenken. Allerdings ist deren Umsetzung offen - siehe Finanzierungsvorbehalt auf den Seiten 2 und 8 – zu 3f – der Beschlussvorlage Nr. 319/20 der Stadt Ludwigsburg.</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis. Die Verankerung der Maßnahmen im Haushalt ist vorgesehen.</p>
T-4 (5)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	<p><u>V. Gesundheitsschutz</u></p> <p>Das Gesundheitsamt hält grundsätzlich alle Maßnahmen für geeignet, die Hotspots der Verkehrslärmbelastung vermindern, um zumindest die Maßnahmenwerte (LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A)) zu unterschreiten. Aus umweltmedizinischer Sicht bzw. aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge sollte aber darüber hinaus zeitnah angestrebt werden, auch die Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) zu unterschreiten, wie es zum einen bereits 2014 die Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung als Zielsetzung bekräftigte und zum anderen im Kooperationserlass des MVI formuliert ist.</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</p> <p>1. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der bereits geplanten Ausweisung und Durchsetzung von Tempo 30-Zonen die Verkehrsverstärkung sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit bestimmten, höheremittierenden Motortechniken.</p> <p>2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Autofahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärminderung.</p> <p>3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Hinweis und nimmt diesen gerne zur Kenntnis. Das Thema Luftreinhaltung wird bei allen Maßnahmen berücksichtigt.</p> <p>→ Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen. Mobile Überwachungen und der Einsatz von Dialogdisplays erfolgen im Rahmen der personellen Kapazitäten</p> <p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt den Hinweis gerne zur Kenntnis..</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.</p> <p>4. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>5. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.</p> <p>6. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO-Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern – für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A)</p>	<p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis. Dieser wird zur Kenntnis genommen. Schulen sind als besonders schutzbedürftige Einrichtungen separat ausgewiesen.</p> <p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis. Dieser wird zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der Zeiträume erfolgte nach den geltenden Vorgaben. Eine Ausdehnung könnte bei der Fortschreibung des LAP geprüft werden.</p> <p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis. Dieser wird gerne zur Kenntnis genommen. Die Studien sind bekannt und die Minderung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrslärms wird bei allen Projekten angestrebt.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben.</p> <p>7. Bei den Lärmgrenz- bzw. - richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich.</p> <p>8. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein.</p>	<p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis, welcher zur Kenntnis genommen wird.</p> <p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis, welcher zur Kenntnis genommen wird. Der Schutz ruhiger Gebiete wird explizit im Lärmaktionsplan angesprochen und wird insbesondere in der zukünftigen Bauleitplanung berücksichtigt.</p>
T-4 (6)	Landratsamt Ludwigsburg	01.04.21	Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.	→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis, welcher zur Kenntnis genommen wird.
T-5 (1)	Stadt Marbach a.N.	31.03.21	Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie im weiteren Verfahren folgende Anregungen und Bedenken berücksichtigen könnten:	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Die zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen beinhalten Geschwindigkeitsreduzierungen in verschiedenen Straßen. Dadurch sind letztendlich auch Buslinien betroffen, die zwischen Ludwigsbürg und Marbach am Neckar verkehren. Die Betreiber der Buslinien sollten deshalb - sofern nicht ohnehin vorgesehen - im Verfahren gehört und deren Stellungnahmen angemessen berücksichtigt werden.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass durch die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen die Anschlusssicherheit bei den Buslinien nicht beeinträchtigt wird. Im Zweifel sind Kompensationsmaßnahmen wie Z.B. Busbeschleunigungen, Haltekaps anstelle von Bushaltebuchten, etc. vorzusehen.</p> <p>Bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen sollten die Auswirkungen auf den Linienverkehr und ggf. die notwendigen Kompensationsmaßnahmen im Detail dargestellt und bewertet werden.</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis. Die Stellungnahmen der LVL und des Landkreises zum ÖPNV liegen vor und werden entsprechend berücksichtigt.</p> <p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme. Die Hinweise und Bedenken werden in den weiteren Überlegungen berücksichtigt. Die Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV ist wesentlicher Bestandteil des Abwägungsprozesses bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Maßnahmen zur Kompensation der zu erwartenden Fahrzeitverluste (z.B. bessere Busbeschleunigung, Buskaps) werden parallel geprüft. Alle Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Busbetreibern geplant.</p>
T-6 (1)	Gemeinde Möglingen	09.03.21	<p>Vielen Dank für die Beteiligung der Gemeinde Möglingen als TÖB am Lärmaktionsplan.</p> <p>Nach Prüfung der Unterlagen stellen wir fest, dass Belange der Gemeinde Möglingen nicht betroffen sind.</p>	<p>➔ Die Stadt bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt diese gerne zur Kenntnis.</p>
T-7 (1)	Stadt Remseck a.N.	19.03.21	<p>Wir bedanken uns für die Information und auch für die Möglichkeit bis zum 06.04.2021 zum o.g. Verfahren Stellung nehmen zu können.</p>	

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Nach Prüfung der Unterlagen wurde festgestellt, dass die Belange der Großen Kreisstadt Remseck am Neckar hierdurch nicht ausdrücklich berührt werden.</p> <p>Wir bitten dennoch um weitere Beteiligung am Verfahren. Vielen Dank.</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme. Die Stadt Remseck wird gerne bei entsprechenden Maßnahmenplanungen beteiligt.</p>
T-8 (1)	Stadt Stuttgart	30.3.21	<p>Wir danken für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigsburg abgeben zu können.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg setzt vor allem auf Geschwindigkeitsbeschränkungen, da sie einerseits ein deutliches Lärminderungspotenzial innehaben und andererseits vergleichsweise schnell und kostengünstig umzusetzen sind. Im Plan wird umfassend beschrieben, welche Sachverhalte geprüft werden müssen, um Geschwindigkeitsbeschränkungen verkehrsrechtlich anordnen zu können. Auch die Stadt Stuttgart ist gerade dabei, die Potenziale und Möglichkeiten von Tempo-30-nachts-Regelungen auf ähnliche Weise zu untersuchen. Wir hoffen, dass spätestens 2022 in einigen Stadtbezirken die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h beschränkt werden kann.</p> <p>Wir sehen auch in leiseren Straßenbelägen, auch innerorts, eine gute Möglichkeit, den Lärm zu mindern. Aus Kostengründen aber erst dann, wenn eine umfassende Straßensanierung fällig ist.</p>	<p>→ Die Stadt bedankt sich für die Stellungnahme und nimmt diese gerne zur Kenntnis. Eventuell können Synergien im interkommunalen Austausch genutzt werden.</p> <p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis und plant ein ähnliches Vorgehen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Von den geplanten Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg erwarten wir keine nachteiligen Auswirkungen auf die Stadt Stuttgart.</p> <p>Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Lärminderungsplanung und der Umsetzung der Maßnahmen.</p>	
T-8 (1)	IHK Stuttgart, Bezirkshammer Ludwigsburg	06.04.21	<p>Der für die Ludwigsburger Straßen berechnete Lärm soll insbesondere durch Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert werden, 40 km/h auf den gelisteten Hauptstrecken und 30 km/h im Rahmen der „Arrondierung bestehender Tempo-30-Regelungen“. Diese pauschale Vorgehensweise können wir nicht nachvollziehen, zumal an mehreren Stellen im Text auf potenzielle Konflikte mit Zielen der Luftreinhaltung, eines möglichst stetigen Verkehrsflusses und des ÖPNV hingewiesen wird. Die Vermeidung eines „Flickenteppichs“ an unterschiedlichen Tempo-Regelungen ist unseres Erachtens kein ausreichendes Argument für die Hinnahme solcher Zielkonflikte. In Tabelle 9, Priorisierung von Handlungsfeldern im Überblick, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen die einzige Priorität 1.</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wird nur an den errechneten Lärmschwerpunkten vorgeschlagen. Die Abwägungskonflikte und notwendigen Detailprüfungen sind im Lärmaktionsplan dargestellt. Insbesondere das Kriterium Verkehrsfluss wird dabei im Hinblick auf die Luftreinhaltung berücksichtigt werden. Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind als kostengünstige Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Situation geeignet und werden daher prioritär vorgeschlagen.</p>
T-8 (2)	IHK Stuttgart, Bezirkshammer Ludwigsburg	06.04.21	<p>Dass mittel- bis langfristig Tempo 30 auch für die innerstädtischen Hauptverkehrsachsen geprüft werden und ggf. kommen soll, können wir mit Blick auf die erwähnten Zielkonflikte, den zunehmenden Einsatz von E-Mobilität sowie die Lärminderungseffekte in Folge der</p>	<p>Bei Geschwindigkeiten > 30 Km/h überwiegen die Rollgeräusche der Reifen das Motorgeräusch, der Einfluss leiserer Motoren ist daher nur bei niedrigeren Geschwindigkeiten relevant. Entsprechend den geltenden Richtlinien und Berechnungsvorschriften geht</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Modernisierung der Fahrzeugflotten nicht nachvollziehen. Wir bezweifeln, dass eine solche Maßnahme noch verhältnismäßig wäre. Ob und ggf. wie der Trend zur E-Mobilität und die Flottenmodernisierung in die Lärmberechnungen eingeflossen sind, haben wir dem Text nicht entnehmen können.</p>	<p>die Flottenzusammensetzung der Pkw nicht in die Emissionsberechnung ein. Falls eine Überarbeitung der Vorschriften dementsprechend erfolgen sollte, werden diese bei der Fortschreibung des LAP berücksichtigt. → Wird zur Kenntnis genommen.</p>
T-8 (3)	IHK Stuttgart, Bezirkskammer Ludwigsburg	06.04.21	<p>Die Aufnahme eines Lkw-Durchfahrtsverbots als Handlungsfeld mit Priorität 2 steht im Widerspruch zur Erläuterung, dass damit eine geringe Lärminderung verbunden wäre. Auch die Ausführungen auf Seite 41 zur Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots sind eindeutig: sehr geringe Lärminderung bei erhöhtem Kontrollaufwand.</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis. Dieser wird zur Kenntnis genommen. Die konkreten lärmindernden und verkehrsverlagernden Wirkungen werden bei der detaillierten Beurteilung des Planfalls ermittelt.</p>
T-8 (4)	IHK Stuttgart, Bezirkskammer Ludwigsburg	06.04.21	<p>Wir vermissen lärmindernde Fahrbahn- und Brückensanierungen als eigenständiges Handlungsfeld. Schlechte Fahrbahn- und Brückenzustände verursachen Lärm, der durch zeitnahe Sanierung beseitigt und nicht durch Geschwindigkeitsbeschränkungen lediglich gedämpft werden sollte. Zu diesem Handlungsfeld würde die Maßnahme „Einbau Lärmoptimierten Asphalts bei Fahrbahnsanierungen“ zählen, die trotz deutlichem Minderungseffekt lediglich mit Priorität 3 bewertet wird.</p>	<p>→ Die Stadt bedankt sich für den Hinweis. Aufgrund der Finanzlage sind Straßen- und Brückensanierungen nur aus Gründen der Lärminderung kurzfristig nicht möglich. Priorität haben dabei die aus baulichen Gründen notwendigen Sanierungen, die nur zum Teil an Lärmschwerpunkten liegen. Die Wirkung und Einsatzgrenzen von lärmoptimiertem Asphalt sind im LAP dargestellt. Bei anstehenden Fahrbahnsanierungen wird ein Einsatz in jedem Fall in Betracht gezogen und wo sinnvoll eingebaut.</p>
T-8 (5)	IHK Stuttgart, Bezirkskammer Ludwigsburg	06.04.21	<p>Bezogen auf das Handlungsfeld „Verkehrsverlagerung durch bauliche Maßnahmen“ erwarten wir von der temporären, belastungsabhängigen Mitnutzung der Standstreifen auf der A 81 eine Entlastung für die B 27.</p>	<p>→ Die Wirkung der Seitenstreifenfreigabe ist nur schwer abzuschätzen und die Maßnahme liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ludwigsburg. Die Wirkung wird</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			Dies könnte dort mit erwähnt werden, da zumindest teilweise vorbereitet bzw. realisiert. Der Bau der Entlastungsstraße Weststrandstraße, den wir sehr begrüßen, ist im Textteil erwähnt.	durch zukünftige Erhebungen evaluiert und kann dann bei der Fortschreibung des LAP berücksichtigt werden.
T-9 (1)	Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg	06.04.21	Die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg ist nicht Träger öffentlicher Belange. Deshalb sind wir in das Beteiligungsverfahren nicht einzubeziehen.	➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungnahme und diesen gerne zur Kenntnis.
T-10 (1)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	30.03.21	<p>zum Entwurf des Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg möchten wir aus Sicht des Busverkehrs einige Anmerkungen machen.</p> <p>Der Busverkehr in Ludwigsburg ist gekennzeichnet durch ein dichtes Haltestellennetz mit entsprechender räumlicher Erschließungsqualität. Die hierbei hinterlegten Fahrzeiten sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten bereits an ihrer Leistungsgrenze, sodass fahrplanmäßige Verspätungen auftreten. Eine weitere Verlangsamung des Verkehrs kann die Attraktivität des Busverkehrs reduzieren und senkt die Wirtschaftlichkeit durch Verlängerung der Wagenumläufe.</p> <p>Die LVL Jäger GmbH erhielt bei der Neuvergabe der Verkehre im Linienbündel 7 des Landkreises Ludwigsburg den Zuschlag, den Verkehr ab 01.01.2020 eigenwirtschaftlich zu betreiben. Hierzu wurden wirtschaftliche, effektive Fahrzeugumlaufplanungen zu Grunde gelegt. Zeitreserven sind hier nicht vorhanden um</p>	➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Stellungname und nimmt die Hinweise gerne zur Kenntnis und berücksichtigt diese im weiteren Prozess.

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Zeitverluste zu kompensieren. Der Einsatz von zusätzlichem Personal und Fahrzeuge ist von der LVL nicht leistbar. Derzeit befinden wir uns aufgrund der aktuellen Pandemie mit deutlichem Fahrgastrückgang in einer Notvergabe und haben hierzu Verträge mit unserem Aufgabenträger geschlossen. Die Planungshoheit liegt somit beim Landkreis Ludwigsburg, der bei Änderungen hierzu zwingend gehört werden muss.</p>	<p>→ Die Stellungnahme des Landkreises liegt vor und wird berücksichtigt (T-4). Die Stadt ist sich der wirtschaftlichen Lage der LVL Jäger GmbH bewusst.</p>
T-10 (2)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	30.03.21	<p>Geplante weitere Geschwindigkeitsreduzierungen in Ludwigsburg müssten mittels Linienbegradigungen (Wegfall von Haltestellen) oder durch den weiteren massiven Ausbau von Busbeschleunigungsmaßnahmen entgegengewirkt werden. Aufgrund des hohen Verkehrs in Ludwigsburg, sind der reinen Lichtsignalbeeinflussung aber enge Grenzen gesetzt. Hier müssten weitere Busspuren, Schleusen, LSA-Beeinflussung und auch konsequente Vorfahrtsberechtigungen an nicht signalisierten Kreuzungen, sowie Reduktion der Parkraumflächen entlang der Buslinien umgesetzt werden. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen mit der weiteren Reduzierung auf 40 km/h auf den Hauptachsen und 30 km/h auf den restlichen Straßen, den sogenannten Ausweichstraßen, werden manche Linien sehr stark betroffen sein. Die Durchmesserlinie 425 wäre z.B. doppelt belastet, indem die Hauptachsen Schorndorfer Straße in Richtung Oßweil und Martin-Luther-Straße – Kurfürstenstraße - August-Bebel-Straße und evtl. Frankfurter Straße in Richtung Eglosheim zusätzlich</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. Die bisher bereits angestoßenen Verbesserungen in der Infrastruktur sollen hier Möglichkeiten schaffen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>beschränkt werden. Bei der bereits heute schon stark verspätungsanfälligen Linie 433, müsste sicherlich eine Linienbegradigung ohne die Haltestellen Bahnhof/Arena vorgenommen werden. Es gibt in Ludwigsburg auch noch viele Linienäste die bisher noch keine LSA-Beeinflussung haben und für eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bzw. 40 km/h vorgesehen sind. So z.B. die Linien 427 auf dem Ast nach Grünbühl mit der Hohenzollernstraße und Robert-Franck-Allee/Aldinger Straße oder Uhlandstraße/Abelstraße/Marienstraße auf der Linie 430. Die verspätungsanfällige Linie 426 benötigt heute schon dringend Beschleunigungsmaßnahmen um Fahrzeitverluste auszugleichen. Auch gewünschte Linienverlängerungen wie in Schlösslesfeld auf der Linie 422 bis zum neuen Wohngebiet mit einer Wendepalte vor dem Seniorenhaus Edelberg sind vermutlich mit dem Geschwindigkeitskonzept nicht umsetzbar und stehen im starken Konflikt.</p> <p>Bei möglichen weiteren Geschwindigkeitsreduzierungen möchten wir daher bitten zu berücksichtigen, das bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h der Fahrzeitverlust theoretisch 2,5 mal höher ist, als bei einer Reduzierung auf 40 km/h. Wir bitten daher auf Straßenabschnitten mit Linienverkehren die Geschwindigkeitsbeschränkungen möglichst nur auf 40 km/h zu prüfen, um die Auswirkungen für den ÖPNV möglichst gering zu halten. Auf der Marbacher Straße ist die</p>	<p>Verlangsamungen des ÖPNV wirken sich auf den Fahrplan und ggf. durch eine verschlechterte Anschlussqualität 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</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Geschwindigkeitsbeschränkung mit geplanten ca. 2200 Metern sehr lang und die LSA-Beschleunigungsmaßnahmen bereits heute schon ziemlich ausgereizt. Hier sind auch gleich eine Vielzahl an Linien (421, 429 und 430) betroffen. Dasselbe gilt für die Schorndorfer Straße mit ca. 2400 Metern und den Linien 422, 425, 426, 431 und 433. Außerdem sollte das Augenmerk nicht nur auf der Geschwindigkeitsreduzierung liegen, sondern sollte eine große Bedeutung dem Verkehrsfluss zukommen. Durch unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge ist die Lärmbelastung wesentlich höher, als bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit.</p>	<p>zu. Die Abwägung muss aber auch hier einzelfallbezogen (Straßenabschnitt, Knotenpunkt) erfolgen. → Die Ansprüche der einzelnen Linien sind aufgrund der Summierung von Fahrtzeitverlusten im Linienverlauf nur im Rahmen des Gesamtkonzeptes abzuwägen. → Die Busunternehmen sind bei den anstehenden Einzelprüfungen zur Abwägung über verminderte zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu beteiligen. → Möglichkeiten zur Verstetigung des Fahrtablaufs (LSA-Priorisierung, Buskaps...) werden bei allen Maßnahmen geprüft</p>
T-10 (3)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	30.03.21	<p>Hier muss sicherlich auch geprüft werden, inwieweit bereits gebaute Fahrbahneinengungen wie in der Hauptstraße in Neckarweihingen oder der Friedenstraße usw. wieder zurückgebaut werden sollten, um den Verkehr zu verflüssigen und somit Lärm zu verhindern. Außerdem sollten auch Einzelanordnungen von Tempo 20 wie in der Hauptstraße in Neckarweihingen und der Pflugfelder Straße auf den Linienwegen nochmals überdacht werden, um die Busse zu beschleunigen und einen großen Flickenteppich zu reduzieren. Auf der Schorndorfer Straße wurde bereits stadteinwärts eine Busspur zwischen Neckarstraße und Blühendes Barock eingerichtet um den ÖPNV zu beschleunigen. Hier kommt es jedoch ständig zu Behinderungen der Busse durch Parken in zweiter Reihe oder überstehende PKW's und Lieferwagen aus den</p>	<p>→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für die Anregungen und Vorschläge. Diese werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verlauf der Planungen vertieft untersucht. Hierbei sind die Auswirkungen von Rückbauten verkehrsberuhigender Einbauten auf die übrigen Verkehre und die Aufenthaltsqualität im Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen der Planungen für die ÖPNV-Rad-Trasse werden für die Myliusstraße und die Schorndorfer Straße neue Konzepte zur Verbesserung des Busverkehrs entwickelt. Die Maßnahme an der Keplerbrücke wird bereits gutachterlich untersucht und könnte je nach Ergebnis kurzfristig umgesetzt werden.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
			<p>Parkbuchten. Ebenso wird der Busverkehr täglich in der Myliusstraße durch Parksuchverkehr, nicht korrekt geparkten Fahrzeugen auch in zweiter Reihe sehr stark behindert. Hiervon sind auf beiden Abschnitten sehr viele Linien betroffen, daher müsste man hier auch den Hebel für eine Verflüssigung ansetzen. Im Bereich südlich des ZOB könnte durch Einrichtung von Busspuren mit überschaubarem Aufwand, der ÖPNV deutlich bevorrechtigt werden. Von der Eisenbahnstraße kommend, könnten die Busse auf einer zukünftigen Busspur mit LSA-Beeinflußung, der heutigen rechten zweiten Linksabbiegespur, deutlich schneller auf die Keplerbrücke einfahren. Nach unseren Beobachtungen wird diese zweite Linksabbiegespur für den IV nicht benötigt, da der meiste Verkehr nach rechts abbiegen möchte. Von der Schwieberdinger Straße in Richtung Keplerbrücke kommend, könnten die Busse auf einer zukünftigen Busspur mit LSA-Beeinflußung, der heutigen Linksabbiegespur, bevorrechtigt vor dem IV auf die Keplerbrücke auffahren um vorne als erstes in Richtung ZOB nach links abbiegen zu können.</p>	
T-10 (4)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL-Jäger)	30.03.21	<p>Für die Nachtbusverkehre hätten vermutlich die Geschwindigkeitsreduzierungen auch Auswirkungen auf die flächenhafte Erschließung, da die Linienwege verkürzt werden müssten, um die Anschlüsse an die Nacht-S-Bahnen zu halten. Dies kann auch nur in enger Abstimmung mit dem Landkreis erfolgen</p>	<p>➔ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis. Notwendige Abstimmungen mit dem Landkreis werden erfolgen.</p>

Anlage 1 zur Vorlage 154/21: Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Ludwigsburg

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
T-10 (5)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL- Jäger)	30.03.21	<p>Die Auswirkungen auf den ÖPNV sollten daher im Vorfeld erhoben werden. Weitere Optimierung der Busbeschleunigung muss Voraussetzung sein, um geplante verminderte Geschwindigkeiten ausgleichen zu können. Beschleunigungsmaßnahmen außerhalb der Stadt zu suchen, fördert nur die Regionallinien. Die reinen Stadtlinien bleiben hier außen vor.</p> <p>Wir bitten Sie unsere Bedenken zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen und deren Auswirkungen in ihre jeweilige Bewertung mit einfließen zu lassen.</p>	→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis. Die Bedenken werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.
T-10 (6)	Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL- Jäger)	30.03.21	Eine Anmerkung im Textteil auf Seite 39. Auf der L1100 Neckartalstraße sind entgegen der Schilderung, 2 Buslinien 428 und 429 direkt betroffen.	→ Die Stadt Ludwigsburg bedankt sich für den Hinweis. Der Textteil wird entsprechend angepasst.