

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	Landratsamt Ludwigsburg, FB 25 Vermessung und Flurneuordnung	13.05.2025	Die Belange des Fachbereichs 25 Vermessung und Flurneuordnung des Landratsamts Ludwigsburg werden durch das oben genannte Vorhaben nicht berührt. Bitte beteiligen Sie uns weiterhin.	Kenntnisnahme.
II	Gemeinde Hemmingen	13.05.2025	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu oben genanntem Lärmaktionsplan 4. Stufe. Die Gemeinde Hemmingen sieht ihre Belange durch diese Planung nicht berührt und hat keine Anregungen vorzubringen.	Kenntnisnahme.
III	Verband Region Stuttgart	13.05.2025	Für die Beteiligung des Verband Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Gemeinde Schwieberdingen bedanken wir uns sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 9. April 2025 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Kenntnisnahme.
IV	Gemeinde Möglingen	03.06.2025	Vielen Dank für die Beteiligung an der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Schwieberdingen. Belange der Gemeinde Möglingen sind nicht betroffen	Kenntnisnahme.
V	Polizeipräsidium Ludwigsburg	04.06.2025	Von Seiten des Polizeipräsidiums Ludwigsburg bestehen keine Einwände an der vorliegenden Lärmaktionsplanung.	Kenntnisnahme.
	NABU Schwieberdingen – Hemmingen	06.06.2025	Vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Der Naturschutzbund NABU Schwieberdingen-Hemmingen nimmt dazu wie folgt Stellung:	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.1			Vorbemerkung: 1) Verpflichtender Bereich B 10 Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen. Die Bundesstraße B 10 sowie die Landesstraßen L 1140 und L 1141 weisen ein Verkehrsaufkommen von über 8.200 Kfz/24h auf. Die Gemeinde Schwieberdingen ist somit nach §47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet , für diese von der LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen einen Lärmaktionsplan zu erstellen.	Ist bekannt.
VI.2			2) Bereich Schwieberdingen Ort Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen einzubeziehen. (Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)	Ist bekannt.
VI.3			3) Ruhige Gebiete Ziel der Lärmaktionspläne soll es auch sein, ruhige Gebiete, die als solche ausgewiesen werden, gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG, siehe Abschnitt 2.6). Ruhige Gebiete sind räumlich konkret zu definieren. (Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)	Ist bekannt.
VI.4			4) Mitwirkung Ausdrücklich geregelt ist, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört wird. Die Öffentlichkeit ist zu beteiligen und erhält die Möglichkeit,	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.5			an der Ausarbeitung, der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Stellungnahme: Wir haben nach unseren Möglichkeiten den vorliegenden Vorschlag zur Lärmaktionsplanung Stufe 4/ Bericht zur Offenlage, 9. April 2025 überprüft mit folgendem Ergebnis: Zu 1) Verpflichtender Bereich B 10 Die vorgeschlagene Maßnahme „<i>Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der B10 auf einem 2.400 Meter langen Abschnitt, beginnend östlich der Brücke B 10 über die Glems bis auf Höhe Abzweig/ Einmündung Stuttgarter Straße.</i>“ begrüßen und befürworten wir.	Kenntnisnahme.
VI.6			Zu 2) Bereich Schwieberdingen Ort a) Die vorgeschlagenen Maßnahmen • Anregung zur Umsetzung von flankierenden Maßnahmen zur Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit • Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden • Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)	Die hier benannten Maßnahmen beziehen sich nicht auf den Bereich Schwieberdingen Ort sondern auf die im Rahmen der Lärmaktionsplanung verpflichtend zu untersuchenden Streckenabschnitte.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7			Unterstützung der Eigentümerinnen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern begrüßen und befürworten wir. Insbesondere zum Radverkehr sind dringend Maßnahmen, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, notwendig.	Die Verkehrssicherheit zählt nicht zu den primären Zielen der Lärmaktionsplanung; gleichwohl können im Zuge lärmreduzierender Maßnahmen, wie etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen, auch Verbesserungen der Verkehrssicherheit erreicht werden.
VI.8			b) Dessen ungeachtet soll der Lärmaktionsplan wie folgt erweitert werden: Die Stuttgarterstraße / unterer Teil der Ludwigsburgerstraße / Vaihingerstraße ist als lärmrelevanter Bereich einzubeziehen und Maßnahmen zur Verbesserung einzuleiten.	Eine Verpflichtung der Gemeinde Schwieberdingen den hier benannten Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten, besteht nicht.
VI.9			Begründung: Wie die Verfasser des Lärmaktionsplans schreiben: „Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst.“ (S.9). Uns wurden vielerlei Klagen von Bewohnern der Stuttgarter Straße über zu hohe Lärmbelastung und schlechte Luft vorgetragen.	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ist bei der Gemeindeverwaltung eine Stellungnahme seitens der Bürgerschaft eingegangen.
VI.10			Zur Datenlage: In den vorgelegten Plänen werden im Bereich der Stuttgarter Straße / Vaihingerstraße sowohl in der Rasterlärmkarte Tag als auch in der Gebäude-lärmkarte Tag Werte unter 55 dB angegeben. Im Vergleich dazu liegen in der Gartenstraße Werte	Die errechneten Lärmpegel in der Gartenstraße sind im Vergleich zu den Lärmpegeln entlang der Stuttgarter Straße / Vaihinger Straße höher. Grund hierfür ist die Lärmausbreitung, ausgehend von der B 10. Je weiter entfernt die Gebäude zur B 10 stehen, desto weni-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.11			zwischen 55 und 60 dB vor. Aufgrund eigener Erfahrung erscheinen die Zahlen im Vergleich unglaubhaft. Das hat vermutlich folgende Ursachen: Zur Erstellung des vorgelegten Lärmaktionsplans wurden keinerlei Messungen durchgeführt. Die Lärmbelastung wurde, wie von den Verfassern angegeben, ausschließlich berechnet (siehe S.8).	ger Verkehrslärm der B 10 kann an den Wohngebäuden nachgewiesen werden. Eine eigenständige Lärmberechnung für den Umgebungslärm entlang der Gartenstraße und Stuttgarter Straße / Vaihinger Straße wurde, aufgrund fehlender Verpflichtung, nicht durchgeführt. Lärmmessungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind nicht zulässig.
VI.12			Das scheint ein rechtlich zulässiges Vorgehen. Aber die der Berechnung zugrunde gelegten Daten wurden nicht auf Plausibilität überprüft („Die Grundlagendaten wurden ungeprüft den LUBW-Modelldaten entnommen“, S.23).	Lärmberechnung nach dem Verfahren RLS-19 sind zwingend vorgeschrieben.
VI.13			Dabei wird der Lärmaktionsplan von 2020 fortgeschrieben, der seinerseits schon eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans von 2018 war. Dabei findet „keine Lärmneuberechnung statt“ (S.23). Das bedeutet, die der Berechnung zugrunde gelegten Daten stammen demnach aus dem Jahr 2018 oder vorher und sind daher <i>veraltet</i>.	Die Grundlagendaten für die Lärmberechnung der LUBW sind Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 und Gebäude-/Einwohner:innenbestand aus diesem Jahr. Die zur Lärmaktionsplanung verpflichteten Kommunen müssen diese Datengrundlage nicht aktualisieren.
VI.14			Die der Berechnung zugrunde gelegten Daten sind zudem unvollständig. Sie wurden außerhalb des Ortes an der B 10, der L 1140 und der L 1141 erhoben.	Nebstehend benannte Straßenzüge sind sog. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungsrichtlinie: Das heißt deren durchschnittlich tägliches Verkehrsaufkommen lag im Jahr 2019 bei 8.200 Kfz/24h.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.15			So ist es nicht verwunderlich, dass die angegebenen Lärmbelastungen innerhalb des Ortes entlang der Stuttgarterstraße / unterer Teil der Ludwigsburgerstraße / Vaihingerstraße unplausibel erscheinen. Der Verkehr auf der Ortsdurchgangstraße (u.a. Schleichweg bei Stau auf der B 10/ Umgehung der B 10 für Autofahrer aus Richtung Hemmingen) blieb unberücksichtigt.	Die entlang der Stuttgarter Straße / des unteren Teils der Ludwigsburger Straße / der Vaihinger Straße ermittelten Lärmpegel entstammen dem Umgebungslärm der B 10 und nicht dem ausgehend von diesen Straßenzügen verursachten Lärm. Siehe hierzu auch Wertung Stellungnahmen Nr. VI.10.
VI.16			In dem vorgelegten Plan Tabelle 4 auf S. 26 „Anzahl der betroffenen Einwohner“ passen auch die berechneten Zahlen nicht zu den Zahlen in der LUBW-Belastungsstatistik von 2022.	Die Ergebnisse der RLS-19-Berechnung sind nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der LUBW-Lärmkartierung 2022. Die Lärmkarten der LUBW wurden nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt (CNOSSOS-EU / BUB: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)). Ebenfalls weicht die auf der Homepage der LUBW veröffentlichte Betroffenheitsstatistik von den Betroffenheiten nach RLS-19 ab.
VI.17			Wir haben daher Kontrollmessungen vorgenommen!	Kenntnisnahme.
VI.18			Die Messungen wurden stichprobenartig durchgeführt und erheben keinen Anspruch auf Vergleichbarkeit mit Messungen nach RLS-19. Sie dienen ausschließlich der Überprüfung der Plausibilität der vorgelegten berechneten Daten. Sie ergaben für die Gartenstraße mit Durchschnittswerten von 50 dB und Maximalwerten von bis zu 81 dB ein ähnliches Bild wie in den Plänen angegeben.	Die Ergebnisse nach RLS-19 sind Berechnungs- und keine Messergebnisse.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.19			Ein anderes Bild ergibt sich in der Stuttgarter Straße. Hier wurden Durchschnittswerte von 65 dB und Maximalwerte von 80 dB gemessen. Diese Werte liegen deutlich über den in den Plänen angegebenen Werten und über den Umwelthandlungszielen einer Lärmaktionsplanung. Dies deutet daraufhin, dass die Berechnung im Bereich der Gartenstraße (nähe zur B 10, Eigenverkehr dagegen unerheblich) plausibel sind. Im Bereich der Stuttgarter Straße (relativ große Entfernung zur B 10 sowie tiefere Lage, aber viel Eigenverkehr) sind nach unseren Messungen die im Plan angegebenen Daten leider falsch. Die Firma Rapp, die den Plan im Auftrag der Gemeinde Schwieberdingen erstellt hat, sollte hier ihre Zahlen überprüfen.	Die ausgegebenen Lärmpegel entlang der Stuttgarter Straße sind nicht falsch. Siehe hierzu Stellungnahme und deren Wertung unter VI.10 und VI.15
VI.20			Anwohner berichten, dass bei Regen die Lärmbelastung noch deutlich höher liegt. Ein Arbeiten sei dann kaum noch möglich. Ebenso sollte berücksichtigt werden, dass in der Stuttgarter Straße viele Schüler an der Bushaltestelle stehen und Abgase einatmen. Dies gilt auch für Fußgänger, die zum Einkaufen unterwegs sind. Fast alle Geschäfte befinden sich hier. Insbesondere Kleinkinder sind den Abgasen und dem Lärm besonders ausgesetzt. Schüler fahren mit Fahrrädern und Rollern im dichten Verkehr. In der Vergangenheit gab es bereits mehrfach Forderungen (z.B. Unterschriftenaktion) nach Lärmreduzierung. Dies verdeutlicht, dass die Lärmbelastung hier über erträglichem Maß liegt.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.21			Der Bereich Stuttgarterstraße / unterer Teil der Ludwigsburgerstraße/ Vaihingerstraße ist daher als lärmrelevanter Bereich einzubeziehen und Maßnahmen zur Verbesserung einzuleiten.	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. VI.8
VI.22			Zu 3) Ruhige Gebiete Ruhige Gebiete wurden nicht ausgewiesen. Wir bitten, dies zu ergänzen. Ziel eines Lärmaktionsplan ist auch, „gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG, siehe Abschnitt 2.6)“. Ruhige Gebiete sind im Lärmaktionsplan konkret auszuweisen.	Es besteht keine Verpflichtung Ruhige Gebiete auszuweisen. Die Gemeinde Schwieberdingen verzichtet daher auf die selbstverpflichtenden und anderen Planungen berührende Ausweisung von sog. Ruhigen Gebieten.
VI.23			Lärmaktionsplanung ist zum einen gesetzliche Pflicht. Unserer Meinung nach bietet sie darüber hinaus der Gemeinde eine Chance auf dem Weg zu einer lebenswerteren Gemeinde. Bitte nutzen Sie diese Chance, beziehen Sie die lärmbelastete Ortsdurchgangsstraße in den Lärmaktionsplan ein, führen Sie mögliche Maßnahmen zur Verbesserung durch bzw. beantragen Sie diese. Der Lärmaktionsplan kann hierbei eine gute Argumentationshilfe sein. Weisen Sie ruhige Gebiete aus, damit Schwieberdingen nicht nur lebenswerter wird, sondern das dann auch bleibt.	Eine Verpflichtung der Gemeinde Schwieberdingen den hier benannten Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten, besteht nicht.
VI.24			Wir bitten, uns über die nach der Überarbeitung des Plans getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG).	Kenntnisnahme.
	RP Stuttgart Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement	10.06.2025	Mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Schwieberdingen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung Ihrer	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.1			Unterlagen können wir zu dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes in unserer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger für Bundes- und Landesstraßen Folgendes mitteilen: <u>Verkehrsrechtliche Maßnahme:</u> B 10 (außerorts) – Geschwindigkeitsreduzierung 80 km/h ganztags Zwischen Brücke B 10 über die Glems bis zur Stuttgarter Straße 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. BImSchV) 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. Dabei sind die Regelungen des jeweils aktuellen Kooperationserlasses zu beachten. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019- RLS-19 erfolgen.	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			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, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) 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, etc.) als unverhältnismäßig erscheint. Bei Lärmpegeln, welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten – ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts –, muss die Lärmsituation abwägungsgerecht gelöst werden. 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. Im Zuge des Ermessens sind u.a. folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung (nur in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe), Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85). 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 grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt auf Strecken außerorts weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren. Da bislang keine Lärmwerte vorliegen, kann nur eine pauschale Stellungnahme abgegeben werden. <u>Hinweis:</u>	Ist bekannt. Die Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (LRA Ludwigsburg) liegt der Gemeindeverwaltung Schwieberdingen vor. Die berechneten Lärmpegel an den Hauptwohngebäuden können den Gebäudelärmkarten entnommen werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können. <u>Bauliche Maßnahmen:</u> B 10/ L 1140 Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags in den Bereichen, in denen die Auslöswerte der Lärmaktionsplanung erreicht/überschritten werden.	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind sog. Sofortmaßnahmen und sollen die Anwohner vor Umgebungslärm schützen, bis mittel- bis langfristig bauliche oder planerische Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt sind.
VII.4			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. Welcher Belag im genannten Streckenabschnitt eingebaut werden kann, hängt von den technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, innerorts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) ab und wird, sobald Erhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich	Entlang der Streckenabschnitte der B 10 und L 1140, in denen Lärmbetroffenheiten nachgewiesen wurden, gilt größtenteils eine maximal zulässige Geschwindigkeit > 60 km/h. Durch den Einbau eines AC 11 würde die Lärminderung -1,9 dB(A) für Pkw und -2,1 dB(A) für Lkw betragen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			anstehen, durch das Regierungspräsidium Stuttgart geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen empfehlen wir hier einen AC 11. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h. Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart betrifft auf dem angegebenen Bereich die B 10 und L 1140. Aus dem aktuellen Erhaltungsprogramm von 2020 sind hier seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart keine Sanierungsmaßnahmen geplant. Sollte der von Ihnen genannte Streckenabschnitt im kommenden Erhaltungsprogramm enthalten sein, erfolgt eine zustandsgerechte Instandsetzungsmaßnahme mit der Überprüfung eines möglichen Einsatzes von lärmabsorbierendem Belag innerhalb der Laufzeit des Programms.	Kenntnisnahme.
VII.6			Im Verlauf der B 10 aber auch in der L 1140 um Schwieberdingen wurde weitestgehend ein Splittmastiasphalt als Deckschicht einbaut. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von -1,8 dB(A) für Pkw und -2,0 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h. Lediglich in der L 1140 in Richtung Möglingen, ab dem Knotenpunkt L 1140/ L 1141 wurde 2019 im Zuge einer Fahrbahndeckenerneuerung für die Deckschicht ein AC 11 eingebaut. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.7			<u>Förderprogramm:</u> Passiver Lärmschutz Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Gemeinde Schwieberdingen bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der B 10/L 1140 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit kein Bebauungsplan bzw. kein Gebäudebaujahr nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegt. Maßnahmen der passiven Lärmsanierung an der B 10 und L 1140 erfolgten bereits im Bereich der Gemeinde Schwieberdingen in 1987/1988. Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich. Leider kann für die grundsätzlich mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, da insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Lärmsanierungsprogramme anstehen. Passive Schallschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen in der Baulast der Gemeinde können durch das LGVFG gefördert werden, in den Bereichen in denen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Bei der Umsetzung sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden. Bei konkretem Interesse wird	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			gebeten, eine entsprechende Anfrage an das Postfach abteilung4@rps.bwl.de zu senden.	
VIII.1	Initiative Lebenswertes Strohgau eV	10.06.2025	Der Gemeinderat Schwieberdingens hat in seiner Sitzung vom 29. April 2025 dem Entwurf des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe zugestimmt und die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden /Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz auf der Grundlage des Berichts der Fa. Rapp beschlossen. Eine Niederschrift über die Erörterung in der Gemeinderatssitzung ist nicht veröffentlicht. Obwohl unser Verein bereits bei der 3. Stufe des Lärmaktionsplans eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange abgegeben hat - die teilweise berücksichtigt wurde - ist uns der Entwurf des aktuellen Lärmaktionsplans leider nicht zugeleitet worden. Die folgende Stellungnahme verfasse ich als Sprecher der Initiative Lebenswertes Strohgau e.V. Datengrundlage Der Lärmaktionsplan 2025 basiert auf exakt denselben Daten wie schon der Lärmaktionsplan 2020 (als Fortschreibung des Aktionsplans 2018; im Ratsinformationssystem nicht mehr gefunden!). Es wurde explizit keine Lärmneuberechnung vorgenommen (Lärmaktionsplan 2025 S. 23]. Die damals berechneten und heute noch verwendeten Pegel berücksichtigen also weder Veränderungen im Verkehrsaufkommen, noch etwaige Veränderungen, die die Schallausbreitung beeinflussen könnten. Neue Gebäude, die den Schallpegel an einem Punkt durch Abschirmung verringern oder durch Reflektionen erhöhen könnten, finden keine	Die Grundlagendaten für die Lärmberechnung der LUBW sind Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 und Gebäude-/Einwohner:innenbestand aus diesem Jahr. Die zur Lärmaktionsplanung verpflichteten Kommunen müssen diese Datengrundlage nicht aktualisieren.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			Berücksichtigung. Dasselbe gilt für den teils maroden Zustand der über 30 Jahre alten Lärmschutzwände (Lärmaktionsplan 2020 S. 4). Seltsam: Die Basis der Lärmpegel sind die Lärmkarten der Umgebungslärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt, Baden-Württemberg. Deren neueste Karten wurden 2022- weiter auf Basis eines Verkehrsmonitorings von 2019 - berechnet. Tatsächlich soll in den vergangenen Jahren der besonders störende LKW-Verkehr nachts (ab morgens vor 4 Uhr) deutlich zugenommen haben, nachdem zwei lokale Firmen neue Lager in Illingen gebaut hätten. In solchen LUBW-Karten (unklar, ob aktuellste Version) hat Fa. Rapp die Hausnummern durch die Zahl der Bewohner der Häuser ersetzt. So wurde gezählt, wie viele Bewohner tags (6-22 Uhr) bzw. nachts von welchen mittleren gerechneten Lärmpegeln betroffen sind.	Die Anzahl der Einwohner:innen in den Hauptgebäuden wurde nicht durch die Fa. Rapp AG ersetzt, sondern entstammen dem schalltechnischen Berechnungsmodell der LUBW.
VIII.3			Gesundheitsgefährdung durch Lärm Dauerhafte Lärmbelastung mit Schalldruckpegeln über 60 dB(A) wird meist als störend empfunden. Pegel über 85 dB(A) können zu irreversiblen Schäden des Gehörs führen. Aber schon ab 65 dB(A) führt Lärm zu einem messbar geänderten Stoffwechsel, Hormonhaushalt und Gehirnstromaktivität ändern sich messbar, langfristig erhöht sich das Risiko für Bluthochdruck und Herzinfarkt. Der Schlaf kann schon bei Pegeln ab 40 dB(A) gesundheitsgefährdend gestört werden. Davon abgeleitet wurden in der (Technischen Anleitung) TA Lärm, einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche	Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm sind im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht anzuwenden. Maßgebend für die Bewertung des Umgebungslärms sind die Grenzwerte der 16. BImSchV.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.4			dient, Grenzwerte für die Geräuschemission definiert, für Dorf- und Mischgebiete tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A). Tags noch niedriger liegen die Empfehlungen der WHO (2018) mit 53 dB(A). Für reine Wohngebiete sieht die TA Lärm noch niedrigere Werte von 50 dB(A) bzw. 35 dB(A) vor. Eine Differenzierung der Lärmbelastung nach Innen- und Außenbereich bzw. nach Klassifizierung der Bauungspläne wird im Entwurf nicht vorgenommen. Mit tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) liegen die Grenzwerte, die das Verkehrsministerium BW im „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ als Grenzwerte für „Betroffenheiten“ definiert hat, um 15 dB(A) bzw. sogar 20 dB(A) über den Werten der TA Lärm, wie sie „normalerweise“ in Wohngebieten eingehalten werden müssten (z.B. von Wärmepumpen oder Windrädern). Dies zeigt, wie ernst die im Lärmaktionsplan abgelesenen Werte genommen werden müssen! Betroffenheiten 2025 In der aktuellen Bewertung wurden 122 Einwohner gezählt, die tags über 65 dB(A), 8 sogar über 70 dB(A) ertragen müssen- gegenüber 15 bzw. 2 vor 5 Jahren. Noch größer ist der Unterschied für die Nachtstunden, für die 546 Betroffene über 55 dB(A) und 66 sogar über 60 dB(A) mit entsprechender gesundheitlicher Gefährdung ertragen müssen (2018 noch 33 und 2). Auch für den Bereich Hardthof werden 8 bzw. nachts 49 von zu hohen Pegeln Betroffene gezählt, für die L 1140 entlang Bosch 68 und nachts 124.	Die Ergebnisse der Lärmkartierung der LUBW aus früheren Stufen sind nicht vergleichbar mit der aktuellen LUBW-Lärmkartierung Stufe 4. Ab der Lärmkartierung 2022 (LUBW-Lärmkartierung Stufe 4) werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.5			Während 2018 noch argumentiert wurde, dass die geringe Zahl der Betroffenen keine Maßnahmen erfordern würden, können die Zahlen für 2025 nicht mehr übergangen werden. Völlig schleierhaft ist (ohne auf die Auswertung von 2020 zugreifen zu können), wie sich die Zahl der Betroffenen ohne neue Lärmrechnungen derart ändern kann. Vorgeschlagene Maßnahmen Zum Bereich Hardthof erwähnt Fa. Rapp nur, dass eine Lärmschutzwand „noch nicht installiert“ wurde und schlägt als „eine Möglichkeit die Lärmpegel weiter zu senken“, einen lärmindernden Fahrbahnbelag vor. Zur L 1140 fällt Fa. Rapp der häufige Wechsel von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf, vorgeschlagen wird aber nur ein lärmoptimierter Straßenbelag- ohne auf den möglichen Einfluss auf die Betroffenenzahlen einzugehen. Für Schwieberdingen schlägt Fa. Rapp als ersten Schritt vor, auf der B 10 zwischen den Auffahrten Ost und West die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h zu begrenzen, räumt aber selbst ein, dass dies nicht ausreichend wäre [2, Tabelle 8]. Während sich tags die Zahl Betroffenen tags halbieren würden (57 statt 122), wären nachts weiter 453 der 546 Betroffenen (82 %) Pegeln über den gesetzlichen Grenzwerten ausgesetzt. Trotzdem spricht sich Fa. Rapp gegen eine Begrenzung auf 70 km/h aus. Im Lärmaktionsplan 2020 werden als mögliche Lösung noch „mittelfristige Überlegungen“ auf die Umsetzung von Lärmvorsorgemaßnahmen beim potentiellen 4-spurigen Ausbau der B 10 hingewiesen.	nicht wesentlich geändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. VIII.1 Die Lärminderungswirkung und Reduzierung der Betroffenenheiten hängt entscheidend vom potentiell verbauten Fahrbahnbelag ab – daher wurde an dieser Stelle keine detaillierte Wirkungsanalyse zur Lärmmin-derung aufgezeigt. Planfeststellungsbedürftige Maßnahmen, wie der 4-spurigen Ausbau der B 10, können im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung angeregt, jedoch nicht umgesetzt, werden.
VIII.6				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.7			Im Gegensatz zum Lärmaktionsplan 2020 werden von der Fa. Rapp keine „Ruhigen Rückzugsgebiete“ mehr definiert, in welche sich von Lärm Betroffene zurückziehen könnten und die langfristig vor Lärmbelastung geschützt werden sollen. 2020 wurden hier noch explizit ausgedehnte Schwieberdinger Wälder und Wasserflächen sowie der Golfplatz genannt [1, S. 4+5].	Die benannten Ruhigen Gebiete bestehend weiterhin. Ruhige Gebiete sind räumlich konkret zu definieren. Wegen der möglichen Zielkonflikte mit anderen Planungsabsichten ist zur Festlegung eines ruhigen Gebietes im Lärmaktionsplan stets eine Abwägung erforderlich. Erst durch die Festlegung im Lärmaktionsplan entsteht ein ruhiges Gebiet im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie. Eine Verpflichtung Ruhige Gebiete auszuweisen, besteht nicht. Die Gemeinde Schwieberdingen verzichtet daher auf die selbstverpflichtenden und anderen Planungen berührende Ausweisung von sog. Ruhigen Gebieten.
VIII.8			Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die Initiative Lebenswertes Strohgäu e.V. Allein für die betrachteten Straßenabschnitte außerhalb der Ortsgrenzen werden aktuell für 719 Personen nachts gesundheitsgefährdende Geräuschbelastungen berechnet. Die überwiegende Mehrheit der Betroffenen müsste auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen krankmachenden Lärm ertragen. Wir wissen von Betroffenen, die v.a. durch die jahrelangen nächtlichen Störungen körperlich erkrankt und deshalb in ärztlicher Behandlung sind. Die Gemeinde sollte sich der Verantwortung für die Gesundheit ihrer Bürger bewusst sein und kurzfristig Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms durchführen. Unsere Bewertung der Vorschläge der Fa. Rapp	Kenntnisnahme.
VIII.9			Hardthof: Nachdem entlang der Bebauung Hardthof / Schönbühlhof die Geschwindigkeit bereits auf 80 km/h reduziert ist, sieht Fa. Rapp nur noch den Einbau eines	Eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 70 km/h bringt eine maximale Lärmpegelminde- rung in Höhe von 1.5 dB(A).

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.10			lärmmindernden Fahrbahnbelags als mögliche Maßnahme. Wenige Meter westlich der B 10-Auffahrt von Schönbühlhof wird die Geschwindigkeit- wohl wegen der Ampel - auf 70 km/h reduziert. Umgekehrt Richtung Osten wird dieselbe Beschränkung nach dem Abzweig nach Markgröningen aufgehoben. Ohne merkliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses könnte der Tempo-70-Bereich in beiden Fahrtrichtungen um 1,5 km nach Osten auf die ganze Strecke entlang der Bebauung (jetzt 80 km/h) ausgedehnt werden. Die Fahrzeit würde sich um knapp 10 s verlängern. In westlicher Richtung nach der Ampel ist die Geschwindigkeit schon jetzt teilweise auf 70 km/h begrenzt (Wildwechsel). Natürlich sollte die Geschwindigkeit auch überwacht werden.	Auf die Kontrollen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat die Gemeinde Schwieberdingen keinen Einfluss – befürwortet dies jedoch.
VIII.11			Für die westlichsten Häuser sowie die ersten Schönbühlhof-Häuser dürften „gesunde Pegel“ ohne eine Lärmschutzwand nicht erreichbar sein. Da sollten sich vielleicht Schwieberdingen und Markgröningen zusammenschließen. Und nicht auf den 4-spurigen B 10-Ausbau warten!	Planfeststellungsbedürftige Maßnahmen, wie der 4-spurigen Ausbau der B 10 und/oder Lärmschutzwände, können im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung angeregt, jedoch nicht umgesetzt, werden.
VIII.12			B 10 entlang Schwieberdingen: Fa. Rapp schlägt auf einem 2,4 km langen Abschnitt der B 10 eine Tempobegrenzung auf 80 km/h vor, gibt gleichzeitig zu, dass die nicht ausreichen würde, die Betroffenenzahl deutlich zu senken. Ein lärmmindernder Belag wäre sehr teuer. Durch die vorgeschlagene Reduzierung von 100 auf 80 km/h kann der Geräuschpegel nur von PKW um über 3 dB(A) sinken. Für LKW hätte dies überhaupt keinen Einfluss, da sie ohnehin nur 80 km/h fahren	Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Bei Tempo 70 für den 2.4 km langen Streckenabschnitt wäre diese Unerheblichkeitsschwelle überschritten.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.13			dürfen. Die mittlere Geräuschkinderung wäre also - abhängig vom LKW-Anteil (hier über 10 %) - deutlich geringer und sicher nicht ausreichend. Durch eine weitere Verringerung auf 70 km/h statt 80 km/h könnte nochmals gut ein dB(A) gewonnen werden, hier auch durch LKWs. Fa. Rapp spricht sich gegen diesen Vorschlag aus wegen des „theoretischen Fahrzeitverlusts“ der damit auch den Schwerverkehr treffen würde. Tatsächlich benötigen für den 2,4 km langen Abschnitt bei 80 km/h PKW etwa 22 s länger (LKW 0 s), bei 70 km/h wären es für PKW zusätzlich 35 s, für LKW gerade 15 s im Vergleich zu jetzt. Ein weiterer Aspekt: Die Auffahrten auf die B 10 ohne oder mit sehr kurzen Beschleunigungsspuren sind sehr unübersichtlich. Auffahrende Autos müssen oft maximal beschleunigen, um sich in den fließenden Verkehr einordnen zu können (okay, nicht im morgendlichen Stau...) und wären damit besonders laut. Selbst bei übersichtlicheren Auffahrten auf Bundesstraßen ist die Geschwindigkeit meistens auf 70 km/h begrenzt, so z.B. auch trotz echter Beschleunigungstreifen auf der B 10 bei den L 1141- Auffahrten. Um den Verkehrsfluss zu verstetigen, sollte dann auch der knapp 400 m lange Abschnitt zwischen der Aus-/Auffahrt Schwieberdingen Ost ebenfalls auf 70 km/h begrenzt sein.	Zustimmung, jedoch können Geschwindigkeitsreduzierungen aus verkehrlichen Gründen im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt werden.
VIII.14			L 1140: Auch an dieser Stelle sieht Fa. Rapp nur den teuren Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags als mögliche Maßnahme. Abbildung 7 des Lärmaktionsplans zeigt, die höchsten Pegel treten im Bereich der Auffahrt Nord von der B10 kommend und der „Bosch-Ampel“ punktuell zur Weinstraßenkreuzung. Im	Die Lärmbetroffenheiten in diesem Bereich rechtfertigen keine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus verkehrlichen Gründen können im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.15			ersten Abschnitt beschleunigen Autos und v.a. von der B 10 kommende LKW noch bei Geschwindigkeiten deutlich unter 50 km/h den Berg hoch. In diesem Bereich wäre kein Gewinn durch einen lärmmindernden Belag zu erwarten. Zwischen der Weinstraßenkreuzung und der „Bosch-Ampel“ gibt es einen 600 m langen Abschnitt ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Hier wären mit einem lärmmindernden Belag für PKW einige dB zu gewinnen. Durch den leichten Anstieg wäre bei LKW jedoch das Motorengeräusch auf einem langen Bereich noch dominant. Das bei Beschleunigungen dominante Motorengeräusch von LKW wie PKW ließe sich signifikant mindern, wenn die Beschleunigungszeiten, sprich die Höchstgeschwindigkeiten reduziert würden. So könnte man von Lb kommend Tempo 70 bis zur Begrenzung auf 50 km/h vor der Ampel konstant belassen. Richtung Lb könnte man anstatt die 50 km/h aufzuheben, dies durch eine Begrenzung auf 70 km/h ersetzen. Damit ließen sich zumindest in diesem Bereich bis zu 4 dB(A) ohne Mehrkosten gewinnen- bei einem Zeitverlust von etwa 5 s. Im Lärmaktionsplan nicht ausreichend berücksichtigte, von gesundheitsgefährdendem Lärm Betroffene LUBW Lärmkarte und damit leider auch der Bericht der Fa. Rapp berücksichtigt die B 10 und die L 1140 nur isoliert. Nicht betrachtet werden die Auffahrten zur B 10 Schwieberdingen-Mitte. Die Abbildung 7 vermittelt zwar den Eindruck, dass die Beschleunigungsgeräusche mitgerechnet wurden, es fehlen aber die Beiträge	Das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen der Rampen liegt unter 8.200 Kfz/24h. Daher sind die Rampen zur/von der B 10 nicht verpflichtend zu untersuchen. Grundsätzlich können Beschleunigungsgeräusche im schalltechnischen Modell nicht abgebildet werden – bei der Lärmberechnung wird die zulässige

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.16			von den Auffahrten zur B 10. Insbesondere die südliche Auffahrt Richtung Stuttgart ist gegen die gegenüberliegenden Häuser der Lerchenstraße und vielleicht des Lochackerwegs nicht wirkungsvoll abgeschirmt. Die Steinmauer entlang der Straße sieht zwar sehr gut aus, akustisch wirksam ist sie aber nur für in Verbindung mit dem zusätzlichen Erdwall wie bei den oberen Häusern der Lerchenstraße. Das Modell berücksichtigt an dieser Stelle nur die Beschleunigungsgeräusche der von der B 10 aus Vaihingen kommenden Fahrzeuge, die in Richtung Lb beschleunigen, nicht die zur B 10 auffahrenden. Allein dadurch kann für die betroffenen Häuser auch ohne Simulation mit einem knapp 2-3 dB(A) höheren Geräuschpegel gerechnet werden. Zusätzlich wird von Anwohnern berichtet, dass LKW beim Abbiegen häufig über die Randsteine poltern, was man diesen auch ansieht. Solche Schläge sind besonders nachts störend. Sie müssten in der Simulation durch Impulszuschläge von mehreren dB(A) berücksichtigt werden- was in diesem Fall mit Sicherheit nicht geschehen ist. Die ohnehin schon krankmachende Belastung der Anwohner ist tatsächlich noch ernster!	Höchstgeschwindigkeit für den betrachteten Streckenabschnitt zu Grunde gelegt. Hierzu gibt es nach dem Berechnungsverfahren RLS-19 keine Vorgabe wie impulshafte Einzelgeräusche simuliert werden könnten.
VIII.17			„Eiserne Reserve“ Für unsere Gesundheit, in diesem Fall die unserer Mitbewohner, sollte uns kein Preis zu hoch sein. Natürlich kann man mit Schallschutzwänden und schallschluckenden Straßenbelägen allen ein wenigstens nicht krankmachendes Umfeld schaffen. Aber die Gemeinde muss sparen. Dann hilft nur, an der Quelle anzusetzen.	Luftreinhaltung ist kein originäres Thema der kommunalen Lärmaktionsplanung.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.18			zen. Der Verkehr muss reduziert (hier eher nicht machbar) oder weiter gebremst werden. Oben wurde immer von einem Tempolimit von 70 km/h ausgegangen. Wenn dies nicht ausreicht, müssen - ohne Mehrkosten - punktuell noch niedrigere Geschwindigkeitsgrenzen gesetzt werden. Um Stuttgart wird an zahlreichen Stellen auch auf Bundesstraßen die Geschwindigkeit mit dem Argument Luftreinhaltung (274 mit Zusatzzeichen) auf 60 km/h begrenzt. Da sollte der Gesundheitsschutz durch Lärminderung doch ebenso wichtig sein! Der große Mangel Die Schallpegelsimulation für die L1140 endet in Schwieberdingen exakt am Ortsschild. Deutlich sieht man das an dieser Stelle in alle Richtungen ausstrahlende Schallfeld. Auch innerhalb der Ortsgrenzen kann in der Nähe der Straße mit Pegeln über 70 dB(A) gerechnet werden. Und ganz sicher gilt dies ähnlich für den weiteren Verlauf der Ludwigsburgerstraße, aber auch für die Stuttgarter- und die Hemmingerstraße. Ohne passive Maßnahmen muss für die erste Hausreihe besonders an den Anstiegen mit Pegeln über 65 dB(A) gerechnet werden. Davon betroffen sind etwa 400- 500 Bewohner. Am 4.7.23 hat sich der Schwieberdinger Gemeinderat mehrheitlich gegen einen freiwilligen Lärmaktionsplan ausgesprochen, wohl wegen der erwarteten Kosten. Hier lohnt sich ein Blick nach Hemmingen: Hemmingen hat 2020 einen freiwilligen Lärmaktionsplan erstellen lassen. Die Zahl der Fahrzeuge in der Ludwigsburgerstraße ist gut vergleichbar mit der entsprechenden Zahl in der Schöckinger- oder der Hochdorfer-Straße. Hemmingen zeigt, dass der Schutz seiner Bürger vor krankmachendem Schall nicht immer teuer sein muss.	Eine Verpflichtung der Gemeinde Schwieberdingen den hier benannten Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten, besteht nicht.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.19			Allein durch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h werden die Pegel der am meisten betroffenen Gebäude in vorderster Reihe um bis zu 3 dB(A) gesenkt. Ohne große Rechnung kann erwartet werden, dass damit in einem ersten Schritt in Schwieberdingen ähnliche Geräuschminderungen erreicht werden könnten, die aber an den Steigungen kaum ausreichen dürften. Unverständlich ist, dass die „neue“ Stuttgarter Straße keinen Flüsterasphalt erhalten hat. Zusammenfassung: Die Datengrundlage hinsichtlich der Bundes- und Landesstraßen ist veraltet. Daten zu den Schwieberdinger Brennpunkten Ludwigsburger-, Stuttgarter-, Vaihinger- und Hemminger-Straße fehlen. Geschützte ruhige Gebiete zur Erholung von Lärmbeschwerden wurden nicht festgelegt. Der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans zeigt, wie deutlich die gesundheitsgefährdenden Schallpegel allein durch den Straßenverkehr außerhalb der Ortsgrenzen übertroffen werden und dass hier dringend Abhilfe geschaffen werden muss. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dafür nicht ausreichend. Als erster - und sehr kostengünstiger - Schritt sollte die Höchstgeschwindigkeit der betroffenen Straßenabschnitte mindestens auf 70 km/h abgesenkt werden. Die Geschwindigkeiten müssten dann auch engmaschig kontrolliert werden.	Siehe vorherige Wertungen unter VIII.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.20			Kostenintensivere Maßnahmen wie Flüsterasphalt, Überprüfung und ggf. Ausbesserung der Lärmschutzwände sowie zusätzliche Schallschutzwände sollten kurzfristig eingeplant werden. Bitte senden Sie uns nach Überarbeitung des Plans die von Ihnen getroffenen Entscheidungen.	Kenntnisnahme.
IX	RP Stuttgart Referat 21 – Raumordnung, Baurecht und Denkmalschutz	11.06.2025	Gegen die für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Maßnahmen bestehen aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
X.1	LRA Ludwigsburg, Immissionsschutz	14.08.2025	<u>I. Immissionsschutz</u> Der Entwurf der Rapp AG (Bericht Nr. 2051.070) vom 09.04.2025 wurde in fachlicher Hinsicht geprüft. Die berücksichtigten Eingangsdaten, die Vorgehensweise sowie die Ergebnisse haben wir durchgesehen. Im Vergleich zur 3. Stufe der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ergeben sich deutlich höhere Betroffenenzahlen. So stieg die Zahl der tags Betroffenen im Bereich der gesundheitskritischen Auslösewerte von mehr als 65 dB(A) von 17 auf 198. Nachts ist gegenüber der vorherigen Stufe die Anzahl der von Pegeln von mehr als 55 dB(A) Betroffenen von 35 auf 719 gestiegen. Diese erhebliche Steigerung der Betroffenenzahlen sollte im Lärmaktionsplan thematisiert werden. Aus unserer Sicht lässt sich dies nicht allein dadurch erklären, dass gegenüber vorherigen Berechnungen nach VBUS den im Bericht genannten Betroffenenzahlen das Rechenverfahren RLS-19 zugrunde liegt. Auch beim Vergleich der von der LUBW für die Gemeinde Schwieberdingen veröffentlichten Belastetenzahlen	Ein Vergleich der Ergebnisse LAP Stufe 3 zu LAP Stufe 4 ist nicht sinnvoll. Die LUBW Baden-Württemberg weist hierzu auf folgendes hin: „Ab der Lärmkartierung 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärm-belastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.2			zeigt sich ein signifikant deutlicher Anstieg der Betroffenen im Bereich gesundheitskritischer Pegel von 17 auf 118 tags und von 35 auf 265 nachts. Bei einem Vergleich an stichprobenartig ausgewählten Querschnitten ist festzustellen, dass sich die Verkehrsmengen erhöht haben. Wir regen daher an, die Verkehrsentwicklung im Lärmaktionsplan zu thematisieren und gegenüberzustellen.	den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. ...“ Eine Verpflichtung der planaufstellenden Behörde – hier Gemeinde Schwieberdingen – die Verkehrszahlen im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung zu aktualisieren, besteht nicht. Nach einem Vergleich der Verkehrszahlen der amtlichen Zählstelle 7120 1101 (B 10 Schwieberdingen) und deren Entwicklung aus dem Jahr 2019 zu 2023 kann folgendes festgehalten werden: das Verkehrsaufkommen sinkt sogar leicht von 21.832 Kfz/24h im Jahr 2019 auf 21.438 Kfz/24h im Jahr 2023.
X.3			Da nach dem Berichtsentwurf die Eingangsdaten ungeprüft von der LUBW übernommen worden sind, weisen wir darauf hin, dass die Einwohnerzahlen von Gebäuden von der LUBW nach dem statistischen Verfahren VBEB ermittelt werden. Da in der Regel von der Kommune die tatsächlichen Einwohnerzahlen gebäudescharf zur Verfügung gestellt werden können, regen wir an, die Auswertungen auf dieser Grundlage detailliert und entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten vorzunehmen.	Es besteht keine Verpflichtung zur Aktualisierung der Einwohner:innenzahlen.
X.4			Auch unter dem Hintergrund der Verkehrszunahme stellt sich die Frage, warum im Lärmaktionsplan lediglich die außerorts verlaufenden Straßen aus der LUBW-Kartierung mit einer Verkehrsmenge von mehr als 8.200 Kfz/24h betrachtet werden. Das Verkehrsministerium empfiehlt Kommunen entsprechend dem Kooperationserlass vom 8. Februar 2023, die Kartierung	Eine Verpflichtung der Gemeinde Schwieberdingen weitere Bereiche freiwillig im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten, besteht nicht.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.5			zu ergänzen und zu verfeinern. Erfahrungsgemäß werden bei dichter Bebauung auch bei deutlich weniger als 8.200 Kfz/24h Auslösewerte im gesundheitskritischen Bereich erreicht. Wir regen daher an, mindestens den Streckenzug der Ortsdurchfahrt (Hemminger-/Vaihinger-/ Stuttgarter Straße) sowie die Ludwigsburger Straße bis zum Anschluss B10 in die Lärmaktionsplanung mit aufzunehmen. Der Lärmaktionsplan stellt eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete (wie z.B. Gewerbegebiete) entlang höher belasteter Verkehrsachsen anzusiedeln, sowie der Planung von Trassen für den emissionsarmen Fußgänger- und Radverkehr bei zukünftigen städtebaulichen Planungen Vorrang einzuräumen. Darüber hinaus sollten Flächen gesichert werden und die finanziellen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um zukünftig auch vermehrt aktive Schallschutzmaßnahmen umsetzen zu können. Auch unter diesem Hintergrund regen wir, die innerörtliche Situation im Lärmaktionsplan mit zu betrachten.	Siehe Wertung unter Nr. X.4
X.6			Aus Sicht, der vom Lärm der B 10 Betroffenen begrüßen wir die im Lärmaktionsplan vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h. Schwerverkehr wird davon jedoch nicht erfasst. Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Ausbau der B 10 im vordringlichen Bedarf. In diesem Zuge müssen die strengen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden, so dass mit	Planungs- und Umsetzungsstand der geplanten Erweiterung der B 10 zwischen Enzweihingen und Schwieberdingen auf 4 Fahrstreifen ist nicht bekannt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass diese Maßnahme erst langfristig umgesetzt wird und demnach keine kurzfristige Lärminderung erwartbar ist. Die Maßnahmen wird in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen.

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.7			dem Ausbau in Zukunft mit einer Lärmverringerung an der B 10 zu rechnen ist. Mittel- bis langfristig ist auch dies demnach eine Maßnahme zur Lärminderung.	Siehe Wertung unter Nr. X.4
X.8			Lärmarme Fahrbahnbeläge lassen sich auch innerorts umsetzen. Da der Lärmaktionsplan hier keine Straßen betrachtet und demnach mögliche Betroffene mit Pegeln im gesundheitskritischen oder -schädlichen Bereich nicht erfasst, möchten wir nochmals eindringlich anregen, auch diese zugunsten Betroffener mit in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen. <u>II. Verkehr</u> Im Jahr 2018 wurde der erste Lärmaktionsplan der Gemeinde Schwieberdingen beschlossen. Im November 2020 wurde dieser Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Bislang wurden keine Lärminderungsmaßnahmen entlang der Kartierungsstrecken festgesetzt. Turnusmäßig soll mit der vorgelegten Planung die weitere Fortschreibung erfolgen. Die Gemeindeverwaltung hat sich dazu entschlossen, ein Planungsbüro mit der Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu beauftragen. Die Gemeinde Schwieberdingen hat der Verkehrsbehörde den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Stellungnahme im Rahmen der Entwurfsplanung vorgelegt.	
X.9			Aufgrund der aktuellen Erlasslage besteht für die planaufstellende Kommune die Möglichkeit, die Fachbehörde an ihre Entscheidungen im Lärmaktionsplan zu binden, wenn für Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG Maßnahmen rechtsfehlerfrei in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wurden. Haupt-	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.10			verkehrsstraßen sind dabei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr oder weniger kann die Fachbehörde nicht an die Entscheidung der planaufstellenden Kommune gebunden werden. Mit dieser Regelung wurden zwar nicht die Voraussetzungen geändert, die zum Beispiel für Tempo 30 erfüllt sein müssen. Der Lärmaktionsplan kann aber die Fachbehörde unter den vorgenannten Voraussetzungen binden, wenn der Abwägungsprozess der Kommune während der Planaufstellung ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Das bedeutet, dass durch die Kommune alle relevanten Belange abgewogen werden müssen, die auch die Fachbehörden im Falle einer eigenen Ermessensentscheidung zu berücksichtigen hätten. Man kann das Verfahren der Lärmaktionsplanung in etwa mit der Bauleitplanung vergleichen, in der ebenfalls alle Belange abgewogen werden müssen und darüber im Gremium beraten und entschieden werden muss.	Kenntnisnahme.
X.11			Die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen eines Lärmaktionsplanes wird grundsätzlich nur möglich, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Absatz 9 StVO vorliegen. Danach darf eine Maßnahme nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.12			Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Bewertung der Gefahrenlage an den Werten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die dort genannten Werte überschritten, besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Die 16. BImSchV gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen, so dass eine unmittelbare Anwendung im Bereich von Straßen im Bestand nicht möglich wird.	Widerspruch. Zur Gewichtung der Lärmsituation bei der Ermessensausübung orientiert sich die Rechtsprechung bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
X.13			Als weitere Orientierungshilfe werden die Lärmschutz-Richtlinien-StV herangezogen, die allerdings andere, deutlich höhere Werte zugrunde legen. Auch die Widmung der Straße muss bei der Bewertung berücksichtigt werden. Als grobe Orientierung für die Bewertung gilt daher: • Werden die Werte der 16. BImSchV nicht überschritten, besteht regelmäßig kein Anspruch auf ein Einschreiten der Behörde. • Werden die Werte der 16. BImSchV überschritten besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. • Werden auch die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten, d.h. liegen die Werte über 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, verdichtet sich das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten. Hier liegen die Werte dann auch im vordringlichen Handlungsbedarf.	Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu.
X.14			Aber auch bei Werten im vordringlichen Handlungsbedarf kann unter bestimmten Voraussetzungen von Maßnahmen abgesehen werden, wenn durch die Maßnahme erhebliche Nachteile entstehen. Zu diesen Nachteilen zählen insbesondere Gründe der Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf den ÖPNV),	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.15			Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre. Die Gemeinde Schwieberdingen hat für ihre Lärmaktionsplanung die Auslösewerte 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) in der Nacht zugrunde gelegt. Im Rahmen der Überprüfung des kommunalen Lärmaktionsplans fand keine Lärmneuberechnung statt. Vielmehr wurden die Ergebnisse der LUBW-Lärmkartierung Stufe 4 nach RLS-19 übernommen und gewertet. Die Grundlagendaten wurden demnach den LUBW-Modelldaten entnommen. Die zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen stammen aus dem amtlichen Verkehrsmonitoring 2019 (VM 2019). Unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses des Landes Baden-Württemberg erhalten Sie nachfolgend unsere fachrechtlichen Hinweise zum vorgelegten Entwurf der Lärmaktionsplanung. Ziel des laufenden Anhörungsverfahrens ist die Prüfung, ob die vorgeschlagene Maßnahme über die Lärmaktionsplanung umgesetzt werden kann. Damit erhalten die Kommunen die Möglichkeit, ihre Planung auf die durchführbare Maßnahme entsprechend anzupassen. Dies entspricht dem Vorgehen aller Planungsverfahren.	Kenntnisnahme.
X.16			Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Straßenverkehrsbehörde, Landratsamt Ludwigsburg, zuständig. Die Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen außerhalb geschlossener Ortschaften bedarf der Zustimmung des	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.17			Regierungspräsidiums Stuttgart. Für Anordnungen innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Zustimmung nicht erforderlich. Soweit im Gemeindegebiet Belagssanierungen durchgeführt werden sollen, ist die Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 17.07.2015 (Az. 2-3945.40/90) zu beachten. Eine Fahrbahndeckensanierung kann bereits zu einer deutlichen Lärminderung führen. In solch einem Fall muss eine erneute Lärmbewertung erfolgen. Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schwieberdingen sieht nach Prüfung der Rechengebiete • L 1140 Schwieberdingen • L 1140 Schwieberdingen West • B 10 Hardthof • B 10 Schieberdingen folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landratsamts Ludwigsburg vor: Tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h auf der B 10 über einen Abschnitt von 2.400 Meter, beginnend östlich der Brücke B 10 über die Glems bis auf Höhe des Abzweigs/der Einmündung Stuttgarter Straße Darüber hinaus werden weitere flankierende Maßnahmen, wie die Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags, zur Reduzierung der Lärmbelastung angeführt (vgl. Tabelle auf Seite 44 des LAP).	Fahrbahndeckenerneuerungen entlang der im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersuchten Streckenabschnitte sind derzeit nicht geplant. Siehe Stellungnahme Nr. VII.5

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.18			<u>Verkehrsregelungen und sonstige Maßnahmen im Bestand:</u> Entlang des Streckenabschnitts der B 10 zwischen dem östlichen und westlichen Abzweig zum Hardt- und Schönbühlhof gilt bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h. Im weiteren Verlauf der B 10 in Fahrtrichtung Stuttgart bis zum Abzweig Stuttgarter Straße (Schwieberdingen Ost) gilt die außerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit.	Ist bekannt und wurde bei der Lärmberechnung (LUBW-Lärmkartierung) berücksichtigt.
X.19			Im Gemarkungsgebiet von Schwieberdingen sind bisher keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorhanden.	Kenntnisnahme.
X.20			Zum Schutz der südlich der B 10 gelegenen Wohnbebauung von Schwieberdingen wurden Lärmschutzwände installiert, die mit einer Höhe von 1,60 Meter bis 5,5 Meter bei der Lärmberechnung berücksichtigt wurden. Dies betrifft die Rechengebiete L 1140 Schwieberdingen sowie B 10 Schwieberdingen. <u>Bewertung der Lärmsituation</u> Bei der Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen müssen die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer gewürdigt werden. Gleichzeitig müssen auch die Interessen anderer Anlieger berücksichtigt werden, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als mögliche Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Darüber hinaus ist bei der Prüfung auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. das Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind dabei auch die Besonderheiten des Einzelfalls. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit von Lärm ist dabei insbesondere, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Darüber hinaus dürfen verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts). Bei der Bewertung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg aufgrund der Verdichtung grundsätzlich höher als in anderen Regionen außerhalb der Ballungszentren ist. Die Straßenverkehrszählung des Landes aus den Vorjahren hatte bereits ergeben, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg weit über dem Landesdurchschnitt liegt. Die Zumutbarkeit von Verkehrslärm, der von Anliegern einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße aufgrund der Widmung ertragen werden muss, ist dabei anders zu bewerten als beispielsweise der Verkehrslärm in einer Wohnstraße (BVerwG, NJW 1986, 2655; OVG Münster, Urteil vom 01.06.2005- 8 A 2350/04). Bei dieser Bewertung gelten im Bereich von Bestandsstraßen zunächst die LärmschutzRichtlinien-StV. In der Rechtsprechung werden inzwischen aber auch die Grenzwerte der 16. BImSchV bei der Prüfung gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungswert herangezogen. Das bedeutet, dass die von Lärm be-	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung												
X.21			troffenen Anwohner regelmäßig einen Anspruch auf er- messensfehlerfreie Entscheidung haben, wenn die Im- missionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. § 2 der 16. BImSchV sieht folgende Werte vor: <table><tr><td></td><td>Tag</td><td>Nacht</td></tr><tr><td>Reines und Allgemeines Wohngebiet</td><td>59 dB(A)</td><td>49 dB(A)</td></tr><tr><td>Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet</td><td>64 dB(A)</td><td>54 dB(A)</td></tr><tr><td>Gewerbegebiet</td><td>69 dB(A)</td><td>59 dB(A)</td></tr></table> Die südlich der B 10 liegende bzw. angrenzende Ge- bäude befinden sich gemäß dem Flächennutzungsplan innerhalb von Wohnbauflächen. Dies betrifft Bereiche der Rechengebiete L 1140 Schwieberdingen und B 10 Schwieberdingen. Es sind daher die Werte von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts als Orientierung heran- zuziehen. Davon ausgenommen sind die Gebäude Am Wurm- berg 20 + 22, Stiegelstraße 41+51 sowie die entspre- chenden zwölf Gebäude des Straßenzugs Schelmen- pfad. Diese sechzehn Gebäude des Rechengebiets B 10 Schwieberdingen befinden sich innerhalb eines Mischgebiets, wofür entsprechend höhere Orientie- rungswerte gelten. Die nördlich der B10 bewerteten Gebäude in der Daim- lerstraße, Benz- und Markgröninger Straße liegen in- nerhalb eines Gewerbegebiets. Für diesen Bereich des Rechengebiets B 10 Schwieberdingen sind die Orien- tierungswerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts heranzuziehen. Gleiches gilt nach unserem Dafürhalten auch für alle übrigen Gebäude nördlich der B 10, die im Außenbe- reich liegen und dem Rechengebiet L 1140 Schwieber-		Tag	Nacht	Reines und Allgemeines Wohngebiet	59 dB(A)	49 dB(A)	Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64 dB(A)	54 dB(A)	Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)	Kenntnisnahme.
	Tag	Nacht														
Reines und Allgemeines Wohngebiet	59 dB(A)	49 dB(A)														
Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64 dB(A)	54 dB(A)														
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)														

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			dingen zugeordnet werden. Es handelt sich um Aus-siedlerhöfe, deren Nutzung nicht primär dem Wohnen, sondern vielmehr dem landwirtschaftlichen Betrieb dienen. Dort dürfte demnach schon originär durch die Sonderbebauung von einer höheren zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden. <u>Allgemeine Abwägungskriterien</u> Geschwindigkeitsbeschränkungen stellen kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung dar. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und sich damit vor allem als Sofortmaßnahmen eignen. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben in der Regel auch positive Effekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Nachteilig ist insbesondere, dass mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion, denn Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund sollten bei der Abwägung bzw. Beurteilung der Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen folgende Grundsätze berücksichtigt werden: • Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn eine erhebliche Betroffenheit nachgewiesen ist.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen. - Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus. - Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ kommt grundsätzlich nicht in Betracht. - Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung ggf. nur befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt. - Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z. B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Beschränkung innerorts auf 40 km/h; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen). - Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen und zu bewerten (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder) Trotz erheblicher Lärmbeeinträchtigungen kann von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Zu diesen Nachteilen zählen insbesondere Gründe der Leistungsfähigkeit (insbesondere im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Bei der <u>Leistungsfähigkeit</u> einer Strecke sollte beachtet werden, dass grundsätzlich mehr Fahrzeuge einen Streckenabschnitt mit 100 km/h passieren können als mit einer verringerten Geschwindigkeit von 80 km/h. Je länger der Streckenabschnitt ist, umso höher wird der Zeitverlust. Beim <u>ÖPNV</u> ist zu beachten, dass dieser seinerseits zur Lärminderung beiträgt, indem er Reisende sammelt und gemeinsam an ein Ziel bringt. Seine Funktion ist enorm wichtig und trägt zur Lärminderung bei, da sie den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert. Diese Bündelungsfunktion kann jedoch nur erhalten werden, wenn der ÖPNV nicht an Attraktivität verliert und weiterhin gute, effiziente und schnelle Verbindungen zur Verfügung stellen kann. Bei der Bewertung von Maßnahmen muss daher beachtet werden, dass Verzögerungen und Verlängerungen der Fahrtzeit aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen diesem Ziel <u>nicht</u> zuwiderlaufen. Im Zusammenhang mit <u>Verdrängungsverkehren</u> muss beachtet werden, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung grundsätzlich dort ausscheiden, „wo sie die Verhältnisse nur um den Preis bessern können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz' führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.“ (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986, 7 C 76/84, juris, Rn. 13).	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten sich darüber hinaus nicht nachteilig auf die <u>Luftreinhaltung</u> auswirken. Für die Abwägung von Maßnahmen ist die <u>Geschwindigkeit V85</u> in den Maßnahmenbereichen von Bedeutung. Diese Kennzahl wird verwendet, um zu ermitteln, welche Geschwindigkeit von 85 % der Kraftfahrer maximal gefahren wird. Es handelt sich dabei um eine anerkannte Messgröße für die Bewertung der Verkehrssicherheit auf einer Straße. Verkehrserhebungen zu den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wurden auf der B10 unserem Kenntnisstand nach bisher nicht durchgeführt. Unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses erhalten Sie nachfolgend unsere fachrechtlichen Hinweise zur beabsichtigten Maßnahme im Entwurf der Lärmaktionsplanung: Tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h auf der B 10 (2.400 Meter), beginnend östlich der Brücke B 10 über die Glems bis auf Höhe des Abzweigs / der Einmündung Stuttgarter Straße Die angestrebte Geschwindigkeitsbeschränkung umfasst mehrere Rechengebiete. Gemäß den kartographischen Lärmkarten jeweils für den Tag bzw. für die Nacht wird in der Bestandssituation je Gebäude der höchste Pegelwert, der auf einer Höhe von 4 Meter auf das entsprechende Gebäude einwirkt, zugrunde gelegt. Die Bestandssituation sowie die sich ergebende	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Plansituation bei Tempo 80 ganztags kann den Lärmkarten je Rechengebiet entnommen werden, die uns nachträglich vorgelegt wurden. Für eine bessere Übersichtlichkeit werden diese zunächst einzeln bewertet. Im Anschluss daran erfolgt eine Gesamtwürdigung der angestrebten Maßnahme. <u>Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen</u> Das Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen umfasst den Umgebungslärm im Bereich der B 10 zwischen dem nördlichen Ortsausgang von Schwieberdingen bis zur Kreuzung L 1140/L 1141 (Weinstraßenkreuzung). Anhand der Unterlagen wird nicht erläutert, ob es zu Lärmüberlagerungen von der B 10 und der L 1140 kommt. Gerade beim Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen sind die Lärmquellen nicht eindeutig zuordenbar. Es bleibt offen, in welchem Umfang Schallemissionen der B 10 auch auf Gebäude innerhalb des Rechengebiets L 1140 Schwieberdingen wirken. Die Lärmquellen sollten erläutert werden. Die Verkehrsstärke auf der B10 wird auf Grundlage der LUBW-Daten (Verkehrsmonitoring 2019) mit 21.832 Fahrzeugen pro Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 11,9 % angegeben. Auf der L 1140 wird die Verkehrsstärke gemäß den LUBW-Daten mit 33.909 (Verkehrsmonitoring 2019) Fahrzeugen pro Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 6,0 % ausgewiesen. Grundsätzlich wird angemerkt, dass die Verkehrszahlen sechs Jahre zurückliegen und die Aktualität der Daten damit fraglich erscheint. Auf der offiziellen Straßenkarte der Straßenverkehrszentrale wird für das	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.22			Jahr 2023 auf der B 10 bei einer temporären Zählstelle (zwischen Abzweig L 1140 Schwieberdingen West und L 1140 Schwieberdingen Mitte) ein Verkehrsaufkommen von 21.438 Fahrzeugen und ein Schwerverkehrsanteil von 10,6 % ausgewiesen. Damit ergibt sich vorliegend keine wesentliche Abweichung zu den LUBW-Daten, so dass die vorhandene Datengrundlage verwendet werden kann. B 10 und L 1140 sind Teil des klassifizierten Straßennetzes und entsprechend ihrer Widmung dazu bestimmt, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Sie besitzen eine Bündelfunktion zugunsten des untergeordneten Netzes von Kreis- und Gemeindestraßen. Für die Beurteilung der Betroffenheiten im Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen wurden lt. der entsprechenden Gebäudeliste Werte von insgesamt 28 Gebäuden mit 140 Personen untersucht.	Zustimmung
X.23			Auf Grundlage der Berechnungen ergeben sich in der Bestandssituation während der Tageszeit an 13 Gebäuden Lärmwerte, die direkt dem Auslösewert entsprechen oder diesen übersteigen. Betroffen sind 63 Personen, vgl. Tabelle. Bei der Bewertung muss berücksichtigt werden, dass von den 13 ausgewiesenen Gebäuden tagsüber insgesamt fünf Gebäude (Banmähder 2 + 4, Scheerwiesenweg 57, 59 + 67) im Außenbereich nördlich der B 10 liegen. Es wird dort von einer höheren zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen. In der Nachtzeit sind in der Bestandssituation 27 Gebäude und 135 Personen von Lärmwerten, die über	Bei der kommunalen Lärmaktionsplanung sind die sog. Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts, unabhängig der Gebietsnutzung, ausschlaggebend. Ergänzend kann mit der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV argumentiert werden. Die zumutbare Lärmbelastung für Wohngebäude in Misch- und/oder Gewerbegebieten kann demnach nicht nachvollzogen werden.

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung																		
X.24			dem Auslösewert von 55 dB(A) liegen, betroffen. Davon wurden an fünf Gebäuden Lärmwerte über dem Handlungswert von 60 dB(A) ermittelt, das Gebäude Bamäher 2 erreicht diesen Wert über die Rundungsregel. 24 Personen sind von diesen Nachtwerten betroffen, vgl. Tabelle. Beim Gebäude Bahnmäher 2 im Außenbereich dürfte diese Lärmbelastung zumutbar sein. <table><tr><th>Tag (6 bis 22 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>>= 70 dB(A)</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)</td><td>13</td><td>63</td></tr><tr><th>Nacht (22 bis 6 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>>= 60 dB(A)</td><td>6</td><td>24</td></tr><tr><td>>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)</td><td>27</td><td>135</td></tr></table> Betrachtet man allein die elf Gebäude im Wohngebiet südlich der B 10, so sind acht Gebäude in der Lerchenstraße bzw. dem Lochackerweg tagsüber mit Pegelwerten über dem Auslösewert von 65 dB(A) betroffen. Der Handlungswert wird an keinem der Gebäude erreicht. Nachts sind neun Gebäude der Lerchenstraße und des Lochackerweges von Pegelwerten über dem Auslösewert von 55 dB(A) betroffen, zwei Gebäude erreichen den Auslösewert über die Rundungsregel. Der Handlungswert wird nachts an fünf Gebäuden überschritten, der höchste Wert liegt bei 61,3 dB(A). Mit der gewünschten Maßnahme „Absenkung der Geschwindigkeitsregelung auf der B10 von 100 km/h auf 80 km/h tageszeitunabhängig“, wären tagsüber noch sieben und nachts weiterhin neun Gebäude in diesem Wohngebiet von Pegelwerten über den maßgebenden	Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen	>= 70 dB(A)	0	0	>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)	13	63	Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen	>= 60 dB(A)	6	24	>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)	27	135	Die hier angemerkte nicht vorhandene spürbare Lärm-entlastung und die nachweisbare Minderung der Betroffenenanzahlen verdeutlicht die Notwendigkeit der Maßnahme. Oder anders: die Maßnahme allein reicht
Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>= 70 dB(A)	0	0																				
>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)	13	63																				
Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>= 60 dB(A)	6	24																				
>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)	27	135																				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.25			Auslösewerten betroffen. Die Maßnahme führt damit zu keiner spürbaren Lärmentlastung und zu keiner nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen. Wir empfehlen Ihnen daher bauliche Maßnahme anzustreben, die eine bessere Wirkung entfalten. Neben der lärmschutzmindernden Maßnahme durch den Einbau einer speziellen Fahrbahndecke, sollten auch Änderungen an der bestehenden Lärmschutzwand in Betracht gezogen werden. Die Lärmschutzwand an der B 10 ist beim Brückenbauwerk über die L 1140, Ortseingang Schwieberdingen Nord im Vergleich zu anderen Abschnitten entlang der B 10 niedriger ausgebaut und läuft am Ende des Bauwerks aus. Es sollte daher geprüft werden, ob Möglichkeiten zur Erhöhung bzw. den Austausch der Lärmschutzwand bestehen.	nicht aus um die Lärmpegel und -betroffenheiten hinreichend zu senken. Dies liegt nicht an der fehlenden Wirksamkeit der Maßnahme sondern vielmehr an der hohen Lärmvorbelastung. FDE-Maßnahmen im Bereich der B 10 sind laut Regierungspräsidium Stuttgart nicht geplant. Der Bau von Lärmschutzwänden ist sehr kostenintensiv. Südlich der B 10 existieren bereits Lärmschutzwände und -wälle, deren Lärminderungswirkung bei der Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wurden.
X.26			Unter der Annahme, dass der Verkehrslärm der L 1140 möglicherweise mitursächlich für die ermittelten Pegelwerte für die Gebäude in der Lerchenstraße sowie im Lochackerweg sein könnte, empfehlen wir Ihnen auch entlang der L 1140 (Höhe Ortseingang) bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Installation einer Lärmschutzwand zu prüfen. Da die Lärmquelle vorliegend nicht eindeutig zugeordnet werden kann, sollte geprüft werden, welche der beiden möglichen Maßnahmen größere Wirkung entfalten kann. Lärmschutzwände tragen zu einer nachhaltigen Geräuschkinderung von bis zu 20 dB(A) bei.	Wird in den Lärmaktionsplan als langfristige Lärmminierungsmaßnahme mit aufgenommen.
X.27			In Ziffer 2.6.3 des Entwurfs der Lärmaktionsplanung wird dargestellt, dass auf dem Abschnitt der B 10, für den Tempo 80 vorgesehen ist, kein Buslinienverkehr	Wird im Lärmaktionsplan korrigiert. Im Übrigen hat die Maßnahme Tempo 80 keine Auswirkungen auf den ÖPNV – der Linienverkehr entlang

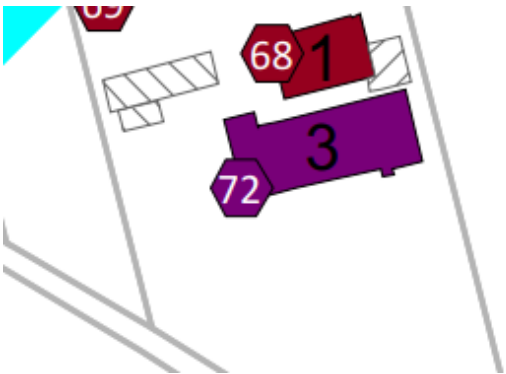
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.28			stattfindet. Diese Annahme ist nicht richtig, da auf diesem Abschnitt Fahrten der Buslinie 503 stattfinden, die die Haltestelle „Bosch Tor 3“ bedienen. Der in Abbildung 17 dargestellte Kartenausschnitt zum Entwurf der Lärmaktionsplanung ist insofern nicht auf dem aktuellen Stand und sollte daher berichtigt werden. <u>Rechengebiet B10 Schwieberdingen</u> Das Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen umfasst die Gebäude südlich der B 10. Es handelt sich um reine Wohnbebauung. Davon ausgenommen sind die Gebäude Am Wurmberg 20 + 22, Stiegelstraße 41+51 sowie zwölf Gebäude des Straßenzugs Schelmenpfad, die zu einem Mischgebiet zählen. Zu diesem Rechengebiet gehören auch sechs Höfe im Scheerwiesenweg sowie die Gebäude Ludwigsburger Straße 42, 56 und 58, die alle nördlich der B 10 angrenzen und im Außenbereich liegen, d.h. außerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegen. Darüber hinaus werden noch sechs Gebäude des Gewerbegebiets (Benzstraße und Daimlerstraße, Lüssenweg 20) hinzugezählt. Für die Beurteilung der Betroffenheit für das Rechengebiet B 10 Schwieberdingen wurden die Werte an 93 Gebäuden, in denen 525 Personen gemeldet sind, betrachtet. Eingangs wird angemerkt, dass für Gebäude in Gewerbegebiete entsprechend höhere Auslösewerte und Handlungswerte im Tageszeitraum wie auch im Nachtzeitraum gelten. Auf Grundlage der Berechnungen ergeben sich somit während der Tageszeit an 27 Gebäuden Lärmwerte, die direkt dem Auslösewert von 65 dB(A) entsprechen oder diesen übersteigen. Betroffen sind 110 Personen. Acht Gebäude erreichen diesen	der B 10 fährt maximal mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Somit würden sich keine Fahrzeitverluste für den ÖPNV ergeben. Bei der kommunalen Lärmaktionsplanung sind die sog. Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts, unabhängig der Gebietsnutzung, ausschlaggebend. Ergänzend kann mit der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV argumentiert werden. Die zumutbare Lärmbelastung für Wohngebäude in Misch- und/oder Gewerbegebieten kann demnach nicht nachvollzogen werden.

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung																		
			Wert über die Rundungsregel. An sechs weiteren Gebäuden wurden Pegelwerte zwischen 65,0 dB(A) bis 65,4 dB(A) ermittelt. An dem Gebäude Scheerwiesenweg 48 im Außenbereich liegend, konnte eine Überschreitung des Handlungswerts von 70 dB(A) festgestellt werden. Das Gebäude Ludwigsburger Straße 42 erreicht den Handlungswert über die Rundungsregel. Davon sind fünf Personen betroffen. In der Nachtzeit sind somit 90 Gebäude und 511 Personen von Lärmwerten, die den Auslösewert von 55 dB(A) erreichen oder darüber liegen, betroffen. Davon erreichen 18 Gebäude den Auslösewert über die Rundungsregel. Darüber hinaus konnten an 18 Gebäuden Lärmwerte ermittelt werden, die den Handlungswert von 60 dB(A) entsprechen oder diesen übersteigen. 51 Personen sind von diesen Nachtwerten betroffen. <table><tr><th>Tag (6 bis 22 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>≥ 70 dB(A)</td><td>2</td><td>5</td></tr><tr><td>≥ 65 dB(A) bis 69 dB (A)</td><td>27</td><td>110</td></tr><tr><th>Nacht (22 bis 6 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>≥ 60 dB(A)</td><td>18</td><td>51</td></tr><tr><td>≥ 55 dB(A) bis 59 dB (A)</td><td>90</td><td>511</td></tr></table> Es existiert bereits eine Lärmschutzwand, um den Umgebungslärm ausgehend von der B 10 für Schwieberdingen abzumildern. Dennoch ist eine Lärmbetroffenheit insbesondere im Nachtzeitraum gegeben. Denn bei 18 Gebäuden werden die Handlungswerte erreicht oder überschritten. Von dem Auslösewert 55 dB(A) sind alle Gebäude von Wohngebieten oder Mischgebieten betroffen. Fünfzehn Gebäude im Mischgebiet übertreffen die entsprechenden Vorsorgewerte um 2	Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen	≥ 70 dB(A)	2	5	≥ 65 dB(A) bis 69 dB (A)	27	110	Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen	≥ 60 dB(A)	18	51	≥ 55 dB(A) bis 59 dB (A)	90	511	
Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
≥ 70 dB(A)	2	5																				
≥ 65 dB(A) bis 69 dB (A)	27	110																				
Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
≥ 60 dB(A)	18	51																				
≥ 55 dB(A) bis 59 dB (A)	90	511																				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.29			dB(A), d.h. liegen bei Pegelwerten mit 56 dB(A) oder höher. Eine lärm mindernde Asphaltdeckschicht kann gerade im höheren Geschwindigkeitssegment > 60 km/h zu einer deutlichen Reduktion der Lärmpegel führen. Allerdings besteht darüber hinaus auch noch die Möglichkeit die bestehende Lärmschutzwand zu erhöhen oder zu erneuern. Bauliche Maßnahmen sollten grundsätzlich verkehrsrechtlichen Maßnahmen vorgezogen werden.	FDE-Maßnahmen im Bereich der B 10 sind laut Regierungspräsidium Stuttgart nicht geplant. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind leider oft langfristige Maßnahmen die keine kurzfristige Lärminderung mit sich bringen.
X.30			Vorliegend könnte eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung die Pegelwerte an 54 Gebäuden unter die Auslösewerte absenken. Die Maßnahme führt damit zu einer spürbaren Lärmentlastung. Auch eine nachweisbare Minderung der Betroffenenzahlen kann erreicht werden. Im Falle einer Fahrbahnsanierung oder Veränderungen der bestehenden Lärmschutzwand würde eine erneute Prüfung notwendig.	Kenntnisnahme.
X.31			Im Tageszeitraum ist demgegenüber keine große Betroffenheit nach den Vorgaben des Kooperationserlasses feststellbar.	Widerspruch. Werden die Wohngebäude nördlich der B 10 mit betrachtet, so liegen auch im Tageszeitraum große Betroffenheiten vor. Ein Ausschluss dieser Gebäude bei der Bewertung „Überschreitung der Lärmpegel 65/55 dB(A) tags/nachts“ halten wir für falsch.
X.32			Es sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der Schalleinwirkung durch Bepflanzungsmaßnahmen nördlich der B 10 erreicht werden kann. <u>Rechengebiet B 10 Hardthof</u>	Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung.

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung																		
X.33			Entlang dieses Streckenabschnitts wurde für die B 10 eine Verkehrsstärke mit 21.832 Fahrzeugen pro Tag nach LUBW-Daten angegeben. Der Schwertverkehrsanteil wird mit 11,9% angegeben. Dies entspricht den Angaben der Rechengebiete L 1140 Schwieberdingen und B 10 Schwieberdingen. Aufgrund des Abzweiges Schwieberdingen West könnten sich die Verkehrsbelastungen verändern durch zu- bzw. abfließenden Verkehr. Zwischen dem östlichen und westlichen Abzweig zum Hardt- und Schönbühlhof gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorhanden. Für die Beurteilung der Betroffenheit des Hardt- und Schönbühlhofs (Mischgebiet) entlang der B 10 wurden die Werte an 16 Gebäuden, in denen 49 Personen gemeldet sind, betrachtet. Auf Grundlage der Berechnungen ergeben sich während der Tageszeit an drei Gebäuden Lärmwerte, die direkt dem Auslösewert entsprechen oder diesen übersteigen. Betroffen sind acht Personen. Es konnte keine Überschreitung des Handlungswerts von 70 dB(A) festgestellt werden, vgl. Tabelle. In der Nachtzeit sind 16 Gebäude und 49 Personen von Lärmwerten, die den Auslösewert erreichen oder darüber liegen. An keinem Gebäude konnten Lärmwerte über dem Handlungswert von 60 dB(A) ermittelt werden, vgl. Tabelle. <table><tr><th>Tag (6 bis 22 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>>= 70 dB(A)</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)</td><td>3</td><td>8</td></tr><tr><th>Nacht (22 bis 6 Uhr)</th><th>Gebäude</th><th>Personen</th></tr><tr><td>>= 60 dB(A)</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)</td><td>16</td><td>49</td></tr></table>	Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen	>= 70 dB(A)	0	0	>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)	3	8	Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen	>= 60 dB(A)	0	0	>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)	16	49	Bei der kommunalen Lärmaktionsplanung sind die sog. Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts, unabhängig der Gebietsnutzung, ausschlaggebend. Ergänzend kann mit der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV argumentiert werden. Die zumutbare Lärmbelastung für Wohngebäude in Misch- und/oder Gewerbegebieten kann demnach nicht nachvollzogen werden.
Tag (6 bis 22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>= 70 dB(A)	0	0																				
>= 65 dB(A) bis 69 dB (A)	3	8																				
Nacht (22 bis 6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>= 60 dB(A)	0	0																				
>= 55 dB(A) bis 59 dB (A)	16	49																				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.34			Im Nachtzeitraum wird bei vier Gebäuden der Auslösewerten über die Rundungsregel erreicht, drei weitere Gebäude haben Pegelwerte von 55 dB(A) oder 55,1 dB(A). Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind im Entwurf der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen. Neben dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags, könnten entlang dem nordwestlichen Abschnitt der B 10 beim Hardt- und Schönbühlhof zusätzlich höhere und dichtere Bepflanzungsmaßnahmen in Betracht kommen. <u>Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen-West</u> Im Rechengebiet L 1140 Schwieberdingen-West gibt es keine Betroffenheit mit Lärmpegeln > 65/55 dB(A) tagsüber oder nachts. Der Abstand der Hauptwohngebäude nördlich und südlich der Hemminger Straße zur L 1140 ist sehr groß. Dieser Streckenabschnitt wird daher nicht näher betrachtet. Sonstige Anmerkungen	FDE-Maßnahmen im Bereich der B 10 Hardthof sind laut Regierungspräsidium Stuttgart nicht geplant. Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung.
X.35			Es wurde festgestellt, dass die Gebäude Ludwigsburger Straße 42, 56 und 58 laut Straßenliste dem Gebiet B 10 Schwieberdingen zugeordnet werden. Gemäß der Anlage Einwohner-/ Geschwindigkeitenkarte liegen sie jedoch im Rechengebiet L 1140/Schwieberdingen. Es wurde festgestellt, dass die Gebäude Scheerwiesenweg 27 + 28 lt. der Straßenliste dem Gebiet L 1140 Schieberdingen zugeordnet wurden, lt. der Anlage Einwohner-/ Geschwindigkeitenkarte liegen sie jedoch im Rechengebiet B 10 Schwieberdingen.	Die Zuordnung der betroffenen Wohngebäude zu Rechengebieten ist aus unserer Sicht irrelevant. Entscheidend sind die ermittelten Lärmpegel an den Wohngebäuden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.36			Es wurde festgestellt, dass der Hof Scheerwiesenweg 48 doppelt und mit jeweils unterschiedlichen Pegelwerten in der Straßenliste B 10 Schwieberdingen ausgewiesen wurde. Dies sollte erläutert werden. Abschließende Bewertung Da eine große Betroffenheit südlich der B 10 im Nachtzeitraum vorliegt, wäre- vorbehaltlich der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart- aus unserer Sicht eine nächtliche Tempo-80-Regelung auf der B 10 im Abschnitt vom Beginn der westlichen Bebauung (Höhe Peter-von-Koblenz-Straße) bis zum Ende der östlichen Bebauung (nach der Nothaltebucht nach dem Brückenbauwerk Vöhringer Weg) begründbar. Der Abschnitt der B 10, der innerhalb des Rechengebiets L 1140 liegt umfasst lediglich eine Länge von 100 Meter und sollte im Sinne eines stetigen Verkehrsflusses miteinbezogen werden. Die weiteren Geschwindigkeitsregelungen im Verlauf der B 10 in beiden Fahrtrichtungen liegen in ausreichend großer Entfernung, so dass wir nicht von einer Überforderung des Kraftfahrers ausgehen müssen.	Unter der Adresse des Scheerwiesenweges 48 sind zwei Hauptwohngebäude definiert. Daher wurden auch zwei unterschiedliche Lärmpegel, für jeden Wohngebäude ein Lärmpegel in 4m Grund, ermittelt:  Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.37			Für den Tageszeitraum reichen nach unserer Prüfung die Betroffenheiten eher nicht aus, um verkehrsrechtliche Maßnahmen zu begründen. Die Belange des ÖPNV müssen bei der Abwägung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen gewürdigt werden. Vorliegend führt die geplante Geschwindigkeitssenkung auf 80 km/h für den Busverkehr zu keinen weiteren Konsequenzen. Für Kraftomnibusse außerhalb geschlossener Ortschaften gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Für den Fall, dass Fahrgäste befördert werden, für die keine Sitzplätze zur Verfügung stehen, gilt generell 60 km/h. Der Fahrtzeitverlust für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird nach einer theoretischen Berechnung unter der Annahme einer konstanten Fahrt von 80 km/h für den 2.400 Meter langen Abschnitt mit 22 Sekunden angegeben. Eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen außerorts bedarf der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart.	Widerspruch. Nach unserer Auffassung sind auch im Tageszeitraum eine große Anzahl von Lärmbetroffenheiten vorhanden. Insbesondere weil bei der kommunalen Lärmaktionsplanung die sog. Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts, unabhängig der Gebietsnutzung, ausschlaggebend sind. Eine Bewertung ausschließlich nach der Gebietsnutzung und der Pegelwertüberschreitung nach der 16. BImSchV ist falsch.
X.38			<u>III. Zentrale Bußgeldangelegenheiten</u> Der Entwurf regt an, dass das Landratsamt Ludwigsburg die Maßnahmen zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen verstärkt. Wir führen weiterhin regelmäßige Kontrollen der bestehenden und zukünftigen Geschwindigkeitsbeschränkungen (auch z.B. Tempo 80 auf der B 10) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Lärminderung vor allem auf dem klassifizierten Straßennetz (Kreis- und Landesstraßen) der Gemeinde mit mobilen Verkehrsmessgeräten durch. Dabei richtet sich die Häufigkeit nach den festgestellten Geschwindigkeiten, der	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.39			Höhe der Überschreitungquote, der Unfallauffälligkeit, sowie den Anforderungen von Seiten der Gemeindeverwaltung und/oder von Anwohnern.	
			Sachdienlich wäre es, wenn die Lärmschutzwand einen Durchgang verbunden mit einer Servicefläche erhalten könnte, um ein Verkehrsmessgerät straßennah platzieren zu können.	Kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung.
X.40			Unterstützend kann nach Einführung der Tempo 80 ganztags auch die Polizeidirektion Ludwigsburg-Böblingen um Geschwindigkeitskontrollen auf der B 10, vor allem östlich der Brücke B 10 über die Glems bis auf Höhe des Abzweigs/der Einmündung Stuttgarter Straße, gebeten werden.	Dieser Passus verwirrt. Bislang war die Argumentation seitens des Landratsamtes Ludwigsburg gegen Tempo 80 ganztags. Wir vermuten es handelt sich hierbei um einen Rechtschreibfehler.
X.41			<u>IV. Gesundheitsschutz</u> Im Gemeindegebiet Schwieberdingen werden die Maßnahmenwerte überschritten. In den betrachteten Maßnahmengebieten der L 1140 (Schwieberdingen) und der B 10 (Schwieberdingen und Hardthof) sind 112 Personen von Lärm > 70 dB(A) tagsüber und/oder von Lärm > 60 dB(A) nachts betroffen. Die sogenannten Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN >55 dB(A)) werden in allen Maßnahmengebieten überschritten. Insgesamt betrifft diese Überschreitung tagsüber 719 Personen bzw. 198 Personen nachts. Dies hat laut dem Entwurf der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Lärmkartierung (Verkehrszahlen von 2019) tags wie nachts für eine erhöhte Anzahl an Wohngebäuden bzw. deren Bewohner erhebliche bis gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zur Folge.	Zustimmung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.42			Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) vom 08. Februar 2023 leitet sich daraus, entlang dieser Strecken, ein Handlungsbedarf zur Planung und eine möglichst zeitnahe Umsetzung geeigneter lärmindernder Maßnahmen ab, um die Lärmbelastung vor Ort entsprechend zu vermindern. D.h., die Auslösewerte sollten erreicht oder besser unterschritten werden, um eine wirksame Entlastung aller betroffenen Anwohner zu ermöglichen. An konkreten Vorschlägen zur zusätzlichen Lärminderung benennt der Entwurf der Lärmaktionsplanung: 1. Temporeduzierungen: eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h ganztags entlang der B 10 auf einem 2.400 Meter langen Abschnitt, beginnend östlich der Brücke. 2. Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. 3. Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden. 4. Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr). 5. Unterstützung der Eigentümer und Eigentümerinnen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern. Die Maßnahmen beinhalten ein breites Spektrum an kurzfristig bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen. Weitere mögliche Maßnahmen wie Schallschutzzäune/-wälle, nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung	Zustimmung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.43			gen und Thematisierung des Lärms als Umweltproblem und die Sensibilisierung wurden zum größten Teil bereits umgesetzt. Es ist empfehlenswert die genannten und weitere mögliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um für alle betroffenen Anwohner die Maßnahmenwerte von LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A) und im optimalen Fall die Auslösewerte von LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A) zu unterschreiten. <u>Bewertung des Fachbereichs Gesundheitsschutz:</u> Das Gesundheitsamt ist grundsätzlich mit den im vorgelegten Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, soweit sie geeignet sind, die Verkehrslärmbelastung dahingehend zu vermindern, dass die sehr hohe Lärmbelastung der Maßnahmenwerte (LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A)) unterschritten und die Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) als Ausdruck einer hohen Lärmbelastung, auch aus umweltmedizinischer Sicht bzw. Gründen der gesundheitlichen Vorsorge, erreicht bzw. ebenfalls unterschritten werden und es somit zu einer Verbesserung der Lärmsituation bzw. Vermeidung einer verkehrslärmbedingten Gesundheitsgefährdung für die davon am schwersten betroffenen Anwohner kommt.	Kenntnisnahme.
X.44			Geschwindigkeitsreduzierungen tags wie nachts können einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten, aber nur sofern sie der Verkehrsverstärkung dienen und nicht, wie oft zu beobachten, zu Abbrems- und Beschleunigungsverhalten vor und hinter der Geschwindigkeitsbegrenzung führen. Bei einem entsprechenden moderaten und vernünftigen Fahrver-	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.45			halten kann auch der Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb geringer sein, was wiederum die Feinstaubbelastung und die Schadstoff- bzw. NO- und CO2-Emissionen mindern kann.	
			Asphalterneuerung, besonders auf lärm mindernde Varianten, ist vor allem auf den viel befahrenen Streckenabschnitten eine mögliche Maßnahme zur Lärminderung, die baldmöglichst umgesetzt werden sollte.	Kenntnisnahme.
X.46			Die Förderung und der Ausbau des ÖPNV bzw. von Fahrradwegen und die Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs begrüßen wir. Das ist eine Möglichkeit, die Verkehrsbelastung insbesondere durch PKW weiter zu reduzieren. Darüber hinaus ist eine Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad gesundheitsförderlich.	Kenntnisnahme.
X.47			Gesondert müssen die Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen betrachtet werden. Hier liegt der Grenzwert für Verkehrslärm laut 16. BImSchV tagsüber bei 57 dB(A). Studienergebnisse gehen von einem Einfluss von Umweltlärm auf kognitive Leistungen von einer Leistungsminderung ab Tages-Außenschallpegeln von 50 dB(A) aus. Deswegen sollte vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.	Kenntnisnahme.
X.48			Laut Entwurf wird die Kinderbetreuungseinrichtung Pustebume tagsüber einem Lärmpegel von mehr als 57 dB(A) ausgesetzt und überschreitet damit diesen Grenzwert. Für die weiteren Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen kann mit den vorliegenden Unterlagen keine Aussage darüber getroffen werden, ob	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.49			sie den Wert von 50 dB(A) überschreiten. Lärm kann die für die kindliche Entwicklung wesentlichen Aufmerksamkeits-, Gedächtnis- und Sprachentwicklungsprozesse (rezeptiv/expressiv) stören und demzufolge nicht nur kognitive, sondern auch sozio-emotionale Aspekte des Lernens bei Kindern beeinflussen. In Hinblick auf die allgemein sensiblere Wahrnehmung von Geräuschen durch Kinder ist es empfehlenswert weitere mögliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Betracht zu ziehen, um den oben genannten Grenzwert zu erreichen bzw. zu unterschreiten. Ob durch die geplanten Maßnahmen diese Grenzwerte an den Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen unterschritten werden, wird nicht berichtet. Die geplante finanzielle Unterstützung Betroffener für passive Lärmschutzmaßnahmen ergänzt die sonstigen geplanten Maßnahmen. Wir möchten jedoch betonen, dass grundsätzlich aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen sind. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität. Zudem wird der Aufenthalt im Freien und die dortige Lärmbelastung nicht berücksichtigt.	Ist bekannt.
X.50			Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise: 1. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der Ausweisung und Durchsetzung von Temporeduktionen die Verkehrsverstetigung, sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit höheremittierenden Motortechniken. 2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/ Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Autofahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärminderung. 3. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden. 4. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO-Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei 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-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt),	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.51			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. 5. Bei den Lärmgrenz- bzw. -richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich. 6. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein. Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.	Kenntnisnahme.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger:in 1	10.06.2025	Als stark vom Verkehrslärm Betroffene empfinden wir es als nicht ausreichend, dass nur der Verkehrslärm der von der B 10 ausgeht, untersucht wurde.	Kenntnisnahme.
I.2			Gerade am Ortsausgang der Ludwigsburger Straße entsteht durch die Beschleunigung durch die Steigung starker Verkehrslärm (vor allem auch durch Motorräder). Durch die Auffahrt auf die B 10 wird vor allem auch nachts durch LKWs starker Lärm produziert. Wir würden uns hier eine freiwillige Lärmuntersuchung der Gemeinde wünschen, sowie weitergehende Massnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms wie z.B. Tempo 30.	