

lfd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
	Bürger 1 E-Mail vom 30.09.2025	Beim Vergleich des Lärmaktionsplans mit der RLS 19 und dem aktuellen Kooperationserlass Lärmaktionsplanung haben sich folgende Fragen ergeben: • Welche Software wurde zur Modellierung und Simulation der Lärmpegel verwendet (z.B. Soundplan)? Liegt eine Konformitätserklärung zur RLS 19 vor? • Die Raster-Auflösung liegt bei 10m x 10m. Die Größe des Rasters bestimmt auch die Genauigkeit der Simulationsergebnisse. Ist ein 10m x 10m-Raster Stand der Technik und ist eine Pegelaussage mit hinreichender Genauigkeit bei betrachteten Gebäuden, die wesentlich kleiner sind als zehn Meter, möglich? • Im Entwurf des Lärmaktionsplans werden Lkw 1 und Lkw 2 unterschieden, was ist hier genau gemeint? Inwiefern werden hier Motorräder berücksichtigt? Diese können laut RLS 19 wie Lkw betrachtet werden. Ist dies hier geschehen? Gibt es erlaubte Annahmen zur Häufigkeit von Motorrädern, sofern eine genaue Erfassung nicht erfolgt ist? • Isophone zeigt höhere Werte als Fassadenpegel. Warum ist dies so? Was sind die Eingangsgrößen zur Bestimmung der Fassadenpegel (Anzahl der Fahrzeuge, Verteilung der Fahrzeuge, ...)? • Wurde entlang der Rutesheimer Straße in Heimerdingen die Schall-Reflexion des NettoGebäudes betrachtet (Schallspiegel)? Wenn ja, fand hier die Glasfassade (schallhart) Beachtung? • Wie wird die Anzahl der Betroffenen ermittelt? Wie ist dies beispielsweise entlang der Rutesheimer Straße nördlich des Kreisverkehrs geschehen, hier wurde eine Zahl von 50 Betroffenen nachts ermittelt? Wie hoch ist die Anzahl der Betroffenen entlang der Rutesheimer Straße zwischen Ortstafel und Kreisverkehr?	• Die Schallausbreitungsberechnung erfolgte mit Soundplan in der Version 9.1. Eine Konformitätserklärung wurde vom Hersteller übersandt. • Die Rasterauflösung von 10 x 10m bei der Berechnung von Isophonen nach der BUB entspricht dem empfohlenen Vorgehen nach den LAI-Hinweisen für die Lärmaktionsplanung. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt aber nach den Immissionspegeln nach der RLS-19. Hierfür werden Fassadenpegel berechnet (siehe Kap. 5.4.2, Seite 12f) • Nach der RLS-19 wird der Schwerverkehr in zwei Klassen eingeteilt: Lkw1 <3,5t / Lkw2 >3,5t. Motorräder wurden ebenfalls gesondert in der Schallausbreitungsberechnung berücksichtigt, basierend auf den durchgeführten Verkehrszählungen. • Die Isophonen wurden nach der BUB berechnet. Bei dem dazugehörigen Pegel Lden handelt es sich um einen 24h-Pegel mit Zuschlägen für die Abend- und Nachtstunden. Bei den RLS-19-Pegel wird hingegen zwischen Tag- und Nachtpegeln unterschieden. Beide Pegel sind daher niedriger als der 24h-Pegel mit Zuschlägen. • Reflexionen an Gebäuden werden generell berechnet, ohne hierbei Abschläge für lärmabsorbierende Oberflächen zu verwenden. Nur bei Lärmschutzwänden ist dies ggf. der Fall. • Die Zahl der Betroffenen wird durch Addition der gemeldeten Bewohner pro Gebäude ermittelt. Relevant ist der höchste berechnete Pegel am Gebäude. Zwischen Kreisverkehr und Ortstafel liegen nur an einem Gebäude Immissionen >55 dB(A) nachts vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen können keine Informationen über die Gemeldeten Bewohner einzelner Gebäude weitergegeben werden.

lfd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Interpretation der Pegel und Ableitung von Maßnahmen zur Lärmreduktion: Laut RLS 19 (Kapitel: 3.1) müssen Bewertungspegel vor dem Vergleich mit Immissionsgrenzwerten auf ganze dB aufgerundet werden: <i>„... Zum Vergleich mit Immissionsgrenzwerten sind die Beurteilungspegel L_r, T und L_r, N auf ganze Dezibel aufzurunden. ...“</i> Mathematisch bedeutet die obige Formulierung, dass beispielsweise ein Pegel von 54,1dB(A) auf 55dB(A) aufgerundet werden muss. Laut Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 für Baden-Württemberg (Kapitel 1.5.1) liegen die Immissionsgrenzwerte für Lärmbelastungen bei 65dB(A) tagsüber und 55dB(A) nachts: <i>„Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen ab 65 dB(A) LDEN und 55 dB(A) LNight bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.“</i> Da die obige Formulierung implizit ist, bedeutet diese mathematisch: $L_{DEN} \geq 65dB(A)$ $L_{Night} \geq 55dB(A)$ Liegt also ein Bewertungspegel bei 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) tagsüber so besteht bereits eine Grenzwertüberschreitung. Führt die genaue Beachtung der RLS 19 und des Kooperationserlasses zu einer schärferen Beurteilung der Fassadenpegel, wie zum Beispiel auf Seite 108 des Lärmaktionsplans (Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm RLS-19 Nachtzeitraum (22-06 Uhr) mit Maßnahmen innerorts; Rutesheimer Straße südlich des Kreisverkehrs)? Hier ist bisher nur ein Haus betroffen, bei der Beachtung der o.g. Punkte wären es vier. Gilt das Gleiche auch bei der Beurteilung von Lärmsanierungswerten?	- In der Interpretation, bzw. Stellungnahme findet eine Vermischung von Pegelwerten nach der BUB (L_{den}/L_n) und der RLS-19 statt. Die beiden Berechnungsmethoden, insbesondere der L_{den} und der L_rT sind aber nicht miteinander vergleichbar, da sich schon auf verschiedenen Zeitbereiche beziehen. Die mathematisch korrekte Aufrundung würde bei 54,5 dB(A) erfolgen, ist aber nach den vorhandenen Richtlinien bereits ab 54,1 dB(A) möglich, wenn auch mathematisch unkorrekt. Selbst bei einer Einbeziehung der Gebäude mit einem höchsten Immissionspegel zwischen 54,1 und 54,9 dB(A) in die Addition der Betroffenen, wären nach den übermittelten Einwohnerdaten in diesem Abschnitt weniger als 25 Betroffene zu verzeichnen. Tatsächlich wandelt sich erst ab 67/57 dB(A) das Ermessen zur Pflicht bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zwischen 65/55 dB(A) und 67/57 dB(A) besteht eine Ermessensausübung. - Es ist korrekt, dass eine Verlängerung bis zur Ortstafel - sofern der Abstand zwischen letztem Gebäude mit Überschreitungen und der Ortstafel weniger als 300m beträgt – möglich ist. Im vorliegenden Fall wurde auf diese Möglichkeit im Lärmaktionsplan aber zunächst verzichtet, da der korrekte Standort der Ortstafel hier nicht eindeutig gesichert war: der korrekte Standort der Ortstafel ist auf Höhe des ersten <u>anliegenden</u> Gebäudes, nicht auf Höhe des ersten <u>angrenzenden</u> Gebäudes. Nach Prüfung durch die Verkehrsbehörde konnte der korrekte Standort der Ortstafel aber bestätigt werden und der Lückenschluss der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Ortstafel konnte in den Endbericht aufgenommen werden. Die Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Tagzeitraum würde entsprechend hohe Immissionen >65

lfd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		- Die aktuelle Fassung des Kooperationserlasses erlaubt eine Absenkung der Geschwindigkeit zur Verstetigung des Verkehrsflusses zwischen Geschwindigkeitsbeschränkung und Ortstafel: <i>„Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.“</i> Warum wird die Geschwindigkeit daher nicht einheitlich auf 30km/h nachts entlang der gesamten Rutesheimer Straße (südliche Ortstafel bis zum Kreisverkehr beim Netto; Länge ca. 160m) reduziert, wie dies entlang K 1653 (Hochdorfer Straße) auf Basis des aktuellen Kooperationserlasses zweimal erfolgen soll? Ist mit dieser Begründung, eine einheitliche Geschwindigkeit von 30km/h entlang der gesamten Rutesheimer Straße auch tagsüber möglich? - Warum ist die geplante Südumfahrung in Heimerdingen nicht mehr Teil der Argumentation zur Lärminderung, wie es noch im Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Fall war?	dB(A) auch in diesem Zeitraum erfordern. Tatsächlich liegen diese aber nicht vor. In der Fortschreibung ist die Ortsumfahrung nicht mehr erwähnt, da die Umsetzung dieser höchstwahrscheinlich lärm-mindernden Maßnahme in Heimerdingen, nicht in der Umsetzungshöhe der Stadt Ditzingen liegt.
	Bürger 2 E-Mail vom 06.10.2025	ich konnte den Entwurf des Lärmaktionsplans Ditzingen auf der Internetseite einsehen. Es geht darin um den Straßenverkehr, mein Anliegen wäre jedoch Lärm durch Schienenweg. Ich wohne in der XXX nach Süden direkt an der Schienentrasse. Es gibt von mir aus gesehen links Richtung Osten schon eine Lärmschutzwand, die aber nicht weitergeführt ist. Ich kenne jetzt die Verfahrensweise nicht, aber vielleicht lässt sich eine Verlängerung dieses Lärmschutzes in den Plan mit aufnehmen?	Der Schienenverkehrslärm ist seit 2015 nicht mehr Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung, sondern wird in einem bundesweiten Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes bearbeitet. Im aktuellen Lärmaktionsplan Schiene des EBA ist der betreffende Abschnitt als „noch zu bearbeitender Lärmsanierungsbereich“ erwähnt, die konkreten Maßnahmen, insbesondere eine zeitlicher Umsetzungshorizont wird jedoch nicht im Detail ausgeführt.