



Stadt Ditzingen

# **1. Fortschreibung des Lärmaktionsplan**

**gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**

**7.10.2014**

in Zusammenarbeit mit

**ACCON**  
ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

**ACCON GmbH**  
Gewerbering 5  
86926 Greifenberg

## 1. Allgemeines

### 1.1 Beschreibung der Stadt Ditzingen sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Ditzingen wird in hohem Maße durch ihre Lage in der Metropolregion Stuttgart und durch die direkte Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Stuttgart geprägt. Die verkehrliche Anbindung ist durch die Anschlussstelle Stuttgart Feuerbach der BAB 81 im südöstlichen Stadtgebiet gewährleistet.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Baden-Württemberg landesweit durch die LUBW. Der zugrunde gelegte Straßen-Datensatz (Status Quo, 2010) wurde auf Veranlassung der Stadt Ditzingen im Rahmen einer stadteigenen Lärmkartierung erweitert und umfasst nun alle Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Ditzingen.

Zu den betrachteten Straßen zählen:

- die Autobahn BAB 81 im Osten des Stadtgebiets,
- die Bundesstraße B 295 in Ditzingen (Weilimdorfer Straße, Stuttgarter Straße),
- die Landesstraße L 1141 in Ditzingen (Gerlinger Straße)
- die Landesstraße L 1177, die das Stadtgebiet in Ost-West Richtung durchzieht (in Ditzingen: Autenstraße, Hirschlander Straße; in Hirschlanden: Ditzinger Straße, Heimerdinger Straße; in Heimerdingen: Feuerbacher Straße, Hemminger Straße, Weissacher Straße),
- die Landesstraße L 1136 Richtung Schöckingen,
- die Kreisstraßen K 1704 (Kirchgartenstraße, Gartenstraße, Münchinger Straße), K 1689 (Höfinger Straße) und in Heimerdingen die K 1653 (Hochdorfer Straße),
- sowie in Heimerdingen die Rutesheimer Straße und die L 1140 (Hemminger Straße, Weissacher Straße),
- in Ditzingen die Siemensstraße.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr soll bundesweit durch das EBA erfolgen. Wann die Kartierung des EBA veröffentlicht wird ist bisher noch nicht abzusehen. Auf Veranlassung der Stadt Ditzingen wurden im Rahmen der stadteigenen Lärmkartierung die Schienenstrecke Stuttgart - Weil der Stadt mit erfasst und deren Lärm kartiert.

Die Quellengruppe *Fluglärm* ist im Stadtgebiet von Ditzingen bei der Lärmaktionsplanung im Sinne des § 47 BImSchG nicht relevant.

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

### Stadt Ditzingen

Stadtbauamt

- Grünordnung und Umwelt -

Am Laien 1

71254 Ditzingen

Gemeindeschlüssel: 08118011

Bearbeitung: Herr Schühle

Tel.: 07156/164-218

Fax.: 07156/164-232

www.ditzingen.de

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>2</sup> Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Der Nachhaltigkeitsbeirat Baden Württemberg definiert Gebiete mit Lärmpegeln  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$  als Lärmschwerpunkt, und Gebiete mit Lärmpegeln  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$  als Lärmbrennpunkt.

Die Auslösewerte für die Aktionsplanung wurden von der Stadt Ditzingen gemäß dieser Empfehlung festgelegt auf

$L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  und

$L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ .

<sup>1</sup> Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie, ULR), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

<sup>2</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

Die Lärmbelastung der Stadt Ditzingen wurde auf Grundlage eines erweiterten Straßen-Datensatzes berechnet. Die im folgenden genannten Betroffenheitszahlen weichen daher von den von der LUBW veröffentlichten Zahlen ab.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	2 560	über 50 bis 55	1 650
über 60 bis 65	1 140	über 55 bis 60	680
über 65 bis 70	500	über 60 bis 65	120
über 70 bis 75	110	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
<b>Summe</b>	<b>4 310</b>	<b>Summe</b>	<b>2 450</b>

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55 bis 65	6.3	1 750
über 65 bis 75	2.5	290
über 75	0.5	0
<b>Summe</b>	<b>9.3</b>	<b>2 040</b>

Schienenlärm:

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Schienenlärm	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Schienenlärm
über 55 bis 60	650	über 50 bis 55	550
über 60 bis 65	290	über 55 bis 60	220
über 65 bis 70	200	über 60 bis 65	180
über 70 bis 75	110	über 65 bis 70	70
über 75	0	über 70	0
<b>Summe</b>	<b>1250</b>	<b>Summe</b>	<b>1020</b>

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55 bis 65	1.5	440
über 65 bis 75	0.4	150

über 75	0.2	0	
Summe	<b>2.1</b>	<b>590</b>	

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Zur Einstufung und Bewertung wurden die Maßstäbe der LUBW<sup>3</sup> herangezogen (vgl. auch Anlage 2).

Hinweis:

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Durch Straßenverkehr belastete Anwohner:

110 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt und  
120 Menschen sind nachts sehr hohen Belastungen ausgesetzt

610 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt und  
810 Menschen sind nachts hohen Belastungen ausgesetzt.

Durch Schieneverkehr belastete Anwohner:

110 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt und  
260 Menschen sind nachts sehr hohen Belastungen ausgesetzt

320 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt und  
480 Menschen sind nachts hohen Belastungen ausgesetzt.

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmprobleme (Hot Spots) und verbesserungsbedürftige Situationen wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) differenziert ausgewertet. Details hierzu können dem Gutachten zum Lärmaktionsplan (Anlage 3) entnommen werden. Zusammengefasst kann festgestellt werden:

Im Gebiet der Stadt Ditzingen bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen (Überschreitungen der Auslösewerte und gleichzeitig hohe Einwohnerdichte):

- Hemminger Straße
- Weilimdorfer Straße,
- Siemensstraße,
- Hirschlander Straße,
- Gartenstraße, Münchinger Straße,
- entlang der Bahnstrecke im Bereich Württembergstraße und Solitudestraße.

Verbesserungsbedürftige Situationen liegen in folgenden Bereichen vor (Überschreitungen der Auslösewerte):

- Weissacher Straße, Hausgasse, Hemminger Straße, Feuerbacher Straße,

<sup>3</sup> "Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg", Tabelle auf Seite 12, Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Januar 2008

- Hochdorfer Straße, Rutesheimer Straße,
- Hirschlander Straße,
- Höfinger Straße,
- Autenstraße,
- B295 Weilimdorfer Straße, Stuttgarter Straße,
- Siemensstraße,
- Kirchgartenstraße, Gartenstraße,
- Münchinger Straße,
- an der BAB 81 und
- entlang der gesamten Bahnstrecke.

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Ditzingen wurden folgende lärmindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt:

Zeitraumen	Maßnahme
1990	Schallschutzfensterprogramm in der Autenstraße und Hirschlanderstraße.
1994	Schallschutzfensterprogramm Bei der Planfeststellung für den Ausbau der Siemensstraße wurden im Hinblick auf die neue Weststrandstrasse Lärmschutzmaßnahmen gefordert und umgesetzt.
1994	Schallschutzfensterprogramm In der Autenstraße / teilweise Hirschlanderstrasse wurden Landesfördermittel für Lärmschutzfenster bereitgestellt.
2007	Erweiterung Lärmschutzwand an der BAB 81 Auffahrt.
2010	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zw. 22:00 Uhr und 6:00 Uhr in der Hemminger Straße (von Feuerbacher Straße 32/35 bis Weissacher Straße 7)
2010	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zw. 22:00 Uhr und 6:00 Uhr in der Stuttgarter Straße (von Weilimdorfer Straße bis Gerlinger Straße)
2011	Lkw-Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t in der Hirschlander Straßen
2014	Einbau lärmoptimierter Asphalt in der Hemmingerstrasse

Im Gebiet der Stadt Ditzingen wurden folgende Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt, die sekundär lärmindernde Auswirkungen aufweisen:

2004	Regelung der Lichtsignalanlagen der Siemensstraße (Grüne Welle).
2006	Geschwindigkeitsbeschränkung in der Hirschlander Straße

	zwischen Ziegeleistraße und Steiler Pfad (entsprechend VEP; zugunsten des Radverkehrs).	
2013	Einführung der Umweltzone (Fahrzeuge ohne, mit roter und mit gelber Plakette dürfen nicht mehr fahren)	

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Langfristig wird von der Stadtverwaltung eine Lärminderung durch Sanierung des Fahrbahnbelags angestrebt. Für die Übergangszeit bis eine Fahrbahnsanierung ansteht und durchgeführt werden kann, soll situativ eine Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft und realisiert werden.

M1 Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt auf ausgewählten Straßenabschnitten

- Weilimdorfer Straße  
im Bereich vom Beutenbachweg bis Kirchgartenstraße;
- Stuttgarter Straße  
im Bereich von Kirchgartenstraße bis Johannes-Fuchs-Straße;
- Münchinger Straße  
im Bereich Gartenstraße bis Steinstraße/Gröninger Straße;
- Autenstraße und Hirschlander Straße  
im Bereich von Stuttgarter Straße bis Steiler Pfad.

M2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf ausgewählten Straßenabschnitten

- Gartenstraße und Kirchgartenstraße  
im Bereich von Gerlinger Straße bis Münchinger Straße;
- Münchinger Straße  
im Bereich Gartenstraße bis Steinstraße/Gröninger Straße;
- Höfinger Straße  
im Bereich von Hirschlander Straße bis Beethovenstraße
- Ortsdurchfahrt Heimerdingen  
Weissacher Straße, Hochdorfer Straße, Rutesheimer Straße und Feuerbacher Straße.

Maßnahme ggf. zeitlich begrenzt bis eine Fahrbahnsanierung (M1) durchgeführt wird.

Hinweis: lärmindernde Fahrbahnbeläge entfalten ihre Wirkung erst ab Geschwindigkeiten über 30 km/h. Bei geringeren Geschwindigkeiten dominiert das Motorengeräusch. Daher sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung nur Übergangsweise bis zur Fahrbahnsanierung gelten.

M3 Lärmschutzwand im Bereich Württembergstraße

Nördlich der Bahnstrecke im Bereich zwischen Autobahnbrücke und Bahnüberführung Weilimdorfer Straße.

M4 Lärmschutzwand im Bereich Solitudestraße

Südlich der Bahnstrecke im Bereich zwischen Dornierstraße und Richthofenstraße.



**M5 Schallschutzprogramm (Passiver Schallschutz)**

Für alle Aufenthaltsräume in Wohngebäuden mit den höchsten Betroffenheiten im gesamten Stadtgebiet, d.h. die Beurteilungspegel überschreiten

- in Wohngebieten tags 70 dB(A) oder nachts 60 dB(A),
- in Mischgebieten tags 72 dB(A) oder nachts 62 dB(A),
- in Gewerbegebieten tags 75 dB(A) oder nachts 65 dB(A).

Anmerkung: der Umfang der Maßnahme ist auch abhängig von anderen Maßnahmen (M1 - M4)

**M6 Ortsumfahrung Heimerdingen**

Hinweis: die Maßnahmen werden in Abhängigkeit von der Haushaltslage der Stadt Ditzingen und ggf. von der Finanzierung durch Dritte (Straßenbaulastträger, Deutsche Bahn, Bund, Land u.a.) realisiert.

**3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz**

In der Stadt Ditzingen werden keine ruhigen Gebiete festgesetzt. In der Nähe zur Kernstadt gibt es viele Erholungsflächen, wie zum Beispiel das Landschaftsschutzgebiet Mittleres Glemstal, die Waldflächen um Schöckingen und Heimerdingen, den Eulenberg und die Radwege Glemsau.

**3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

- **Lärmoptimierter Asphalt:**  
sanierungsbedürftige Straßen sollen nach Möglichkeit stets mit einem lärmoptimierten Asphalt ausgestattet werden.
- **Kreisverkehr:**  
Lichtsignalgeregelte Kreuzungen sollen nach Möglichkeit durch Kreisverkehre ersetzt werden.
- **Verbesserung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs**  
z. B. durch Optimierung der Lichtsignalanlagen. Dadurch Vermeidung von Schleichverkehren durch Wohngebiete.
- **Umsetzung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Süd für das Gewerbegebiet Süd und Bahnhof:**  
das Gebiet südlich der Bahnlinie soll durch Umstrukturierungen über die Bauleitplanung langfristig nur für betriebsbezogenes Wohnen zu nutzen sein. Gebäude am Kreuzungsbereich Siemensstraße / Gerlinger Straße sollen langfristig nicht mehr zu Wohnzwecken genutzt werden.
- **Fortschreibung des Ditzinger Verkehrskonzepts**  
z. B. Radverkehrskonzept
- **Neu Bauprojekte mit ausreichend Lärmschutz planen**  
Bei neuen Planungen (z. B. Bahnhofsumbau) soll von Beginn der Planungen

bereits auf ausreichenden Lärmschutz geachtet werden, so dass keine neuen Lärmbereiche entstehen.

- **Umwidmung**

Hirschlander Straße, Höfinger Straße, Autenstraße, Calwer Straße, Stuttgarter Straße sollen als Gemeindestraße abgestuft werden.

Weststrandstraße und Siemensstraße sollen als Landesstraße aufgestuft werden.

### 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

M1 Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt auf ausgewählten Straßenabschnitten

Reduzierung der Zahl der Betroffenen pro Straßenabschnitt:

Weilimdorfer Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) auftreten, sinkt um 54 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) auftreten, sinkt um 53 %.

Stuttgarter Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) auftreten, sinkt um 65 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) auftreten, sinkt um 71 %.

Münchinger Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) auftreten, sinkt um 69 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) auftreten, sinkt um 77 %.

Autenstraße / Hirschlander Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) auftreten, sinkt um 58 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) auftreten, sinkt um 87 %.

M2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf ausgewählten Straßenabschnitten

Reduzierung der Zahl der Betroffenen pro Straßenabschnitt:

Gartenstraße / Kirchgartenstraße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) auftreten, sinkt um 86 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel

von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 31 %.

#### Münchinger Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 56 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 60 %.

#### Höfinger Straße

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 82 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 95 %.

#### Heimerdingen

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 50 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, sinkt um 35 %.

#### M3 Lärmschutzwand im Bereich Württembergstraße

Reduzierung der Zahl der durch Schienenlärm Betroffenen im Bereich Württembergstraße:

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich um 67 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich um 30 %.

#### M4 Lärmschutzwand im Bereich Solitudestraße

Reduzierung der Zahl der durch Schienenlärm Betroffenen im Bereich Solitudestraße:

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich um 45 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich um 15 %.

#### M5 Schallschutzprogramm (Passiver Schallschutz)

Jeder Einwohner, der am Schallschutzprogramm teilnimmt, kann beim Aufenthalt in seiner Wohnung bei geschlossenen Fenstern entlastet werden.

#### M6 Ortsumfahrung Heimerdingen

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich gegenüber dem Prognose Nullfall um 47 %.

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel

von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  auftreten, reduziert sich gegenüber dem Prognose Nullfall um 46 %.

#### 4. Formelle und finanzielle Informationen

##### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

23.06.2009: Sitzung des Gemeinderates  
Aufstellungsbeschluss zum 1. Lärmaktionsplans

20.07.2010: Sitzung des Gemeinderates  
Beschluss des 1. Lärmaktionsplans

11.06.2013: Sitzung des Gemeinderates  
Aufstellungsbeschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

11.11.2014: Sitzung des Gemeinderates  
Beschluss der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans

##### 4.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans lag in der Zeit von 24.06. - 25.07.2013 durch Aushang im Rathaus, Am Laien 1, öffentlich aus.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesem Zeitraum schriftlich abgegeben werden.

In Anlage 4 ist der Artikel zur öffentlichen Bekanntmachung sowie die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger beigefügt.

##### 4.3 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

M1 Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt  
auf ausgewählten Straßenabschnitten

Sobald Fahrbahnsanierungen anstehen soll diese Maßnahme umgesetzt werden.

Weilimdorfer Straße und Stuttgarter Straße: 2015

Autenstraße und Hirschlander Straße: 2016/2017

M2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h  
auf ausgewählten Straßenabschnitten

Auf 2 Abschnitten wurde einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung vom Baulastträger (RP Stuttgart) zugestimmt und umgesetzt.

M3 Lärmschutzwand im Bereich Württembergstraße

Ausführungsreife Pläne wurden von der Stadt an das RP übergeben, RP ist für die Umsetzung zuständig. Baubeginn ist für Oktober 2015 geplant.

<p>M4 Lärmschutzwand im Bereich Solitudestraße Bisher nicht umgesetzt; mit Planung wurde noch nicht begonnen.</p>
<p>M5 Schallschutzprogramm (Passiver Schallschutz) Bisher nicht umgesetzt; Umsetzung abhängig von der Haushaltslage der Stadt Ditzingen</p>
<p>M6 Ortsumfahrung Heimerdingen Umsetzung ab 2015 geplant.</p>
<p>Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.</p>

#### 4.4 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

<p>M1 Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt auf ausgewählten Straßenabschnitten</p> <p>Die Kosten einer Fahrbahndeckschicht mit lärmoptimiertem Deckschichten entsprechen weitgehend denen der herkömmlichen Deckschichten, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten bzw. nur geringe Mehrkosten zurechenbar, wenn eine Fahrbahnsanierung ansteht.</p> <p>Kosten: pro lfd. Meter ca. 300 € bzw. ca. 50 €/m<sup>2</sup>.</p> <p>Anmerkung: Kosten werden je nach Baulast des betroffenen Straßenabschnitts ggf. von Bund oder Land getragen.</p>
<p>M2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf ausgewählten Straßenabschnitten</p> <p>Verwaltungskosten, Öffentlichkeitsarbeit und Kosten für Beschilderung. Ggf. weitere Kosten für Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Kommunale Verkehrsüberwachung.</p> <p>Anmerkung: Kosten werden je nach Baulast des betroffenen Straßenabschnitts ggf. von Bund oder Land getragen.</p>
<p>M3 Lärmschutzwand im Bereich Württembergstraße ca. 420.000 € für eine Holzwand mit 350 m Länge und 4 m Höhe. Anmerkung: Kosten werden nicht durch die Stadt getragen.</p>
<p>M4 Lärmschutzwand im Bereich Solitudestraße ca. 300.000 € für eine Holzwand mit 250 m Länge und 4 m Höhe. Anmerkung: Kosten werden vermutlich nicht durch die Deutsche Bahn AG getragen; Die Kosten für den Bau einer LSW zur Reduzierung des Bahnlärms werden nicht durch die Stadt getragen.</p>

**M5 Schallschutzprogramm (Passiver Schallschutz)**

Bei einer Förderquote von 75 %  
(wenn keine anderen Maßnahmen umgesetzt werden):

- ca. 92.000 € für durch Straßenverkehrslärm Hochbelastete,
- ca. 62.000 € für durch Schienenverkehrslärm Hochbelastete.

Anmerkungen:

- 1) die Kosten der Maßnahme sinken mit der Umsetzung anderer Maßnahmen (M1 - M4).
- 2) Kosten werden je nach Baulast des betroffenen Straßenabschnitts ggf. von Bund oder Land getragen.
- 3) Kosten werden vermutlich nicht durch Deutsche Bahn AG getragen.

**M6 Ortsumfahrung Heimerdingen**

Kosten: ca. 6 Mio. €

Anmerkung: Kosten werden von Stadt, Kreis und Land getragen.

**4.5 Weitere finanzielle Informationen**

- keine weiteren Informationen -

**4.6 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.ditzingen.de](http://www.ditzingen.de)

Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung unter  
[www.lubw.baden-wuerttemberg.de](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de)

Stadt Ditzingen, 7.10.2014

---

Ulrich Bahmer  
Bürgermeister

**Anlagen:**

- Anlage 1 Übersicht Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte
- Anlage 2 Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen
- Anlage 3 Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung
- Anlage 4 Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 1

Übersicht Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte

Übersicht der Immissionsgrenzwert- und Richtwerte im Bereich des Lärmzuschusses

Die Grenz- und Richtwerte nach dem deutschen Recht können für eine Bewertung der Lärmexposition herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Ermittlung der Umgebungsgeräuschkennlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{eq}$  und  $L_{night}$  dargestellten Werten.

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmimmission im Stadtbereich in der Bauzeit des Bundes <sup>6,8</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>8</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Eintragung einsehensgeprüft werden soll <sup>9</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung						
Krankenhäuser, Schulen, Altenheim, Kindergärten ...	57	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

Für die Bewertung der Lärmexposition im Flugbereich sind die Werte des "Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm" in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2559) heranzuziehen.

<sup>6</sup> Richtlinie für den Verkehrsgeräuschschutz an Bundesfernstraßen in der Bauzeit des Bundes - V.lärmSchR 97, V.lärm 1997 S. 454; 04.08.2008 G. 685  
 Auswertung der Lärmverordnungsverfahren, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Az. StB 200722.43-21204998 vom 28.05.2010  
<sup>7</sup> Die Immissionsgrenzwerte der V.lärmSchR 97 werden auch bei der Lärmimmission beim Schienenverkehr herangezogen.  
<sup>8</sup> Richtlinie für streifenverkehrsrechtliches Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmvorsorge-Richtlinie-2007) vom 23.11.2007  
<sup>9</sup> Verkehrsraumerschützungsverordnung - 16. BImSchV vom 12.09.1980 (BGBl. I S. 1035)  
<sup>8</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA-Lärm vom 29.08.1988 (GMBl. Nr. 20/1988 S. 600)

**Anlage 2****Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen**

Aus: Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (Tabelle 3), Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Kiel, ohne Datum

<b>Pegelbereich</b>	<b>Bewertung</b>	<b>Hintergrund zur Bewertung</b>
> 70 dB(A) $L_{DEN}$ <sup>4</sup> > 60 dB(A) $L_{Night}$ <sup>5</sup>	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 <sup>6</sup> können überschritten sein  Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) $L_{DEN}$ 55-60 dB(A) $L_{Night}$	hohe Belastung	Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV <sup>7</sup> für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein  Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärm-schutz aus  kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU7 <sup>8</sup> )
< 65 dB(A) $L_{DEN}$ < 55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung / Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein  Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärm-schutz aus  Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)  langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

<sup>4</sup>  $L_{DEN}$ : Lärmbelastung, gemittelt über Tag, Abend und Nacht mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht gem. 34 BImSchV

<sup>5</sup>  $L_{Night}$ : Lärmbelastung, gemittelt über Nacht gem. 34 BImSchV

<sup>6</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97

<sup>7</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

<sup>8</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300



**Anlage 3**

**Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung**

"Lärmaktionsplanung der Stadt Ditzingen gemäß § 47d BImSchG",  
Untersuchungsbericht ACB-0213-5956/03, ACCON GmbH, Greifenberg, 26.02.2013

## Anlage 4

### Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Artikel zur Bekanntmachung im Ditzinger Anzeiger, Nr. 25, vom 20.Juni 2013

#### **EU-Umgebungslärmrichtlinie Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Ditzingen**

Der Gemeinderat der Stadt Ditzingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 11.06.2013 auf der Grundlage der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen der Hauptverkehrsstraßen sowie der Eisenbahnstrecke Stuttgart – Weil der Stadt den Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe 2) zur Aufstellung beschlossen.

Den gesetzlichen Hintergrund bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 BImSchG).

Nach § 47d Abs. 3 des BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die Stadt Ditzingen möchte daher die Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer

**Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung am Donnerstag, 27. Juni 2013, 19.00 Uhr, im Bürgersaal des Rathauses Ditzingen** beginnen, bei der die Lärmsituation dargelegt und geplante Maßnahmen vorgestellt werden.

Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind zu der Veranstaltung herzlich eingeladen.

In der Zeit vom **24.6.2013 bis zum 25.7.2013 (Auslegungsfrist)** wird der Lärmaktionsplan (Entwurf) an folgenden Orten öffentlich ausgelegt:

- Rathaus Ditzingen, Am Laien 1, Abteilung Grünordnung u. Umwelt, Zimmer 342 jeweils von Montag bis Freitag von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr und Donnerstagnachmittag von 13.30 Uhr bis 18.00 Uhr.
- Verwaltungsstellen Heimerdingen und Hirschlanden (Bürgeramt): Öffnungszeiten Montag bis Mittwoch und Freitag 9.30 - 12.00 Uhr, Donnerstag 7.30 - 12.00, 14.30 - 18.00 Uhr, Montagnachmittag 14.30 - 17.00 Uhr.
- Verwaltungsstelle Schöckingen (Bürgeramt): Öffnungszeiten Montag bis Mittwoch und Freitag 9.30 - 12.00 Uhr, Donnerstag 7.30 - 12.00, 14.30 - 18.00 Uhr.

An allen Auslegungsorten können die Unterlagen eingesehen und Stellungnahmen zum Inhalt des Lärmaktionsplanes abgegeben werden.

Der Entwurf des Planes sowie alle zugehörigen Unterlagen sind auch auf der Homepage der Stadt Ditzingen unter [www.Ditzingen.de](http://www.Ditzingen.de) zu finden.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans können bis zum 29. Juli 2013 schriftlich bei der Abteilung Grünordnung und Umwelt im Rathaus Ditzingen, Am Laien 1, Zimmer Nr. 342, abgegeben werden.

### Anlage 4.1 Anregungen aus der Bürgerschaft

Aus der Bürgerschaft sind insgesamt 12 Einzelstellungnahmen sowie 6 Sammelstellungnahmen, teilweise mit Unterschriftenlisten, eingegangen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die vorgebrachten Anregungen und Forderungen. In der letzten Spalte sind die Abwägungen der Stadtverwaltung erläutert.

<b>Nr.</b>	<b>Anregung / Forderung</b>	<b>Im LAP-Entwurf enthalten</b>	<b>Aufnahme in LAP</b>	<b>Umsetzung in Maßnahme</b>	<b>Abwägung</b>
1	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Feuerbacher Straße	Ja	Ja	M2	Die nationalen Lärmsanierungswerte werden in der Feuerbacher Straße voraussichtlich an nur zwei Gebäuden überschritten. Erfordert die Zustimmung des RP Stuttgart.
2	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Hirschlander Straße	Nein	Nein		Im Bereich Höfinger Straße bis Ziegeleistraße werden die nationalen Lärmsanierungswerte überschritten. 2016 ist eine Fahrbahnsanierung in der Hirschlander Straße geplant. Dann soll lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden.
3	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der OD Heimerdingen	Ja	Ja	M2	Die nationalen Lärmsanierungswerte werden voraussichtlich überschritten: in der Hemminger Straße an ca. 20 Gebäude, in der Weissacher Straße an ca. 10 Gebäuden, in der Rutesheimer Straße an ca. 10 Gebäude und in der Hochdorfer Straße an ca. 6 Gebäuden. Erfordert die Zustimmung des RP.
4	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dauerhaft für die gesamte Stadt	Nein	Nein		Regelgeschwindigkeit innerorts ist 50 km/h. Ausnahmen aus Lärmschutzgründen sind nur möglich, wenn die Lärmsanierungswerte überschritten werden (so wie in den im LAP-Entwurf vorgeschlagenen Bereichen).
5	Geschwindigkeitskontrollen und stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen	Nein	Nein		werden vom Ordnungsamt durchgeführt.
6	Fahrbahnverengung und Rückbau des Straßenquerschnitts in der Hirschlander Straße	Nein	Nein		Langfristig Umgestaltung der Hirschlander Straße (nach Umwidmung). Bei Umbau wird auf die Bedürfnisse des ÖPNV (Busverkehr) Rücksicht genommen.

<b>Nr.</b>	<b>Anregung / Forderung</b>	<b>Im LAP-Entwurf enthalten</b>	<b>Aufnahme in LAP</b>	<b>Umsetzung in Maßnahme</b>	<b>Abwägung</b>
7	Vermeidung von Schleichverkehr	Nein	Nein		Keine konkreten Hinweise; soll durch ein leistungsfähiges Vorfahrtsstraßennetz sichergestellt werden.
8	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 bzw. 60 km/h auf der Westrandstraße	Nein	Nein		Lärmsanierungswerte werden an der Westrandstraße nicht überschritten, somit sind die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben.
9	Einbau eines lärmoptimierten Asphalts in der Hirschlander Straße	Ja	Ja	M1	Voraussichtlich 2016/2017 wird eine Fahrbahnsanierung in der Hirschlander Str. durchgeführt; dann soll ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden. Erfordert die Zustimmung des RP.
10	Lärmschutzwand Württembergstraße	Ja	Ja	M3	Die Planungen durch die Stadt sind abgeschlossen, zuständig für die Umsetzung ist das RP. Baubeginn Okt. 2015 geplant.
11	Marktstraße in den LAP aufnehmen	Nein	Nein		Nicht kartierungspflichtig gemäß § 47d BImSchG
12	Fahrzeugkontrolle (Motorräder und Kfz mit Sportabgasanlagen)	Nein	Nein		nicht Thema im LAP; Hinweis wird an die Polizei weitergegeben, mit der Bitte um Kontrollen.
13	Lärmschutzwand entlang der Gleise	Teilweise	Teilweise	M3 und M4	Zuständig für Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnlinie ist die DB, diese gab im Rahmen der Beteiligung an, außerhalb des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms keine weiteren Maßnahmen durchzuführen. Zeitpunkt von Maßnahmen derzeit nicht absehbar.
14	Kreisverkehr Feuerbacher Straße	Nein	Nein		Derzeit keine konkrete Planung hierfür; Situationsänderung durch geplante Südumgehung
15	Zebrastreifen in der Feuerbacher Straße	Nein	Nein		Verkehrssicherheit ist nicht Thema im LAP
16	Lärmschutzwand in der Hirschlander Straße	Nein	Nein		Technisch und städtebaulich nicht möglich; Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt in 2016/17 geplant.
17	A81 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h	Nein	Nein		Verkehrsbehörde für die A81 ist das RP Stuttgart

<b>Nr.</b>	<b>Anregung / Forderung</b>	<b>Im LAP-Entwurf enthalten</b>	<b>Aufnahme in LAP</b>	<b>Umsetzung in Maßnahme</b>	<b>Abwägung</b>
18	A81 Lärmschutzwände ab der Brücke der L1141	Nein	Nein		Zuständig für Lärmschutzmaßnahmen an der A81 ist der Bund als Baulastträger
19	Schienenstrecke: Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge	Nein	Nein		Nicht im Einflussbereich der Stadt, zuständig für Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnlinie ist die DB
20	Schienenstrecke: Lärmschutzwand oder röhrenförmiger Schallschutz	Teilweise	Teilweise	M3 und M4	Zuständig für Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnlinie ist die DB, diese gab im Rahmen der Beteiligung an, außerhalb des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms keine weiteren Maßnahmen durchzuführen. Zeitpunkt von Maßnahmen derzeit nicht absehbar.
21	Einrichtung eines innerstädtischen Einbahnstraßenrings	Nein	Nein		In der Stellungnahme ist nicht näher erläutert, wie ein solcher Einbahnstraßenring aussehen könnte oder welche Lärminderung sich davon versprochen wird.
22	von Gerlingen nach Münchingen Durchgangsverkehr unterbinden	Nein	Nein		Die Straßen sind als Kreisstraßen bzw. Landesstraßen für den überörtlichen Verkehr gewidmet und müssen diesen aufnehmen.
23	Pförtnerampel in der Hirschlander Straße (Ortsanfang)	Nein	Nein		Führt ggfs. zu Verkehrsverlagerungen; Zulässigkeit und Auswirkungen werden untersucht.
24	Hinweise auf überhöhte Geschwindigkeiten und schlechten Straßenzustand in der Feuerbacher Straße			M1 und M2	Geschwindigkeitsmessungen werden vom Ordnungsamt durchgeführt. Im Haushaltsplan 2014 wurden erhöhte Mittel für mobile Geschwindigkeitsmessungen im Stadtgebiet bereitgestellt.
25	Lkw-Durchfahrtsverbot > 7,5 t in der Hirschlander Straße	Nein	Nein	bereits vorhanden	Es besteht seit dem 01.12.2011 ein LKW-Durchfahrtsverbot für die Hirschlander Straße
26	Lkw-Durchfahrtsverbot > 7,5 t in Heimerdingen	Nein	Nein		Erst möglich, wenn Ausweichrouten (z. B. Ortsumfahrung) vorhanden und die rechtlichen Voraussetzungen für ein LKW-Durchfahrtsverbot erfüllt sind.
27	Einsatz von Elektrobussen in Heimerdingen	Nein	Nein		langfristiges Ziel; abhängig von den technischen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen

<b>Nr.</b>	<b>Anregung / Forderung</b>	<b>Im LAP-Entwurf enthalten</b>	<b>Aufnahme in LAP</b>	<b>Umsetzung in Maßnahme</b>	<b>Abwägung</b>
28	Pförtnerrampe Heimerdingen	Nein	Nein		Führt ggfs. zu Verkehrsverlagerungen; Zulässigkeit und Auswirkungen werden untersucht.
29	Ortsumfahrung Heimerdingen	Ja	Ja	M6	In Planung, Realisierung 2015 - 2017
30	Buslinien 620 und 623 prüfen (befahren gleichzeitig die Hirschlander Str.)	Nein	Nein		Prüfung durch Hauptamt

Anmerkung zu den Auslösewerten:

Für die Lärmaktionsplanung Ditzingen wurden die Auslösewerte auf  $L_{DEN}$  65 dB(A) und  $L_{Night}$  55 dB(A) festgelegt. Die nationalen Auslösewerte für die Lärmsanierung (Bundesfernstraßen sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes) sind gebietsabhängig und betragen in Wohngebieten tags 67 dB(A), nachts 57 dB(A), in Mischgebieten tags 69 dB(A), nachts 59 dB(A) und in Gewerbegebieten tags 72 dB(A) nachts 62 dB(A).

Die meisten der eingegangenen Stellungnahmen (zehn) fordern Geschwindigkeitsreduzierungen (meistens inkl. Geschwindigkeitsüberwachungen) – bis hin zu einer Forderung 30 km/h durchgängig für die gesamte Stadt einzurichten. Oft werden Begleitmaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gefordert (z. B. Fahrbahnverengung, Einbauten, Rückbau des Straßenquerschnitts, Kreisverkehr).

Sechs Stellungnahmen fordern den Bau von Lärmschutzwänden (entlang der Bahnstrecke, der A 81, Württembergstraße, Hirschlander Straße).

Zwei Stellungnahmen fordern Lkw-Durchfahrtsverbote (Hirschlander Straße und Heimerdingen), eine weitere fordert Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren.

Zwei Stellungnahmen fordern den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt auf der Hirschlander Straße.

In einzelnen Stellungnahmen werden Fahrzeugkontrollen, Einsatz von Elektrobussen, Einrichtung eines Einbahnstraßenrings oder Pförtnerrampen gefordert.

Einwände gegen die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen wurden von der Bürgerschaft nicht abgegeben.

## Anlage 4.2 Anregungen und Einwände der Träger öffentlicher Belange

Insgesamt 14 Träger öffentlicher Belange haben eine Rückmeldung zum Beteiligungsverfahren abgegeben. 7 der 14 TÖB haben keine Einwände zum LAP-Entwurf.

In der folgenden Tabelle sind die eingegangenen Stellungnahmen der TÖB zusammengefasst.

<b>TÖB</b>	<b>M1 LOA<sup>1</sup></b>	<b>M2 T 30<sup>2</sup></b>	<b>M3 LSW<sup>3</sup></b>	<b>M4 LSW<sup>4</sup></b>	<b>M5 PSS<sup>5</sup></b>	<b>M6 OU<sup>6</sup></b>	<b>Anmerkung</b>
Liegenschafts- verwaltung / Ver- mögen und Bau							Keine Einwände
Eisenbahn- Bundesamt							Sieht sich nicht als TÖB
Stadt Rutesheim							Keine Einwände
WEG Waiblingen							Keine Einwände
IHK Region Stuttgart		X					
DB Services Karlsruhe			X	X	X		Nicht zur Maßnah- menumsetzung verpflichtet
Stadt Leonberg							Keine Einwände
Stadt Stuttgart							Keine Einwände
RP Stuttgart	X						
Landratsamt Ludwigsburg	X						
Telekom Deutschland							Keine Einwände
VVS Stuttgart,		X					
Handwerkskamm er Region Stuttgart							Keine Einwände
Landesamt für Geologie							Geowissenschaftlich er Naturschutz

- 1 Lärmoptimierter Asphalt
- 2 Tempo 30
- 3 Lärmschutzwand Württembergstrasse
- 4 Lärmschutzwand Solitudestrasse
- 5 Passiver Schallschutz
- 6 Ortsumfahrung Heimerdingen

## **Anlage 4.3 Auswertung der Maßnahmen**

### M1: Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt

Das RP Karlsruhe und das Landratsamt Ludwigsburg äußern Bedenken hinsichtlich des Einbaus eines lärmoptimierten Asphaltes.

Das RP Stuttgart führt an, dass trotz Fortschritten in der Asphalttechnologie für den Innerortsbereich derzeit keine Beläge mit gesicherten lärmreduzierenden Eigenschaften existieren. Demgegenüber stehen die positiven Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Düsseldorf, Köln, Essen, Pforzheim), in denen seit 2006 vermehrt lärmoptimierte Asphalte auf innerstädtischen Straßen (mit 50 km/h) eingebaut werden.

Vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) wurde 2012 eine Straßenzustandserfassung und -bewertung durchgeführt. Hierbei wurde für die B295 Sanierungsbedarf festgestellt.

Nach Aussage Herr Ullrich (Stadtbauamt) wird die Sanierung der B295 in 2015 durchgeführt. 2016/17 sollen die Autenstraße und die Hirschlander Straße saniert werden.

Herr Bernert (Tiefbauamt) hat an das RP und Landratsamt geschrieben und sich für den vorrangigen Einbau von lärmoptimiertem Asphalt im Ditzinger Stadtgebiet eingesetzt.

Das Landratsamt Ludwigsburg bemängelt die hohen Kosten von lärmoptimiertem Asphalt. In der Literatur wird meist von „geringen Mehrkosten gegenüber herkömmlichen Asphalts“ gesprochen. Letzten Endes sind die Kosten abhängig von der Art des Asphalts und der spezifischen Einbausituation. Bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung sollten verschiedene Asphaltbeläge angefragt werden, um dann einen konkreten Kostenvergleich zu bekommen.

Den evtl. gering höheren Kosten stehen die Lärminderung und die damit gewonnene Lebensqualität gegenüber.

Der lärmoptimierte Asphalt wirkt erst bei Geschwindigkeiten über 40 km/h, unter 40 km/h überwiegt das Antriebsgeräusch eines Pkw. Deshalb sollte er vorrangig auf Straßen mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h verbaut werden. Die Straße wird durch diese Art der Lärminderung nicht in Ihrer Verkehrsfunktion beeinträchtigt. Langfristig wird von der Stadtverwaltung eine Lärminderung durch die Sanierung des Fahrbahnbelags angestrebt.

### M2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die IHK Region Stuttgart und der VVS Stuttgart sprechen sich gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus.

Nach Angabe der IHK werden in einigen Straßen bereits jetzt Geschwindigkeiten von unter 50 km/h gefahren, verursacht durch Beampelung, dem Kurvenverlauf der Weilimdorfer Straße, engen Straßenquerschnitten oder der Parksituation. Nach Aussage der IHK hätte eine Beschilderung daher keine weitere lärmmindernde Wirkung. Vielmehr sieht die IHK in einer Geschwindigkeitsreduzierung eine Verschlechterung der Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte. Außerdem sieht die IHK durch die temporäre Festlegung (bis eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt durchgeführt ist) einen Zielkonflikt mit dem Luftreinhalteplan.

Die Behauptung der IHK, das bereits heute langsamer als 50 km/h gefahren wird, kann bezweifelt werden. Insbesondere in den Randzeiten (z. B. nachts) wird die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit deutlich über 30 km/h liegen. Insofern würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h schon zu einer Lärminderung führen.



Der VVS Stuttgart befürchtet, dass sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung teilweise negativ auf den ÖPNV auswirken könnte – z. B. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Kombination von Linienführungen u.U. nicht mehr möglich.

Das Hauptamt der Stadt Ditzingen schließt sich den Bedenken des VVS an, da die Umlaufzeiten des ÖPNV relativ knapp bemessen sind. In diesem Zielkonflikt wird vom Hauptamt vorgeschlagen – trotz Lärmüberschreitung in den aufgeführten Bereichen, durch Geschwindigkeitsreduzierung möglicher Schallemissionsreduzierung von rund 3 dB und aus schalltechnischer Sicht gegebener Genehmigungsfähigkeit – sich auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nachtzeit zu beschränken oder ganz auf die Maßnahme zu verzichten. Der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung muss für jeden Straßenabschnitt von der zuständigen Verkehrsbehörde (z. B. RP Stuttgart bei klassifizierten Landes- und Bundesstraßen) zugestimmt werden.

#### M3: Lärmschutzwand im Bereich Württembergstraße

Das Stadtbauamt hat die Planung der Lärmschutzwand an der Württembergstraße abgeschlossen und die Planungsunterlagen an das Regierungspräsidium Stuttgart weitergeleitet. Das RP Stuttgart ist zuständig für die Realisierung der Lärmschutzwand.

Baubeginn ist für Oktober 2015 geplant.

#### M4: Lärmschutzwand im Bereich Solitudestraße

Aus Sicht der Stadtverwaltung sollte mit der DB als zuständigem Baulast- und Kostenträger über den Bau der Lärmschutzwand verhandelt werden und langfristig den Bau der Wand angestrebt werden.

Die DB Services weist darauf hin, dass nach gültiger Rechtslage die DB Netz AG nicht zu Sanierungsmaßnahmen an Bestandsstrecken verpflichtet ist. Die im LAP aufgeführten Maßnahmen können der DB demnach nicht zur Baulast auferlegt werden.

Darüber hinaus verweist die DB auf ihr freiwilliges Lärmsanierungsprogramm. Wann in Ditzingen im Rahmen dieses Sanierungsprogramms Maßnahmen umgesetzt werden, kann nach Aussage der Bahn nicht abgeschätzt werden.

#### M5: Schallschutzprogramm (Passiver Schallschutz)

Passiver Schallschutz an Bundes- und Landesstraßen:

Das RP Stuttgart ist nach Aussage in der Stellungnahme gerne zur Durchführung eines Schallschutzprogrammes bereit, wenn die Auslösewerte (Wohngebiet tags 67 dB(A) nachts 57 dB(A); Mischgebiet tags 69 dB(A) nachts 59 dB(A); Gewerbegebiet tags 72 dB(A) nachts 62 dB(A)) an Bundesfern- oder Landstraßen überschritten sind.

Ansprechpartner beim RP Stuttgart sind genannt.

Passiver Schallschutz an der Bahnlinie:

Die DB Services weist darauf hin, dass nach gültiger Rechtslage die DB Netz AG nicht zu Sanierungsmaßnahmen an Bestandsstrecken verpflichtet ist. Die im LAP aufgeführten Maßnahmen können der DB nicht zur Baulast auferlegt werden.

Darüber hinaus verweist die DB auf ihr freiwilliges Lärmsanierungsprogramm. Wann in Ditzingen im Rahmen dieses Sanierungsprogramms Maßnahmen umgesetzt werden, kann nach Aussage der Bahn nicht abgeschätzt werden.

Gebäude, die in der Vergangenheit bereits mit Schallschutzfenstern ausgestattet wurden können nicht erneut am Schallschutzprogramm teilnehmen.

M6: Ortsumfahrung Heimerdingen

Gegen diese Maßnahmen gab es im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Bedenken.

Die Beschlüsse sind gefasst, Realisierung für 2015 bis 2017 geplant.