

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
1	Stadt Korntal-Münchingen Fachbereich Infrastruktur und Umwelt Sachgebietsleitung Klima- und Um- weltschutz E-Mail vom 30.09.2025	Wir von der Stadt Korntal-Münchingen sehen keine direkte Betroffenheit, sodass wir auf eine offizielle Stellungnahme verzichten würden. Allerdings wäre es für uns sehr interessant, wie die Stellungnahme der Autobahn GmbH zu ihrem Entwurf bzw. zu den geplanten Maßnahmen an der A 81 aussieht. Würden Sie mir diese freundlicherweise nach einem Erhalt zukommen lassen?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
2	Verband Regional Stuttgart E-Mail vom 20.10.2025	Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 24. Juni 2025 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
3	Landeshauptstadt Stuttgart Amt für Umweltschutz Schreiben vom 20.10.2025	Wie auch bei der letzten Fortschreibung des Lärmaktionsplans unterstützen wir die vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Autobahn A 81 (Geschwindigkeitsbeschränkung, lärmindernder Fahrbahnbelag), da hiervon weiterhin die Wohngebiete auf Stuttgarter Gemarkung (Hausen) profitieren würden. Wir begrüßen die Entscheidungen und Anordnungen zu Lückenschlüssen und damit zur Vermeidung des häufigen Wechsels der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in aufeinanderfolgenden Straßenabschnitten und der damit verbundenen Reduzierung von Emissionen. Von den anderen geplanten Maßnahmen sind Belange der Stadt Stuttgart nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
4	Stadt Leonberg Stadtplanungsamt Schreiben vom 27.10.2025	Die im Entwurf der 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans aufgeführten Einzelmaßnahmen der Stadt Ditzingen werden für sehr sinnvoll erachtet. Die Stadt Leonberg hat keine weiteren Anregungen oder Bedenken zur 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) der Stadt Ditzingen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
5	Gemeinde Weissach Bauverwaltung E-Mail vom 28.10.2025	Die Belange der Gemeinde Weissach werden durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen nicht berührt. Wir haben daher keine Einwände vorzubringen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
6	Landratsamt Ludwigsburg FB Bauen und Immissionsschutz Schreiben vom 29.10.2025	I. Immissionsschutz Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt auf Basis eines Berichts der Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG, Karlsruhe vom 24.06.2025. Im Zuge der 4. Stufe der Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden neben den verpflichtenden Kartierungsstrecken auch weitere klassifizierte Straßen in die Betrachtung einbezogen. Wir begrüßen es, dass die Stadt Ditzingen bei der Lärmaktionsplanung über die immissionsschutzrechtlich verbindlichen Rahmen hinausgehende Untersuchungen vorgenommen hat. Aus dem Bericht geht nicht hervor, ob es Gemeindestraßen mit einem vergleichbar hohen Verkehrsaufkommen, wie die klassifizierten Straßen gibt. Wir regen an, Gemeindestraßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen -soweit vorhanden- ebenfalls in die Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Die ins Auge gefassten Lärminderungsmaßnahmen beschränken sich auf Geschwindigkeitsreduzierungen. Überwiegend sind hierbei Beschränkungen der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h verlieren diese ihren Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem untergeordneten Straßennetz. Falls im Bereich der Hauptverkehrsstraßen Ampeln vorhanden sind, wird dieser Effekt zusätzlich verstärkt. Es ist deshalb zu befürchten, dass das Hauptverkehrsstraßennetz seine Attraktivität gegenüber dem untergeordneten Straßennetz verliert und es zur Benutzung von alternativen Routen in Form von Schleichverkehren kommt. Aufgrund mathematischen bzw. physikalischen Zusammenhängen in der Akustik können Verkehrsverlagerungen von Haupt- auf Nebenstraßen zu deutlichen Pegelerhöhungen in bislang gering belasteten Bereichen führen. Es muss vermieden werden, dass sich durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen die Zahl der belasteten Menschen im Bereich der nicht untersuchten Straßen deutlich erhöht und das Ziel der Lärmaktionsplanung auf diese Weise ad absurdum geführt wird. Wir regen deshalb an, die Auswirkungen der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Straßensystem detailliert zu untersuchen und sicher zu stellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen durch die Erhöhung der Verkehrsmengen in diesen Bereichen nach sich ziehen.	Zu I. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Neben den Geschwindigkeitsbeschränkungen werden Lärmsanierungsmaßnahmen in den einzelnen Maßnahmenbereichen aufgeführt und betroffene Gebäude ermittelt. Da es sich bei Lärmsanierungsmaßnahmen um freiwillige Maßnahmen des Straßenbaulastträgers handelt, auf die kein Rechtsanspruch besteht, können im Lärmaktionsplan keine detaillierten Maßnahmen durch die den Lärmaktionsplan aufstellend Kommune festgelegt werden. Vielmehr wird sowohl der Straßenbaulastträger wie auch Eigentümer betroffener Gebäude durch den Lärmaktionsplan darauf hingewiesen, dass Überschreitungen der Lärmsanierungswerte werden ausschließlich durch Straßen verursacht, die nicht in der Baulast der Stadt Ditzingen liegen. Im Lärmaktionsplan werden weitere, allgemeine Maßnahmen textlich erwähnt, die im Rahmen von weiteren Verfahren zur Lärminderung beitragen. Durch weitere Konzepte und Pläne (z.B. Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz), die durch die Stadt Ditzingen aufgestellt wurden, besteht durch die darin enthaltenen Maßnahmen ein weiteres Lärmschutzpotential. Da an der Lage der ruhigen Gebiete keine Veränderung vorgenommen wurde, wurde keine weitere kartographische Darstellung der ruhigen Gebiete im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgenommen. Die Lage der ruhigen Gebiete ist der Anlage 9.2 aus dem Lärmaktionsplan vom 21.06.2021 zu entnehmen.

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Neben den Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sollten weitere Maßnahmen ins Auge gefasst werden, die die Stadt Ditzingen in eigener Zuständigkeit umsetzen kann. Der Lärmaktionsplan stellt eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden, ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete (wie z. B. Gewerbegebiete) entlang höher belasteter Verkehrsachsen anzusiedeln, sowie der Planung von Trassen für den emissionsarmen Fußgänger- und Radverkehr bei zukünftigen städtebaulichen Planungen einen Vorrang einzuräumen. Insbesondere bei bereits im Flächennutzungsplan dargestellten, geplanten Wohnbauflächen regen wir an, im Lärmaktionsplan Maßnahmen festzulegen, die im Zuge der Aufstellung von Bebauungsplänen umgesetzt bzw. konkretisiert werden. Zum Beispiel könnte durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sichergestellt werden, dass im Bereich der geplanten Gebiete bei zukünftigen Fortschreibungen des Lärmaktionsplans keine zusätzliche Betroffenheit entsteht bzw. die Zahl der Betroffenen minimiert wird. Im Textteil werden Landschaftsschutzgebiete genannt, die als „ruhige“ Gebiete ausgewiesen werden. In dem entsprechenden Kapitel des Berichts findet sich kein Hinweis darauf, in welcher Karte diese räumlich dargestellt sind. Um diese Gebiete verorten zu können und die Geräuschbelastung ablesen zu können, regen wir an, die räumliche Lage in einer Isophonenkarte mit dem L_{DEN} darzustellen. II. Straßen In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Ditzingen werden Lärminderungsmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrslärms vorgeschlagen. Betroffen sind in der Kernstadt Straßenabschnitte der B 295, L 1177, K 1704, K 1689, Siemensstraße und A 81 / z.T. B 295.	Zu II.: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für die die Kreisstraßen betreffenden Maßnahmenbereiche wird der Hinweis auf die Fördermöglichkeit des Einbaus von

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Im Stadtteil Heimerdingen betroffen sind die L 1177 / L 1140 und die K 1653. Neben Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Aufbringen von lärmarmen Straßenbelägen wird auch die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern vorgeschlagen. Sofern der Landkreis Ludwigsburg als Straßenbaulastträger für Kreisstraßen betroffen ist, kann in Aussicht gestellt werden, dass im Rahmen anstehender Fahrbahndeckenerneuerungen künftig auch lärmindernde Beläge aufgebracht werden. Zu bedenken geben wir allerdings, dass diese Beläge bei den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nur noch sehr eingeschränkte lärmindernde Wirkung haben, da die Motorengeräusche dann überwiegen. Der Hinweis auf Fördermöglichkeiten durch den Straßenbaulastträger beim Einbau von Schallschutzfenstern sollte gestrichen werden, da der Landkreis hier keine finanziellen Mittel bereitgestellt hat. Um den Lärm an innerörtlichen Straßen zu verringern, eignen sich auch die Entfernung von Pflasterkandeln am Randstein, Pflasterungen an Bushaltestellen oder Pflasterstreifen an Fußgängerüberwegen. So sind Pflasterbeläge bis zu 6 dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Darüber hinaus ergeben sich ohne Pflasterungen Vorteile auch für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen. III. Verkehr Für uns haben die geplanten Maßnahmen keine Auswirkungen, daher bestehen keine Bedenken zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Ditzingen. IV. Planung ÖPNV Im Lärmaktionsplan (LAP) werden zahlreiche Maßnahmenbereiche definiert, in denen die Geschwindigkeit reduziert werden soll. Hiervon ist der Buslinienverkehr in unterschiedlicher Ausprägung betroffen.	Schallschutzfenstern aufgrund nicht bereitgestellter finanzieller Mittel gestrichen. Die kartographische Darstellung der Gebäude mit entsprechender Überschreitung der Lärmsanierungswerte bleibt aber weiterhin im Lärmaktionsplan bestehen. Zu III.: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zu IV.: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung																					
		Gemäß dem Kooperationserlass wird bei einer Verlangsamung von 50 km/h auf 30 km/h ein Fahrzeitverlust von 20 Sekunden pro 1.000 Meter zugrunde gelegt. Rechnerisch ergibt sich ein deutlich höherer Zeitverlust von 48 Sekunden pro 1.000 Meter. Bei einer Verlangsamung von 40 km/h auf 30 km/h ergibt rechnerisch sich ein Zeitverlust von 30 Sekunden pro 1.000 Meter. Insofern sehen wir die Festlegungen im Kooperationserlass kritisch. Ferner gilt es zu bedenken, dass die regulären Buslinien innerhalb eines Umlaufs (also Hin- und Rückrichtung) die Maßnahmenbereiche i.d.R. zweimal passieren, sodass sich die Fahrzeitverluste der jeweiligen Busumläufe dementsprechend verdoppeln. Aufgrund der genannten Streckenlängen und Maßnahmen ergeben sich auf Basis der rechnerischen Berechnungsmethode folgende Fahrzeitverluste auf den betroffenen Buslinien: <table><tr><th>Buslinien</th><th>Strecke (in m)</th><th>Rechnerischer Fahrzeitverlust je Richtung (in s)</th></tr><tr><td>535</td><td>630</td><td>21</td></tr><tr><td>620</td><td>630</td><td>21</td></tr><tr><td>622</td><td>630</td><td>21</td></tr><tr><td>623</td><td>630</td><td>21</td></tr><tr><td>624</td><td>1650</td><td>56</td></tr><tr><td>626</td><td>900</td><td>34</td></tr></table> Dabei wurde das Busliniennetz zugrunde gelegt, welches ab dem 01.01.2026 in Kraft treten wird. Dabei werden im Wesentlichen die Buslinien 624 und 626 neu geordnet, indem unter anderem die Linie 622 eingeführt wird. Diese drei Linien sind betrieblich und fahrplanerisch miteinander verknüpft. Somit können Fahrzeitverluste auf der einen Linie gegebenenfalls auf die anderen übertragen werden, bzw. befahren	Buslinien	Strecke (in m)	Rechnerischer Fahrzeitverlust je Richtung (in s)	535	630	21	620	630	21	622	630	21	623	630	21	624	1650	56	626	900	34	In der Abwägung wird der festgestellten Gesundheitsgefährdung durch den Straßenverkehrslärm in seiner Gesamtheit das höhere Gewicht eingeräumt als ggf. auftretenden Taktungsproblemen des Busverkehrs. Der Kooperationserlass 2023 weist den jeweiligen Trägern öffentlicher Belange zu, Bedenken „konkret und qualifiziert“ darzulegen. Die im Entwurf gemachten aussagen auf Basis der Soll-Fahrplandaten greift von Seiten der Stadt Ditzingen dem Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen auf Basis der öffentlich zugänglichen Daten vor. Die Konkretisierung der möglichen Fahrzeitverlängerungen in der Stellungnahme ist gemessen an den verfügbaren Daten des Aufgabenträgers aus Sicht der den Lärmaktionsplan aufstellenden Kommune als ebenfalls als kritisch anzusehen. Wie bereits im vorangegangenen Lärmaktionsplan festgehalten, ist die Stadt Ditzingen bestrebt, den Busverkehr mittels unterstützender Maßnahmen zu beschleunigen. Eine Änderung von „Rechts-vor-Links“-Regelungen ist nicht geplant, da es sich bei den Maßnahmen um streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen und nicht um Tempo-30-zonen handelt.
Buslinien	Strecke (in m)	Rechnerischer Fahrzeitverlust je Richtung (in s)																						
535	630	21																						
620	630	21																						
622	630	21																						
623	630	21																						
624	1650	56																						
626	900	34																						

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		die Busse innerhalb des linienübergreifenden Umlaufs die Maßnahmenbereiche mehrmals. Insofern sehen wir die Annahme auf Seite 29 des LAP, dass sich durch die Aufsummierung der Fahrzeitverlängerungen generell keine Taktungsprobleme ergeben können, kritisch. Zumal Verlustzeiten am ehesten auf den Stadtbuslinien zu erwarten sind. Die auf Seite 29 des LAP vorgenommene Ableitung der durchschnittlichen Geschwindigkeiten des Busverkehrs aus den Fahrplanzeiten ist vor allem im Bereich des Bahnhofs Ditzingen nur bedingt aussagekräftig. So sind in Fahrtrichtung Bahnhof zur Stabilisierung der Anschlüsse zur S-Bahn Pufferzeiten eingeplant. Diese senken theoretisch die Fahrgeschwindigkeit, dienen in der Praxis allerdings dazu, um die bereits heute bestehenden Verspätungen und Verzögerungen, die sich im bisherigen Fahrtverlauf angesammelt haben, aufzufangen. Insofern sind die Busse eventuell schneller unterwegs, als es die Fahrplanzeiten suggerieren. Vor diesem Hintergrund besteht die Gefahr, dass sich eine weitere Verlangsamung der Linienwege negativ auf die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit auswirkt, da die Pufferzeiten diese zusätzlich reduzierten Geschwindigkeiten gegebenenfalls nicht gänzlich auffangen können. Der ÖPNV kann durch die Bündelung der Verkehrsbedürfnisse und der damit einhergehenden Reduzierung des MIV zur Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung beitragen. Zumal die Fahrzeuge aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in den kommenden Jahren verstärkt auf emissionsarme und -freie Antriebe mit entsprechend geringeren Lärmemissionen umgestellt werden. Die zunehmende Verlängerung der Reisezeiten und wachsende Unzuverlässigkeit im Busverkehr wirken sich allerdings negativ auf die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum eigenen PKW aus und tragen zu einer Abwanderung der Fahrgäste bei. Umso wichtiger ist es daher aus unserer Sicht, dass konkrete Maßnahmen definiert werden, mit denen die mit der Lärmaktionsplanung einhergehenden Auswirkungen auf den ÖPNV kompensiert werden können. In Betracht kämen dabei z.B. LSA-Bevorrechtigungen, Anordnung von Halteverboten, Parkraum-Bewirtschaftung oder die Beseitigung von Rechts-vor-links-Regelungen und Engstellen. Wir bitten daher die Stadt	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Ditzingen, konkrete Maßnahmen zur wirksamen Beschleunigung des Busverkehrs zu entwickeln und in den LAP aufzunehmen. Sofern die Fahrplan- bzw. Anschlussstabilität spürbar abnimmt und keine geeigneten Maßnahmen zur Kompensation der Fahrzeitverluste gefunden werden, muss im äußersten Fall auch über eine Beschleunigung einzelner Buslinien durch eine Anpassung der Linienwege und Takte bzw. Reduktion von Haltestellen nachgedacht werden. Gerne stehen wir auch für Gespräche zur Abstimmung möglicher Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung. V. Gesundheitsschutz Im Stadtgebiet Ditzingen werden, in dem vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen Koehler & Leutwein kartierten Straßenabschnitten, die Maßnahmenwerte von > 70 dB(A) tagsüber und/oder von Lärm > 60 dB(A) für 2100 Personen, die Auslösewerte ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}/L_N > 55 \text{ dB(A)}$) für 8400 Personen überschritten. Dies hat laut dem Entwurf der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Lärmkartierung tags wie nachts für eine erhöhte Anzahl an Wohngebäuden bzw. deren Bewohnende erhebliche bis gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zur Folge. Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) vom 08. Februar 2023 leitet sich daraus, entlang dieser Strecken, ein Handlungsbedarf zur Planung und eine möglichst zeitnahe Umsetzung geeigneter lärmmindernder Maßnahmen ab, um die Lärmbelastung vor Ort entsprechend zu vermindern. D.h., die Auslösewerte sollten erreicht oder besser unterschritten werden, um eine wirksame Entlastung aller betroffenen Anwohnenden zu ermöglichen. An Vorschlägen zur zusätzlichen Lärminderung an den belasteten Bereichen benennt der Entwurf der Lärmaktionsplanung: 1. Temporeduzierungen nachts auf 30 km/h 2. Temporeduzierung ganztags auf 30 km/h 3. Optimierung des Straßenbelags 4. Passiver Schallschutz 5. Sonderbereich A 81: Prüfung nächtliche Temporeduzierung, Lärm-	Zu V.: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		mindernder Asphalt, Schallschutzwände Die Maßnahmen beinhalten ein Spektrum an kurzfristig bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen. Es ist empfehlenswert die genannten und weitere mögliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um für alle betroffenen Anwohnenden die Maßnahmenwerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$/ $L_N > 60 \text{ dB(A)}$ und im optimalen Fall die Auslösewerte von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$/ $L_N > 55 \text{ dB(A)}$ zu unterschreiten. <u>Bewertung des Fachbereichs Gesundheitsschutz:</u> Das Gesundheitsamt ist grundsätzlich mit den im vorgelegten Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, soweit sie geeignet sind, die Verkehrslärmbelastung dahingehend zu vermindern, dass die sehr hohe Lärmbelastung der Maßnahmenwerte ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$/ $L_N > 60 \text{ dB(A)}$) unterschritten und die Auslösewerte ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$/ $L_N > 55 \text{ dB(A)}$) als Ausdruck einer hohen Lärmbelastung, auch aus umwelt-medizinischer Sicht bzw. Gründen der gesundheitlichen Vorsorge, erreicht bzw. ebenfalls unterschritten werden und es somit zu einer Verbesserung der Lärmsituation bzw. Vermeidung einer verkehrslärmbedingten Gesundheitsgefährdung für die davon am schwersten betroffenen Anwohnenden kommt. Geschwindigkeitsreduzierungen tags wie nachts können einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten, aber nur sofern sie der Verkehrsverstetigung dienen und nicht, wie oft zu beobachten, zu Abbrems- und Beschleunigungsverhalten vor und hinter der Geschwindigkeitsbegrenzung führen. Bei einem entsprechenden moderaten und vernünftigen Fahrverhalten kann auch der Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb geringer sein, was wiederum die Feinstaubbelastung und die Schadstoff- bzw. NO- und CO₂- Emissionen mindern kann. Asphalterneuerung, besonders auf lärmmindernde Varianten, ist vor allem auf den vielbefahrenen Streckenabschnitten eine mögliche Maßnahme zur Lärminderung, die baldmöglichst umgesetzt werden sollte. Passive Schallschutzmaßnahmen ergänzen die sonstigen geplanten Maßnahmen. Wir möchten jedoch betonen, dass grundsätzlich aktive	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen sind. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität. Zudem wird der Aufenthalt im Freien und die dortige Lärmbelastung nicht berücksichtigt. Gesondert müssen Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen betrachtet werden. Hier liegt der Grenzwert für Verkehrslärm laut 16. BImSchV tagsüber bei 57 dB(A). Studienergebnisse gehen von einem Einfluss von Umweltlärm auf kognitive Leistungen von einer Leistungsminderung ab Tages-Außenschallpegeln von 50 dB(A) aus. Deswegen sollte vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mitpädagogischem Anspruch ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden. Laut Entwurf werden zwei Schulen (Weilimdorfer Str./Gottfried-Keller-Str.) und eine Kindertageseinrichtung (Münchinger Str.) in den Bereichen der untersuchten Straßenabschnitte nach Lärmsanierung einem Bemessungspegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. Lärm kann die für die kindliche Entwicklung wesentlichen Aufmerksamkeits-, Gedächtnis- und Sprachentwicklungsprozesse (rezeptiv/expressiv) stören und demzufolge nicht nur kognitive, sondern auch sozio-emotionale Aspekte des Lernens bei Kindern beeinflussen. In Hinblick auf die allgemein sensiblere Wahrnehmung von Geräuschen durch Kinder ist es empfehlenswert weitere mögliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Betracht zu ziehen, um den oben genannten Grenzwert zu erreichen bzw. zu unterschreiten. Zudem weisen wir daraufhin, dass die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, durch die Förderung und den Ausbau des ÖPNV bzw. von Fahrradwegen/Fußgängerzonen ebenfalls eine Möglichkeit ist, die Verkehrsbelastung weiter zu reduzieren. Sie sollte in jedem Lärmaktionsplan zur Diskussion gebracht und entsprechende Maßnahmen geplant werden. Zusätzlich ist eine Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad gesundheitsförderlich.	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Es sollten diese und weitere Maßnahmen in Betracht gezogen werden, da selbst bei Umsetzung aller im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen weiterhin Personen einer hohen Belastung durch Lärm ausgesetzt sein werden. Die Ausweisung ruhiger Gebiete begrüßen wir. <u>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</u> 1. Es sollten solche Lärminderungsmaßen 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 Ausweisung und Durchsetzung von Temporeduktionen die Verkehrsverstetigung, sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit höher-emittierenden Motortechniken. 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. 3. 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. 4. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärm-werten 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	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) 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. 5. Bei den Lärmgrenz- bzw. -richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich. 6. 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. 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.	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
7	Die Autobahn GmbH des Bundes E-Mail vom 29.10.2025	In der Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für die Stadt Ditzingen, 4. Stufe, in der Fassung vom 24. Juni 2025, werden für den Einflussbereich der Bundesautobahn A 81 im Maßnahmenkatalog mehrere Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nimmt die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes in Bezug auf die in unserer Zuständigkeit liegende A 81 wie folgt Stellung: I. Vorbemerkungen Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der <i>Lärmvorsorge</i>. An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der <i>Lärmsanierung</i> vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht. Um eine Lärmsanierung bzw. um eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungsplan zuständigen Kommune. Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen	Die BAB 81 fällt durch ihre Klassifikation und Verkehrsbelastung unter die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Straßenabschnitte in ihrem Verlauf über das Stadtgebiet Ditzingen. Der Kooperationserlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 8.2.2023 führt aus; „Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigen ständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen. [...] Lärmaktionspläne sind daher grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.“ (S. 7) Zur Bindungswirkung wird weiterhin ausgeführt: „Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Die Bindungswirkung erstreckt sich auf Maßnahmen für Lärmquellen, die nach § 47c BImSchG, bei Ballungsräumen auch nach § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV zu kartieren sind.“ (S. 16) Die in der Stellungnahme getroffene Aussage, dass sich der Kooperationserlass nur auf Landes- und Kreisstraßen in Baden-Württemberg bezieht, kann höchsten durch die Tatsache belegt werden, dass es sich um einen Erlass eines Landesverkehrsministeriums und nicht um einen Erlass des Bundesverkehrsministeriums handelt. Im Kooperationserlass selbst wird keine Aussage über die Bindungswirkung in Abhängigkeit der Straßenklassifikation getroffen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme muss nicht umgesetzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17). Maßgeblich sind immer die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Autobahn GmbH als Maßnahmenträger gebunden ist. Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gilt grundsätzlich nur für Straßen in der Baulast des Landes, also für Landes- und Kreisstraßen. Für Bundesautobahnen in Bundesverwaltung ist der Bund zuständig. Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen richten sich nach den bundesweit gültigen Vorschriften, insbesondere dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Belangen der Lärmvorsorge sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch an Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung. II. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen Unter den Maßnahmen ist die Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung unterhalb 130 km/h in einem Teilabschnitt der A 81 auf Seite 26ff zur Prüfung aufgenommen worden. Im Zuge dessen werden unterschiedliche Varianten (Variante 1: Pkw/Lkw 100/80 km/h, Variante 2: Pkw/Lkw 130/60 km/h, Variante 3: Pkw/Lkw 100/60 km/h und Variante 4: Pkw/Lkw 80/60 km/h) vorgeschlagen. Bezüglich der zur prüfenden	Bezüglich der durch den Kooperationserlass 2023 eingeführten Anwendung der RLS-19 und Wegfall der RLS-90, auch für verkehrsrechtliche Anordnungen führt dieser aus: „Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV.“ (S. 22) Im Rahmen der Abwägung sind die juristischen Auslegungen nicht eindeutig durch die Verwaltung zu klären. Bezüglich verkehrsrechtlicher Anordnungen auf der BAB 81 wird daher empfohlen, nach der bundesweiten Einführung der RLS-19 auch für verkehrsrechtliche Anordnungen, erneut mit der Autobahn GmbH in Kontakt zu treten. Bezüglich der Lärmsanierungsmaßnahmen wird die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 81 können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: 1. Ausgangslage Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer Umstände eine konkrete Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Daraus ergibt sich mithin Folgendes: Werden die Werte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht nicht überschritten, ist davon auszugehen, dass kein Anspruch gegenüber der Straßenverkehrsbehörde auf ein Einschreiten gegeben ist. Bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auf null reduzieren. 2. Keine automatische Pflicht zum Einschreiten Selbst bei Überschreitung dieser Grenzwerte besteht jedoch keine automatische Pflicht zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen. Vielmehr ist stets eine Einzelfallprüfung erforderlich, bei der insbesondere der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist (vgl. Lärmschutz-Richtlinien-StV, Nr. 1.3 und 2.1). Hierbei sind auch die Innenraumpegel lärm betroffener Gebäude gemäß DIN 4109 (tags ≤ 35 dB(A), nachts ≤ 25 dB(A)) zu berücksichtigen. 3. Verhältnismäßigkeitsprüfung	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (z. B. Tempolimit) ist im straßenverkehrsrechtlichen Kontext (§ 45 Abs. 9 StVO) nur dann zulässig, wenn sie die folgenden Voraussetzungen (kumulativ) erfüllt: a) Eignung Die Maßnahme muss nachweislich eine relevante schalltechnische Wirkung haben. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2 soll vor diesem Hintergrund der Beurteilungspegel durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Die lärmmindernde Wirkung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen – insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen – hängt maßgeblich von der Verkehrsstruktur und dem Fahrzeugmix ab. Auf Autobahnen kann eine relevante Pegelminderung von mindestens 3 dB(A), wie sie gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Eignung einer Maßnahme gefordert wird, nur unter bestimmten Voraussetzungen erreicht werden. So kann im Regelfall eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h nur bei gleichzeitig niedrigem Lkw-Anteil zu einer spürbaren Lärminderung führen. Liegt der Anteil des Schwerverkehrs jedoch höher, entfaltet die Maßnahme erst bei einer weitergehenden Reduzierung für Pkw auf etwa 80 km/h eine relevante schalltechnische Wirkung. In solchen Fällen kann eine Pegelminderung von rund 2,1 dB(A) erzielt werden, was – nach den Vorgaben der RLS-90 – durch Aufrundung als Mindestwert gilt. Eine weitergehende Lärminderung wäre nur durch eine zusätzliche Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw möglich. Da für den Schwerverkehr bereits flächendeckend ein Tempolimit von 80 km/h gilt, wäre insbesondere eine solche Maßnahme rechtlich und verkehrsorganisatorisch nur schwer umsetzbar und mit erheblichen Eingriffen in die Leichtigkeit des Verkehrs verbunden.	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		b) Erfordernis Eine Maßnahme ist erforderlich, wenn kein milderes, gleich wirksames Mittel zur Verfügung steht, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Das heißt, es darf keine andere Maßnahme geben, die den gleichen Schutzeffekt (hier: Lärmreduktion um mindestens 3 dB(A)) erzielt, aber weniger in Rechte Dritter eingreift oder weniger Aufwand verursacht. Die Maßnahme muss das mildeste Mittel sein, das den angestrebten Zweck – hier: spürbare Lärminderung – effektiv erreicht. Ein milderes Mittel wäre eine Maßnahme, die weniger in Grundrechte oder Interessen Dritter eingreift, z. B. in die Leichtigkeit des Verkehrs, die Mobilität, oder die wirtschaftliche Nutzung von Verkehrswegen. Im Regelfall sind mildere und geeignetere Mittel möglich, z.B. - Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge - Lärmschutzwände oder -wälle - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) c) Angemessenheit Eine Maßnahme ist angemessen, wenn der mit ihr verfolgte Zweck – insbesondere die Reduktion der Lärmbelastung zum Schutz der Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner – in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten, Eingriffen und Nebenwirkungen steht. Der Nutzen bemisst sich im Wesentlichen nach der Anzahl und Schutzbedürftigkeit der Lärmbetroffenen, etwa in Wohngebieten mit hoher Bevölkerungsdichte, sensiblen Einrichtungen (Kindergärten, Pflegeheime) oder besonders vulnerablen Gruppen. Dem gegenüber sind die Belastungen und Folgewirkungen der Maßnahme zu berücksichtigen, insbesondere: - Verkehrsorganisatorische Auswirkungen, z. B. Rückstau, Umwege, Kapazitätsverluste	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		- Einschränkungen der Mobilität, etwa durch verlängerte Fahrzeiten oder verminderte Erreichbarkeit - Wirtschaftliche Folgen, z. B. für Logistikunternehmen, Berufspendler oder den regionalen Wirtschaftsverkehr - Nebenwirkungen, wie die Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen oder in angrenzende Wohngebiete mit möglicherweise höherer Belastung Beeinträchtigung übergeordneter Verkehrsziele, insbesondere der Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes und der Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs Die Angemessenheit setzt eine Gesamtbetrachtung voraus, bei der Nutzen und Belastung nicht isoliert, sondern im Rahmen einer verhältnismäßigen Abwägung gegenübergestellt werden. Je höher die Lärmbelastung und je größer die Schutzbedürftigkeit der Betroffenen, desto eher kann auch ein spürbarer Eingriff in die Verkehrsstruktur als angemessen gelten. 4. Fazit Einen absoluten Anspruch auf Lärmschutz gibt es nicht. Vielmehr ist eine Abwägung zwischen dem Schutzinteresse des Einzelnen und den Interessen der Allgemeinheit (z. B. Verkehrsfluss, Mobilität, Wirtschaftlichkeit) vorzunehmen. Das bedeutet, dass selbst bei objektiv gesundheitsgefährdendem Lärm (z. B. über 70 dB(A) nachts) geprüft werden muss, ob eine Maßnahme wie ein Tempolimit oder Fahrverbot geeignet, erforderlich und angemessen ist. Wenn lediglich wenige Gebäude betroffen sind, ist in der Regel davon auszugehen, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht verhältnismäßig sind, insbesondere wenn es sich um eine Autobahn handelt, die eine zentrale Funktion im überregionalen Verkehrsnetz erfüllt. Unabhängig davon ist eine Prüfung des Einzelfalls stets erforderlich. 5. Lärmaktionspläne Der Lärmaktionsplan ist ein planerisches Instrument. Er kann Lärmschutzmaßnahmen fachlich vorbereiten, jedoch nicht rechtlich durchsetzen. Werden darin verkehrsbeschränkende Maßnahmen – wie	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		etwa eine Geschwindigkeitsbegrenzung – festgelegt, überlagert dies den fachlichen Ermessensspielraum der für die Umsetzung zuständigen Straßenverkehrsbehörde vollständig. Die Behörde ist jedoch nur dann an die Festlegung gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen (§ 45 Abs. 9 StVO) vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist (siehe Punkt 3). Diese Belange sind bereits bei der Planaufstellung in das fachrechtliche Ermessen einzustellen. Die planende Kommune muss dabei die Rechte Dritter berücksichtigen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wahren; die umsetzende Fachbehörde hat dies zu kontrollieren. Zudem stehen die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen stets unter dem Vorbehalt der fachlichen Umsetzbarkeit. Eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme muss daher nicht umgesetzt werden. 6. Abwägungsergebnis zur verkehrsbeschränkenden Maßnahme auf der A 81 im Bereich Ditzingen Nach Auswertung der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmausbreitungsberechnungen der Stadt Ditzingen, welche nach der Berechnungsmethodik RLS-19 erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass nur an verhältnismäßig wenigen Gebäuden im Einflussbereich der A 81 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Abweichend hiervon muss die Prüfung einer Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen jedoch gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV auf Grundlage von Berechnungsergebnissen gemäß der Berechnungsmethodik der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Hierbei sind ausschließlich die von der A 81 ausgehenden Emissionen zu betrachten. Eine solche Berechnung liegt im LAP nicht vor. Vor dem Hintergrund, dass die Beurteilungsspiegel unter Anwendung der Berechnungsmethodik der RLS-19 im Durchschnitt um ca. 2-3 dB(A) höher liegen als bei Anwendung der RLS-90, würde sich die ohnehin geringe Anzahl der Überschreitungen der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Einflussbereich der A 81 in Ditzingen absehbar weiter reduzieren.	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Die schalltechnische Wirksamkeit der angestrebten Geschwindigkeitsreduzierung wird für die verschiedenen Varianten für ausgewählte Immissionsorte beziffert. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 ist dies erforderlich, um verkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen zu können: "Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden". Eine Pegelminderung um 3 dB(A) wird gemäß der im Lärmaktionsplan durchgeführten Teilberechnungen nur an einzelnen schützenswerten Gebäuden bei den Varianten 3 und 4 (Dauerhafte Reduzierung der Geschwindigkeit (Pkw 100/80 / Lkw 60 km/h) erreicht. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in dieser Größenordnung würde die Autobahn jedoch in ihrer zentralen Funktion als schnelle und leistungsfähige Fernverbindung deutlich eingeschränkt. Eine solche Maßnahme ist dauerhaft nicht mit dem Grundgedanken des Autobahnnetzes vereinbar und kann zudem zu Ausweichverkehren und zusätzlichen Belastungen und Sicherheitsrisiken im nachgeordneten Netz führen. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Staus zu vermeiden und die Umwelt- bzw. Lärmbelastung zu reduzieren ist seit dem Jahr 2014 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Mundelsheim (beide Fahrrichtungen) bereits eine Streckenbeeinflussungsanlage (Verkehrszeichenbrücken mit variablen Verkehrszeichen) im Betrieb, die je nach Verkehrsdichte, Wetterbedingungen oder anderen Faktoren die Geschwindigkeitsbegrenzungen dynamisch anpasst. In Anbetracht der fehlenden flächendeckenden Überschreitung der Orientierungswerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der A 81 und dem verhältnismäßig geringen Lärminderungspotential einer Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber der bisher gültigen Richtgeschwindigkeit bzw. durch den Betrieb der	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Streckenbeeinflussungsanlage kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen daher nicht in Betracht gezogen werden. III. Lärmsanierung Unter den Maßnahmen wird die Umsetzung von Lärmschutzwällen und -wänden, der Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen und die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen auf Seite 26ff thematisiert. Bezüglich der beabsichtigten Maßnahmen können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: 1. An bestehenden Straßen besteht die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der sogenannten Lärmsanierung umzusetzen. Im Unterschied zur Lärmvorsorge besteht bei der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung bestimmter Immissionsrichtwerte oder die Umsetzung bestimmter Lärminderungsmaßnahmen. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung ist dabei u.a. die Überschreitung von bestimmten Auslösewerten, die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu berechnen sind. Für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime sowie in Wohngebieten betragen diese 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. In Kern-, Dorf- und Mischgebieten liegen diese um jeweils 2 dB(A) höher. Falls die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich in Betracht kommt, können Betroffene einen Antrag auf Prüfung der Voraussetzungen und ggfs. auf eine entsprechende Förderung an die Autobahn GmbH des Bundes stellen. 2. Im Bereich der Stadt Ditzingen werden auf Grundlage der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) die Auslösewerte der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 81 erreicht. 3. Der Lärmaktionsplan der Stadt Ditzingen regt als Maßnahme die Umsetzung von baulichen Maßnahmen wie Lärmschutzwällen und -wänden an der A 81 an. Auf Grundlage der Berechnungsergebnisse sind jedoch keine großflächigen Überschreitungen der Auslösewerte zu	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		erwarten, die eine Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung rechtfertigen. Aktive Schutzmaßnahmen, wie die Umsetzung von Lärmschutzwällen und -wänden, stehen aufgrund der erheblichen Mehrkosten absehbar außer Verhältnis zu Anzahl und Umfang der Überschreitungen der Auslösewerte. 4. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft. Hierdurch ließe sich gegenüber dem vorhandenen Belag ggfs. eine Verbesserung der Lärmemission erreichen. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbelastung auch wirtschaftliche und straßenbautechnische Faktoren eine Rolle. 5. Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit. So können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen bis zu 75 % der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z.B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen erstattet werden. 6. Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärmbelastung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das entsprechende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegt, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Weitere Voraussetzungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ definiert. 7. Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer. Sind die Auslösewerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV.	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten. IV. Fazit Uns ist bewusst, dass die Stadt Ditzingen - wie zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg - aufgrund der Nähe zur A 81 von Lärm betroffen ist. Die Autobahn GmbH des Bundes ist daher sehr daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige und insbesondere die für die Lärmbetroffenen bestmögliche Lösung zu finden. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen bestehen im konkreten Fall jedoch leider keine Möglichkeit für die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen sowie Lärmschutzwällen und -wänden. Punktueller Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft, um eine potenzielle Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken.	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
8	Regierungspräsidium Stuttgart Abt. 4 -Mobilität, Verkehr, Straßen Schreiben vom 29.10.2025	<u>Bauliche Maßnahmen:</u> <u>Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages in Ditzingen (Bereich 05a – 05d):</u> - L 1177 Hirschlander Straße / Autenstraße / Johann-Fuchs-Straße - L 1177 Stuttgarter Straße Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hin sichtlich 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. Welcher Belag im genannten Streckenabschnitt eingebaut werden kann, hängt von den technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, innerorts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) ab und wird, sobald Erhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich anstehen, durch das Regierungspräsidium Stuttgart geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen empfehlen wir hier einen AC 11. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärmminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h. Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart betrifft den angegebenen Bereich der L 1177 Hirschlander Straße / Autenstraße /Johann-Fuchs-Straße sowie die L 1177 Stuttgarter Straße. Aus dem aktuellen Erhaltungsprogramm von 2024 sind für den Bereich der L 1177 Hirschlander Straße / Autenstraße /Johann-Fuchs-Straße seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart Sanierungsmaßnahmen geplant. Somit erfolgt eine zustandsgerechte Instandsetzungsmaßnahme mit der Überprüfung eines möglichen Einsatzes von lärmabsorbierendem Belag innerhalb der Laufzeit des Programms für diesen Bereich. Momentan ist laut den Archivunterlagen im Verlauf der L 1177 „Hirschlander Straße“, „Autenstraße“, „Johann-Fuchs-Straße“ sowie der „L 1177 Stuttgarter Straße“ in der Fahrbahn weitestgehend ein splittreicher Asphaltfeinbeton als Deckschicht verbaut. Dieser entspricht gemäß	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von ca. -2,7 dB(A) für Pkw und ca. -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h. <u>Förderprogramm:</u> <u>Passiver Lärmschutz</u> Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Stadt Ditzingen bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der L 1177 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit kein Bebauungsplan bzw. kein Gebäudebaujahr nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegt. Maßnahmen der passiven Lärmsanierung an der B 295 und L 1177 erfolgten bereits im Bereich der Stadt Ditzingen 1979 und 1991. Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich. Leider kann für die grundsätzlich mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, da insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Lärmsanierungsprogramme anstehen. Passive Schallschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen in der Baulast der Gemeinde können durch das LGVFG gefördert werden, in den Bereichen in denen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Bei der Umsetzung sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden. Bei konkretem Interesse wird gebeten, eine entsprechende Anfrage an das Postfach abteilung4@rps.bwl.de zu senden	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
9	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) E-Mail vom 31.10.2025	Die im Entwurf des Lärmaktionsplans Ditzingen vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung betreffen in mehreren Bereichen Straßen, die für den Busverkehr von zentraler Bedeutung sind. Insbesondere die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen entlang der K 1653 und K 1704 sowie der L 1177 haben unmittelbare Auswirkungen auf die Betriebsqualität, die Fahrzeiten und die Anschlusssicherheit im Busverkehr. Das zum 1. Januar 2026 neu startende und bereits bezuschlagte Fahrplan-konzept im Linienbündel LB04 berücksichtigt diese Maßnahmen bislang nicht. Eine nachträgliche Umsetzung der Temporeduzierungen würde, die im Vergabeverfahren zugrunde gelegten Linienführungen und Fahrzeiten erheblich beeinträchtigen und die termingerechte Einführung des neuen Betriebskonzepts gefährden. Im Stadtteil Heimerdingen sind mehrere neue oder erweiterte Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h vorgesehen, teils ganztags, teils in den Nachtstunden. Diese Abschnitte werden regelmäßig von Buslinien des Linienbündels LB04 befahren, sodass die geplanten Maßnahmen zu verlängerten Fahrzeiten und Einschränkungen bei der Einhaltung von Anschlüssen führen würden. Zudem sollte die Umsetzung weiterer Temporeduzierungen in Heimerdingen aus unserer Sicht erst nach Inbetriebnahme der Südumfahrung erfolgen. Diese wird zu einer spürbaren Verkehrs- und Lärmentlastung des Ortskerns beitragen, wodurch sich die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen voraussichtlich deutlich verringert. Auch in der Kernstadt Ditzingen sind auf den zentralen Busachsen – insbesondere auf der L 1177 (Hirschlander Straße, Autenstraße, Stuttgarter Straße, Johann-Fuchs-Straße) und der K 1704 (Kirchgartenstraße, Gartenstraße, Münchinger Straße) flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vorgesehen. Diese Strecken bilden die Hauptzufahrten zum Zentralen Omnibusbahnhof und sind damit verkehrlich hochrelevant. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h würde sich negativ auf die Fahrplanstabilität und die Pünktlichkeit des Busverkehrs auswirken. Angesichts der geringen zusätzlichen Lärminderung von etwa zwei Dezibel erscheint eine solche Maßnahme aus Sicht des ÖPNV nicht verhältnismäßig. Die Beibehaltung von Tempo 40 stellt hier einen ausgewogenen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Abwägung wird der festgestellten Gesundheitsgefährdung durch den Straßenverkehrslärm in seiner Gesamtheit das höhere Gewicht eingeräumt als ggf. auftretenden Taktungsproblemen des Busverkehrs. Der Kooperationserlass 2023 weist den jeweiligen Trägern öffentlicher Belange oder Verkehrsunternehmen zu, Bedenken „konkret und qualifiziert“ darzulegen (S. 24). Die im Entwurf gemachten Aussagen auf Basis der Soll-Fahrplandaten greift von Seiten der Stadt Ditzingen dem Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen auf Basis der öffentlich zugänglichen Daten vor. Eine Konkretisierung der Auswirkungen von möglichen Fahrzeitverlängerungen wird in der Stellungnahme nur allgemein formuliert. Wie bereits im vorangegangenen Lärmaktionsplan festgehalten, ist die Stadt Ditzingen bestrebt, den Busverkehr mittels unterstützender Maßnahmen zu beschleunigen. Eine Änderung von „Rechts-vor-Links“-Regelungen ist nicht geplant, da es sich bei den Maßnahmen um streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen und nicht um Tempo-30-Zonen handelt.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Kompromiss zwischen Lärmschutz und der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs dar. Zudem fällt auf, dass die vorgeschlagenen Temporeduzierungen in eine Vielzahl kleiner Abschnitte unterteilt sind. Dies bewirkt, dass keine nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz geforderte Abwägung der ÖPNV-Belange notwendig wird, da die Auswirkungen je Maßnahme kleiner als 30 Sekunden sind. Auch wenn jede Einzelmaßnahme für sich nur eine geringe Fahrzeitverzögerung bewirkt, summieren sich die Effekte entlang der Hauptachsen zu spürbaren Gesamtverzögerungen. Eine ganzheitliche Betrachtung der betroffenen Strecken ist daher erforderlich, um die tatsächlichen Auswirkungen auf den Busbetrieb angemessen zu bewerten. Die in den Bereichen entlang der A 81 vorgesehenen Maßnahmen haben hingegen keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Busverkehr, da hier keine Linienverbindungen verlaufen. Mittelbare Effekte auf das Stadtgebiet sind jedoch grundsätzlich positiv zu bewerten. Insgesamt ist festzuhalten, dass Maßnahmen zur Lärminderung grundsätzlich zu unterstützen sind, jedoch in verkehrlich hoch belasteten ÖPNV-Korridoren mit besonderer Sorgfalt abgewogen werden müssen. Vorrangig sollten bauliche und technische Lösungen wie lärmarme Fahrbahnbeläge oder passiver Schallschutz umgesetzt werden, bevor flächendeckende Temporeduzierungen angeordnet werden. Der ÖPNV selbst leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und damit auch zur Lärminderung. Seine Leistungsfähigkeit darf daher durch zusätzliche Beschränkungen nicht geschwächt werden. Aus Sicht des Busverkehrs sind die geplanten Tempo-30-Regelungen in Heimerdingen und Ditzingen daher sehr kritisch zu bewerten. Sie sollten nur in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV, dem Landkreis Ludwigsburg, und erst nach Inbetriebnahme der Südumfahrung Heimerdingen weiterverfolgt werden. In den Ditzinger Bereichen 05a bis 06 sollte im Interesse der Fahrplanstabilität und einer ausgewogenen Abwägung zwischen Lärmschutz und ÖPNV-Funktionalität die derzeitige Regelung mit Tempo 40 beibehalten werden.	

STADT DITZINGEN
Lärmaktionsplanung 2025
Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Gerne stehen wir Ihnen für eine Unterstützung bei den weiteren Planungen oder für Fragen zur Verfügung.	