

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
1	<b>Regierungspräsidium Stuttgart Referat 41 – Recht und Verwaltung, Grunderwerb</b>  <b>E-Mail vom 29.07.2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Ihrem beigefügten Anschreiben bitten Sie bezüglich der A 81 und der dort existierenden Geschwindigkeitsregelungsanlage mit variabler Anzeige um <b>zeitnahe</b> Mitteilung, welche tatsächlichen Höchstgeschwindigkeiten durch die Regelungsanlage im Tag- und Nachtzeitraum vorliegen. Hierzu darf ich Ihnen zunächst mitteilen, dass nach unseren Unterlagen im fraglichen Bereich eine verkehrsrechtliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h besteht. Diese kann verkehrs- und witterungsabhängig reduziert werden.</li> <li>- Im Rahmen der Berechnung der vorherrschenden Beurteilungspegel müsste grundsätzlich die dieser Anordnung entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung verwendet werden. Durch regelmäßig erfolgende Begrenzungen liegt die tatsächliche zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch unter den genannten 120 km/h. Diese Begrenzungen werden nicht durch das Regierungspräsidium Stuttgart, sondern von Seiten der Straßenverkehrszentrale bei der Landesstelle für Straßentechnik im System der Geschwindigkeitsregelungsanlagen verwaltet. Nach meinen Informationen müsste dort eine zeitlich begrenzte Auswertung der vorgegebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten möglich sein. Ich muss Sie daher leider bitten, eine solche Auswertung bei der genannten Stelle zu beantragen, um die gewünschte Information zu erhalten.</li> </ul>	<p>In der Schallausbreitungsberechnung nach RLS-90 wurde für die A 81 aufgrund der variablen Geschwindigkeitsanzeige von einer gemittelten Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h sowohl im Tages- wie im Nachtzeitraum ausgegangen. Durch das Regierungspräsidium Tübingen wurden im Laufe der Bearbeitung die Daten der tatsächlich angezeigten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für das Gesamtjahr 2019 zur Verfügung gestellt. Die Auswertung ergab, dass im Bereich Ditzingen im Tagzeitraum von einer mittleren angezeigten Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h ausgegangen werden kann, während im Nachtzeitraum eine über das Jahr gemittelte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h festgestellt wurde. Demnach ist im Nachtzeitraum von leicht höheren Immissionen auszugehen als in den Anlagen der RLS-90 Fassadenpegel dargestellt.</p>
2	<b>Verband Region Stuttgart</b>  <b>E-Mail vom 04.08.2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in Kapitel 5.4.3 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan in der Fassung vom 15.06.2020 diskutierten Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.</li> <li>- Bezüglich der langfristig geplanten Ortsumfahrung von Heimerdingen wird auf das bereits eingeleitete Zielabweichungsverfahren hingewiesen.</li> </ul>	<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p>
3	<b>Gemeinde Hemmingen Ortsbauamt</b>  <b>Eingegangen am 11.08.2020</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde Hemmingen sieht durch diese Planung ihre Belange nicht berührt und hat keine Anregungen vorzubringen.</li> </ul>	<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p>
4	<b>Stadt Korntal-Münchingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ihre Vorschläge zu den Lärminderungsmaßnahmen auf der A81 wie Tempobegrenzungen und ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag können</li> </ul>	<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
	<b>SB Umwelt-, Klima- und Naturschutz</b>  <b>E-Mail vom 13.08.2020</b>	<p>wir goutieren. Beides könnte sich auch positiv auf die Lärmsituation unserer, der A81 zugewandten Korntal-Münchinger Siedlungsbereiche, auswirken.</p> <p>- Bei einer Erweiterung der bestehenden Lärmschutzwände wäre jedoch für diese genannten Bereiche sicherzustellen, dass keine Verschlechterung der Lärmbelastung durch denkbare Reflexionswirkungen eintreten.</p>	
5	<b>Polizeipräsidium Ludwigsburg Führungs- und Einsatzstab Stabsbereich Einsatz Sachbereich Verkehr</b>  <b>E-Mail vom 17.08.2020</b>	<p>- In Bezug auf Lärmaktionspläne reicht es, die Polizei anzuhören, wenn es um die geplanten Maßnahmen aufgrund des Lärmaktionsplanes geht, soweit der Lärmaktionsplan nach RLS-90 berechnet wurde.</p>	Wir zur Kenntnis genommen.
6	<b>Stadtverwaltung Leonberg Stadtplanungsamt</b>  <b>E-Mail vom 01.09.2020</b>	<p>- Von Seiten des Planungsamtes haben wir keine Anregungen oder Bedenken zum vorgelegten Entwurf.</p> <p>- Ich habe Ihre Anfrage auch an unsere Stabsstelle für innovative und intermodale Mobilität weitergeleitet. Falls von dort noch Anregungen kommen, werde ich diese an Sie weiterleiten.</p> <p>- Bitte halten Sie mich über das weitere Verfahren auf dem Laufenden.</p>	Wir zur Kenntnis genommen.
7	<b>Gemeindeverwaltung Weissach Ortsbauamt</b>  <b>Schreiben vom 07.09.2020</b>	<p>- Die Belange der Gemeinde Weissach werden durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen nicht berührt.</p> <p>- Gegenüber den Überlegungen zur Umsetzung eines ganztägigen Schwerverkehrsdurchfahrtsverbotes bzw. eines Schwerverkehrsdurchfahrtsverbotes im Nachtzeitraum möchten wir Bedenken äußern. Mögliche Verlagerungen der Verkehrswege über die Gemarkungen Weissach und Flacht sind im weiteren Verfahren auch in Bezug auf die Autobahnanbindung darzulegen und zu berücksichtigen. Sich hieraus ergebende Verlagerungen des Straßenverkehrs nach Weissach und Flacht werden abgelehnt.</p> <p>- Daneben werden Bedenken hinsichtlich der Realisierung der Ortsumfahrung vorgebracht. Auch hierbei werden verkehrliche Verlagerungen auf Straßen der Gemarkungen Weissach und Flacht abgelehnt.</p>	<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs schwerer Fahrzeuge kann im Stadtteil Heimerdingen stark zur Lärminderung beitragen. Es ist der Verwaltung bewusst, dass dies nach der StVO (Anlage 2) nur einen geringen Anteil des heutigen Schwerverkehrs betrifft und daher unwesentlich zur Entlastung führen würde, sodass eine wesentliche Verlagerung in andere Orte unwahrscheinlich ist.</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>- Eine Beteiligung am weiteren Verfahren ist ausdrücklich gewünscht.</p>	
8	<p><b>Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)</b>  <b>E-Mail vom 10.09.2020</b></p>	<p>- Wir können die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion 30 km/h innerorts wie Lärmreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem für Fußgänger und Radfahrer nachvollziehen. Die für einen Buslinienverkehr verträglichere Geschwindigkeit von 40 km/h auf Durchgangsstraßen begrüßen wir sehr.</p> <p>- Die vom Gutachter im Kapitel 5 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärmpegels können wir teilweise mittragen. Wir sehen eine geringe Beeinträchtigung des Buslinienverkehrs durch die Maßnahme im Bereich 08, im Gegensatz zur Maßnahme im Bereich 07.</p> <p><u>Maßnahme Bereich 08: L1177 Stadtteil Heimerdingen:</u>                      - Temporeduzierung auf 30 km/h auf der L1177 auf einer Länge von ca. 170m nur nachts zwischen 20 bis 06 Uhr. Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 8 Sekunden pro Richtung und somit ca. 16 Sekunden pro Umlauf. Betroffen ist hier die Buslinie 620.</p> <p><u>Maßnahme Bereich 07: L1177 Stadtteil Heimerdingen:</u>                      - Temporeduzierung auf 30 km/h auf der L1177 auf einer Länge von ca. 830m ganztags. Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 40 Sekunden pro Richtung und somit ca. 80 Sekunden pro Umlauf. Betroffen sind hier die Buslinien 620 und 620a.</p> <p>- Die Aussage hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen können wir bei der Maßnahme im Bereich 07: L1177 / L1140 Stadtteil Heimerdingen nicht teilen. Wir erachten die Verlustzeiten pro Umlauf von rund 80 Sekunden als erhebliche Auswirkung auf den Buslinienverkehr, da die planmäßige Wendezeit der Linie 620 in Heimerdingen heute schon lediglich 120 Sekunden beträgt.</p> <p>- Für unsere Fahrgäste hat das negative Auswirkungen wie verpasste Anschlüsse, da verspätete Zubringerlinien faktisch nicht mehr abgewartet werden können.</p> <p>- Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wie in der Kernstadt, wäre sicher verträglicher für den Buslinienverkehr.</p> <p>Wir vermissen konkrete Vorschläge, um den Buslinienverkehr weiterhin attraktiv zu gestalten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für die Kernstadt wurde in den Maßnahmenbereichen von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgegangen, da hierdurch die Gefahr von Verlagerungseffekten in bisher ruhige Wohngebiete entgegengewirkt werden kann und dennoch eine wahrnehmbare Lärminderung erzielt werden kann. Im Stadtteil Heimerdingen ist durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht von solchen Verlagerungseffekten auszugehen, sodass mit einer stärkeren Minderung der gesundheitsschädlichen Lärmimmissionen zu rechnen ist. Dieser Umstand ist in der Abwägung mit den Belangen des ÖPNV als gewichtiger anzusehen. Den negativen Effekten für die Fahrplanstabilität, kann mittels eine an die Geschwindigkeitsbegrenzung angepassten Taktüberarbeitung entgegengewirkt werden.</p> <p>So wird heute schon die durchschnittliche Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt in den Hauptverkehrszeiten maßgeblich durch das Verkehrsaufkommen bestimmt d.h. es ist davon auszugehen, dass die mittlere Geschwindigkeit deutlich unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt und nahezu keinen Veränderungen durch die neue, geplante Verkehrsanordnung eintritt.</p> <p>Über die im Lärmaktionsplan Ditzingen enthaltenen Maßnahmen zur Lärminderung hinaus, ist ebenfalls davon auszugehen, dass auch in weiteren Nachbargemeinden Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in absehbarer Zeit eingerichtet werden und von denen die angesprochenen Buslinien ebenfalls betroffen sein werden. Dies wird unweigerlich zu entsprechenden Umstellungen in den Fahrplänen führen.</p> <p>Laut Kooperationserlass des Verkehrsministeriums wird eine Fahrzeitverlängerung in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. So überschreitet lediglich die Linie 620 mit rund 14 Sekunden (siehe Seite 27 Erläuterungsbericht) diesen Wert.</p> <p>Daher wird die Anregung, die Lichtsignalanlagen für die betroffenen Linie mit einer Vorrangschaltung für den Busverkehr auszustatten, als zielführend angesehen und als ergänzende Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgenommen. So könnten durch die Busbevorrechtigung an zwei Knotenpunkten zweimal 10-30 Sekunden im Umlauf an Fahrzeit eingespart werden. Auch die Umgestaltung der Haltestellen</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>- Aus unserer Sicht sind Fahrbahnrandhaltestellen und eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen geeignete Mittel, die Fahrzeitverluste durch Maßnahme im Bereich 07: L1177 / L1140 Stadtteil Heimerdingen (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h) zu kompensieren.</p>	<p>als Fahrbahnrandhaltestellen wird als Kompensationsmöglichkeit als wirksam eingestuft und ergänzt werden. Eine weitere Ersparnis von 15-30 Sekunden sind je Haltestelle realistisch anzusetzen. Eine Überprüfung erfolgt.</p>
9	<p><b>Regierungspräsidium Stuttgart Straßenwesen und Verkehr</b></p> <p><b>Schreiben vom 11.09.2020</b></p>	<p>- Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen:</p> <p><b>I. Bereich 01 Straßenabschnitt: B 295 Kernstadt Ditzingen Stuttgarter Straße und Weilimdorfer Straße mit Kreuzungsbe- reich Kirchgartenstraße und Gerlinger Straße</b></p> <p><b>II Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h</b> Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BIm-SchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung</p>	<p><u>Allgemeine Angaben zur Kartierung und den daraus resultierenden Maßnahmen</u></p> <p>Die Entwicklung von lärmindernden Maßnahmen in Form einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgte auf Basis einer Schallausbreitungsberechnung nach der RLS-90 in Form von stockwerksbezogenen Fassadenpegeln. Die zugrunde gelegten emissionsrelevanten Parameter sind in der Anlagengruppe 3 dargestellt. In der Anlagengruppe 8.1/2 wurde der höchste pro Fassadenabschnitt anzutreffenden Pegel dargestellt und für die Bewertung herangezogen. Zum Nachweis des Lärminderungspotentials wurde eine weitere Schallausbreitungsberechnung nach der RLS-90 unter Annahme der in den Maßnahmenbereichen beschriebenen, neuen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchgeführt. In der Anlagengruppe 10 wird dieses Minderungspotential anhand der Differenz des höchsten am Gebäude anzutreffenden Fassadenpegels dargestellt.</p> <p>In der Abwägung der Belange des Straßenverkehrs, gegenüber der durch die Kartierung festgestellten Gesundheitsgefährdung der Anwohner, wird letzteren eine höhere Gewichtung eingeräumt. Zur Vermeidung von negativen Effekten durch möglicherweise entstehende</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>RLS-90-Werte liegen nicht vor. Es wurde lediglich die Berechnung nach VBUS beigefügt, weshalb eine abschließende Stellungnahme durch das Regierungspräsidium Stuttgart daher auf Basis der vorgelegten Daten nicht möglich ist.</p> <p>Für eine Zustimmung ist eine gebäudescharfe, ggf. stockwerksbezogene und ungerundete Berechnung nach den Bestimmungen der RLS-90 in tabellarischer Form erforderlich, um beurteilen zu können, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen erforderlich sind bzw. in welcher Ausdehnung diese angeordnet werden können. Darüber hinaus werden die Berechnungsgrundlagen der einzelnen Beurteilungspegel für jede der genannten Straßen (DTV-Wert, SV-Anteil) benötigt.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind weitere folgende maßgebliche Aspekte im Einzelfall zu prüfen wie u.a.:</p>	<p>Verkehrsverlagerungen in bisher geringer belastete Gebiete, wurde in der Kernstadt Ditzingen auf eine Verringerung auf 40 km/h zurückgegriffen.</p> <p>Eine dezidierte Untersuchung von Verkehrsverlagerungen durch neue Geschwindigkeitsbeschränkungen ist aufgrund eines nicht vorhandenen Verkehrsmodells nicht möglich. Die Erstellung eines Verkehrsmodells für die Gesamtstadt Ditzingen und Umland würde die Kosten für die Erstellung des Lärmaktionsplans deutlich überschreiten. Zur ergänzenden Abwägung wurden jedoch an ausgewählten Querschnitten in den Maßnahmenbereichen Radarmessungen durchgeführt und die hierbei ermittelten V85-Werte mit den derzeit gültigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten verglichen.</p> <p>In der Anlagengruppe 8.3 wurde die erwähnte Kartierung nach der RLS-90, entsprechend den jeweiligen Auslösewerten der Lärmsanierung dargestellt. Diese dienen im Falle von lärmarmen Fahrbahnbelägen zur Aufforderung an den Straßenbaulastträger, bei anstehender Sanierung hier solche Beläge zu berücksichtigen und im Falle der Förderung von Schallschutzfenstern der Information der betroffenen Bürger, die mittel Anträgen an den Straßenbaulastträger hier tätig werden können.</p> <p>Diese Aussage des Regierungspräsidiums basiert auf einem Irrtum und wurde gegenüber der Verwaltung telefonisch berichtigt.(Email 02.11.2020 Köhle/Obenhuber)</p> <p>Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont, direkt nach Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat zu sehen, während die Lärmsanierungsmaßnahmen mit einem mittelfristigen Zeithorizont, nach Umsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen angesehen werden. Ggf. kann durch die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn auch die korrespondierende verkehrsrechtliche Maßnahme wieder entfallen.</p> <p>Siehe Seite 9</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), ggf. Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung und Abwägung Tag/Nacht.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher nicht von einer Bindungswirkung erfasst.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Stuttgart besteht zusätzlich und ist von der Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Das Regierungspräsidium wird sich bei einem evtl. Zustimmungersuchen an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p><b>I.II Aufbringung lärmarmen/lärmoptimierter Fahrbahnbeläge</b> Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich 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.</p> <p>Nachdem der fragliche Bereich nunmehr zur L 1137 herabgestuft wurde, bleibt zunächst die Zustandserfassung und -bewertung</p>	<p>Aufgrund der Betroffenheiten auf Abschnitten der Gemeinde- und Kreisstraßen, die als Hauptverkehrsachsen dienen, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auch hier auf 40km/h geplant. Ein häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten soll wo möglich und gesundheitlich vertretbar vermieden werden. Dazu wird die untere Verkehrsbehörde die Zustimmung beim, RP Stuttgart einholen.</p> <p>Mit Schreiben vom 13.04.2021 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mitgeteilt, dass Straßen ab einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/24h und unabhängig von ihrer Klassifizierung als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie anzusehen sind.</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>(ZEB) auf Landesstraßen 2021 – 2025 und die dortige Einstufung des Streckenabschnitts abzuwarten, bevor eine endgültige Entscheidung hinsichtlich einer Fahrbahndeckenerneuerung und des zu verwendenden Belags erfolgen kann.</p> <p><b>I.III Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms ist grundsätzlich möglich. Leider kann derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, nachdem insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Sanierungsprogramme anstehen.</p> <p>Zudem wird angeregt die Umsetzung zeitlich zurückzustellen, um das Erfordernis einer passiven Lärmsanierung nach Umsetzung der weiteren geplanten Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung, Fahrbahnbeläge) nochmals aktuell überprüfen zu können.</p> <p>Die Stadt Ditzingen wird insofern gebeten sich zu einem geeigneten Zeitpunkt hinsichtlich des Förderprogramms nochmals an das Regierungspräsidium Stuttgart zu wenden.</p> <p><b>II. Bereich 02 Straßenabschnitt: L 1177 Kernstadt Ditzingen Johann-Fuchs-Straße, Autenstraße und Hirschlandener Straße</b></p> <p><b>II.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h</b> Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>II.II Aufbringung lärmarter/lärmoptimierter Fahrbahnbeläge</b> Im vorliegenden Straßenabschnitt ist gemäß Absprache zwischen dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Stadt Ditzingen das Einbringen eines neuen Fahrbahnbelags durch die Stadt vorgesehen.</p> <p><b>II.III Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Siehe oben Ziffer I.III</p> <p><b>III. Bereich 03 Straßenabschnitt: K 1704 Kernstadt Ditzingen Kirchgartenstraße, Gartenstraße, Münchinger Straße und nichtklassifizierter Teil Weillimdorfer Straße</b></p> <p><b>III.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h</b></p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>III.II Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Für die unmittelbare Durchführung von passiven Lärmsanierungsprogrammen an Kreisstraßen besteht seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart keine Zuständigkeit. Die Umsetzung obliegt dem jeweils zuständigen Träger der Straßenbaulast.</p> <p>Eventuelle Fördermaßnahmen richten sich nach den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Ein entsprechendes Antragsverfahren ist vom Straßenbaulastträger nach Teil B I, Ziff. 2 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) vom 09.03.2016 (Az.: 3-3894.0/1146) über Abteilung Straßenwesen und Verkehr/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten.</p> <p><b>IV. Bereich 04 Straßenabschnitt: K 1689 Kernstadt Ditzingen Höfinger Straße</b></p> <p><b>IV.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h / 22.00 – 6.00 Uhr</b> Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>IV.II Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Siehe oben Ziffer III.II</p> <p><b>V. Bereich 05 Straßenabschnitt: Siemensstraße Kernstadt Ditzingen</b></p> <p><b>V.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h / 22.00 – 6.00 Uhr</b> Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>V.II Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Siehe oben Ziffer III.II</p> <p><b>VI. Bereich 06a/b Straßenabschnitt: A 81 / z.T. B 295</b></p>	



Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p><b>VI.I Geschwindigkeitsregelungsanlage mit variabler Anzeige: Tatsächliche Höchstgeschwindigkeit durch die Regelungsanlage im Tag- und Nachtzeitraum</b></p> <p>Wir verweisen auf die allgemeinen Ausführungen unter Ziffer I.I. Ergänzend ist anzuführen, dass die Entscheidung über eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 81 dem Regierungspräsidium obliegt und separat zu beantragen wäre. Eine positive Entscheidung bedarf der Zustimmung der obersten Verkehrsbehörde. Darzulegen sind die Lärmwerte, die allein auf die A 81 zurückzuführen sind.</p> <p>Da der Verkehrsbedeutung einer Bundesautobahn sehr hohes Gewicht beizumessen ist, kann eine positive Ermessensentscheidung regelmäßig nicht in Aussicht gestellt werden.</p> <p><b>VI.II aktiver Schallschutz durch Erweiterung bestehender Lärmschutzwände</b></p> <p>Minderungsmaßnahmen aufgrund des Straßenverkehrslärms sind im fraglichen Bereich nach den Regelungen des Lärmschutzes an bestehenden Straßen und somit der Lärmsanierung zu beurteilen. Diese stellt eine rein freiwillige Leistung des Bundes dar.</p> <p>Zwar besteht im Rahmen der Lärmsanierung der Vorrang aktiver Minderungsmaßnahmen. Hiervon kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch abgesehen werden. Dies ist in aller Regel der Fall, sofern lediglich von nächtlichen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung auszugehen ist. Ein zusätzlicher Schutz des Umfelds der betroffenen baulichen Anlagen ist in diesem Falle nicht erforderlich.</p> <p>Entsprechend den Angaben im Entwurf des Lärmaktionsplanes ist das ausschließlich nächtliche Überschreiten der Auslösewerte der Lärmsanierung belegt. Die angedachten Lärminderungsmaßnahme geht somit nicht konform mit dem erforderlichen Schutzwert für die Gegebenheiten vor Ort. In der Folge ist daher passiver Lärmschutz als geeignetes Mittel vorzuziehen.</p> <p>Ergänzend ist anzuführen, dass entlang der B 295 als weitere Lärmquelle der dortige Schienenverkehr zusätzlich zu berücksichtigen ist. U.a. wurde im Bereich der Würtemberg Straße Ende 2015 eine Lärmschutzwand erstellt. Zusätzlich wurde in den Folgejahren</p>	<p><u>Verkehrslärm A81</u></p> <p>Die Bearbeitung des Lärmaktionsplans überschneidet sich mit dem Wechsel der Zuständigkeit und Straßenbaulast vom Regierungspräsidium Stuttgart zur Autobahn GmbH des Bundes. Im Sinne eines zeitnahen Abschlusses des Verfahrens wird auf eine erneute Beteiligung verzichtet, da nicht zuletzt die im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen zur Lärminderung an der A81 nicht in der Anordnungshoheit der Stadt Ditzingen liegen. Vielmehr wird angestrebt evtl. im Verbund mit weiteren an der A81 anliegenden Kommunen, Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms der A81 im Anschluss an die 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans Ditzingen zu erreichen. Hierbei können dann auch die zum 1.8.2020 abgesehenen Auslösewerte der Lärmsanierung angewandt werden.</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>bei Geschossen mit noch verbleibenden Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung den Wohnungseigentümern die Fördermöglichkeit der passiven Lärmsanierung eröffnet.</p> <p>Für die verbleibenden Wohnbereiche in örtlicher Nähe zur A 81 ist darauf hinzuweisen, dass mit Datum vom 01.01.2021 die Zuständigkeit auch für Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahnen auf die Autobahn GmbH des Bundes übergeht. Angesichts dieses Umstandes könnten weder aktive noch passive Maßnahmen noch rechtzeitig durch das Regierungspräsidium Stuttgart für die betroffenen Anwohner umgesetzt werden.</p> <p>Unabhängig von den vorherigen Ausführungen wird das Regierungspräsidium Stuttgart seine im gegenständlichen Bereich befindlichen Lärmschutzwände sowohl einer Zustandsprüfung unterziehen lassen als auch die Untersuchung von Erweiterungsmöglichkeiten beauftragen. Hierbei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass eine eventuelle Erhöhung der Lärmschutzwände nur mittels eines Neubaus ermöglicht werden könnte, da die bestehende Konstruktion in der Regel nicht über die entsprechenden Tragreserven verfügt.</p> <p>Unabhängig von künftigen Zuständigkeitsregelungen wird dieser Umstand von der jeweiligen Behörde unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme zwingend zu berücksichtigen sein.</p> <p><b>VI.III Aufbringung eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags mit einer Minderung um ~4dB(A)</b>                  Die A 81 wurde in den Jahren 2017 und 2018 mit einer neuen Fahrbahndecke versehen. Als Belag wurde ein Splittmastixasphalt (SMA 8S) eingebracht. Hierbei ist von einer rechnerischen Lärminderung von ca. 2 dB(A) auszugehen.</p> <p>Eine erneute Sanierung steht somit in absehbarer Zeit nicht an. Grundsätzlich wird jedoch bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines lärmoptimierten Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p><b>VII. Bereich 07 Straßenabschnitt: L 1177 / L 1140 Stadtteil Heimerdingen</b>  <b>Weissacher Straße, Hausgasse, Hemminger Straße, Feuerbacher Straße mit Kreuzungsbereich in Hochdorfer Straße und Rutesheimer Straße</b></p> <p><b>VII.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h</b>          Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>VII.II Aufbringung lärmarter/lärmoptimierter Fahrbahnbeläge</b>          Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen 2016 sind im genannten Bereich keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen. Eine Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung ist im vorliegenden Abschnitt daher derzeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>VII.III Förderung Einbau Schallschutzfenster</b>          Siehe oben Ziffer I.III</p> <p><b>VII.IV Schwerverkehrsdurchfahrtsverbot, ganztägig bzw. nachts</b>          Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeugklassen sind nur in einem sehr engen Rahmen zulässig. Sollen solche Beschränkungen aus Lärmschutzgründen erfolgen, ist zunächst die Wirkung eines solchen Verbots durch Lärmberechnungen eines Ingenieurbüros zu belegen. Darüber hinaus muss eine geeignete Alternativroute bestehen, die den zusätzlichen Verkehr in seiner Kapazität und dem zusätzlichen Lärm aufnehmen kann. Hierzu ist auch die enge Abstimmung mit den Anrainergemeinden erforderlich.</p> <p>Angesichts dieser Reihe an Voraussetzungen sehen wir die Einrichtung von Verkehrsverbote grundsätzlich als kritisch. Die Gemeinde selbst ist in der Pflicht durch umfangreiche Gutachten die gewünschten Konzepte fachlich zu fundieren und den Abstimmungsprozess einzuleiten.</p> <p><b>VIII. Bereich 08 Straßenabschnitt: L 1177 Stadtteil Heimerdingen</b>  <b>Weissacher Straße</b></p> <p><b>VIII.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h / 22.00 – 6.00 Uhr</b>          Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>VIII.II Förderung Einbau Schallschutzfenster</b></p>	<p>siehe Seite 2, 13 und 14 ff</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Siehe oben Ziffer I.III</p> <p><b>IX. Bereich 09 Straßenabschnitt: K 1653 Stadtteil Heimerdingen Rutesheimer Straße</b></p> <p><b>IX.I Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h / 22.00 – 6.00 Uhr</b> Siehe oben Ziffer I.I</p> <p><b>IX.II Förderung Einbau Schallschutzfenster</b> Siehe oben Ziffer III.II</p> <p><b>X. Ortsumfahrung Heimerdingen</b> Nachdem im Juli 2020 zwischen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Ditzingen eine Vereinbarung über die Planung der Ortsumfahrung Heimerdingen im Zuge der L 1177 unterzeichnet wurde, wird von Seiten der Stadt Ditzingen aktuell das Bebauungsplanverfahren zur Schaffung des Baurechts vorbereitet.</p> <p>Mit der Erlangung des Baurechts ist voraussichtlich im Frühjahr 2021 zu rechnen.</p>	
10	<p><b>Landeshauptstadt Stuttgart Amt für Umweltschutz</b></p> <p><b>Schreiben vom 21.09.2020</b></p>	<p>- Wir unterstützen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Autobahn A 81 (Geschwindigkeitsbeschränkung, lärmindernder Fahrbahnbelag), da davon auch Wohngebiete auf Stuttgarter Gemarkung (Hausen) profitieren würden.</p> <p>- Von den anderen geplanten Maßnahmen sind Belange der Stadt Stuttgart nicht betroffen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
11	<p><b>Landratsamt Ludwigsburg FB Bauen und Immissionsschutz</b></p> <p><b>Schreiben vom 18.09.2020</b></p>	<p>- Zu dem oben genannten Verfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><b>I. <u>Immissionsschutz</u></b> Unsererseits bestehen keine Anregungen bzw. Bedenken in Bezug auf die geplante Fortschreibung des Lärmaktionsplans.</p> <p><b>II. <u>Straßen</u></b></p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Ditzingen werden Lärminderungsmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrslärms vorgeschlagen. Betroffen sind in der Kernstadt Straßenabschnitte der B295, L1177, K 1704, K1689, Siemensstraße und A81 / z.T. B295. Im Stadtteil Heimerdingen betroffen sind die L 1177 / L 1140 und die K 1653.</p> <p>Neben Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Aufbringen von lärmarmen Straßenbelägen wird auch die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern vorgeschlagen.</p> <p>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.</p> <p>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 und Rollstühlen.</p> <p><b>III. <u>Verkehr</u></b> Die Stadt Ditzingen hat die zweite Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans für das Stadtgebiet aufgestellt. In neun verschiedenen Maßnahmenbereichen sollen verkehrsrechtliche Regelungen erfolgen. Insbesondere soll ein auf die Straße (Wohn-/Nebenstraße, Durchgangsstraße, zentraler Geschäftsbereich) abgestuftes und einheitliches Geschwindigkeitskonzept in der Kernstadt umgesetzt werden.</p> <p>Für den Ortsteil Heimerdingen werden die Verkehrsbehörden gebeten, eine Stellungnahme im Hinblick auf die mögliche Umsetzung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes im Bereich der L 1177 bzw. L 1140 abzugeben. Es wird ein tageszeitunabhängiges bzw. ein auf</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Sollte vom Landkreis Ludwigsburg die Aufbringung eines lärmarmen/lärmoptimierten Fahrbahnbelags auf einem Abschnitt mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärm-schutzgründen erwogen werden, kann diese u.U. nach erfolgtem Einbau zurückgenommen werden.</p> <p>Die Stellungnahme des Landkreises Ludwigsburg zu einem Schwerkverkehrsdurchfahrtsverbot wird zu Kenntnis genommen. Eine Verkehrsbefragung und ein Gutachten zu Verdrängungsverkehr ist mit einem deutlich höheren Aufwand verbunden, als es im Rahmen des Lärmaktionsplans erbracht werden kann. Generell ist davon auszugehen, dass bereits eine mäßige Verringerung des Schwerkverkehrs in der Ortsdurchfahrt Heimerdingen zu einer deutlich wahrnehmbaren Entlastung der Anwohner führen kann. Der Stadt Ditzingen ist jedoch bewusst, dass von einem Schwerkverkehrsdurchfahrtsverbot, gemäß der Definition in der StVO (Anlage 2 zu §41, Absatz Zusatzzeichen Nr. 253), nur ein geringer Teil des heutigen Schwerkverkehrs betroffen sein wird und die Lärminderung durch diese Maßnahmen entsprechend gering ausfallen wird, da hiervon nur Fahrzeuge betroffen</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>die Nachtstunden begrenztes Lkw-Durchfahrtsverbot vorgeschlagen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem in der Lärmaktionsplanung enthaltenen Geschwindigkeitskonzept im innerstädtischen Bereich haben wir keine Anmerkungen oder Anregungen.</p> <p>Im Hinblick auf die Umsetzung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes für den Ortsteil Heimerdingen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken (§ 45 StVO). Voraussetzung ist, dass die verkehrsregelnden Maßnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein müssen. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind daher die Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme abzuwägen.</p> <p>Sollen Verkehrsverbote für bestimmte Kraftfahrzeuge ausgesprochen werden, sind bei der Beurteilung der Zumutbarkeit und der Geeignetheit einer Umleitungsstrecke zwei Gesichtspunkte besonders zu betrachten. Bei der Frage der Zumutbarkeit sind für die Beurteilung die Länge der zusätzlichen Wegstrecke sowie die zusätzlich benötigte Fahrzeit ausschlaggebend. Bei der Frage der Geeignetheit ist zu prüfen, ob durch die Umleitung andere, ebenso schützenswerte Bereiche belastet würden. Ist dies der Fall, so ist die Umleitungsstrecke grundsätzlich nicht geeignet, da die Entlastung eines schützenswerten Bereichs nicht auf Kosten eines anderen schützenswerten Bereichs erfolgen darf.</p> <p>Aus dem Lärmaktionsplan ist bisher nicht erkennbar, ob eine entsprechende Untersuchung durchgeführt wurde. Aus unserer Sicht müssten daher folgende Sachverhalte vertieft untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsbefragung, um den Durchgangsverkehr sowie den Ziel- und Quellverkehr (Lkw) zu ermitteln</li> <li>• Differenzierung des Lkw-Verkehrs nach Gewicht (3,5/7,5/ 12 Tonnen)</li> </ul>	<p>sind, deren erster Beladeort über 75 km von Heimerdingen entfernt liegt. Es wird daher in der Abwägung zum Schluss gekommen, dass ein Schwerverkehrsdurchfahrtsverbot als Maßnahme im Lärmaktionsplan bestehen bleibt, jedoch nicht mit einem kurzfristigen Zielhorizont. Zudem wird auch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bezug zu den Emissionen des Schwerverkehrs eine Lärmentlastung bringen.</p> <p>Eine Verkehrsbefragung wurde aufgrund der erschwerten pandemischen Lage nicht durchgeführt. Der Ziel- und Quellverkehr konnte dadurch nicht ermittelt werden und wäre in der jetzigen Pandemie bedingten Situation auch nicht aussagekräftig.</p> <p>In einer früheren Verkehrszählung im Rahmen der Planungen der Südumfahrung wurde ein Anteil von 10% dem Schwerverkehr (&gt;2,8t) zul. Gesamtgewicht) ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass im Gewerbegebiet Heimerdingen sowohl Quell- als auch Zielverkehr stattfindet, aber auch ortsfremder Durchgangsverkehr die Ortsdurchfahrt als Umfahrung der Autobahn nutzt.</p> <p>Da der Schwerlastverkehr ca. 10% des gesamten Verkehrsaufkommens einnimmt, ist eine Verdrängungswirkung durch ein Durchfahrtsverbot nicht auszuschließen (s. oben). Durch ein Fahrverbot für LKW &gt;3,5 Tonnen müssten diese allerdings Umwege von 2,2 km über Flacht und Rutesheim, oder 4,6 km über Hemmingen auf sich nehmen. Zudem werden bei den Alternativrouten ebenso Schützenswerte Bereiche belastet. Bei der südlichen Umfahrung die Ortsdurchfahrten Flacht, Gebersheim und Höfingen, bei der nördlichen Umfahrung das Strudelbachtal sowie die Gemeinde Hemmingen. Da zudem im Osten von Heimerdingen ein größeres Gewerbegebiet angesiedelt ist, muss davon ausgegangen werden, dass bei einem Durchfahrtsverbot der Verkehr der nördlichen angesiedelten Gewerbebetriebe über Hemmingen umgeleitet werden muss. Vor allem für Routen in westliche Richtung fällt ein Umweg von bis zu vier Kilometer durch das Strudelbachtal an. In Östliche Richtung über Hemmingen fallen ebenso Umwege bis zu drei Kilometer km an. Diese Umwege sind ein Standortnachteil, welcher die Gewerbebetriebe auch nach der Fertigstellung der Südumfahrung hinnehmen müssten. Gerade bei unvorhersehbaren Ereignissen auf den BAB 8 und 81 kann es auf den Ausweichrouten, welche auch durch Heimerdingen führen, zu hohen Verkehrsbelastungen kommen, welche sich durch ein LKW</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung der Entlastungswirkung für die Betroffenen differenziert nach der Tonnage</li> <li>• Verdrängungsverkehrsgutachten</li> </ul> <p>Wir gehen davon aus, dass die Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Ludwigsburg frühzeitig in die weiteren Untersuchungen zu möglichen Lkw-Verboten eingebunden wird, soweit sich Auswirkungen auf Nachbarkommunen, insbesondere Hemmingen (Bereiche der K 1654, L 1136), ergeben.</p> <p><b>IV. <u>Stabstelle Nahverkehr</u></b>                  Von den geplanten Maßnahmen sind die Buslinien 535, 620, 623, 624 und 626 im Linienvverlauf zum Teil mehrfach betroffen. Dies ist vor allem bei den betrieblich verknüpften Linien 620 und 623 der Fall, da diese im Fahrtverlauf von den Maßnahmen 02 und 07 betroffen sind.</p> <p>In den vergangenen Jahren haben der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), die Stadt Ditzingen, die beteiligten Verkehrsunternehmen und der Landkreis Ludwigsburg ein Neukonzept für die Linien 620 und 623 zur zuverlässigeren Anbindung der Teilorte Ditzingens an die S-Bahn entwickelt. Die in der Vergangenheit durch Verkehrsberuhigungen festgesetzten Geschwindigkeitsreduzierungen und des deutlich gestiegenen motorisierten Individualverkehrs (MIV) haben diesen Schritt auch aus Sicht der Stadt Ditzingen erforderlich gemacht. Die Neukonzeption wurde am 15.06.2020 erfolgreich umgesetzt. Hierdurch konnte auf den Linien 620 und 623 eine signifikante Verbesserung der Anschlusssicherheit zur S-Bahn am Bahnhof Ditzingen erreicht werden.</p> <p>Diese Bemühungen werden durch eine erneute Verlangsamung der Buslinien infolge der Maßnahmen 02 und 07 konterkariert. Das Ingenieurbüro Koehler &amp; Leutwein hat hier Fahrzeitverlängerungen von insgesamt 51 Sekunden pro Richtung ermittelt. Die daraus resultierenden Verlustzeiten von 102 Sekunden pro Fahrzeugumlauf wirken sich spürbar negativ auf die Fahrplanstabilität und die erst vor wenigen Monaten stabilisierten Anschlüsse der Busse zur S-Bahn aus.</p>	<p>Durchfahrtsverbot in Heimerdingen in anderen Orten erheblich verschlimmern.</p> <p>Eine Differenzierung des LKW-Verkehrs wurde noch nicht durchgeführt. Zur Zeit ist pandemiebedingt kein aussagekräftiges Ergebnis zu erwarten.</p> <p>Eine Entlastungswirkung, differenziert nach Tonnage, wurde noch nicht durchgeführt. Zurzeit ist allerdings kein aussagekräftiges Ergebnis zu erwarten.</p> <p>Siehe auch Seite 3 und 4ff</p> <p>Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als lärmmindernde Maßnahme dient dem Schutz der Anwohner vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen. Diese liegen sowohl im Tages- wie im Nachtzeitraum vor. Eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf nur 40 km/h führt zwar rechnerisch ebenfalls zu einer Entlastung, jedoch werden hierbei die festgestellten Immissionspegel nicht unter die Grenze der Gesundheitsgefährdung abgesenkt. Dieser Umstand ist in der Abwägung mit den Belangen des ÖPNV als gewichtiger anzusehen. Den negativen Effekten für die Fahrplanstabilität, kann mittels eine an die Geschwindigkeitsbegrenzung angepassten Taktüberarbeitung entgegengewirkt werden. Über die im Lärmaktionsplan Ditzingen enthaltenen Maßnahmen zur Lärmminde- rung hinaus, ist ebenfalls davon auszugehen, dass auch in weiteren Nachbargemeinden Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärm- schutzgründen in absehbarer Zeit eingerichtet werden und von denen die angesprochenen Buslinien ebenfalls betroffen sein werden.</p> <p>Zur Kompensation von Zeitverlusten durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist angedacht, die Lichtsignalanla-</p>

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Nach den bisherigen Erfahrungen der betroffenen Verkehrsunternehmen hat die Einführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung stets zu einer Destabilisierung der Pünktlichkeit beigetragen. Schlussendlich ist es die Summe der Einzelmaßnahmen auf dem gesamten Linienweg, welche zu Lasten der Zuverlässigkeit geht und damit der Zufriedenheit der Fahrgäste nicht zuträglich ist. Dies trägt letztlich zu einer zunehmenden Abwanderung der Fahrgäste und steigender Nutzung des eigenen PKW bei.</p> <p>Wir plädieren daher zugunsten der Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots für eine Reduzierung auf Tempo 40 in Heimerdingen (Maßnahme 07) oder eine Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Nachtstunden, um die negativen Auswirkungen auf den Busverkehr zu vermindern.</p>	<p>gen für die betroffenen Linie mit einer Vorrangschaltung für den Busverkehr auszustatten und als ergänzende Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. So könnten durch die Busbevorrechtigung an zwei Knotenpunkten zweimal 10-30 Sekunden im Umlauf an Fahrzeit eingespart werden. Auch die Umgestaltung der Haltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen wird als Kompensationsmöglichkeit als wirksam eingestuft und ergänzt werden. Eine weitere Ersparnis von 15-30 Sekunden sind je Haltestelle realistisch anzusetzen.</p>
12	<p><b>Landratsamt Ludwigsburg FB Bauen und Immissionsschutz</b></p> <p><b>Schreiben vom 22.09.2020</b></p>	<p>- Im Nachgang zu unserem Schreiben vom 18.09.2020 erhalten Sie nachfolgend noch die Stellungnahme des Fachbereichs Gesundheitsschutz:</p> <p><b>Bewertung aus gesundheitlicher Sicht:</b> Das Gesundheitsamt hält grundsätzlich alle Maßnahmen für geeignet, die Hotspots der Verkehrslärmbelastung vermindern, um zumindest die Maßnahmenwerte (<math>L_{DEN} &gt; 70 \text{ dB(A)}</math>/<math>L_N &gt; 60 \text{ dB(A)}</math>) zu unterschreiten. Aus umweltmedizinischer Sicht bzw. aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge sollte aber darüber hinaus zeitnah angestrebt werden, auch die Auslösewerte (<math>L_{DEN} &gt; 65 \text{ dB(A)}</math>/<math>L_N &gt; 55 \text{ dB(A)}</math>) zu unterschreiten, wie es zum einen bereits 2014 die Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung als Zielsetzung bekräftigte und zum anderen im Kooperationserlass des MVI formuliert ist.</p> <p>- Zur <u>Straßenverkehrslärmproblematik</u> noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen 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 bereits geplanten Ausweisung und Durchsetzung von Tempo 30-Zonen die Verkehrsverstetigung sowie Fahrverbote für den</li> </ol>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>



Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit bestimmten, höheremittierenden Motortechniken.</p> <p>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.</p> <p>3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.</p> <p>4. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>5. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex <math>L_N</math> auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.</p> <p>6. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten 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-</p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern – für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen 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.</p> <p>7. Bei den Lärmgrenz- bzw. - richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich.</p> <p>8. 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.</p> <p>- 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.</p>	
13	<b>Handwerkskammer Region Stuttgart</b>  <b>E-Mail vom 24.09.2020</b>	- Zu dieser 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes haben wir keine Bedenken oder Anregungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
14	<b>Eisenbahn-Bundesamt Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung</b>  <b>E-Mail vom 30.09.2020</b>	- Sie hatten um Stellungnahme mit Frist bis zum 30.09.2020 gebeten. Da mir noch nicht alle hierfür benötigten Informationen vorliegen, wird sich meine Antwort etwas verzögern.	Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
-------------	----------	----------------	------------------------------