



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 12.02.2026, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1	Lärmaktionsplan Ludwigsburg – 4. Fortschreibung - Beschluss über die Abwägung der Anregungen und Bedenken - Beschluss des Lärmaktionsplans (Vorberatung)	Vorl.Nr. 421/25
-------	---	-----------------

Beschlussvorschlag:

1. Den Vorschlägen zur weiteren Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft bei der Aktualisierung des Lärmaktionsplans wird zugestimmt (Anlage 2).
2. Den Abwägungsvorschlägen zu den Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange wird zugestimmt (Anlage 2).
3. Der Fassung des Lärmaktionsplans (Anlage 1) wird zugestimmt.
4. Der Lärmaktionsplan sowie die enthaltenen Maßnahmen dienen als Leitlinie des weiteren Verwaltungshandelns. Die konkrete Umsetzung der Maßnahmen erfolgt entsprechend personeller und finanzieller Kapazitäten.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** begrüßt alle Anwesenden, eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses und leitet in den ersten Tagesordnungspunkt ein.

Ein **Vertreter** der Modus Consult Ulm GmbH stellt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vor und die Maßnahmen, die daraus abgeleitet und mit der Verwaltung abgestimmt wurden. Es gebe erstmals im Kooperationserlass des Ministeriums Ausführungen zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Bisher seien verkehrsrechtliche Maßnahmen in Deutschland keine Lärmsanierungsmaßnahmen und eigentlich baulich konstruktiv

vorgesehen (Fahrbahnbelege, Lärmschutzwände, Umgehungsstraßen). Verkehrsrechtliche Maßnahmen seien auch nicht vorgesehen, da das Verkehrsnetz dafür gebaut werde den Verkehr gebündelt und schnell zu transportieren. Eine Temporeduzierung stehe dem entgegen. Im Kooperationserlass seien dazu erstmals Aussagen enthalten. Bis 65 Dezibel (Seite 4) sei es zwar nicht leise, aber es bestünden keine Kegel, die gesundheitsangreifend wären. Die einzelnen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan müssen bei den zuständigen Straßenbaulastträgern zur Antragstellung gebracht werden. Das Maßnahmenkonzept (Seite 11) sehe vor, dort wo Überhang aus dem Lärmaktionsplan 3 vorhanden sei, diesen abzarbeiten. Sollte keine Maßnahme für die Strecke vorgesehen sein, werde geprüft, ob ein Fahrbahnbelag eingebaut werden könne. Lärm mindernde Fahrbahnbeläge für innerortsübliche Geschwindigkeiten bringen eine Lärmreduzierung von 2-3 Dezibel. Fahrbahnbeläge werden grundsätzlich dann ausgetauscht, wenn diese defekt seien oder in den Untergrund eingegriffen werden müsse. Sofern eine Lärmsanierung mit einem neuen Fahrbahnbelag nicht ausreiche, können Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet werden. Auf dem Hauptstraßennetz werde die Geschwindigkeit nicht auf 30km/h reduziert, um den ÖPNV nicht zu beeinträchtigen und den Verkehr auf diesen Achsen zu bündeln und nicht ins Nebennetz zu verdrängen. Sollten die bisherigen Maßnahmen nicht greifen, gebe es langfristig die Möglichkeit ein Lärmschutzfensterprogramm für Wohngebäude und Aufenthaltsräume aufzulegen. Lärmschutzfenster können über ein Zuschussprogramm des Regierungspräsidiums von der Stadt beantragt werden. Der Vertreter erläutert zu den ruhigen Gebieten auf dem Land (Seite 14), dass die Verwaltung entsprechende Gebiete ausweisen könne, ohne zu erwartende Nachteile für die Stadt. Er schlägt dem Gremium vor eine dieser Flächen als „ruhiges Gebiet“ zu beschließen. Sollte keine Fläche beschlossen werden, müsse begründet werden, weshalb es in Ludwigsburg keine gebe.

BM **Mannl** ergänzt, dass Leitlinien für die Stadt beschlossen werden sollen, und eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** ist überrascht, wo die hohen Dezibel im Stadtgebiet überall zu finden seien. Sie fragt, ob die Messungen z.B. an der Bahnlinie gemittelt seien, oder Spitzenwerte aufgeführt werden, wenn z.B. gerade ein Güterzug vorbeifahre. Stadträtin Dr. Knoß hätte gerne eine Aussage von Fachleuten, ob laufender Stop-and-go-Verkehr lauter sei und was den Bürgern für Angebote bezüglich der Fenster gemacht werden können. Sie fordert, dass beschlossene Temporeduzierungen zeitnah und flächendeckend umgesetzt werden.

Stadtrat **Passaro** führt aus, dass entlang der Autobahn Schallschutzwände aufgebaut wurden. Er fragt, ob im Lärmaktionsplan mit aufgenommen sei, dass weitere Lärmschutzmaßnahmen, nach der temporären Freigabe des Standstreifens auf der A 81 folgen müssten. Stadtrat Passaro fordert eine Vereinheitlichung des Tempolimits im Stadtgebiet auf 40 bzw. 30 km/h und möchte wissen, wer die Entscheidung über eine Vorfahrts- bzw. Durchgangsstraße treffe. Er fragt weiter, wie Bürger bezüglich der Schallschutzfenster an Informationen gelangen und welcher Belag auf der B 27 auf Höhe des XXXLutz aufgetragen werde. Stadtrat Passaro erwähnt, dass das Regierungspräsidium die Brücke zwischen Marbach und Freiberg unter einer Vollsperrung in 75 Tagen neu errichten wolle. Die Ausweichstrecke West führe in Ludwigsburg über die Marbacher- und Frankfurter Straße zeitgleich zu den geplanten Baumaßnahmen auf diesen Strecken. Abschließend schlägt er vor auf Seite 38 der Anlage 1, den Satzbeginn „Die Verwaltung wird beauftragt“ zu ändern.

Stadtrat **Zeltwanger** erkundigt sich nach der Grundlage (den Werten) für die Kartierung und ob die TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) eine Rolle spiele. Er halte das Blühende Barock für kein ruhiges Gebiet, da es an der B 27 liege und eine der größten Festflächen in Ludwigsburg sei. Jahrelang habe das Umweltbundesamt festgestellt, dass die Schadstoffwerte schlechter seien, wenn unter 50 km/h gefahren werde. Seit drei Jahren werde behauptet, dass die Schadstoffwerte in 50iger Zonen höher liegen als in den 40iger Zonen.

Stadträtin **Liepins** fasst zusammen, dass für manche Straßen und Gebiete kaum wirksame Lösungen gegen die Lärmbelastung vorhanden seien. Über die Anzahl der Lärmschutzwände, die vorgeschlagen werden, sei sie sehr erstaunt, da sich die Stadt diese nicht leisten könne. Sie ist der Meinung, dass die einheitlichen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet endlich umgesetzt werden sollten.

Die Maßnahmen mit den großen Auswirkungen sollten durchgeführt werden, meint Stadtrat **Ziemann**. Es wären weniger Straßenschilder erforderlich, wenn auf den Haupt- und Durchgangsstraßen einheitlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40km/h gelte und im restlichen Stadtgebiet 30km/h, vor allem klarer und verständlicher für die Fahrzeugführenden.

Lärm mache krank, führt Stadtrat **Eisele** aus. Er wirke auf das Gehör, das Herz-Kreislauf-System und die Psyche. Nachdem die Dezibel messbar seien, fragt er sich, ob eine Reduzierung für die Anwohner auch spürbar sei. Des Weiteren möchte er wissen, ob auch Pfortnerampeln oder eine grüne Welle lärmmindernd wirken.

BM **Mannl** ruft in Erinnerung, dass es beim Lärmaktionsplan ausschließlich um den Verkehrslärm und dessen Reduzierung gehe. Mit dem heutigen Beschluss werde die Stadtverwaltung legitimiert Maßnahmen auch bei anderen Straßenbaulastträgern anzustoßen.

Der **Vertreter** der Modus Consult Ulm GmbH ergänzt, dass der Lärmaktionsplan ein Instrument sei, mit dem die Verwaltung arbeiten könne. In den letzten 20 Jahren wurden die Beurteilungspegel deutlich gesenkt und die Asphaltforschung habe massiv an den Belägen gearbeitet. Es werde zwischen lärmmindernden Belägen inner- und außerorts unterschieden. Offenporiger Asphalt mit 5-6 Dezibel Lärminderung verwende man nicht mehr, sondern Beläge, die für innerortsübliche Geschwindigkeiten konzipiert seien und einen Hohlraumgehalt, wie auch Standfestigkeit aufweisen und dabei 2-3 Dezibel Lärminderung erreichen. Die hochwirksamen Beläge können nur außerorts eingebaut werden, da das Reifenabrollgeräusch gegenüber dem Motorgeräusch überwiege. Auf Autobahnen können offenporige Asphalte verwendet werden, die 5-6 Dezibel Lärminderung erreichen.

Das Konzept sehe vor flächendeckend den lärmmindernden Belag einzubauen. Ein Dezibel werde als wahrnehmbar beschrieben. Eine Reduzierung von 4-5 Dezibel werde deutlich spürbar für die Anwohner sein. Vergleichsweise müsste der Verkehr halbiert werden, um eine Reduzierung von 3 Dezibel zu erreichen. Die Ampelphasen müssen an die neue Geschwindigkeit angepasst werden. Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses sei eine Reduzierung der Dezibel möglich. Gleichmäßigeres Fahren, was zu längerem Fahren führe, reduziere die Schadstoffe. Der Schienenlärm sei nicht Gegenstand der Lärmkartierung, dies werde durch das Eisenbahnbundesamt behandelt. Ruhige Gebiete werden dahingehend definiert, dass sie 15 Dezibel weniger belastet seien, als das nebenanliegende Gebiet. Die TA-Lärm sei eine Gewerbelärmrichtlinie, die hier im Verkehrslärm keine Anwendung finde. Der

Verkehrslärm werde im Jahresdurchschnitt betrachtet und bei den Verkehrszahlen werden Jahreswerte (Tagesdurchschnittswerte) zu Grunde gelegt, die an Werktagen (Montag bis Donnerstag), außerhalb der Ferien, von März bis Oktober gezählt wurden. Er betont, dass der Lärm berechnet und nicht gemessen werde, um Willkür auszuschließen.

Der Lärmaktionsplan sei die Ermächtigungsgrundlage, damit ein Objekt einen Anspruch auf eine Lärmsanierung mit Lärmschutzfenstern habe, erklärt BM **Mannl**. Betrachtet werden die Fenster aus dem aktuellen Bestand, deshalb komme eine Lärmsanierung selten in Betracht.

Stadtrat **Peifer** interessiert, ob die steigende Zahl der Elektrofahrzeuge eine Auswirkung auf den Lärm habe.

Der **Vertreter** von Modus Consult Ulm GmbH erwähnt, dass das Motorengeräusch bei Elektrofahrzeugen geringer sei, aber das Reifenabrollgeräusch gleichbleibe. Der Lärmaktionsplan beschäftige sich mit dem Bestand und nicht mit Prognosen für die Zukunft.

Stadtrat **Passaro** fragt, wer die Durchgangsstraßen definieren werde.

BM **Mannl** verweist auf Seite 9 der Präsentation. Die farblich markierten Straßen wurden bereits als Durchfahrtsstraßen definiert.

Die **stellv. Leiterin** des Fachbereiches Stadtplanung, Mobilität und Geoinformation weist darauf hin, dass es auch aus anderen Gründen Temporeduzierungen gebe, wie vor Schulen. Die Festlegung im Lärmaktionsplan sei nur aus Sicht des Lärmes gedacht. Es sei notwendig ein Konzept zu erarbeiten, wie der Flickenteppich reduziert und eine Vereinheitlichung erreicht werden könne. Der Lärmaktionsplan helfe mit der Verkehrsbehörde gemeinsam Temporeduzierungen an Stellen anzuordnen, an denen dies sonst nicht möglich sei.

BM **Mannl** bestätigt, dass in bestehenden 30iger Zonen künftig eventuell wieder 40km/h gefahren werden dürfte. Es müsse geprüft werden, ob dies rechtlich überhaupt möglich sei, wenn die Grenzwerte bereits überschritten werden.

Stadtrat **Zeltwanger** fehle noch das Verständnis für die Priorisierung, auf welchen Straßen künftig 40km/h gefahren werden dürfe. Der Verkehrsfluss sei wichtig und es fehle im Osten eine Verbindung von Nord nach Süd. Er fragt, ob es eine Kosten-Nutzen-Berechnung zu den Maßnahmen gebe, um die Effektivität beurteilen zu können.

Die **stellv. Fachbereichsleiterin** ergänzt, dass die Auswahl der Straßen anhand der Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung) getroffen wurde.

BM **Mannl** weist noch darauf hin, dass die farblichen Markierungen (Seite 9) die untersuchten Straßen anzeigen, für die Maßnahmen getroffen werden könnten.

Nach erfolgter Aussprache teilt BM **Mannl** mit, dass auf Seite 38 der Anlage 1, im vorletzten Absatz der Satzbeginn „Die Verwaltung wird beauftragt“ geändert werde in „Der Verwaltung wird empfohlen“.

Anschließend lässt er über die Vorlage vorberatend für den Gemeinderat abstimmen.

TOP 2 Teilentwidmung von öffentlichen Verkehrsflächen in Vorl.Nr. 003/26
der Warthestraße
hier: Teilentwidmungsabsicht den allgemeinen
Kraftfahrzeugverkehr betreffend
- Beschränkung auf Nutzungsarten Fuß- und
Radverkehr
(Vorberatung)

Beschlussvorschlag:

1. Ein Teilbereich des Flurstücks 1928/8 Warthestraße soll nicht mehr für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr nutzbar sein. Vergleiche Übersichtsplan.
2. Die Teilentwidmungsabsicht ist öffentlich bekanntzumachen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen erläutert die Vorlage. Der motorisierte Individualverkehr soll von der Warthestraße rausgenommen werden, um die Aufenthaltsqualität zu sichern. Große bauliche Veränderungen seien nicht erforderlich. Mit der Feuerwehr sei das Konzept abgestimmt und eine Rettungsdienstleistung sei weiterhin möglich. Eine Durchfahrbarkeit der Straße werde künftig durch Poller verhindert. Die Fachbereichsleiterin ergänzt, dass das Gremium über Einwendungen informiert werde.

BM **Mannl** lässt über die Vorlage vorberatend für den Gemeinderat abstimmen und schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.