



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 208/25

Federführung:
FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:
Hubberten, Christoph

Datum:
25.06.2025

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Mobilitäts- und Umweltausschuss	24.07.2025	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	30.07.2025	ÖFFENTLICH

Betreff: Lärmaktionsplan Ludwigsburg - 4. Fortschreibung - Offenlage
Bezug SEK:

Bezug:

Anlagen: 1: Umfang Kartierung und Verkehrszahlen
2: Grundlagen
3: Übersichtsplan Ruhige Gebiete
4: Tabelle Gebäudemaximalpegel Bestand
5: Tabelle Gebäudemaximalpegel Bestand und Planung
6: Maßnahmenliste
Planreihen 1-6: Ergebnisse und Maßnahmenübersichten

Beschlussvorschlag:

Die Ergebnisse der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung 2023/24 (Runde 4) vom Büro Modus Consult Ulm werden zur **Kenntnis** genommen. Es erfolgt die Bekanntmachung der **vierwöchigen öffentlichen Auslegung**. Die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit, sich zur Lärmkartierung zu äußern und aktiv an der Lärmaktionsplanung Ludwigsburg mitzuwirken. Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wird die **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange** (TÖB) und der **Nachbarkommunen** durchgeführt.

Die **Rückmeldungen** im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fließen in den weiteren Prozess zum Lärmaktionsplan Ludwigsburg ein.

In einer abschließenden öffentlichen Gemeinderatssitzung werden die **Ergebnisse der Auslegung** vorgestellt und es erfolgt der **Beschluss** zur Lärmaktionsplanung 2023/24 (Runde 4)

Sachverhalt/Begründung:

Vorbemerkung

Die im Rahmen der Fortschreibung des LAP durchgeführten Berechnungen bestätigen die Ergebnisse des LAP Stufe 3. Als Maßnahmenvorschläge kommen im Wesentlichen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Einbau lärmarmer Beläge in Frage.

Bei einem großen Teil der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen handelt es sich um Maßnahmen, die bereits im vorhergehenden LAP enthalten waren und auf Grund fehlender finanzieller oder personeller Kapazitäten noch nicht umgesetzt wurden. Die aktuellen Berechnungen bestätigen die Notwendigkeit der Maßnahmen. Viele davon befinden sich bereits in der Umsetzung bzw. wurden im Zeitraum der Fortschreibung bereits umgesetzt.

Die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen (lärmmindernde Beläge, Lärmschutzwände) werden in die weiteren Planungen einfließen und bei anstehenden Sanierungen berücksichtigt. Direkte Umsetzungen sind auf Grund fehlender Finanzmittel nicht möglich.

Rechtliche Grundlagen, Zuständigkeiten

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, getrennt für Ballungsräume sowie für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen innerhalb vorgegebener Fristen folgende Aufgaben zu erfüllen: Erfassung und Darstellung des Umgebungslärms in Form von strategischen Lärmkarten, Information der Öffentlichkeit über den Umgebungslärm, Erstellung von Lärmaktionsplänen auf Basis der Lärmkarten unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Meldung der Ergebnisse an die EU-Kommission. Erstmals wurden im Jahr 2007 landesweit Lärmkarten in reduziertem Umfang (Stufe 1)¹ erstellt. Seit dem Jahr 2012 erfolgt die Lärmkartierung alle fünf Jahre mit dem vollen Kartierungsumfang (Stufe 2).

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Ausprägung der Lärmaktionsplanung

Gemäß dem jüngsten „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 sind Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob durch die Ausweisung ruhiger Gebiete zum weitergehenden Ziel der Umgebungslärmrichtlinie beigetragen werden kann, die Umweltqualität zu erhalten und eine künftige Verlärmung solcher Räume zu vermeiden.

Im Kooperationserlass wird den Gemeinden empfohlen, für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus, um weitere lärmrelevante Straßen zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dadurch können Gebiete

¹ Stufe 1 (30. Juni 2007 / 18. Juli 2008): Ballungsräume > 200.000 Einwohner; Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr; Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr; Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr

mit Mehrfachbelastungen besser beurteilt, die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete verbessert und die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die möglicherweise mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen, erleichtert werden.

Lärmaktionsplan Ludwigsburg

Der Kartierungsumfang der Runde 4 beinhaltet innerhalb des Gemeindegebietes von Ludwigsburg die folgenden Straßenabschnitte (Karte in Anlage 2):

- Bundesautobahn A 81,
- Bundesstraße B 27
- L 1100 (Neckartalstr.)
- L 1124 (Marbacher Str.)
- L 1129 (Beihinger Str.)
- L 1140 (Schwieberdinger Str. / Friedrichstr.).

Der Empfehlung des Kooperationserlasses folgend werden neben den verpflichtenden Kartierungsstrecken auch die folgenden Hauptverkehrsstraßen mitberücksichtigt:

- Marienstraße / Abelstraße / Uhlandstraße /
- Schillerstraße / Wilhelmstraße,
- August-Bebel-Straße / Kurfürstenstr. / Martin-Luther-Straße,
- Schorndorfer Straße / Friesenstraße / Westfalenstraße / Neckargröninger Straße,
- K 1692 (Aldinger Str.)
- K 1664 (Lechtstr.)
- L 1143 (Hohenzollernstr.).

Auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten wurde durch das Büro Modus Consult Ulm ein 3D-Rechenmodell aufgebaut, die Lärmkartierung berechnet und eine detaillierte Betroffenheitsanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse dienen zur Überprüfung und Fortschreibung des bisherigen Lärmaktionsplanes von Ludwigsburg.

Ab der Lärmkartierung 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem LAP Runde 3 vergleichbar, gleiches gilt auch für die Anzahl vom Umgebungslärm betroffener Personen. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen, obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind als Tabellen in Anlage 4 beigefügt. Planreihe 1 enthält die Rasterlärmkarten Tag/Nacht für das kartierte Gesamtgebiet.

Unabhängig von der Anzahl der Betroffenen ist für die bereits bekannten Lärmschwerpunkte zu prüfen, inwieweit Maßnahmen aus dem bisherigen Lärmaktionsplan der Runde 3 schon umgesetzt wurden. Darüber hinaus sind für ggf. neue Lärmschwerpunkte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen. Die Wirkung der Maßnahmen ist gebäudescharf tabellarisch in Anlage 5 dargestellt.

Langfristige Maßnahmen

Langfristig kann eine nachhaltige Reduzierung des Straßenverkehrslärms durch einen **deutlichen Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes** erreicht werden. Dazu gehören gleichermaßen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur, des Radwegenetzes und des Angebotes im öffentlichen Verkehr. Die Erkenntnisse aus der

Lärmaktionsplanung sollten deshalb unbedingt in die zukünftigen städtebaulichen Planungen (Bauleitplanung, Mobilitätsplanung) einfließen.

Als weitere wichtige Maßnahme um langfristig eine Lärminderung zu erreichen ist die **öffentliche Information und Kommunikation** zum Thema Umgebungslärm. Wenn es gelingt das Bewusstsein eines jeden einzelnen zum Thema Lärm zu schärfen, kann durch Verhaltensänderung (z. B. verstärkte Nutzung ÖV, Carsharing) und durch lärmbewusste Entscheidungen beim Kfz (z. B. lärmarme Reifen, leisere Motoren und Auspuffanlagen) der Straßenverkehrslärm reduziert werden.

Ebenfalls als langfristige Maßnahme kann der Neubau von Straßeninfrastruktur zur Lärminderung beitragen. In diesem Falle ist jedoch eine genaue Abwägung der vom Lärm entlasteten Bestandsstraßen zu den durch eine Neubautrasse zusätzlich verlärmten Bereichen durchzuführen.

Entsprechende Maßnahmen können zum Zeitpunkt der Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes in der Regel nicht hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung aufgenommen werden. Sie stellen trotzdem einen wichtigen Baustein zur Minderung der von Umgebungslärm betroffenen Kommunen dar und sollten zukünftig verstärkt Berücksichtigung finden.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Als **mittelfristig** sind in der Regel **alle baulich/konstruktiven Lärmschutzmaßnahmen** zu verstehen. Dazu zählen Maßnahmen am Straßenbelag, Reduzierung der Querschnitte, Umbau von Knotenpunkten, Bau von Lärmschutzwänden/-wällen oder Schalldämmung an Gebäuden. Aber auch organisatorische Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Verkehrsberuhigung, zur Parkraumbewirtschaftung sowie die Verbesserung der Fahrzeuge und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind hier von Belang.

Kurzfristig sind in der Regel nur **restriktive Maßnahmen für den Straßenverkehr**, wie zum Beispiel Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, zeitliche oder räumliche Beschränkungen oder Fahrverbote zu nennen. Entsprechende kurz- bis mittelfristige Maßnahmen können im Rahmen eines Lärmaktionsplanes in der Regel hinreichend konkret in die Lärminderungsplanung aufgenommen und ihre lärmindernde Wirkung berechnet und ausgewertet/dargestellt werden.

Die Ergebnisse der gebäudescharfen Wirkungsanalyse der Runde 4 (PLANUNG) sind als Gebäudelärmkarten x.5 (Tag) und x.6 (Nacht) jeweils nach RLS-19 für die einzelnen Rechengebiete **ab** Planreihe 2 dargestellt.

Die im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 für Ludwigsburg zur weiteren Beratung / Abstimmung vorgeschlagenen konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen sind nachfolgend zusammengefasst. Eine ausführliche Darstellung mit vorhandenen und geplanten Maßnahmen ist in der Anlage 6 enthalten.

B 27 Frankfurter Straße, Heilbronner Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf den noch nicht sanierten Abschnitten
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h Tag/Nacht von XXXLutz bis Knoten B 27/Marienstr./Favoritegärten auf einer Länge von ca. 1.850 m.

B 27 Heilbronner Straße, Schlossstraße, Stuttgarter Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf den noch nicht sanierten Abschnitten

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Tag/Nacht in den Abschnitten Marienstraße bis Marbacher Straße und Salonallee bis Gemeindegrenze Kornwestheim

L 1138 Markgröninger Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten B 27/L 1138 bis Abzweigung Strombergstr. auf eine Länge von ca. 550 m.

August-Bebel-Str./Kurfürstenstr./Martin-Luther-Str., West

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten B 27/August-Bebel-Str. bis Knoten L 1140/Martin-Luther-Str. auf eine Länge von ca. 1.700 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Tag/Nacht von Knoten B 27/August-Bebel-Str. bis Knoten L 1140/Martin-Luther-Str. auf eine Länge von ca. 1.700 m.

Marienstr./Uhlandstr./Schillerstr./Arsenalstr./Wilhelmstr., Innenstadt

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten B 27/Marienstr. /Favoritengärten bis KVP B27/Wilhelmstr./Schorndorfer Str. auf einer Länge von ca. 1.900 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Tag/Nacht auf der Uhlandstraße von Abzweigung Blumenstr. bis Knoten Uhlandstr./Schillerstr. /Hoferstr./Bahnhofstr. auf eine Länge von ca. 100 m.

L 1129 Beihinger Straße, Bottwartalstraße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von der Marbacher Straße bis Ortsschild Nord auf eine Länge von ca. 1.500 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Tag/Nacht von der Marbacher Straße bis Höhe „Bottwartalstr. 39“ auf eine Länge von ca. 500 m
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Tag/Nacht von Höhe „Bottwartalstr. 91“ bis Ortsschild Nord auf eine Länge von ca. 500 m.

L 1124 Marbacher Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf gesamter Länge von ca. 2.000 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Tag/Nacht auf gesamter Länge von ca. 2.000 m.

L 1110 Neckartalstraße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Höhe „Laurentiusstr. 26“ bis Höhe „Trollingerweg 7“ auf eine Länge von ca. 2.400 m.
- Schallschutzwand in einer Höhe von 4 m ü. GOK von Knoten L 1124/L 1110 bis Höhe „Carl-Diem-Str. 23“ auf eine Länge von ca. 500 m.
- Schallschutzwand in einer Höhe von 4 m ü. GOK von Höhe „Neckarhalde 33“ bis Höhe „Spitzäcker 5“ auf eine Länge von ca. 500 m.

K 1664 Lechtstraße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von der Marbacher Straße bis Ortsschild Neckarweihingen Nord auf eine Länge von ca. 800 m.

K 1664, Poppenweiler

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Abzweigung Nordstr. bis Knoten K 1664/K 1695 auf eine Länge von ca. 350 m.

Schorndorfer Str./Friesenstr./Westfalenstr./Neckargröninger Str., Ost/Oßweil

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von KVP B 27/Wilhelmstr./Schorndorfer Str. bis Ortsschild Ost auf eine Länge von ca. 3.300 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Tag/Nacht von KVP B 27/Wilhelmstr./Schorndorfer Str. bis KVP Schorndorfer Str./Friesenstr./Comburgstr. auf eine Länge von ca. 1.800 m.

L 1140 Friedrichstraße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten L 1140/Alt-Württemberg-Allee bis Knoten B 27/L 1140 auf eine Länge von ca. 500 m.

L 1140 Schwieberdinger Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf den noch nicht sanierten Abschnitten
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Tag/Nacht) von Knoten B 27/Bahnhofstr./Eisenbahnstr. bis Knoten L 1140/Schlieffenstr./Eglosheimer Str. auf eine Länge von ca. 1.900 m.

L 1143 Hohenzollernstraße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten B 27/L 1143/Seestr. bis Abzweigung Salonallee auf eine Länge von ca. 650 m.

K 1692 Robert-Franck-Allee, Aldinger Straße

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Knoten B 27/K 1692/Richard-Wagner-Str. bis Ortsschild Süd auf eine Länge von ca. 2.100 m.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Tag/Nacht) von Knoten B 27/K 1692/Richard-Wagner-Str. bis Ortsschild Süd auf eine Länge von ca. 2.100 m.

Ruhige Gebiete

Ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Prüfung, ob Flächen mit einer zufriedenstellenden Lärmsituation vorhanden sind und diese auch für die Zukunft als „ruhige Gebiete“ zu erhalten. Prinzipiell besteht keine Verpflichtung im Lärmaktionsplan ein oder mehrere „ruhige Gebiete“ auszuweisen – es besteht gleichwohl die Verpflichtung, sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Thematik zu beschäftigen und, falls kein „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen werden soll, den Abwägungsprozess nachvollziehbar zu begründen und zu dokumentieren.

In diese Prüfung können nicht nur außerhalb der Ortslage gelegene Flächen wie z. B. Wälder, Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, etc. aufgenommen werden. Es sollten auch Flächen innerhalb der Ortslage geprüft werden, die beispielsweise der nähräumigen, kurzzeitigen Erholung (z. B. während der Mittagspause oder der Abendstunden) dienen können. Eine Übersicht über potenziell in Frage kommende Flächen im Gemeindegebiet ist in Anlage 3 zu finden.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung Runde 4 werden für Ludwigsburg folgende konkrete Flächen zur weiteren Beratung / Abstimmung vorgeschlagen:

- Schlosspark Monrepos / Seeäcker
- Favoritepark
- Naturpark West
- Salonwald
- Blühendes Barock/Bärenwiese
- Landschaftsraum Neckar

Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der aktuellen Überprüfung/Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Ludwigsburg werden nach Vorstellung im Gremium in die öffentliche Auslegung gegeben und gleichzeitig werden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Eine Zusammenfassung der Rückmeldungen aus der öffentlichen Auslegung / Beteiligung TÖB mit Beschlussvorschlag sowie die abschließende Fassung der aktuellen Überprüfung/Fortschreibung des Lärmaktionsplans Ludwigsburg werden anschließend im Gremium beraten und zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das dargestellte Maßnahmenprogramm dient als Leitlinie für das weitere Verwaltungshandeln. Aufbauend auf den bereits beschlossenen Maßnahmen aus dem LAP Runde 3 erfolgt die weitere Umsetzung des gesamtstädtischen Geschwindigkeitskonzepts entsprechend vorhandener personeller und finanzieller Kapazitäten.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:	EUR	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

--	--	--	--	--

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
<input type="checkbox"/> KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> 0	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> ++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Geschwindigkeitsreduzierungen wirken sich tendenziell klimapositiv aus. Bauliche Maßnahmen werden nur in Zusammenhang mit sowieso anstehenden Sanierungen ausgeführt.				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 20, 32, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN