

Auftraggeber: Stadt Asperg
Bauamt
Marktplatz 1
71679 Asperg

Auftragnehmer: Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure
Brückenstraße 9
71364 Winnenden

Bekannt gegebene Stelle nach § 29b Bundes-
Immissionsschutzgesetz (BImSchG)



Durch die DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH
nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren.

in Kooperation mit: Planungsgruppe SSW GmbH
Hoferstraße 9A
71636 Ludwigsburg

Erläuterungsbericht 12627-02

Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG
für die Stadt Asperg, 3. Stufe

**Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan
am 25. Juli 2023**

Datum: 5. Juli 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1. Gegenstand der Untersuchung	4
1.1. Situation und Aufgabenstellung	4
1.2. Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung	4
1.3. Eingangsdaten.....	5
2. Grundlagen der Untersuchungen.....	6
2.1. Rechtliche Grundlagen und Empfehlungen	6
2.2. Berechnungsvorschriften.....	10
2.3. Berechnungsgrundlagen	12
3. Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen	14
4. Lärmanalyse	16
4.1. Lärmanalyse nach den Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie.....	16
4.2. Lärmanalyse nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS 90.....	18
4.3. Bewertung der Untersuchungsergebnisse und Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche	19
5. Maßnahmenkatalog – Entwurf zum Lärmaktionsplan	22
5.1. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre)	22
5.2. Mittelfristig/Langfristig geplante Maßnahmen (> 2 Jahre).....	25
6. Hinweise zu ruhigen Gebieten	26
7. Maßnahmenkatalog – Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan.....	27
8. Verfahren der Lärmaktionsplanung und Beteiligung der Öffentlichkeit.....	28

9. Zusammenfassung29

Anlagenverzeichnis
Literaturverzeichnis
Anlage 1 - 8

1. Gegenstand der Untersuchung

1.1. Situation und Aufgabenstellung

Die Europäische Union (EU) hat im Jahr 2002 die Richtlinie 2002/49/EG [1] (EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet. Mit dieser Richtlinie sollte ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen und diese zu mindern. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] ist die Basis für die Lärminderungsplanung auf nationaler Ebene und wurde mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [2] in deutsches Recht überführt, der § 47 des BImSchG [3] zur Lärminderungsplanung wurde dadurch novelliert.

Gemäß dieser Richtlinie fand im Jahr 2012 die Lärmkartierung der 2. Stufe durch die LUBW landesweit für Baden-Württemberg statt. Entsprechend der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgte die Aufstellung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe durch die Stadt Asperg. Der Beschluss zum Lärmaktionsplan erfolgte am 28. Januar 2014.

Im Jahr 2018 wurden turnusgemäß die Ergebnisse der Lärmkartierung Baden-Württemberg der 3. Stufe für Hauptverkehrsstraßen durch die LUBW veröffentlicht. Dabei wurden u. a. die Belastungen durch Lärm an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 h erfasst. Für die Stadt Asperg ergibt sich nun die Notwendigkeit, den bestehenden Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2014 zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Im Rahmen der vorliegenden Überarbeitung des Lärmaktionsplans sollen Lärmschutzmaßnahmen geprüft und in einen Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.

In dem vorliegenden Erläuterungsbericht werden die zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans durchgeführten Untersuchungsschritte zusammengefasst. Der vorliegende Lärmaktionsplan (Beschlussfassung) soll von der Stadt Asperg beschlossen werden.

Die Berechnungen und die Bewertung der Untersuchungsergebnisse im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt entsprechend den zu Beginn des Verfahrens maßgeblichen Vorgaben, die im Zuge der 3. Stufe zur Lärmaktionsplanung vom Ministerium für Verkehr festgelegt bzw. empfohlen wurden. Dies betrifft insbesondere die Berechnungen im Rahmen von verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach der RLS-90 [4] bzw. den Kooperationserlass Lärmaktionsplanung [5].

1.2. Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung

Die folgenden Arbeitsschritte wurden im bisherigen Verfahren zur Lärmaktionsplanung durchgeführt:

- Fortschreibung und Aufbereitung der Verkehrsdatenbasis durch die Planungsgruppe Kölz sowohl im Zuge der vom Land kartierten klassifizierten Straßen

mit mehr als 8.200 Kfz/24 h, als auch auf freiwilliger Basis im Bereich der Kreisstraße K 1693 – Möglinger Straße.

- Durchführung einer Lärmanalyse auf Grundlage der Verkehrsuntersuchungen der Planungsgruppe Kölnz.
- Detaillierte Maßnahmenprüfung und Erarbeitung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan.
- Beschlussfassung Gemeinderat und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans.
- Einarbeitung/Abwägung der Anregungen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind.
- Ausarbeitung der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan als Grundlage für den Gemeinderatsbeschluss am 25. Juli 2023.

1.3. Eingangsdaten

Für die Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden die folgenden Grundlagendaten herangezogen:

- Grundlagendaten der Lärmkartierung des Landes für die Stadt Asperg, zur Verfügung gestellt von der LUBW, Stand 2019
- Aktuelle Katastergrundlage der Stadt Asperg, Stand November 2019
- Aktuelle Verkehrsdaten auf den untersuchungsrelevanten Straßen der Stadt Asperg, zur Verfügung gestellt von der Planungsgruppe Kölnz, Ludwigsburg, November 2019
- Angaben zum Korrekturfaktor für den Straßenbelag auf der A 81, E-Mail des RP Stuttgart, Referat 47.4 vom 21. Januar 2020:
DStrO = -2
- Angaben zum Korrekturfaktor für den Straßenbelag auf der L 1138 (Eglosheimer Straße/Ostumfahrung), RP Stuttgart, Referat 47.4, Stand 2020:
DStrO = -2
- Angaben zum Korrekturfaktor für den neu geplanten Straßenbelag auf der L 1138, Eglosheimer Straße, E-Mail des RP Stuttgart, Referat 47.4, Stand 2020
DStrO = -2
- Angaben zum Korrekturfaktor für den neu eingebauten Straßenbelag auf der L 1110, Königstraße, E-Mail des RP Stuttgart, Referat 47.4, Stand 2020
DStrO = -3

2. Grundlagen der Untersuchungen

2.1. Rechtliche Grundlagen und Empfehlungen

2.1.1. Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] wurde das Bundes-Immissionsschutzgesetz geändert und der § 47 dieses Gesetzes zur Lärmminde-
rungsplanung novelliert.

Nach § 47c des novellierten Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind von der zuständi-
gen Behörde zunächst Lärmkarten zu erstellen, die den Mindestanforderungen des An-
hangs IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] entsprechen. Darauf aufbauend sind
nach § 47d BImSchG von den betroffenen Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen.
Die Mindestanforderungen sind im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] ge-
regelt. Nach § 47d Abs. 3 wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen der Lärmaktionspläne
gehört und erhält die Möglichkeit, an der Ausarbeitung der Pläne mitzuwirken.

Die Umsetzung der Ausarbeitung der Lärmkarten und der Aufstellung von Lärmakti-
onsplänen sollte nach den nachfolgend dargestellten Fristen erfolgen. Alle 5 Jahre ist
eine Überprüfung und ggf. eine Überarbeitung erforderlich.

Tabelle 1 Fristen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

	Fristen	
	Ausarbeitung Lärmkarten	Aufstellen von Lärmaktions- plänen
Ballungsräume > 250.000 Einwohner (1. Stufe) > 100.000 Einwohner (2. Stufe) Überprüfung alle 5 Jahre	30.06.2007 30.06.2012	18.07.2008 18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr = 16.400 Kfz/Tag (1. Stufe) > 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag (2. Stufe) > 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag (3. Stufe) Überprüfung alle 5 Jahre	30.06.2007 30.06.2012 30.06.2017	18.07.2008 18.07.2013 18.07.2018
Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr = 164 Züge/Tag (1. Stufe) > 30.000 Züge/Jahr = 82 Züge/Tag (2. Stufe) Überprüfung alle 5 Jahre	30.06.2007 30.06.2012	18.07.2008 18.07.2013
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen / Jahr Überprüfung alle 5 Jahre	30.06.2007	18.07.2008

Im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sind die Mindestanforderungen für Aktionspläne beschrieben.

Demnach müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten sein:

- Beschreibung der Lärmquellen (für Asperg: Hauptverkehrsstraßen, sonstige Straßen)
- Zuständige Behörde (hier: Stadt Asperg)
- Rechtlicher Hintergrund (§ 47 d BImSchG)
- Alle geltenden Grenzwerte
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen

- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen wie Kostenwirksamkeitsanalyse oder Kosten-Nutzen-Analyse
- Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

In Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten sein.

2.1.2. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des MV Baden Württemberg

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat in seinem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2012 Hinweise zur Vorgehensweise und der Bewertung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gegeben.

Im Zuge der 3. Stufe der Lärmkartierung erfolgte eine Überarbeitung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 durch das Ministerium für Verkehr (aktueller Stand vom 29. Oktober 2018 [4]).

Dieser enthält u. a. die nachfolgenden Empfehlungen, die gegenüber dem Kooperationserlass aus 2012 unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) modifiziert wurden.

Nach [5] sind bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung die Bereiche mit Lärmbelastungen über den nachfolgend aufgeführten Werten zu betrachten. Die Lärmbelastungen oberhalb dieser Werte sind als gesundheitskritisch zu bezeichnen:

- $L_{DEN} > 65$ dB(A) und/oder
- $L_N > 55$ dB(A)

Für Bereiche mit Überschreitungen der nachfolgend genannten Werte besteht vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung:

- $L_{DEN} > 70$ dB(A) und/oder
- $L_N > 60$ dB(A)

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wird in [5] wie folgt Stellung genommen:

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung...erheblich übersteigt“.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) [6]. Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ge-regelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränken-de Maßnahme (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 33).

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind gemäß dem Kooperationserlass [5] unabhängig der Gebietsart die Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu be-achten (berechnet nach RLS-90 [4]).

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, ver-dichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

Auch unterhalb der genannten Werte können nach [5] straßenverkehrsrechtliche Maß-nahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jen-seits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nach [5] beson-ders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

2.1.3. Zusammenfassung der Bewertungskriterien

Weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] noch das Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie [2] enthält Grenz- oder Richtwerte, ab deren Überschreitung Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Hierfür gibt es keine EU-weit bzw. bun-desweit einheitlichen Regelungen.

Daher soll bei der Bewertung der Verkehrslärmeinwirkungen auf verschiedene gesetz-liche Grundlagen, die Empfehlungen des Kooperationserlasses sowie auf die Recht-sprechung zurückgegriffen werden. Diese sind nachfolgend zusammengefasst:

- **59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts**

Es handelt sich um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [6] für Allge-meine Wohngebiete.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage und somit die Tatbestandsvoraus-setzungen für straßenverkehrsrechtliches Einschreiten gegeben sind, an diesen Werten.

- **64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts**

Bei den Werten handelt es sich um die im Jahr 2020 gesenkten Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen sowie Landesstraßen in Baden-Württemberg.

- **65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts**

Diese Werte sind nach der Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) als gesundheitskritisch zu bezeichnen und daher nach dem Kooperationserlass [5] bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen.

- **67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts**

Diese Werte werden in höchstrichterlicher Rechtsprechung des BVerwG als neue grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle angedeutet.

- **70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts**

Diese Werte werden in höchstrichterlicher Rechtsprechung des BVerwG als grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle genannt.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind gemäß dem Kooperationserlass [5] unabhängig der Gebietsart die Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu beachten:

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

Bei den Werten handelt es sich um die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV [7] für Allgemeine Wohngebiete, die als Orientierungshilfe bei der Bewertung herangezogen werden kann.

2.2. Berechnungsvorschriften

2.2.1. Emissions- und Immissionsberechnungen

Die Berechnungen der Emissionspegel und der Schallimmissionen des Straßenverkehrs werden nach den Vorgaben der VBUS [8] durchgeführt.

Diese Berechnungsvorschriften orientieren sich an den nationalen Berechnungsvorschriften RLS-90 [4], die im Rahmen der Bauleitplanung bzw. von Planfeststellungsverfahren angewendet werden. Bei den Berechnungen zum Straßenverkehr nach VBUS werden keine Zuschläge für Störwirkungen von Lichtsignalanlagen berücksichtigt.

Die Ausbreitungsrechnungen wurden mittels dem Softwarepaket 'Soundplan', Version 8.1, vorgenommen. Die Immissionsberechnung berücksichtigt Entfernungseinflüsse,

Abschirmungen, Reflexionen und Bodendämpfung. Es erfolgt eine Unterscheidung in Direktschall und Schall, der reflektiert wird.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen werden als äquivalente Dauerschallpegel in dB(A) für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} angegeben:

Unter dem Lärmindex L_{DEN} versteht man den gemittelten Tag-Abend-Nacht-Wert in dB(A) mit Zuschlägen von 5 dB für den Abend (18.00 – 22.00 Uhr) und 10 dB für die Nacht (22.00 – 6.00 Uhr). Der Lärmindex L_{DEN} berechnet sich nach folgender Formel:

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right) \right)$$

L_{Day}	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Tag (6.00 – 18.00 Uhr)
$L_{Evening}$	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Abend (18.00 – 22.00 Uhr)
L_{Night}	Lärmindex für den Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)

2.2.2. Betroffenheitsauswertung

Auswertung nach den Vorgaben der VBEB [9]

Im Zuge der Lärmanalyse erfolgt die Ermittlung der Belastetenzahlen nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie der 34. BImSchV [10] i. V. m. der VBEB [9].

Nach den Vorgaben der VBEB [9] erfolgt die Ermittlung der Belastetenzahlen in den verschiedenen Pegelbereichen nach der folgenden Methode:

- An den Fassaden der Gebäude werden Immissionspunkte berechnet. Ist die Fassade länger als 5 m, werden an dieser Fassade mehrere Immissionspunkte berechnet.
- Die Einwohnerzahl der Gebäude wird gleichmäßig auf die Immissionspunkte verteilt. Dies führt dazu, dass sich die Einwohner eines Gebäudes, abhängig von der Lage der jeweiligen Immissionspunkte, auf die verschiedenen Pegelbereiche verteilen.

Des Weiteren sollen nach VBEB [9] die Anzahl der Schulen und Krankenhäuser (Krankenhäuser sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden) in den verschiedenen Lärmpegelbereichen angegeben werden:

- An den Fassaden der Gebäude werden Immissionspunkte berechnet. Ist die Fassade länger als 5 m, werden an dieser Fassade mehrere Immissionspunkte berechnet.

- Die an den Immissionspunkten auftretenden Werte für den Lärminde x L_{DEN} werden energetisch gemittelt und auf Basis dieses energetischen Mittelwerts den Pegelbereichen zugeordnet.

Auswertung nach dem höchsten Pegel am Gebäude

Im Rahmen der Maßnahmenprüfung bzw. der Nachweise für die Verkehrsbehörden (vgl. Abschnitte 4.2 und 4.3) erfolgt die Auswertung nach dem höchsten auftretenden Pegel, der am Gebäude auftritt.

Dabei werden die Bewohner auf die Stockwerke eines Gebäudes gleichmäßig verteilt und dem lautesten Pegel eines Stockwerks zugeordnet.

2.3. Berechnungsgrundlagen

2.3.1. Gebäude- und Geländedaten sowie Lärmschutzbauwerke

Die Höhendaten des Stadtgebiets sowie die Lage und Höhe der Gebäude einschließlich der Einwohnerzahlen wurden im Rahmen der Lärmkartierung 2017 des Landes Baden-Württemberg erhoben und von der LUBW der Gemeinde zum Zweck der Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt.

Lärmschutzbauwerke wie Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle wurden den Grundlagendaten der LUBW entnommen, auf Vollständigkeit geprüft und, soweit erforderlich, ergänzt.

2.3.2. Verkehrsgrundlagen Straßenverkehr

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Asperg wurden im Stadtgebiet nach Inbetriebnahme der Ostumfahrung kontinuierlich Verkehrserhebungen durchgeführt, so dass für das örtliche Hauptverkehrsnetz eine umfassende und aktuelle Verkehrsdatenbasis vorliegt. Folgende Verkehrsanalysen sind in diesem Zusammenhang hervorzuheben:

- Verkehrsanalyse 2015 – Entlastungswirkung Ostumfahrung
- Verkehrsanalyse 2018 – Verkehrsuntersuchung Eglosheimer Str. / Osterholzstr.
- Verkehrsanalyse 2019 – ergänzende Erhebungen Lärmaktionsplanung

Die Verkehrserhebungen erfolgten mit Videozählgeräten, so dass für die relevanten Knotenpunkte durchgehende 24 Stundenbelastungen differenziert in die Verkehrsarten Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzüge, Busse und Motorräder vorliegen. Aufgrund der Ganztageserhebungen basiert die zeitliche Verteilung des KFZ-Verkehrs im Tageszeitbereich (Day 06.00-18.00 Uhr, Evening 18.00-22.00 Uhr, Night 22.00-06.00 Uhr) auf realen Zählwerten. Darüber hinaus wurde über eine ganzwöchige Radardauerzählung (Fr. 05.07.-Do. 11.07.2019) der Wochenganglinienverlauf der L 1110 / Königstraße

durchgehend erfasst, um eventuelle Störungen des Verkehrsablaufs im Bereich der A81 auf das Stadtgebiet Asperg ausschließen zu können. Dabei konnte festgestellt werden, dass die durchgeführten Tageszählungen / Knotenpunktzählungen der Analysen 2015-2019 als repräsentativ einzustufen sind.

Da sich die in der Lärmkartierung des Landes erfassten KFZ-Grundlagendaten auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h beschränken, hat die Stadt Asperg beschlossen, auf freiwilliger Basis auch die Kreisstraße K 1693 in die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung aufzunehmen.

Die Umrechnung der werktäglichen Werte auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über das Gesamtjahr erfolgte im Weiteren über Referenzquerschnitte im relevanten Untersuchungsgebiet, die im Rahmen des Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2019 zur Verfügung stehen und auf der Grundlage des Wochenganglinienverlaufs der Radarerhebung. Die ermittelten durchschnittlichen täglichen Querschnittbelastungen (DTV-Jahresmittelwerte) sind in Anlage 1 dokumentiert.

3. Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen

Nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] (Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne) sind bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Folgende Maßnahmen wurden im Stadtgebiet Asperg vor Aufstellung des Lärmaktionsplans der 1./2. Stufe bereits umgesetzt (vgl. Anlage 5.1):

- Möglinger Straße
Lärmschutzwand an der Möglinger Straße, ab Hummelbergstraße Richtung Möglingen, Gebiet Sonderholz, Realisierung: 1982/83
- Markgröninger Straße
Lärmschutzwand Markgröninger Straße/ Im Erle, Realisierung: 1991
- Möglinger Straße
Lärmschutzwand an der Möglinger Straße, Gebiet Lange Äcker/ Überrück, Realisierung: 2000
- Markgröninger Straße
Lärmschutzwand vor dem Gebäude Ludwigstraße 1 an der Markgröninger Straße, Realisierung: 2007
- Ortsdurchfahrten Asperg
Passive Schallschutzmaßnahmen: Förderprogramm für lärm-dämmende Maßnahmen in Wohnungen an vielbefahrenen Straßen (Königstraße, Eglosheimer Straße, Südliche Alleenstraße, Markgröninger Straße, Möglinger Straße)
- Ostumfahrung
Errichtung Ostumfahrung im östlichen Bereich der Eglosheimer Straße, einschließlich Anbindung durch einen Kreisverkehr und Errichtung von Lärmschutzwänden, Fertigstellung Dezember 2012
- Eglosheimer Straße, östlich Südliche Alleenstraße
Austausch Fahrbahnbelag im Rahmen der Realisierung der Ostumfahrung, Fertigstellung Dezember 2012

Folgende Maßnahmen wurden im Stadtgebiet Asperg gemäß Beschluss des Lärmaktionsplans der 1./2. Stufe umgesetzt bzw. sind konkret geplant (vgl. Anlage 5.1):

- Eglosheimer Straße, zw. Königstraße und Südl. Alleenstraße
Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Umsetzung der Maßnahme erfolgt ab April 2021 bis Herbst 2023.
Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen wird diese Maßnahme bereits berücksichtigt.

- Königstraße, nördlich Bahnhofstraße
Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Fertigstellung Februar 2020
- Eglosheimer Straße
Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
- Markgröninger Straße, Östlich Gartenstraße
Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
- Königstraße, Nördlich Markgröninger Straße
Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
- Förderung passiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Landes
Durchführung Förderprogramm zw. 2015 und 2017

4. Lärmanalyse

Die nachfolgende Lärmanalyse beruht auf den Berechnungsgrundlagen der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

4.1. Lärmanalyse nach den Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie

4.1.1. Darstellung der flächenhaften Schallimmissionen in Isophonenkarten

In der Anlage 2 sind die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs in Isophonenkarten flächenhaft für die Lärmindizes L_{DEN} und L_N dargestellt.

- Anlage 2.1: Isophonenkarte Straßenverkehr, Stadt Asperg, Aufpunkthöhe: 4 m, Lärmindex L_{DEN}
- Anlage 2.2: Isophonenkarte Straßenverkehr, Stadt Asperg, Aufpunkthöhe: 4 m, Lärmindex L_N

4.1.2. Darstellung der gebäudebezogenen Schallimmissionen in Gebäudelärmkarten

In der Anlage 2 sind die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs an den Gebäuden für die Lärmindizes L_{DEN} und L_N für die Stadt Asperg dargestellt. Die Einfärbung der Gebäude erfolgt nach dem höchsten Pegel, der am Gebäude auftritt.

- Anlage 2.3: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Asperg, Lärmindex L_{DEN}
- Anlage 2.4: Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Asperg, Lärmindex L_N

4.1.3. Betroffenheitsanalyse

In der Anlage 3 ist die Auswertung der von den unterschiedlichen Pegelbereichen betroffenen Einwohner und Schulen nach den Vorgaben der VBEB [9] aufgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Betroffenenzahlen der Lärmanalyse im Rahmen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe mit den aktuell erhobenen Betroffenenzahlen der 3. Stufe in den hohen Pegelbereichen gegenüber gestellt.

Die Zahlen sind allerdings nicht direkt miteinander vergleichbar, da im Rahmen der 2. Stufe die Möglinger Straße nicht mit in die Untersuchungen einbezogen wurde.

Tabelle 2 Vergleich der Betroffenheiten des Lärmaktionsplans der 3. Stufe mit dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe, Auswertemethode nach VBEB

	Betroffenheiten LAP 3. Stufe/LAP 2. Stufe			
	L_{DEN}>65 dB(A)	L_N>55 dB(A)	L_{DEN}>70 dB(A)	L_N>60 dB(A)
Lärmaktionsplan 2. Stufe	760	900	260	330
Lärmaktionsplan 3. Stufe	570	700	50	80
Differenz	-190	-200	-210	-250

Die Tabelle zeigt, dass die in Abschnitt 3 aufgeführten bereits umgesetzten Lärm-schutzmaßnahmen (einschl. des Austauschs des Fahrbahnbelags entlang der Eglosheimer Straße, geplant ab April 2021) Wirkung zeigen.

Trotz größerem Untersuchungsraums ergeben sich deutlich geringere Betroffenenzahlen in den hohen Pegelbereichen L_{DEN} > 65 dB(A) bzw. L_N > 55 dB(A).

4.2. Lärmanalyse nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS 90

Von den Verkehrsbehörden werden für eine umfassende Abwägung im Rahmen der Anordnung von Maßnahmen ergänzende schalltechnische Untersuchungen nach den nationalen Berechnungsvorschriften der RLS-90 [4] gefordert, weshalb die Lärmanalyse auch nach dieser Berechnungsvorschrift durchgeführt wird.

Im Unterschied zur VBUS [8] erstreckt sich der Tagzeitraum über 16 Stunden zwischen 6:00 – 22:00 Uhr. Als weitere Unterschiede zur VBUS werden Kfz > 2,8 t als Lkw berücksichtigt und nach RLS-90 sind Zuschläge für Lichtsignalanlagen zu erteilen.

In der Anlage 4 sind die höchsten Pegel der Verkehrslärmeinwirkungen an den Gebäuden nach RLS-90 dargestellt. Die Darstellung erfolgt für alle Gebäude, an denen die Werte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) (vgl. Abschnitt 2.1.3) in der Nacht überschritten werden.

In der Anlage 4 zu diesem Bericht sind die folgenden Untersuchungsergebnisse beige-fügt:

- Anlage 4.1.1: Lärmkarte Straßenverkehr Asperg, Bereich West
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)
- Anlage 4.1.2: Lärmkarte Straßenverkehr Asperg, Bereich Ost
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)
- Anlage 4.2.1: Lärmkarte Straßenverkehr Asperg, Bereich West
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)
- Anlage 4.2.2: Lärmkarte Straßenverkehr Asperg, Bereich Ost
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

4.3. Bewertung der Untersuchungsergebnisse und Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche

Die Bewertung der Untersuchungsergebnisse und die Ermittlung der besonders betroffenen Bereiche soll nach den Ergebnissen der nationalen Berechnungsvorschriften der RLS-90 [4] erfolgen.

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T} > 59$ dB(A) tags / $L_{r,N} > 49$ dB(A) nachts

Bei den Werten von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts handelt es sich um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [6] für Reine und Allgemeine Wohngebiete.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage und somit die Tatbestandsvoraussetzungen für straßenverkehrsrechtliches Einschreiten gegeben sind, an diesen Werten.

Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die genannten Werte entlang allen kartierten Straßen überschritten sind.

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen der Werte von 59 dB(A) ($L_{r,T}$) und/oder 49 dB(A) ($L_{r,N}$):

- 2.790 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 4.390 Personen ($L_{r,N}$)

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T} > 65$ dB(A) tags / $L_{r,N} > 55$ dB(A) nachts

Die Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind nach der Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) als gesundheitskritisch zu bezeichnen und daher nach dem Kooperationserlass [5] bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen.

Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die genannten Werte entlang allen kartierten Straßen überschritten sind.

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) ($L_{r,T}$) und/oder 55 dB(A) ($L_{r,N}$):

- 1.500 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 2.070 Personen ($L_{r,N}$)

Beurteilung anhand der Werte von $L_{r,T} > 70$ dB(A) tags / $L_{r,N} > 60$ dB(A) nachts

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den Werten von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten, sofern keine damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) nachgewiesen werden können.

Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) ($L_{r,T}$) und/oder 60 dB(A) ($L_{r,N}$) (vgl. Abschnitt 2.1.3) treten entlang der nachfolgend aufgeführten Straßen im Stadtgebiet Asperg auf (vgl. Anlage 4).

- Wohngebäude westlich BAB A 81 (nachts)
- L 1138 Eglosheimer Straße
westlich Osterholzstraße, Kreuzungsbereich Südliche Alleenstraße (tags/nachts)
- L 1138 Markgröninger Straße östlich Gartenstraße (tags/nachts)
- L 1110 Königstraße (tags/nachts punktuell)
- Südliche Alleenstraße (nachts punktuell)

Betroffene Einwohner gemäß Auswertemethode nach dem höchsten Pegel (vgl. Abschnitt 2.2.2) mit Überschreitungen dieser Werte:

- 450 Personen ($L_{r,T}$) bzw. 590 Personen ($L_{r,N}$)

Für die Bereiche entlang der Ortsdurchfahrten werden neben den Berechnungsergebnissen in Lärmkarten die Beurteilungspegel tags/nachts stockwerksweise für die Gebäude mit Beurteilungspegeln > 49 dB(A) nachts in Tabellen dargestellt. In diesen Tabellen ist auch die Anzahl der Einwohner je Gebäude enthalten.

- Anlage 4.3.1: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Möglinger Straße (Mö)
- Anlage 4.3.2: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Markgröninger Straße (Ma1 - Sylvaner Straße bis Weinstraße)
- Anlage 4.3.3: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Markgröninger Straße (Ma2 - Weinstraße bis Königstraße)
- Anlage 4.3.4: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Königstraße (K)
- Anlage 4.3.5: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Eglosheimer Straße (E1 - Königstraße bis Augustenstraße)
- Anlage 4.3.6: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Eglosheimer Straße (E2 – Augustenstraße bis Südl. Alleenstraße)
- Anlage 4.3.7: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Eglosheimer Straße (E3 – Südl. Alleenstraße bis Ostumfahrung)

- Anlage 4.3.8: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Eglosheimer Straße (E4 –Ostumfahrung bis Autobahn)
- Anlage 4.3.9: Tabelle mit Einzelpunktberechnungen, Berechnungsvorschrift RLS-90, Tag und Nacht, mit Angabe der Einwohnerzahl der Gebäude, Asperger Straße (A)

5. Maßnahmenkatalog – Entwurf zum Lärmaktionsplan

Bei der Gemeinderatssitzung am 24. November 2020 wurde vom Gemeinderat der Stadt Asperg gefordert, die Wirksamkeit der Temporeduzierung auf 30 km/h tags/nachts bzw. 40 km/h tags/nachts für alle Ortsdurchgangsstraßen im Stadtgebiet alternativ darzustellen.

Die Ergebnisse dieser Wirksamkeitsprüfung können den folgenden Anlagen entnommen werden:

- Anlage 6.1.1: Differenzkarte Planfall: Temporeduzierung auf 30 km/h
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Pegeldifferenzen „Nullfall minus Planfall“, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)
- Anlage 6.1.2: Differenzkarte Planfall: Temporeduzierung auf 30 km/h
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Pegeldifferenzen „Nullfall minus Planfall“, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)
- Anlage 6.1.3: Auswertung Betroffenheiten nach Straßenabschnitten
Temporeduzierung auf 30 km/h
- Anlage 6.2.1: Differenzkarte Planfall: Temporeduzierung auf 40 km/h
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Pegeldifferenzen „Nullfall minus Planfall“, Tag (6:00 - 22:00 Uhr)
- Anlage 6.2.2: Differenzkarte Planfall: Temporeduzierung auf 40 km/h
Berechnungsvorschrift RLS-90,
Pegeldifferenzen „Nullfall minus Planfall“, Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)
- Anlage 6.2.3: Auswertung Betroffenheiten nach Straßenabschnitten
Temporeduzierung auf 40 km/h

Auf Grundlage dieser Untersuchungen wurde ein Entwurf zum Lärmaktionsplan erstellt. Dieser Entwurf wurde mit dem nachfolgend beschriebenen Maßnahmenkatalog vom Gemeinderat am 22. Februar 2022 zur Vorlage der Bürger und den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.

5.1. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre)

Auf Grundlage der in Anlage 6 dargestellten Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung sowie unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen von Temporeduzierungen wird vorgeschlagen, folgende Aspekte in die Maßnahmenabwägung einzubeziehen:

Für das Stadtgebiet sollte eine möglichst einheitliche und durchgehende Beschilderung tags/nachts erfolgen.

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h tags im Zuge des klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes muss vor allem bei den bestehenden Verkehrsverflechtungen zwischen Asperg-Ost (südliche Alleenstraße / Osttangente / Ludwigsburg) und der Gemeinde Tamm mit Verkehrsverlagerungen über die bereits beanspruchte Route Alleen-

straße – Lehenstraße in einer Größenordnung von rund +500 Kfz pro Werktag gerechnet werden. Die Verkehrszunahme konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf den Tageszeitbereich zwischen 06:00 und 22:00 Uhr.

Dagegen sind bei einer Temporeduzierung auf 40 km/h im Zuge der klassifizierten Straßen aufgrund der in Realität sehr geringen Reisezeitverluste keine relevanten Verlagerungseffekte zu erwarten.

Derzeit bestehen in Teilbereichen der Ortsdurchfahrten Tempo 30 – Regelungen für den Nachtzeitraum, die möglichst erhalten bleiben sollten. Daher wurde im Zuge des Verfahrens mit der unteren Verkehrsbehörde beim Landratsamt Ludwigsburg die Möglichkeit einer durchgängigen Anordnung auf allen Ortsdurchfahrten von Tempo 40 tags / Tempo 30 nachts diskutiert, letztendlich aber vom Landratsamt abgelehnt.

Aufgrund der zu erwartenden oben beschriebenen Verlagerungseffekte bei Tempo 30 im Tagzeitraum (6:00 – 22:00 Uhr) verbleibt für eine gewünschte einheitliche und durchgehende Beschilderung tags/nachts die Möglichkeit einer durchgängig einheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h sowohl im Tageszeitraum als auch in der Nacht.

Eine Temporeduzierung tags von 50 km/h auf 40 km/h führt zu einer Pegelminderung von 1,2 dB für alle Anwohner entlang der Ortsdurchfahrtsstraßen.

Andererseits ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen in Teilbereichen mit bereits umgesetzter Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts. Rechnerisch ist in den betroffenen Bereichen mit Pegelerhöhungen von 1,3 dB zu rechnen.

Den Ergebnissen der Betroffenheitsauswertung in den kritischen Pegelbereichen der Anlage 6 kann entnommen werden, dass durch die genannte Maßnahme in der Gesamtschau mehr Menschen tags entlastet werden als nachts belastet. Auch die Anwohner die nachts mit höheren Verkehrslärmeinwirkungen rechnen müssen, werden tags entlastet.

In den Bereichen der Ortsdurchfahrt, die von diesen Pegelerhöhungen betroffen wären, wurden bzw. werden Pegelminderungen durch einen Belagsaustausch erzielt:

- Königsstraße nördlich Bahnhofstraße: Pegelminderung von 3 dB (Abschluss Baumaßnahme 2020)
- Eglosheimer Straße: Pegelminderung von 2 dB (Baumaßnahme seit April 2021)
- Markgröninger Straße: Voraussichtliche Pegelminderung 2-3 dB (Durchführung voraussichtlich ab 2024)

Unter Beachtung aller o. g. Belange werden nun folgende kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen empfohlen. Dieser Maßnahmenkatalog soll vom Gemeinderat beschlossen werden und zur Vorlage der Bürger und den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung dienen (vgl. Anlage 5).

M1: Ortsdurchfahrten Asperg - Temporeduzierung auf 40 km/h tags und nachts

Möglinger Straße: Markgröninger Straße bis Ortsende Richtung Möglingen

Markgröninger Straße: Königstraße bis Sylvaner Straße

(Abschnitt zwischen Weinstraße bis Wettestraße wird ganztags T 40 statt T 50 tags und T 30 nachts)

Königstraße: Eglosheimer Straße bis Ortsende Richtung Tamm

(Königstraße wird ganztags T 40 statt T 50 tags und T 30 nachts, in Fahrrichtung Süd bleibt es für Lkw bei T 30 ganztags)

Eglosheimer Straße: Königstraße bis Autobahn

(Abschnitte zwischen Königstraße und Augustenstraße sowie Südl. Alleenstraße und KV Ortsumfahrung werden durchgehend ganztags T 40 statt T 50 tags und T 30 nachts)

Asperger Straße: Abschnitt südlich Silberhalden

Schalltechnische Veränderung

Pegelminderung T 50 auf T 40 tags/nachts: 1,2 dB (vgl. Anlage 6.1)

Pegelerhöhung T 30 auf T 40 nachts: 1,3 dB (vgl. Anlage 6.2)

Kosten

Die Kosten der Maßnahme (Beschilderung) sind vergleichsweise gering.

Sonstige verkehrliche Gesichtspunkte

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Verkehrssicherheit sind Maßnahmen zur Temporeduzierung wie diese positiv zu bewerten.

Auswirkung auf die Umwelt/Luftreinhaltung/Energieeinsparung

Mit Geschwindigkeitsreduzierungen ist in der Regel eine Verstetigung des Verkehrs verbunden. Dieser wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung und den Kraftstoffverbrauch aus.

Sonstiges

Die rechtliche Anordnung der Maßnahme (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfolgt nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden (untere Verwaltungsbehörde).

M 2: Kreis- und Gemeindestraßen (Möglinger Str. und Südliche Alleenstraße) - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Voraussetzung: Überschreitungen der Auslösewerte für Lärmsanierung liegen vor.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle/wände, Maßnahmen Fahrbahnbelag) haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen (Einbau Schallschutzfenster etc.). Passive Lärmschutzmaßnahmen sollten daher als Ergänzung in Erwägung gezogen werden, wenn aktive Maßnahmen keinen ausreichenden Schutz bringen oder nicht realisierbar sind.

Anforderungen an den Lärmschutz ergeben sich aus den Regelwerken des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Das Förderprogramm im Rahmen der Lärmsanierung an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen wurde 2017 abgeschlossen.

5.2. Mittelfristig/Langfristig geplante Maßnahmen (> 2 Jahre)

M 1: BAB A 81 Erhöhung Lärmschutzwand

Es handelt sich durchgehend um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts (vgl. Anlage 4).

Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 81 durchgeführt, in dem die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände vorgesehen ist (Stand 2022). Daher wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine detaillierte Maßnahmenprüfung durchgeführt.

M 2: Markgröninger Straße

Austausch Fahrbahnbelag in einen lärmoptimierten Asphalt

Es handelt sich um Bereiche mit Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts (vgl. Anlage 4).

Der Belagsaustausch für die Markgröninger Straße ist geplant und soll voraussichtlich ab 2024 stattfinden. In diesem Zusammenhang werden Abstimmungen mit dem Straßenbaustraßenbauer getroffen hinsichtlich des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts.

Die aktuellen Entwicklungen sind bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit, zu beachten.

Kosten

Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen ist gegenüber herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.

Alternative Maßnahmen

Eine durchgängige tageszeitunabhängige Temporeduzierung auf 40 km/h tags/nachts ist als kurzfristige Maßnahme M 1 im Maßnahmenkatalog enthalten.

M 3: Ortsdurchfahrten Asperg – Lkw-Durchfahrtsverbot

Die negativen Auswirkungen durch diese verkehrsbeschränkende Maßnahme sind detailliert zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Verdrängungseffekte auf die Nachbargemeinden. Dies sollte im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Lenkung des Lkw-Verkehrs des Landkreises Ludwigsburg erfolgen.

6. Hinweise zu ruhigen Gebieten

Folgende Hinweise zu ruhigen Gebieten werden in den Lärmaktionsplan aufgenommen:

Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung.

Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden.

7. Maßnahmenkatalog – Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan eingegangenen Anregungen der Bürger und Träger öffentlicher Belange wurden geprüft und bei der Abwägung berücksichtigt.

Die Abwägungstabelle ist in der Anlage 7 ausführlich dargestellt.

Auf Grundlage dieser Abwägung sollen alle Maßnahmen des Entwurfs zum Lärmaktionsplan in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen werden (vgl. auch zusammenfassenden Maßnahmenkatalog in Anlage 8):

Kurzfristige Maßnahmen (< 2 Jahre):

M 1: Ortsdurchfahrten Asperg: Temporeduzierung auf 40 km/h ganztags

Möglinger Straße: Markgröninger Straße bis Ortsende Richtung Möglingen

Markgröninger Straße: Königstraße bis Sylvaner Straße

Königstraße: Eglosheimer Straße bis Ortsende Richtung Tamm

Eglosheimer Straße: Königstraße bis Autobahn

Asperger Straße: Abschnitt südlich Silberhalden

M 2: Kreis- und Gemeindestraßen (Möglinger Str. und Südliche Alleenstraße) - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Mittel/langfristige Maßnahmen (> 2 Jahre):

M 1: BAB A 81: Erhöhung Lärmschutzwand

M 2: Markgröninger Straße: Austausch Fahrbahnbelag in einen lärmoptimierten Asphalt

M 3: Ortsdurchfahrten Asperg – Lkw-Durchfahrtsverbot

Hinweise zu ruhigen Gebieten

s. Abschnitt 6.

8. Verfahren der Lärmaktionsplanung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. dem § 47 d BImSchG [2] ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Asperg erfolgte bislang folgendermaßen:

- Aufstellungsbeschluss zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat, Frühjahr 2019.
- Diskussion des Entwurfs zum Lärmaktionsplan bei der Gemeinderatsitzung am 24. November 2020.
- Anpassung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan gemäß den Forderungen des Gemeinderats.
- Beschluss zum Entwurf des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat mit Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, 22. Februar 2022
- Öffentliche Auslegung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 30. Mai 2022 – 30. Juni 2022
- Behandlung der Anregungen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der TÖB im Rahmen der Auslegung.
- Beschluss der Abwägungsvorschläge sowie des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat am 25. Juli 2023.

9. Zusammenfassung

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. des § 47 d des BImSchG wurde die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Asperg ausgearbeitet.

Der vorliegende Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung beinhaltet Vorschläge zu Lärmschutzmaßnahmen zum Straßenverkehr.

Dieser Erläuterungsbericht umfasst 29 Seiten Text und 8 Anlagen (84 Seiten).

Eine auszugsweise Veröffentlichung bedarf der vorherigen Genehmigung der Verfasser.

Datum: 5. Juli 2023

Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure



R. Kurz



Dipl.-Ing. (FH) G. Bentele

Planungsgruppe SSW GmbH



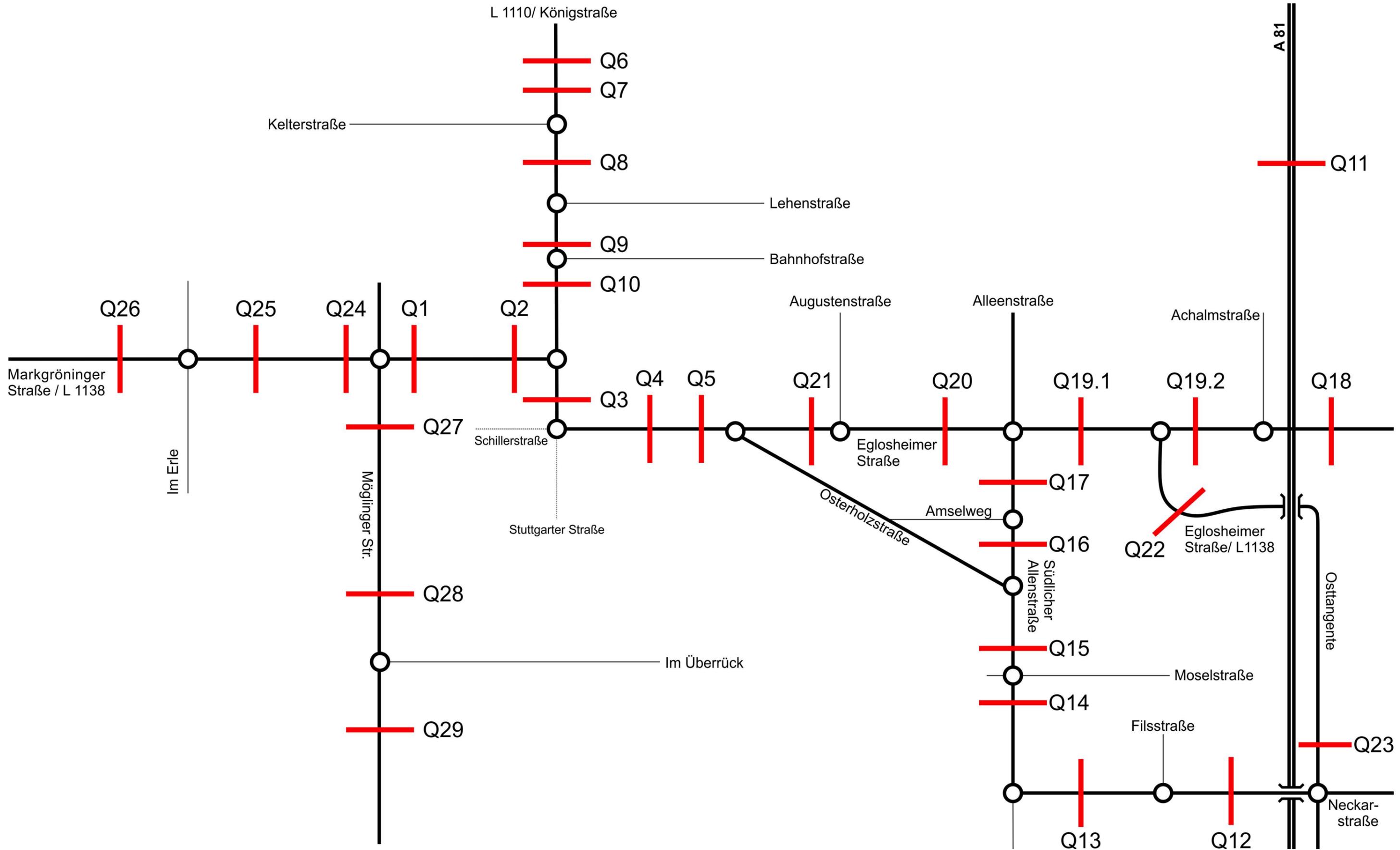
Dipl. – Ing. (FH) A. Weber

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1:** Verkehrliche Grundlagen
(4 Seiten)
- Anlage 2:** Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der VBUS
(4 Seiten)
- Anlage 3:** Betroffenheitsauswertung nach VBEB
(2 Seiten)
- Anlage 4:** Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der RLS 90
(19 Seiten)
- Anlage 5:** Auflistung bereits umgesetzter Maßnahmen und
Maßnahmenkatalog Entwurf zum Lärmaktionsplan
(5 Seiten)
- Anlage 6:** Maßnahmenprüfung kurzfristige Maßnahmen Tempo 30/Tempo 40
(8 Seiten)
- Anlage 7:** Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan – Dokumentation der Abwägung
(37 Seiten)
- Anlage 8:** Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan – Maßnahmenkatalog
(5 Seiten)

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Richtlinie 2002/49/EG, vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005
- [3] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist, neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 I 1274, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 8.4.2019 I 432
- [4] RLS-90: "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990, durch Schreiben Nr. 8/1990 - StB 11/14.86.22 -01/25 Va 90 des Bundesministers für Verkehr am 10.04.1990 eingeführt.
- [5] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Az. 4-8826.15/75 vom 29. Oktober 2018
- [6] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990; Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil I, Seiten 1036 ff, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I Nr. 61, S. 2269) in Kraft getreten am 1. Januar 2015
- [7] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bonn, den 23. November 2007, S 32/7332.9/1/781915
- [8] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS vom 15. Mai 2006
- [9] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB vom 10. Mai 2006
- [10] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) – 34. BImSchV vom 6. März 2006, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006



Übersicht Querschnitte (Q1 - Q29)

ANLAGE 1.1



NOV. 2019
LUDWIGSBURG

QUERSCHNITTE		GESAMTTAG			TAG 06.00-22.00 Uhr			NACHT 22.00-06.00 Uhr			DAY 06.00-18.00 Uhr			EVENING 18.00-22.00 Uhr		
		Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to
Q1	L 1138 – Ortslage östl. Möglinger Straße	15.559	1.217	611	14.815	1.139	579	744	78	32	11.919	1.031	536	2.896	108	43
			7,8%	3,9%		7,7%	3,9%		10,5%	4,2%		8,7%	4,5%		3,7%	1,5%
Q2	L 1138 – Ortslage westl. Königstraße	16.331	1.196	615	15.474	1.136	583	857	60	32	12.480	1.026	539	2.994	110	44
			7,3%	3,8%		7,3%	3,8%		7,0%	3,7%		8,2%	4,3%		3,7%	1,5%
Q3	L 1138 – Ortslage nördl. Schillerstraße	13.067	912	405	12.276	861	380	791	51	25	9.902	776	354	2.374	85	26
			7,0%	3,1%		7,0%	3,1%		6,4%	3,2%		7,8%	3,6%		3,6%	1,1%
Q4	L 1138 – Ortslage östl. Stuttgarter Straße	16.200	1.069	398	15.219	1.001	373	981	68	25	12.175	901	347	3.044	100	26
			6,6%	2,5%		6,6%	2,5%		6,9%	2,5%		7,4%	2,9%		3,3%	0,9%
Q5	L 1138 – Ortslage westl. Osterholzstraße	16.020	1.058	394	15.059	992	322	961	66	72	12.047	893	299	3.012	99	23
			6,6%	2,5%		6,6%	2,1%		6,9%	7,5%		7,4%	2,5%		3,3%	0,8%
Q6	L 1110 – außerorts südl. Tamm / nördl. Asperg	12.690	952	399	11.929	892	374	761	60	25	9.543	803	347	2.386	89	27
			7,5%	3,1%		7,5%	3,1%		7,9%	3,3%		8,4%	3,6%		3,7%	1,1%
Q7	L 1110 – Ortslage nördl. Kelterstraße	12.780	954	400	12.013	894	374	767	60	26	9.610	805	348	2.403	89	26
			7,5%	3,1%		7,4%	3,1%		7,8%	3,4%		8,4%	3,6%		3,7%	1,1%
Q8	L 1110 – Ortslage südl. Kelterstraße	12.929	964	404	12.189	909	389	740	55	15	9.763	806	348	2.426	103	41
			7,5%	3,1%		7,5%	3,2%		7,4%	2,0%		8,3%	3,6%		4,2%	1,7%
Q9	L 1110 – Ortslage nördl. Bahnhofstraße	11.437	872	392	10.782	822	368	655	50	24	8.638	728	338	2.144	94	30
			7,6%	3,4%		7,6%	3,4%		7,6%	3,7%		8,4%	3,9%		4,4%	1,4%
Q10	L 1110 – Ortslage südl. Bahnhofstraße	12.968	1.101	569	12.225	1.041	534	743	60	35	9.757	925	482	2.468	116	52
			8,5%	4,4%		8,5%	4,4%		8,1%	4,7%		9,5%	4,9%		4,7%	2,1%
Q11	A 81	126.000	16.962	13.598	112.392	13.727	10.902	13.608	3.235	2.696	89.398	11.987	9.476	22.994	1.740	1.426
			13,5%	10,8%		12,2%	9,7%		23,8%	19,8%		13,4%	10,6%		7,6%	6,2%
Q12	Neckarstraße	8.730	511	204	8.206	479	191	524	32	13	6.565	431	178	1.641	48	13
			5,9%	2,3%		5,8%	2,3%		6,1%	2,5%		6,6%	2,7%		2,9%	0,8%

QUERSCHNITTE		GESAMTTAG			TAG 06.00-22.00 Uhr			NACHT 22.00-06.00 Uhr			DAY 06.00-18.00 Uhr			EVENING 18.00-22.00 Uhr		
		Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to
Q13	Neckarstraße	8.460	486	194	7.952	455	182	508	31	12	6.362	410	170	1.590	45	12
			5,7%	2,3%		5,7%	2,3%		6,1%	2,4%		6,4%	2,7%		2,8%	0,8%
Q14	Südliche Alleenstraße	8.190	463	180	7.699	434	169	491	29	11	6.159	390	155	1.540	44	14
			5,7%	2,2%		5,6%	2,2%		5,9%	2,2%		6,3%	2,5%		2,9%	0,9%
Q15	Südliche Alleenstraße	8.010	458	179	7.529	430	167	481	28	12	6.024	387	154	1.505	43	13
			5,7%	2,2%		5,7%	2,2%		5,8%	2,5%		6,4%	2,6%		2,9%	0,9%
Q16	Südliche Alleenstraße	5.580	417	170	5.245	391	160	335	26	10	4.028	352	146	1.217	39	14
			7,5%	3,0%		7,5%	3,1%		7,8%	3,0%		8,7%	3,6%		3,2%	1,2%
Q17	Südliche Alleenstraße	4.694	398	167	4.436	375	155	258	23	12	3.407	325	139	1.029	50	16
			8,5%	3,6%		8,5%	3,5%		8,9%	4,6%		9,5%	4,1%		4,9%	1,6%
Q18	Eglosheimer Straße	11.520	912	365	10.829	854	341	691	58	24	8.663	769	314	2.166	85	27
			7,9%	3,2%		7,9%	3,1%		8,4%	3,5%		8,9%	3,6%		3,9%	1,2%
Q19.1	Eglosheimer Straße	14.905	1.085	453	13.925	1.025	421	980	60	32	11.235	940	402	2.690	85	19
			7,3%	3,0%		7,4%	3,0%		6,1%	3,3%		8,4%	3,6%		3,2%	0,7%
Q19.2	Eglosheimer Straße	11.970	921	368	11.252	863	345	718	58	23	9.002	777	317	2.250	86	28
			7,7%	3,1%		7,7%	3,1%		8,1%	3,2%		8,6%	3,5%		3,8%	1,2%
Q20	Eglosheimer Straße	13.925	983	397	13.111	939	374	814	44	23	10.500	857	357	2.611	82	17
			7,1%	2,9%		7,2%	2,9%		5,4%	2,8%		8,2%	3,4%		3,1%	0,7%
Q21	Eglosheimer Straße	13.680	965	390	12.859	905	365	821	60	25	10.287	814	336	2.572	91	29
			7,1%	2,9%		7,0%	2,8%		7,3%	3,0%		7,9%	3,3%		3,5%	1,1%
Q22	Osttangente Nord	11.340	934	374	10.660	875	350	680	59	24	8.528	788	323	2.132	87	27
			8,2%	3,3%		8,2%	3,3%		8,7%	3,5%		9,2%	3,8%		4,1%	1,3%
Q23	Osttangente Süd	10.980	904	362	10.321	847	339	659	57	23	8.257	762	312	2.064	85	27
			8,2%	3,3%		8,2%	3,3%		8,6%	3,5%		9,2%	3,8%		4,1%	1,3%

QUERSCHNITTE		GESAMTTAG			TAG 06.00-22.00 Uhr			NACHT 22.00-06.00 Uhr			DAY 06.00-18.00 Uhr			EVENING 18.00-22.00 Uhr		
		Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to
Q24	L 1138 - Markgröninger Str., westl. Möglinger Str.	11.842	969	459	11.275	908	440	567	61	19	9.071	821	404	2.204	87	36
			8,2%	3,9%		8,1%	3,9%		10,8%	3,3%		9,1%	4,5%		3,9%	1,6%
Q25	L 1138 - Markgröninger Str., östl. Möglinger Str.	11.162	841	389	10.627	788	374	535	53	15	8.550	713	342	2.077	75	32
			7,5%	3,5%		7,4%	3,5%		9,9%	2,8%		8,3%	4,0%		3,6%	1,5%
Q26	L 1138 - Markgröninger Str., westl. Möglinger Str.	10.811	832	393	10293	779	378	518	53	15	8.280	706	346	2.013	73	32
			7,7%	3,6%		7,6%	3,7%		10,2%	2,9%		8,5%	4,2%		3,6%	1,6%
Q27	Möglinger Str.	7.003	507	208	6668	475	198	335	32	10	5.364	430	183	1.304	45	15
			7,2%	3,0%		7,1%	3,0%		9,6%	3,0%		8,0%	3,4%		3,5%	1,2%
Q28	Möglinger Str., nördl. im Überrück	7.639	509	208	7274	477	200	365	32	8	5.851	431	183	1.423	46	17
			6,7%	2,7%		6,6%	2,7%		8,8%	2,2%		7,4%	3,1%		3,2%	1,2%
Q29	Möglinger Str. südl. im Überrück	7.818	481	193	7445	450	185	373	31	8	5.989	407	170	1.456	43	15
			6,2%	2,5%		6,0%	2,5%		8,3%	2,1%		6,8%	2,8%		3,0%	1,0%



Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Isophonendarstellung 4 m

Datum: 30.04.2021
RL: 100

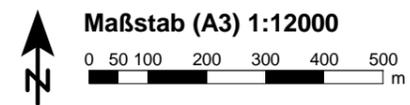


Lärmindex Lden in dB(A)

55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70
75 <	≤	75
80 <	≤	80

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand





Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Isophonendarstellung 4 m

Datum: 30.04.2021
RL: 100

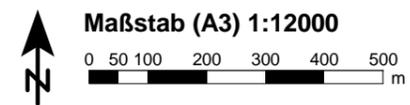


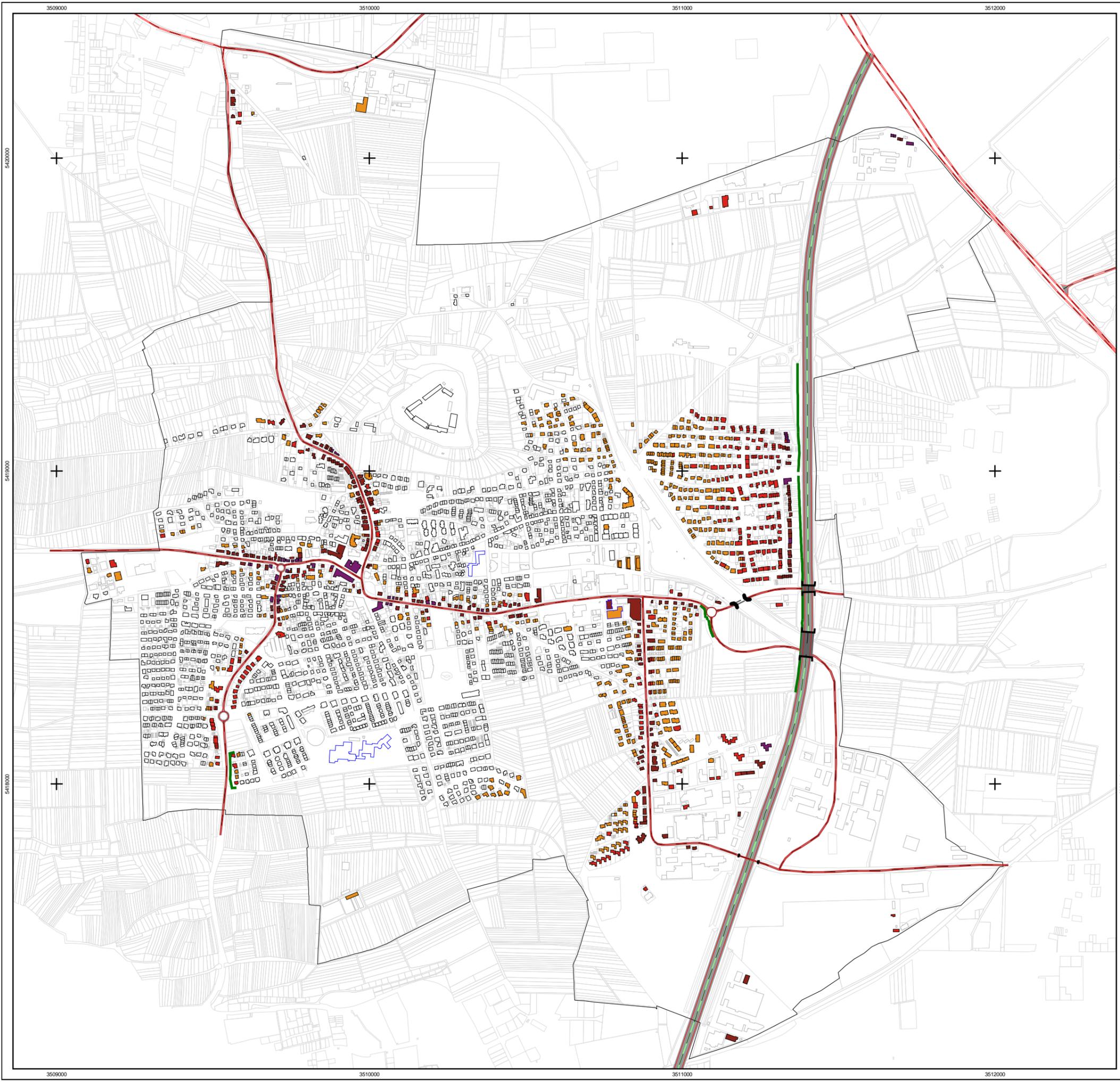
Lärmindex Ln in dB(A)

45 <	≤	45
50 <	≤	50
55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70
75 <	≤	75

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand





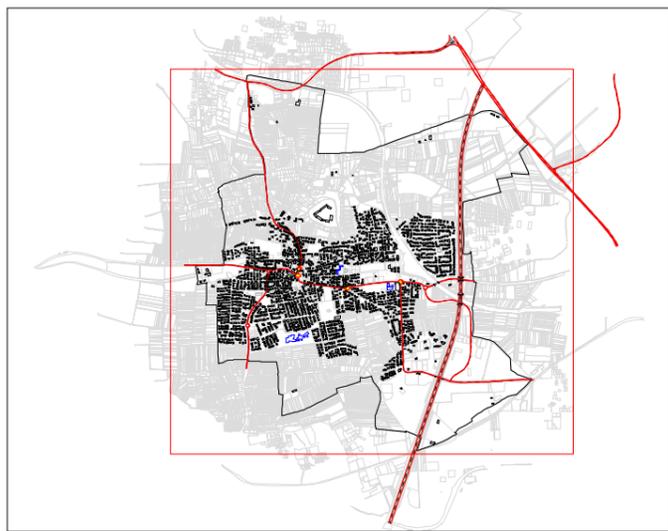
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel Gebäude

Datum: 30.04.2021
RL: 101

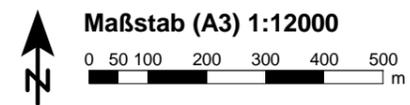


Lärmindex Lden in dB(A)

55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70
75 <	≤	75
80 <	≤	80

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand





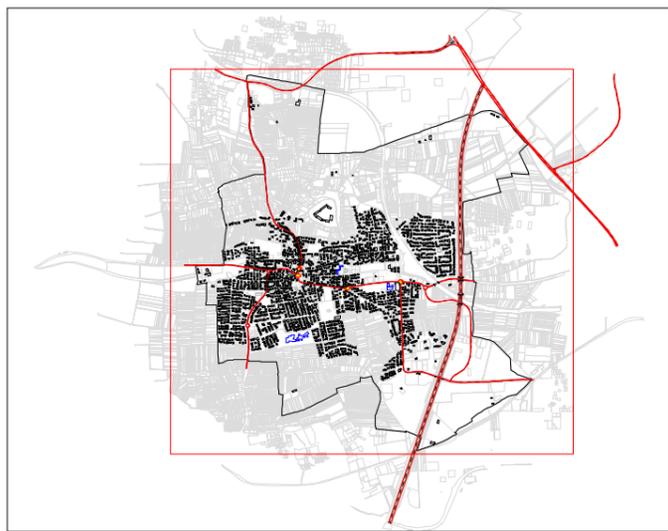
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr

Berechnungsvorschrift: VBUS
Gebäudelärmkarte: Höchster Pegel Gebäude

Datum: 30.04.2021
RL: 101

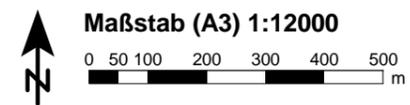


Lärmindex Ln in dB(A)

45 <	≤	45
50 <	≤	50
55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70
75 <	≤	75

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand



Lärmaktionsplan Asperg

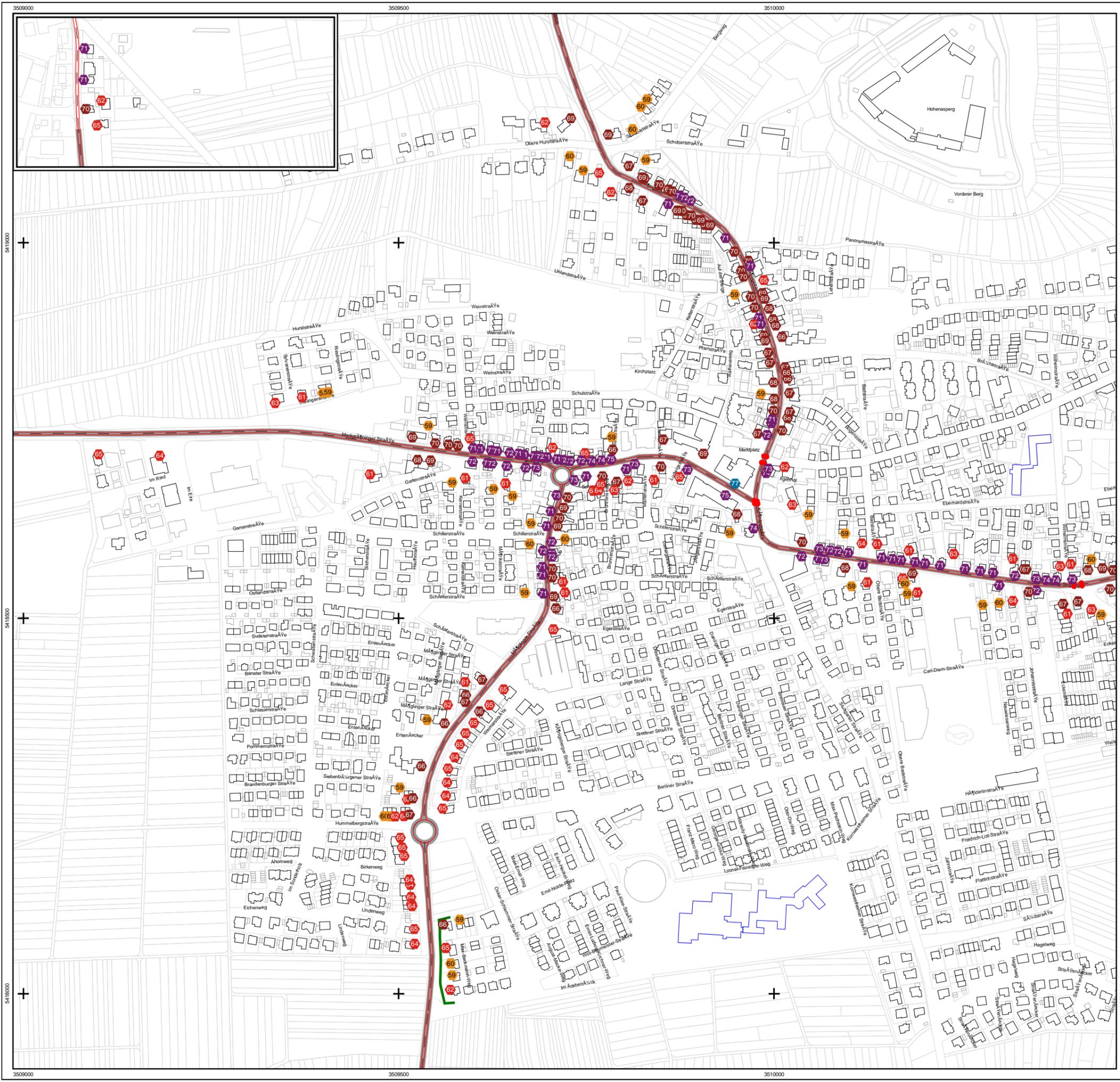
Auswertung Betroffenheiten nach VBEB (Mittelwertbildung)

Gebiet	Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen			
	Pegelbereich	Anzahl betroffene Einwohner	Pegelbereich	Anzahl betroffene Einwohner
	[dB(A)]	L_{DEN} [-]	[dB(A)]	L_N [-]
Asperg gesamt	50-55		50-55	1.570
	55-60	2.000	55-60	620
	60-65	1050	60-65	80
	65-70	520	65-70	-
	70-75	50	>70	-
	>75	-	>75	-

Lärmaktionsplan Asperg

Auswertung Betroffenheiten nach VBEB (Mittelwertbildung)

Gebiet	Anzahl der Schulen in den Pegelbereichen	
	Pegelbereich	Anzahl Schulen
	[dB(A)]	L_{DEN} [-]
Asperg gesamt	50-55	
	55-60	-
	60-65	1
	65-70	-
	70-75	-
	>75	-



Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

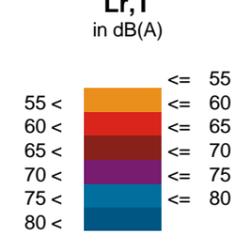
Lärmkarte Straßenverkehr, West

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
 Lr,T >= 59 dB(A)

Datum: 30.04.2021



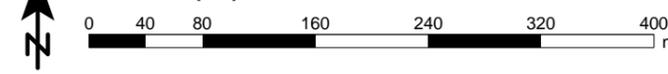
Beurteilungspegel

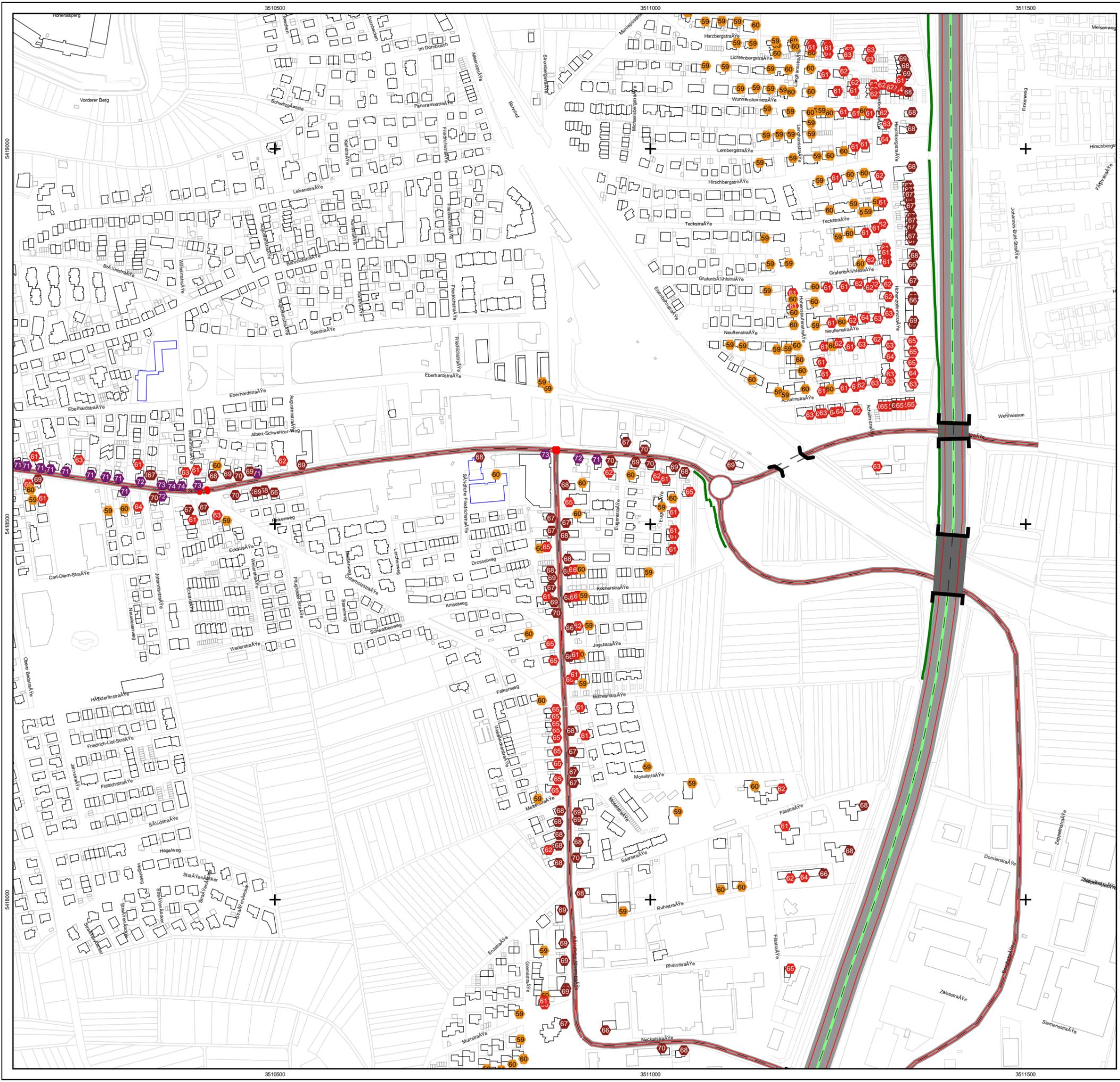


Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab (A3) 1:5000





Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

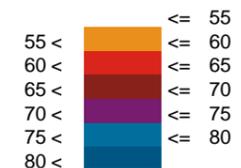
Lärmkarte Straßenverkehr, Ost

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
 $L_{r,T} \geq 59 \text{ dB(A)}$

Datum: 30.04.2021



Beurteilungspegel $L_{r,T}$ in dB(A)



Zeichenerklärung

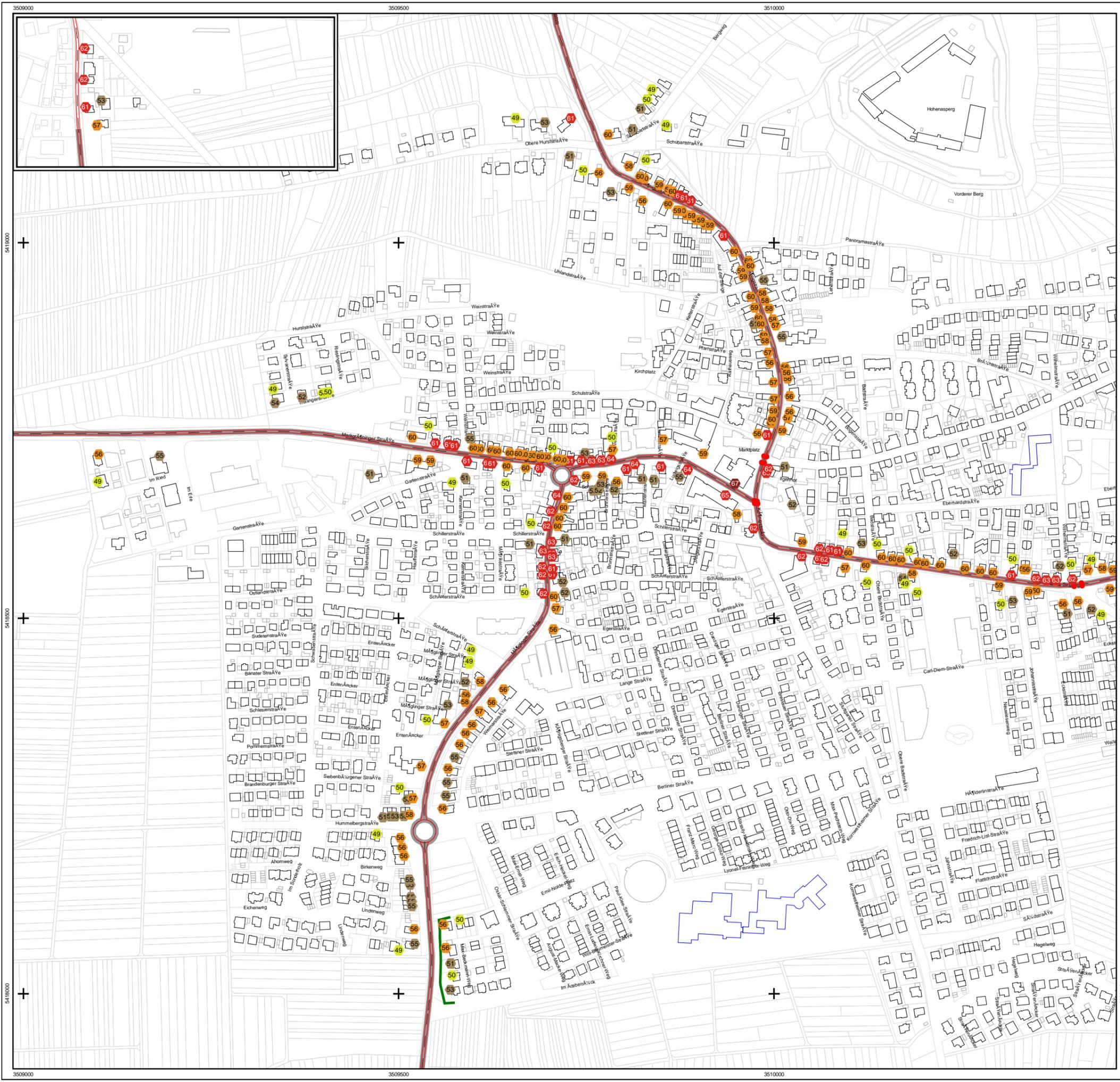
- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab (A3) 1:5000



KURZUNDFISCHER
 Beratende Ingenieure ■ Bauphysik
 Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12627
 Anlage 4.1.2



Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

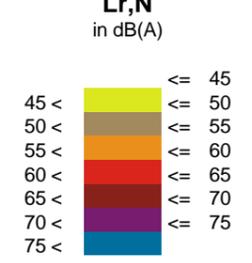
Lärmkarte Straßenverkehr, West

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
 $L_{r,N} \geq 49 \text{ dB(A)}$

Datum: 30.04.2021

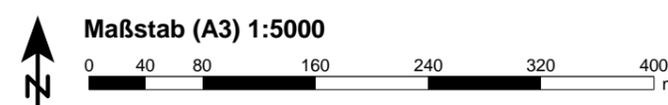


Beurteilungspegel



Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand





Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

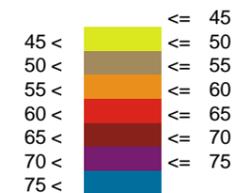
Lärmkarte Straßenverkehr, Ost

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der höchsten Pegel am Gebäude
 $L_{r,N} \geq 49 \text{ dB(A)}$

Datum: 30.04.2021



Beurteilungspegel $L_{r,N}$ in dB(A)



Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand

Maßstab (A3) 1:5000



KURZUNDFISCHER
 Beratende Ingenieure ■ Bauphysik
 Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12627
 Anlage 4.2.2

Anlage 5.1: Bereits umgesetzte Maßnahmen zum Straßenverkehr

Bereits umgesetzte Maßnahmen vor/während Erarbeitung Lärmaktionsplan 1./2. Stufe

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme
1	Möglinger Straße	Lärmschutzwall an der Möglinger Straße, ab Hummelbergstraße Richtung Möglingen, Gebiet Sonderholz, Realisierung: 1982/83
2	Markgröninger Straße	Lärmschutzwall Markgröninger Straße/ Im Erle, Realisierung: 1991
3	Möglinger Straße	Lärmschutzwand an der Möglinger Straße, Gebiet Lange Äcker/ Überrück, Realisierung: 2000
4	Markgröninger Straße	Lärmschutzwand vor dem Gebäude Ludwigstraße 1 an der Markgröninger Straße, realisiert 2007
5	Ortsdurchfahrten Asperg	Passive Schallschutzmaßnahmen: Förderprogramm für lärm-dämmende Maßnahmen in Wohnungen an vielbefahrenen Straßen (Königstraße, Eglosheimer Straße, Südliche Alleenstraße, Markgröninger Straße, Möglinger Straße)
6	Ostumfahrung	Errichtung Ostumfahrung im östlichen Bereich der Eglosheimer Straße, einschließlich Anbindung durch einen Kreisverkehr und Errichtung von Lärmschutzwänden, Fertigstellung Dezember 2012
7	Eglosheimer Straße östlich Süd. Alleenstr.	Austausch Fahrbahnbelag im Rahmen der Realisierung der Ostumfahrung, Fertigstellung Dezember 2012

Bereits umgesetzte Maßnahmen gemäß Beschluss Lärmaktionsplan, 1./2. Stufe, 2014

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme
1	Eglosheimer Straße zw. Königstr. und Südl. Alleenstr.	Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Umsetzung der Maßnahme erfolgt ab April 2021 bis Herbst 2023
2	Königstraße nördlich Bahnhofstraße	Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Fertigstellung Februar 2020
3	Eglosheimer Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts zwischen Südl. Alleenstraße und Ostumfahrung sowie Markgröninger Str. und Augustenstr., Anordnung November 2014
4	Markgröninger Straße Östlich Gartenstraße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
5	Königstraße Nördlich Markgröninger Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
6	Förderung passiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Landes	Durchführung Förderprogramm zw. 2015 und 2017

Anlage 5.2: Entwurf Lärmaktionsplan, Maßnahmenkatalog geplante Maßnahmen

Kurzfristig geplante Maßnahmen (< 2 Jahre)

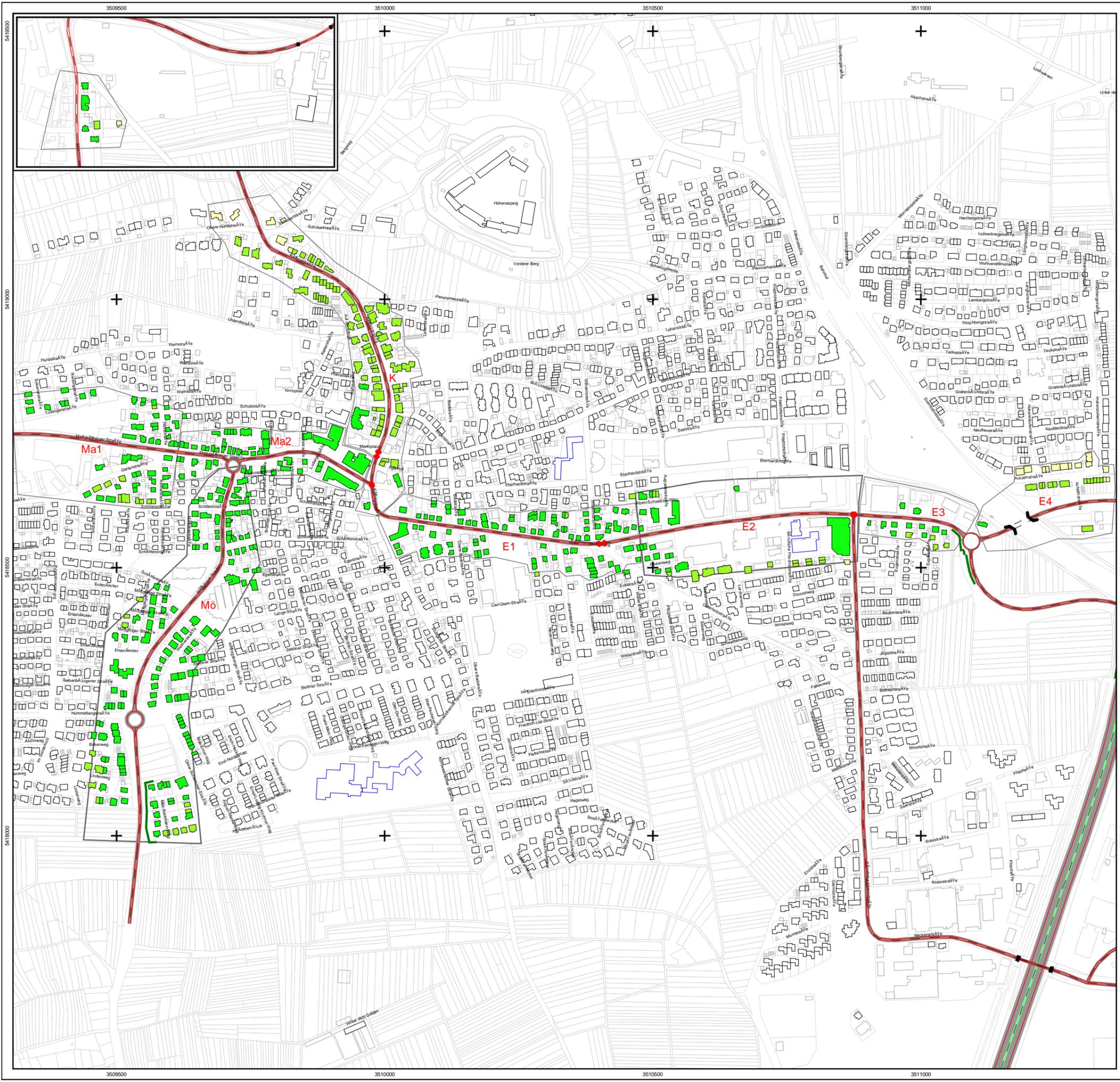
lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegel-änderung	Bemerkungen	Priorität
1	Ortsdurchfahrten Asperg: Möglinger/ Markgröninger/ König/ Eglosheimer/ Asperger Straße	Tempo 40 km/h tags und nachts	rd. 1 dB (T 50-T 40) rd. 1 dB (T 30-T 40)	-Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, Abstimmungen mit dem Landratsamt Ludwigsburg sind erfolgt.	hoch
2	Kreis- und Gemeindestraßen (Möglinger Str. und Südliche Alleenstraße)	Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes	Keine Reduzierung Außenlärmpegel	-Aktive Maßnahmen haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen, Maßnahme führt zu keiner Minderung der Außenlärmpegel -Ergänzende Maßnahme zu den vorgeschlagenen aktiven Maßnahmen, wenn durch diese keine weiteren Pegelminderungen möglich sind. -Anforderungen an den Lärmschutz ergibt sich aus den Regelwerken des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. -Lärmsanierung an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen wurde 2017 abgeschlossen.	hoch

Mittelfristig/Langfristig geplante Maßnahmen (> 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegelminde- rung	Bemerkungen	Priorität
1	Autobahn A 81	Erhöhung Lärmschutzwand	bis ca. 5 dB	-Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 81 durchgeführt, in dem die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände vorgesehen ist (Stand 2022).	hoch
2	Markgröninger Straße	Austausch Fahrbahn- belag in einen lärmop- timierten Asphalts, z.B. SMA LA o. ä.	3 dB	-Der Belagsaustausch für die Markgröninger Straße ist ge- plant und soll voraussichtlich ab 2024 stattfinden. In diesem Zusammenhang sollten Abstimmungen mit dem Straßenbau- lastträger getroffen werden hinsichtlich des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts. -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit. -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegen- über herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch
3	Ortsdurchfahrten Asperg	Lkw-Durchfahrtsverbot (Lkw > 3,5 t)	3 dB	-Die negativen Auswirkungen durch diese verkehrsbeschrän- kende Maßnahme sind detailliert zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Verdrängungseffekte auf die Nachbargemein- den. Dies sollte im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Len- kung des Lkw-Verkehrs des Landkreises Ludwigsburg erfol- gen.	hoch

Hinweise zu ruhigen Gebieten

Ifd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Priorität
1	Bestehende und geplante Wohngebiete sowie verkehrsberuhigte Bereiche	<p>Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung.</p> <p>Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.</p>	hoch
2	Grünflächen/ Naherholungsgebiete	<p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden.</p>	hoch

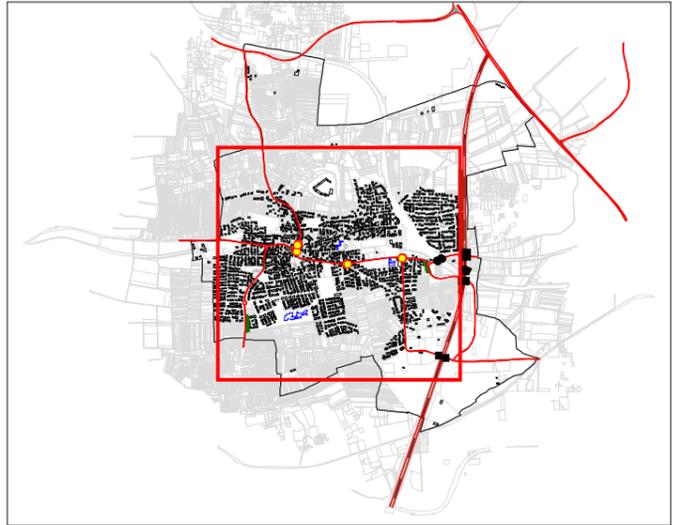


Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr Planfall Maßnahme: T 30 tags (Möglinger-/Markgröninger-/ König-/Eglosheimer Straße)

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der Pegeldifferenzen
Nullfall (derzeitige Situation) minus Planfall (T 30)
Datum: 30.04.2021



Pegeldifferenzen Nullfall minus Planfall

Lr,T
in dB

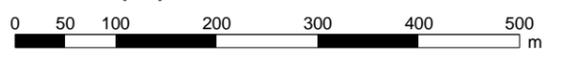
<= -2,0	<= -2,0
-2,0 <	<= -1,0
-1,0 <	<= 0,0
0,0 <	<= 1,0
1,0 <	<= 2,0
2,0 <	<= 3,0
3,0 <	

Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand



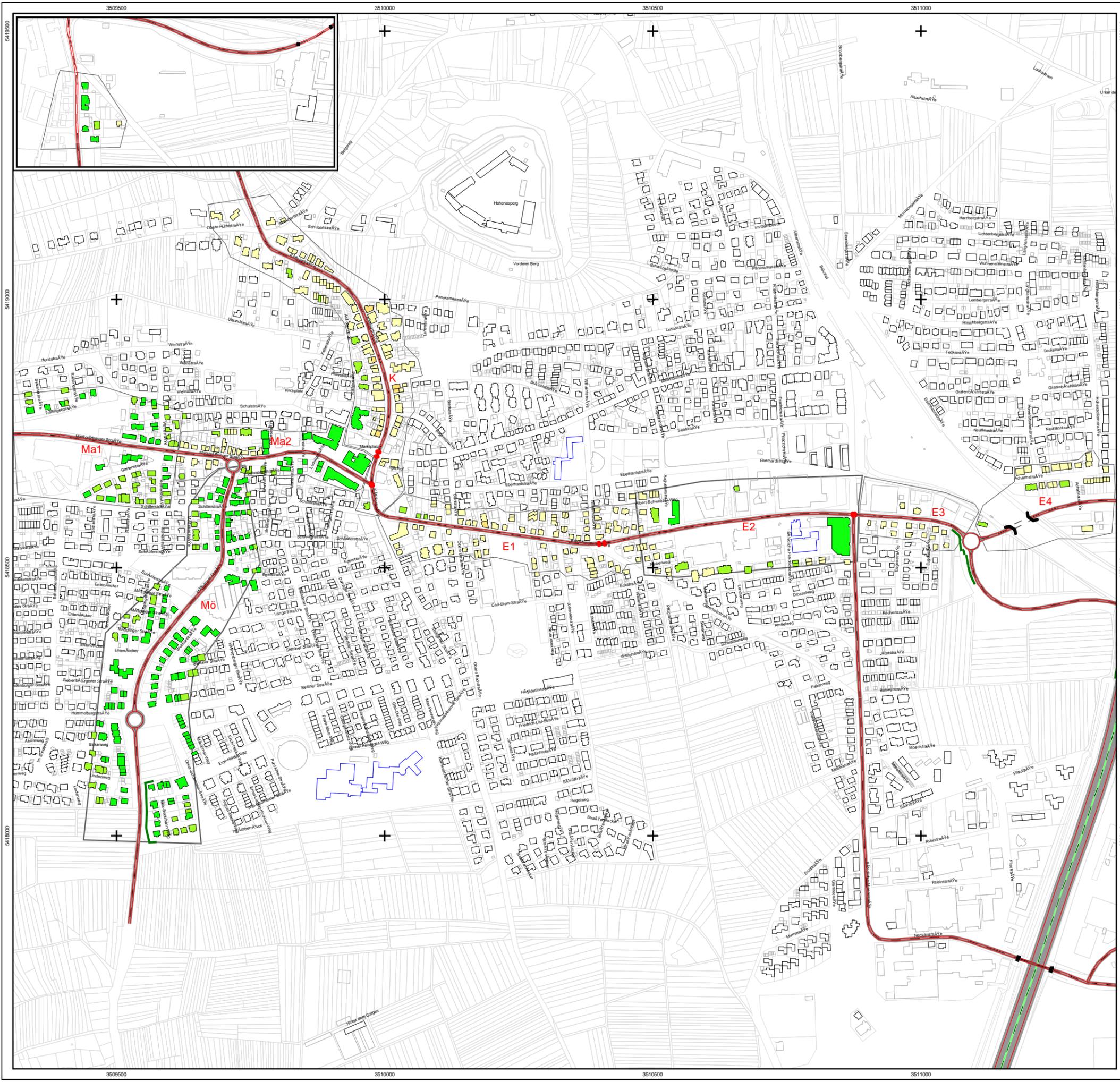
Maßstab (A3) 1:7000



KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure ■ Bauphysik
Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12627

Anlage 6.1.1



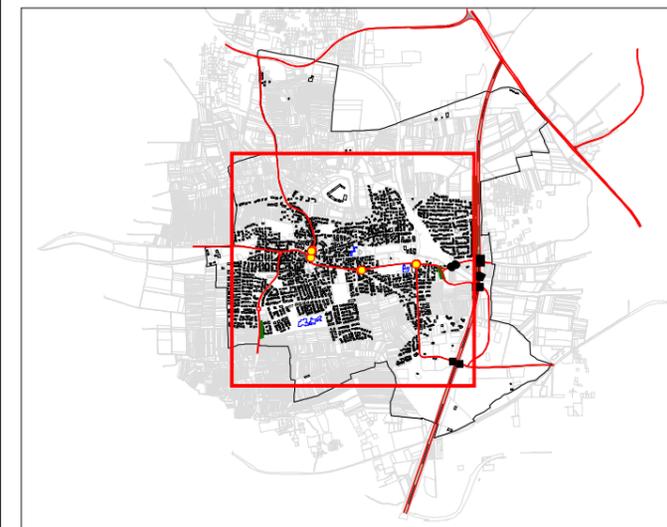
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

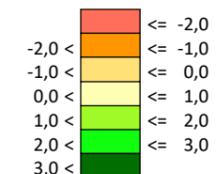
Lärmkarte Straßenverkehr
Planfall Maßnahme:
T 30 nachts (Möglinger-/Markgröninger-/
König-/Eglosheimer Straße)

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der Pegeldifferenzen
 Nullfall (derzeitige Situation) minus Planfall (T 30)

Datum: 30.04.2021



Pegeldifferenzen
Nullfall minus Planfall
Lr,N
 in dB



Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand



Maßstab (A3) 1:7000



Anlage 6.1.3: Auswertung der Betroffenheiten nach lautestem Pegel
Asperg Gesamtstadt

Maßnahme: Temporeduzierung auf 30 km/h (tags/nachts) Ortsdurchfahrten

Alle Ortsdurchfahrten:

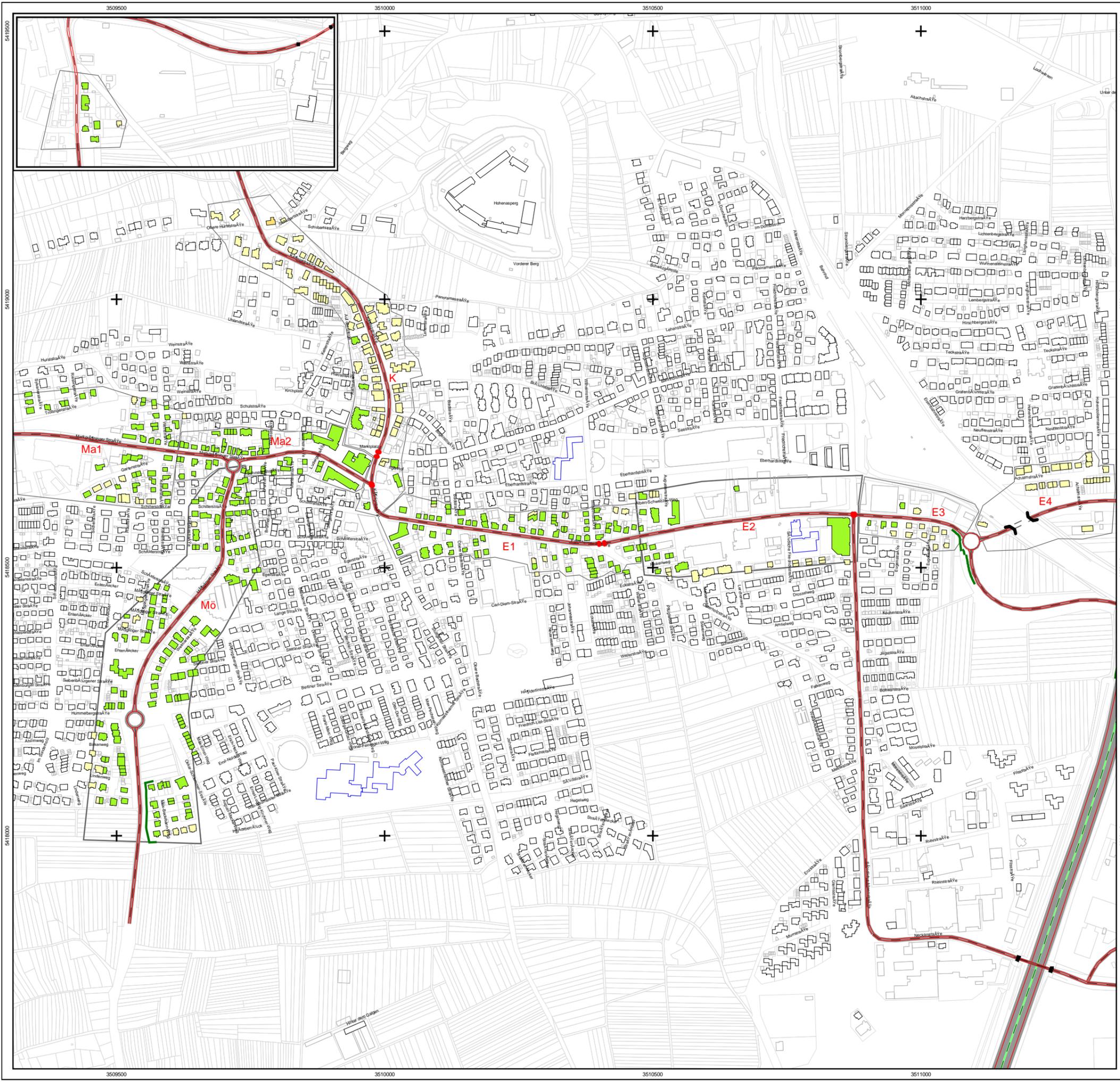
- Markgröninger Straße bis Sylvanerweg
- Möglinger Straße bis südl. Ortsende
- Königstraße bis Ortsende Richtung Tamm
- Eglosheimer Straße bis Autobahn

Nullfall: Derzeitige Situation

Planfall: Tempo 30

Tabelle 1: Betroffenheiten nach lautestem Pegel: Nullfall –Planfall (Tempo 30)

Untersuchungsgebiet	Betroffene von Lärmpegel						
	Schwellenwert tags/nachts [dB(A)]	ohne Maßnahme		mit Maßnahme		Veränderung	
		L _{r,T}	L _{r,N}	L _{r,T}	L _{r,N}	L _{r,T}	L _{r,N}
Gesamt	> 65 / > 55	1.080	1.190	910	1.060	-170	-130
	> 70 / > 60	450	350	120	250	-330	-100
Möglinger Straße (Mö)	> 65 / > 55	140	190	60	70	-80	-120
	> 70 / > 60	40	50	<5	10	-40	-40
Markgröninger Straße (Ma1) Sylvaner Str. - Weinstr.	> 65 / > 55	50	50	50	50	0	0
	> 70 / > 60	20	30	-	-	-20	-30
Markgröninger Straße (Ma2) Weinstr. – Königstr. (bis Wet- testr. bereits T 30 nachts)	> 65 / > 55	190	180	180	180	-10	0
	> 70 / > 60	160	120	90	110	-70	-10
Königstraße (K) (bereits T 30 nachts und z.T. Lkw T 30)	> 65 / > 55	320	310	280	310	-40	0
	> 70 / > 60	80	40	10	40	-70	0
Eglosheimer Straße (E1) Königstr. – Augustenstr. (bereits T30 nachts)	> 65 / > 55	220	210	190	210	-30	0
	> 70 / > 60	120	60	10	60	-110	0
Eglosheimer Straße (E2) Augustenstr. bis Südliche Alleenstraße	> 65 / > 55	90	90	80	90	-10	0
	> 70 / > 60	30	30	10	30	-20	0
Eglosheimer Straße (E3) Südliche Alleenstr. bis Ostumfahrung (bereits T 30 nachts)	> 65 / > 55	50	50	50	50	0	0
	> 70 / > 60	<5	<5	-	<5	-5	0
Eglosheimer Straße (E4) Ostumfahrung bis Autobahn	> 65 / > 55	<5	80	<5	70	0	-10
	> 70 / > 60	-	-	-	-	-	-
Asperger Straße (A)	> 65 / > 55	20	20	20	20	0	0
	> 70 / > 60	10	20	-	-	-10	-20



Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr Planfall Maßnahme: T 40 tags (Möglinger-/Markgröninger-/ König-/Eglosheimer Straße)

Berechnungsvorschrift: RLS-90
Darstellung der Pegeldifferenzen
Nullfall (derzeitige Situation) minus Planfall (T 40)
Datum: 30.04.2021



Pegeldifferenzen Nullfall minus Planfall

Lr,T
in dB

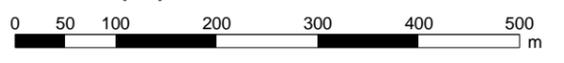
≤ -2,0
-2,0 < ≤ -1,0
-1,0 < ≤ 0,0
0,0 < ≤ 1,0
1,0 < ≤ 2,0
2,0 < ≤ 3,0
3,0 <

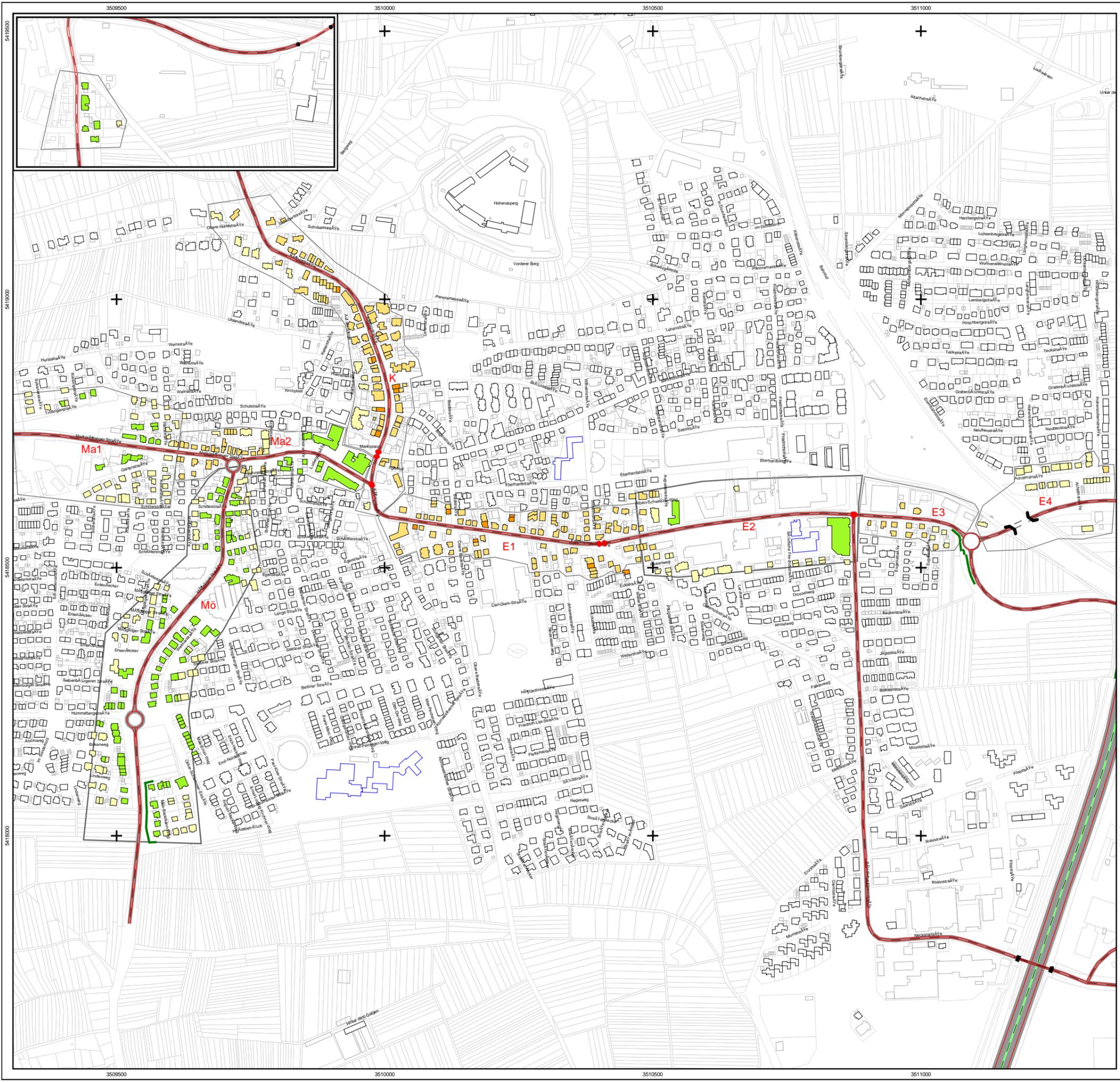
Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand



Maßstab (A3) 1:7000





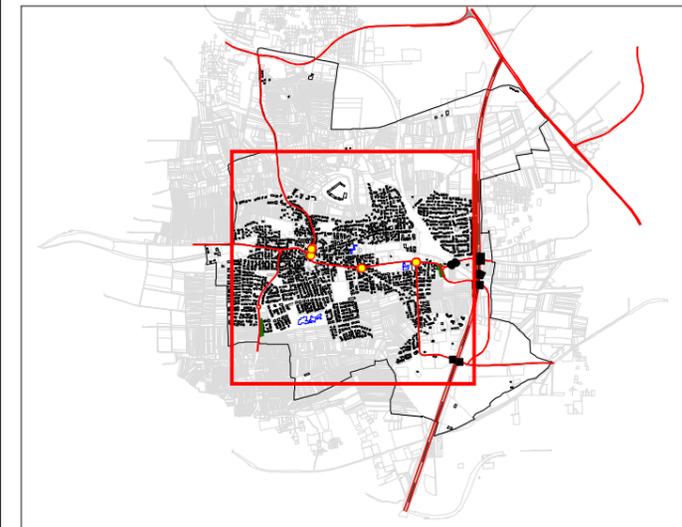
Lärmaktionsplan, 3. Stufe

Asperg

Lärmkarte Straßenverkehr
Planfall Maßnahme:
T 40 nachts (Möglinger-/Markgröninger-/
König-/Eglosheimer Straße)

Berechnungsvorschrift: RLS-90
 Darstellung der Pegeldifferenzen
 Nullfall (derzeitige Situation) minus Planfall (T 40)

Datum: 30.04.2021



Pegeldifferenzen Nullfall minus Planfall

Lr,N
in dB



Zeichenerklärung

- Wohngebäude
- Nicht-Wohngebäude
- Schule
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand



Maßstab (A3) 1:7000



KURZUNDFISCHER
 Beratende Ingenieure ■ Bauphysik
 Brückenstraße 9, 71364 Winnenden

Projekt-Nr.: 12627

Anlage 6.2.2

Anlage 6.2.3: Auswertung der Betroffenheiten nach lautestem Pegel
Asperg Gesamtstadt

Maßnahme: Temporeduzierung auf 40 km/h (tags/nachts) Ortsdurchfahrten

Alle Ortsdurchfahrten:

- Markgröninger Straße bis Sylvanerweg
- Möglinger Straße bis südl. Ortsende
- Königstraße bis Ortsende Richtung Tamm
- Eglosheimer Straße bis Autobahn

Nullfall: Derzeitige Situation

Planfall: Tempo 40

Tabelle 1: Betroffenheiten nach lautestem Pegel: Nullfall –Planfall (Tempo 40)

Untersuchungsgebiet	Betroffene von Lärmpegel						
	Schwellenwert tags/nachts [dB(A)]	ohne Maßnahme		mit Maßnahme		Veränderung	
		L _{r,T}	L _{r,N}	L _{r,T}	L _{r,N}	L _{r,T}	L _{r,N}
Gesamt	> 65 / > 55	1.080	1.190	990	1.170	-90	-20
	> 70 / > 60	450	350	250	490	-200	140
Möglinger Straße (Mö)	> 65 / > 55	140	190	80	140	-60	-50
	> 70 / > 60	40	50	10	30	-30	-20
Markgröninger Straße (Ma1) Sylvaner Str. - Weinstr.	> 65 / > 55	50	50	50	50	0	0
	> 70 / > 60	20	30	<5	20	-20	-10
Markgröninger Straße (Ma2) Weinstr. – Königstr. (bis Wet- testr. bereits T 30 nachts)	> 65 / > 55	190	180	180	180	-10	0
	> 70 / > 60	160	120	130	160	-30	40
Königstraße (K) (bereits T 30 nachts und z.T. Lkw T 30)	> 65 / > 55	320	310	310	340	-10	30
	> 70 / > 60	80	40	20	90	-60	50
Eglosheimer Straße (E1) Königstr. – Augustenstr. (bereits T30 nachts)	> 65 / > 55	220	210	210	220	-10	10
	> 70 / > 60	120	60	50	140	-70	80
Eglosheimer Straße (E2) Augustenstr. bis Südliche Alleenstraße	> 65 / > 55	90	90	90	100	0	10
	> 70 / > 60	30	30	30	30	0	0
Eglosheimer Straße (E3) Südliche Alleenstr. bis Ostumfahrung (bereits T 30 nachts)	> 65 / > 55	50	50	50	50	0	0
	> 70 / > 60	<5	<5	<5	<5	0	0
Eglosheimer Straße (E4) Ostumfahrung bis Autobahn	> 65 / > 55	<5	80	<5	70	0	-10
	> 70 / > 60	-	-	-	-	-	-
Asperger Straße (A)	> 65 / > 55	20	20	20	20	0	0
	> 70 / > 60	10	20	-	10	0	-10

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1.	Regierungspräsidium Stuttgart Mobilität, Verkehr, Straßen	28.06.2022	<p>Sehr geehrter Herr Riegler, mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Asperg im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes folgendes mitteilen:</p> <p>Einige der verwendeten Verkehrsmengen wurden laut LAP im Jahr 2015 erhoben. Die Verwendung dieser veralteten Verkehrsmengen kann dazu führen, dass die Schallemissionen zu niedrig angesetzt wurden und in Folge die aktuelle Lärmsituation nicht richtig erfasst und dargestellt wurde. Das wird anhand der Daten der Straßenverkehrsleitzentrale Baden-Württemberg deutlich, hier weist die L 1138 Unterschiede in den DTV und SV im Vergleich zu den Angaben im LAP auf.</p>	<p>Die Verkehrsdatenbasis beruht auf Verkehrserhebungen aus den Jahren 2015 / 2018 und 2019, die die Verkehrsentwicklung nach Inbetriebnahme der Ostumfahrung aufzeigen. Selbstverständlich wurden die Verkehrserhebungen abgeglichen und auf das Analysejahr 2019 fortgeschrieben. Die Annahme, dass "veraltete" Verkehrsmengen verwendet wurden, ist daher nicht zutreffend. Die verwendeten Verkehrsdaten sind vielmehr in sich schlüssig und ergeben ein plausibles Gesamtbild. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsmonitoringwerte des Landes BW im Zuge der L 1138 zum Teil auf Schätzungen auf Basis von im Jahr 2010 ermittelten Werten oder sogar noch älteren Werten hochgerechnet wurden. Die 2019 erhobenen Schwerverkehre sind tendenziell eher etwas höher als die Verkehrsmonitoringwerte,</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen werden nicht alle Betroffenheiten unter dem gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gesenkt. Das Regierungspräsidium empfiehlt, ergänzende Maßnahmen vorzuschlagen, um die Betroffenheiten stärker zu senken.</p> <p>Verkehrsrechtliche Maßnahmen: M1: „Temporeduzierung auf 40 km/h tags und nachts“ im Verlauf der Möglinger Straße (K 1693) zw. Markgröninger Straße und Ortsende Richtung Möglingen; im Verlauf der Markgröninger Straße (L 1138) zw. Königstraße und Höhe Sylvaner Straße; im Verlauf der Königstraße (L 1110) zw. Eglosheimer Straße und Ortsende Richtung Tamm; im Verlauf der Eglosheimer Straße (L 1138) zw. Königstraße und A 81;</p>	<p>so dass sich die Beurteilung der Lärmsituation auf der sicheren Seite bewegt und die Schallemissionen nicht zu niedrig sind.</p> <p>Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind in innerstädtischen Bereichen durch Temporeduzierungen oder Austausch der Fahrbahnbeläge erreichbar. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags ist unter Abwägung der verschiedenen Belange nicht empfehlenswert. Austausch des Fahrbahnbelags wurden für die Ortsdurchfahrten in großen Teilen bereits durchgeführt oder sind in Planung (Markgröninger Straße).</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>im Verlauf der Asperger Straße (L 1110) im Abschnitt südlich Silberhalden (S.24, Ziff. 5.1 LAP)</p> <p>M3: „Lkw-Durchfahrtsverbot“ in den Ortsdurchfahrten Asperg (S.25, Ziff. 5.2 LAP)</p> <p>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. 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 (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zu-schlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Soweit in einzelnen Maßnahmen ein LKW-Durchfahrtsverbot beabsichtigt ist, ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei nicht –wie bei der Geschwindigkeit- um eine</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Beschränkung handelt, sondern um ein deutlich in Rechte eingreifendes Verbot. Zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit wären umfangreich Fallzahlen zur Wirksamkeit der Maßnahme valide zu ermitteln, sowie u.a. zu klären, welche LKW überhaupt ausgeschlossen werden sollen, welches Verdrängungspotenzial und Alternativstrecken bestehen und welche Auswirkungen dies ggf. auf das Gewerbe hat. Bundesstraßen dienen gerade dem weiträumigen Verkehr, Landesstraßen gerade vorwiegend dem durchgehenden Verkehr und Kreisstraßen dem überörtlichen Verkehr. Bei der Ermessensabwägung wären diesen Vorgaben besonders Rechnung zu tragen.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p><u>Hinweis:</u> 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 Geschwindigkeits-beschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p>Baurechtliche Maßnahme: M2: „Austausch Fahrbahnbelag in einen lärmoptimierten Asphalt“ im Verlauf der Markgröninger Straße (S.25, Ziff. 5.2 LAP)</p> <p>Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart betrifft auf dem von Ihnen angegebenen Bereich die L 1138 im Verlauf der Markgröninger Straße. Die</p>	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>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. Aus dem aktuellen Erhaltungsprogramm von 2020 sind seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart keine Sanierungsmaßnahmen vorgesehen. Jedoch ist im Zuge eines geplanten Radwegebaus entlang der L 1138 zwischen Asperg und Markgröningen geplant, auch den Fahrbahnbelag insbesondere im Bereich der Markgröninger Straße zu sanieren. Welcher Belag im genannten Streckenabschnitt eingebaut werden kann, hängt von den technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, innerorts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) ab und wird, sobald Erhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich anstehen, durch das Regierungspräsidium Stuttgart geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen empfehlen wir hier einen AC 11. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h.</p>	
2.	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur	30.06.2022	<p>Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde zur Planung wie folgt Stellung:</p> <p>Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
3.	VVS Stuttgart	27.05.2022	<p>In der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben werden in der Region Stuttgart von immer mehr Kommunen Lärmaktionspläne (LAP) aufgestellt oder fortgeschrieben. Zumeist liegt dabei der Fokus auf der Lärmerzeugung durch den Straßenverkehr. Erfreulicherweise wird der VVS als Träger öffentlicher Belange an diesen Verfahren regelmäßig beteiligt. Da sich die Problemstellungen aus Sicht des VVS in den einzelnen Verfahren durchweg ähneln, haben wir uns entschlossen, die Wechselwirkungen zwischen den möglichen LAP-Maßnahmen und dem straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr und mögliche Lösungsansätze in kompakter Form zusammenzustellen.</p> <p>Lärmschutz – ein wichtiges Ziel Eine hohe Lärmbelastung kann krank machen. Die Vorgaben des Gesetzgebers, die Bürger vor übermäßigen Lärmeinwirkungen zu schützen, sind deshalb berechtigt. Klar ist auch, dass in der weit überwiegenden Zahl der Fälle der Straßenverkehr die Hauptlärmquelle darstellt. Die Reduzierung der Lärmbelastungen entlang von stark befahrenen Straßen ist deshalb wichtig. Sie trägt auch dazu bei, das Wohnen in zentralen Bereichen und damit eine verkehrspolitisch angestrebte Nutzungsmischung weiterhin zu ermöglichen.</p> <p>Attraktiver öffentlicher Nahverkehr - ein Baustein für mehr Lärmschutz Zwecks Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Gründen des Klimaschutzes soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren größere Verkehrsanteile im motorisierten Verkehr übernehmen. Da vermiedene MIV-Fahrten auch die Lärmbelastung senken, setzen auch Lärmaktionspläne in ihrem Maßnahmenportfolio regelmäßig auf einen verbesserten ÖPNV. Dabei hoffen die politischen Ebenen darauf, dass mehr und mehr Pkw-Fahrer freiwillig auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen, und erwarten von den Aufgabenträgern einen Ausbau dieser Verkehrsangebote. Auf fachlicher Ebene ist dabei unbestritten, dass vor allem hohe Taktdichten, kurze Reisezeiten und verlässliche Transportketten zu einer Nutzung des ÖPNV motivieren können.</p>	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Und die Praxis? Bei Lärmaktionsplänen, die überwiegend auf massive Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Straßenabschnitte setzen, besteht aber die Gefahr, dass die o. g. Zielsetzung konterkariert wird. Die hier in der Regel im Fokus stehenden Durchgangsstraßen werden häufig von Buslinien mitgenutzt, die durch Temporeduzierungen Fahrzeitverluste erleiden und damit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, dem fallweise sogar Umfahrungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, an Attraktivität verlieren. Der Blick darf dabei durchaus über die Gemeindegrenzen hinaus gerichtet werden, da die kritischen Auswirkungen durch Lärmaktionspläne benachbarter Gemeinden teilweise massiv verstärkt werden. Bei größerer Länge der geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitte, die sich ggf. auch gemeindeübergreifend aufsummieren, können die Fahrzeitverluste eine solche Größenordnung erreichen, dass zum Einhalten der Fahrpläne und zum Gewährleisten von Anschlüssen an den Schienenverkehr zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Das weniger attraktive Angebot löst dann sogar noch höhere Kosten aus. Und das Ziel, dem ÖPNV im Verkehrsmarkt eine größere Rolle zuzuweisen, in noch weitere Ferne.</p> <p>Kann Abhilfe geschaffen werden? Der VVS ist sich darüber im Klaren, dass die Kommunen in ihren Lärmaktionsplänen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wohl nicht ganz vermeiden können. Wir appellieren aber an die zuständigen Stellen und Gremien, bei diesen Maßnahmen die Betroffenheit des ÖPNV zu beachten, sie ggf. auf das absolut unvermeidliche Maß zu beschränken und gleichzeitig durch Begleitmaßnahmen ihre Folgen bestmöglich zu kompensieren. Dabei bitten wir auch zu bedenken, dass die Fahrzeuge des ÖPNV aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in den kommenden Jahren Zug um Zug auf emissionsarme und -freie Antriebe mit entsprechend geringeren Lärmemissionen umgestellt werden. Es wäre bedauerlich, wenn gerade die saubersten und leisesten Fahrzeuge durch die Lärmaktionsplanungen besonders benachteiligt würden. Folgende Lösungsansätze oder Begleitmaßnahmen bitten wir zu prüfen:</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>- Augenmaß bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit Linienbusverkehr</p> <p>Für den Linienbusverkehr, der hinsichtlich der Wertschätzung der Fahrgäste im Vergleich zum Schienenverkehr ohnehin schlechter abschneidet, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen unterhalb der Regelwerte generell nachteilig. Sie sollten deshalb bestmöglich vermieden werden. Wir verweisen hierbei auch auf die gesetzliche Regelung, die bei Verkehrsbelastungen unterhalb von 8.200 Kfz/Tag keine Lärmaktionsplanung fordert. Falls beim Überschreiten des Schwellenwerts Geschwindigkeitsbeschränkungen unumgänglich sind, sollten die hiermit zu beaufschlagenden Straßenabschnitte und Zeitfenster so kurz wie möglich gehalten werden. Außerdem bitten wir zu prüfen, ob sich mit einer Beschränkung auf 40 km/h (anstelle einer Absenkung auf 30 km/h) die Schutzziele nicht auch erreichen lassen. In den engen, häufig lärmbelasteten Ortsdurchfahrten werden große Fahrzeuge wie Linienbusse die Regelgeschwindigkeit 50 km/h eher selten ausfahren und sind damit von einer Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus auf 40 km/h weniger stark betroffen als der Pkw-Verkehr. Auch die Anordnung von Tempo 30 nur in den Nachtstunden ist für den Linienbusverkehr nicht ganz so problematisch, da die geplanten Fahrzeiten zu dieser Tageszeit eher Reserven aufweisen.</p> <p>- Behinderungsfreie Fahrt zwischen den Haltestellen</p> <p>Ein Teil der Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr entsteht beim Bremsen und Beschleunigen. Lärmaktionspläne haben deshalb regelmäßig auch die Verstetigung des Verkehrsflusses zum Ziel. Dieses Bemühen ist durchaus auch im Sinne des ÖPNV, da eine behinderungsfreie Fahrt von Linienbussen auch den Fahrtkomfort für die Fahrgäste steigert. Die angestrebte Verstetigung ist deshalb so zu gestalten, dass diese auch für den Busverkehr uneingeschränkt gegeben ist. Dies bedingt zuvorderst eine ausreichende Fahrbahnbreite, damit die Begegnung mit anderen Fahrzeugen mit maximalem Breitenmaß unbehindert abgewickelt werden kann. Auf folgende Maßnahmen sollte verzichtet werden:</p>	<p>Mögliche negative Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Busverkehr wurden im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan intensiv diskutiert. Zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h vorgeschlagen. Da im Zuge der bestehenden stark belasteten Ortsdurchfahrten Busverkehre die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Regel ohnehin nicht ausfahren können, sind relevante Reisezeitverluste für den Busverkehr bei Anordnung von Tempo 40 km/h nicht zu erwarten.</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>„<i>Vorfahrtsregelung Rechts vor Links</i>“: Für große Fahrzeuge wie Linienbusse bedeutet dies häufig ein Abbremsen nahe bis zum Stillstand. Dies ist hinsichtlich der Lärmentwicklung kontraproduktiv und für die Fahrgäste unangenehm. Wenn keine Vorfahrtstraße mehr ausgewiesen werden soll, empfiehlt sich der Einsatz des Zeichens 301 StVO.</p> <p>„<i>Parkierung als bremsendes Element</i>“: Gelegentlich wird die Ausweisung von Parkständen auf der Fahrbahn(einseitig oder alternierend) dazu genutzt, eine punktuell einspurige Verkehrsführung zu erzwingen. Die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr sind extrem belastend, da der Zeitbedarf für die Straßendurchfahrt kaum noch kalkulierbar ist. Hinzu kommt die Problematik des Abbremsens bis zum Stillstand.</p> <p>„<i>Fahrbahneinbauten</i>“: Ähnliches gilt für Fahrbahneinbauten wie Verkehrsinseln, Gehwegnasen oder Aufpflasterungen. Ein Linienbus, der sich wie in einem Hindernislauf durch eine Ortsdurchfahrt kämpft, motiviert sicherlich nicht zu seiner Nutzung.</p> <p>- Bevorrechtigung und Beschleunigung Da die Reisezeit ein zentrales Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl darstellt, ist eine zügige, behinderungsfreie Betriebsabwicklung für den ÖPNV elementar. Viele Aufgabenträger und Kommunen bemühen sich deshalb, insbesondere bei Busverkehren die Fahrzeiten über den Status quo hinaus zu verkürzen. Werden Buslinien durch Lärmschutzmaßnahmen gebremst, muss deshalb versucht werden, die Fahrzeitverluste durch Beschleunigungsmaßnahmen mindestens auszugleichen. Folgende Maßnahmen kommen hier in Betracht:</p> <p><i>Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrand-Haltestellen oder Buskaps:</i> Die Haltestellen sind schneller und für die Fahrgäste angenehmer anfahrbar, beim Losfahren entfällt das Einfädeln in den fließenden Verkehr. Das spart wertvolle Sekunden. Zudem ist die Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg häufig auch nur bei diesen Anlagenformen gegeben.</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p><i>Kritische Prüfung der Knotenform „Kreisverkehr“:</i> Vermehrt werden Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre ersetzt, um den Verkehrsfluss zu vergleichmäßigen. Für den Linienbusverkehr wirkt ein Kreisverkehr meist entschleunigend, da die großen Fahrzeuge bei der Einfahrt in den Kreis eine größere Zeitlücke als Pkw benötigen, was bei höherem Verkehrsaufkommen zu zusätzlichen Wartezeiten führt. Die bei der Durchfahrt durch einen Kreisverkehr auftretende Seiten Beschleunigung stellt zudem einen Komfortverlust für die Fahrgäste, die fallweise ja auch stehend befördert werden, dar. Kritisch aus Sicht des ÖPNV ist zudem, dass Kreisverkehre eine Bevorrechtigung des Busverkehrs nicht erlauben. Ob letztlich ein Kreisverkehr oder eine Ampelkreuzung sinnvoller ist, muss im Einzelfall abgewogen werden. Sofern der Bau eines Kreisverkehrs das Mittel der Wahl sein sollte, ist zur Begrenzung der vorgenannten Effekte auf dessen ausreichende Dimensionierung zu achten.</p> <p><i>Busbevorrechtigung an Lichtsignalen:</i> An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sollte geprüft werden, ob eine Bevorrechtigung für Linienbusse geschaffen werden kann. Idealerweise können Lichtsignalanlagen in Kombination mit kurzen Busspuren an den Ortseingängen auch dazu genutzt werden, die Busse zum Pulkführer zu machen. Behinderungen durch Abbiegen und Einparken lassen sich dadurch minimieren, der Fahrtverlauf wird verstetigt.</p> <p>Der VVS ist überzeugt, dass bei maßvoller Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen und gleichzeitiger Aktivierung von Beschleunigungspotenzialen Lärmaktionspläne auch ÖPNV-verträglich, wenn nicht sogar ÖPNV-fördernd gestaltet werden können. Wichtig ist hierbei allerdings, dass beide Stoßrichtungen gleichzeitig verfolgt werden.</p>	
4.	Stadtverwaltung Tamm	27.05.2022	Das oben genannte Verfahren haben wir zu Kenntnis genommen. Belange der Gemeinde Tamm werden nicht berührt. Wir haben keine Einwände.	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
5.	Bürgermeisteramt Möglingen	31.05.2022	Vielen Dank für die Beteiligung an der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Asperg. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Maßnahme M3: „Ortsdurchfahrten Asperg – Lkw Durchfahrtsverbot“, wie beschrieben, nur mit einer Gesamtkonzeption zur Lenkung des Verkehrs im Landkreis Ludwigsburg erfolgen kann. Sonstige Belange der Gemeinde Möglingen sind nicht betroffen	Kenntnisnahme
6.	Stadt Markgröningen	15.06.2022	Vielen Dank für die Beteiligung am Lärmaktionsplan. Wir haben keine Einwände oder Bemerkungen, aber eine inhaltliche Frage: Wir arbeiten aktuell an unserer Fortschreibung. Sie Schreiben, dass die Markgröninger Straße voraussichtlich 2024 einen neuen Belag bekommt: können Sie mir sagen, welchen Bereich das betrifft, konkret ob die Maßnahme bis nach Markgröningen geplant ist?	Kenntnisnahme
7.	Stadt Ludwigsburg	26.03.2022	<p>Kurzfristig geplante Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M1: Ortsdurchfahrt Asperg – Temporeduzierung auf 40 km/h Es werden keine verkehrlichen Auswirkungen auf Ludwigsburg erwartet. Ein Nachweis dazu liegt aber nicht vor. - M2: Kreis- u. Gemeindestraßen – Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Es sind keine verkehrlichen Auswirkungen erwartbar <p>Mittel- bis langfristig geplante Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M1: BAB A81 Erhöhung der Lärmschutzwand Die Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der BAB A81 auf der Gemarkung Asperg ist zwingend im Sachzusammenhang mit den Lärmschutzmaßnahmen der BAB A81 auf Seite der Gemarkung Ludwigsburg zu sehen, da die Maßnahme erhebliche Auswirkungen auf den Stadtteil Eglosheim haben wird. Der Verfahrensträger muss daher zwingend die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für beide Kommunen Asperg und Ludwigsburg abstimmen. - M2: Markgröninger Straße 	<p>Durch die geplante Anordnung von Tempo 40 sind keine Auswirkungen auf Ludwigsburg zu erwarten.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Bei der geplanten Belagssanierung mit lärmoptimiertem Asphalt der Markgröninger Straße in Asperg ist baustellenbedingter Ausweichverkehr auch auf Ludwigsburg zu erwarten. Daher sind die notwendigen Umleitungsstrecken im Vorfeld auf ein mögliches Mindestmaß zu reduzieren und mit der Verkehrsbehörde der Stadt Ludwigsburg abzustimmen. In Bezug auf die Hirschbergstraße zwischen Asperg und Ludwigsburg, welche überwiegend von Wohnbebauung umgeben ist, sind Umleitungsverkehre zu vermeiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - M3: Ortsdurchfahrten Asperg – LKW Durchfahrtsverbot Ein LKW mit Durchfahrtsverbot in Asperg hätte unvermeidliche Auswirkungen auf das Straßennetz der Stadt Ludwigsburg. Die Empfehlung im Lärmaktionsplan der Stadt Asperg, dies als Gesamtkonzept mit allen umliegenden Kommunen abzustimmen zwingend erforderlich. 	Kenntnisnahme
8.	LVL Jäger	28.06.2022	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zur Fortschreibung des Lärmaktionsplan der Stadt Asperg möchten wir aus Sicht des Busverkehrs einige Anmerkungen machen. Unsere Buslinie 433 ist gekennzeichnet durch ein dichtes Haltestellennetz mit entsprechender räumlicher Erschließungsqualität in Asperg. Zugleich ist sie die längste Linie in unserem Netz und erstreckt sich von Ludwigsburg Poppenweiler über Remseck – Ludwigsburg bis nach Asperg. Die hierbei hinterlegten Fahrzeiten sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Leistungsgrenze, sodass fahrplanmäßige Verspätungen auftreten. Eine weitere Verlangsamung des Verkehrs kann die Attraktivität des Busverkehrs reduzieren und senkt die Wirtschaftlichkeit durch Verlängerung der Wagenumläufe.</p> <p>Die LVL Jäger GmbH erhielt bei der Neuvergabe der Verkehre im Linienbündel 7 des Landkreises Ludwigsburg den Zuschlag, den Verkehr ab 01.01.2020 eigenwirtschaftlich zu betreiben. Hierzu wurden wirtschaftliche, effektive Fahrzeugumlaufplanungen zu Grunde gelegt. Zeitreserven sind nicht vorhanden um Zeitverluste zu kompensieren. Der Einsatz von zusätzlichem Personal und Fahrzeugen ist von der LVL nicht leistbar. Geplante weitere</p>	Mögliche negative Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Busverkehr wurden im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan intensiv diskutiert. Zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h vorgeschlagen. Da im Zuge der bestehenden stark belasteten Ortsdurchfahrten Busverkehre die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Regel ohnehin nicht ausfahren können, sind relevante Reisezeitverluste für den Busverkehr bei Anordnung von Tempo 40 km/h nicht zu erwarten.

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Geschwindigkeitsreduzierungen müssten mittels Linienbegradigungen (Wegfall von Haltestellen) oder durch Busbeschleunigungsmaßnahmen entgegengewirkt werden. Mit der geplanten Temporeduzierung wären auf unserer Linie 433 gleich mehrere Abschnitte in Asperg betroffen.</p> <p>Wir bitten daher um Prüfung, durch Einführung entsprechender Busbeschleunigungsmaßnahmen die zukünftigen Verlustzeiten auszugleichen. In Asperg gibt es bis heute noch keinerlei Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV. Hier könnten durch effektive LSA-Beeinflussungen an den Kreuzungen Südliche Alleenstraße/Eglosheimer Straße und Bahnhofstraße/Königstraße/Markgröninger Straße Verlustzeiten reduziert werden. Auch sollte geprüft werden, inwieweit Fahrbahneinengungen und Parkmöglichkeiten in der Bahnhofstraße, sowie im unteren Bereich der Stuttgarter Straße zurückgebaut werden können. Durch unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge durch Verkehrshindernisse bei Begegnungsverkehr, ist die Lärm- und Luftbelastung, sowie der Kraftstoffverbrauch wesentlich höher als bei einem flüssigen geschwindigkeitsreduzierten Verkehr.</p> <p>Wir bitten Sie unsere Bedenken zu möglichen Geschwindigkeits-reduzierungen und deren Auswirkungen in Ihre jeweilige Bewertung einfließen zu lassen.</p>	<p>Unabhängig von der Feststellung, dass die Anordnung von Tempo 40 km/h zu keinen relevanten Reisezeitverlusten führt, sind die vorgebrachten Anregungen zur Beschleunigung des Busverkehrs und damit zur Attraktivierung des ÖPNV als Alternative zur Auto-Nutzung zu prüfen.</p>
9.	Landratsamt Ludwigsburg Bauen und Immissionsschutz	26.07.2022	<p>zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><u>I. Straßen</u></p> <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Asperg untersucht im Bereich des Straßenverkehrslärms die Autobahn sowie die Hauptverkehrsachsen. Neben den Landesstraßen 1110 und 1138 ist auch die Kreisstraße 1693 (Möglinger Straße) erfasst.</p> <p>Fahrbahndeckenerneuerungen, die zur Lärminderung beitragen, sind im LAP aufgeführt. Die K 1693 ist nach unseren Untersuchungen in der Ortsdurchfahrt sanierungsbedürftig. Eine Fahrbahndeckensanierung ist deshalb mittelfristig</p>	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>geplant. Wir prüfen dabei regelmäßig, ob hier ein lärmoptimierter Asphalt verwendet werden kann.</p> <p>Um den Lärm an innerörtlichen Straßen zu verringern, eignet sich die Entfernung von Pflasterkandeln am Randstein, Pflasterungen an Bushaltestellen oder Pflasterstreifen an Fußgängerüberwegen. So sind Pflasterbeläge bis zu 6 dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Darüber hinaus ergeben sich ohne Pflasterungen Vorteile auch für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen.</p> <p><u>II. Verkehr</u></p> <p>Aufgrund der aktuellen Erlasslage (Erlass vom 29.10.2018 und Erlass vom 13.04.2021) 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. Hauptverkehrsstraßen 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. Das bedeutet, dass die Ermessensabwägung in diesen Fällen bei der zuständigen Fachbehörde liegt. Die Ausführungen des Lärmaktionsplanes sind dabei zu würdigen.</p> <p>Mit der 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.</p>	<p>Kenntnisnahme der allgemeinen Hinweise bei der Bewertung</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Vorliegend ergibt sich für die Maßnahmenbereiche L 1136 (Markgröninger Straße), L 1110 (Königstraße), L 1136 (Eglosheimer Straße) und L 1110 (Asperger Straße) ein Verkehrsaufkommen über mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr und beim Maßnahmenbereich K 1693 (Möglinger Straße) ein Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Als grobe Orientierung für die Bewertung gilt daher:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden die Werte der 16. BImSchV <u>nicht</u> überschritten, besteht regelmäßig <u>kein</u> Anspruch auf ein Einschreiten der Behörde. ➤ Werden die Werte der 16. BImSchV überschritten <u>besteht</u> ein Anspruch auf <u>ermessensfehlerfreie Entscheidung</u>. 	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>➤ Werden auch die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten, d.h. liegen die Werte über 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, <u>verdichtet</u> sich das <u>Erkennen</u> zu einer Pflicht zum Einschreiten. Hier liegen die Werte darin auch im vordringlichen Handlungsbedarf.</p> <p>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), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre.</p> <p>Die Stadt Asperg hat für ihre Lärmaktionsplanung die Auslösewerte 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) in der Nacht zugrunde gelegt.</p> <p>Unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses des Landes Baden-Württemberg erhalten Sie nachfolgend unsere, fachrechtlichen Hinweise zu Ihrem Entwurf der Lärmaktionsplanung:</p> <p>Ziel des laufenden Anhörungsverfahrens ist die Prüfung, ob und welche vorgeschlagenen Maßnahmen über die Lärmaktionsplanung umgesetzt werden können. Damit erhalten die Kommunen die Möglichkeit, ihre Planung auf die durchführbaren Maßnahmen entsprechend anzupassen. Dies entspricht dem Vorgehen aller Planungsverfahren.</p> <p>Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Straßenverkehrsbehörde, Landratsamt Ludwigsburg, zuständig. Die Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm bedarf der Zustimmung des-Regierungspräsidiums Stuttgart.</p> <p>Soweit im Stadtgebiet Belagssanierungen durchgeführt werden sollen, ist die Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>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.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung der Stadt Asperg sieht folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ K 1693 (Möglinger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 850 Metern ➤ L 1136 (Markgröninger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 650 Metern ➤ L 1110 (Königsstraße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 750 Metern ➤ L 1136 (Eglosheimer Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 1400 Metern ➤ L 1110 (Asperger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 150 Metern ➤ Lkw - Durchfahrtsverbot (Maßnahme mittel-/langfristig). <p><u>Verkehrsregelungen im Bestand:</u></p> <p>L 1136 (Markgröninger Straße): Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen zwischen Eglosheimer Straße und Weinstraße (Anordnung aus dem Jahr 2014).</p> <p>L 1110 (Königstraße): Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrs Sicherheitsgründen im Bereich der "Kuppe" (Anordnung aus dem Jahr 1986) sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Lkw im oberen Abschnitt der Königstraße in Fahrtrichtung Ortsmitte.</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Im Abschnitt zwischen der Schubartstraße. und der Eglosheimer Straße besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen (Anordnung aus dem Jahr 2014).</p> <p>L 1136 (Eglosheimer Straße): Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen zwischen Kreisverkehr Osttangente und Einmündung Südliche Alleenstraße sowie zwischen den Einmündungen Augustenstraße und Königstraße (Anordnung aus dem Jahr 2014).</p> <p><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 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).</p> <p>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 dem Jahr 2015/2016 hatte bereits ergeben, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg weit über dem Landesdurchschnitt liegt. Daran dürfte sich in den letzten Jahren nichts geändert haben.</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung												
			<p>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, NJW1986, 2655; OVG Münster, Urteil vom 01.06.2005 - 8 A 2350/04).</p> <p>Bei dieser Bewertung gelten im Bereich von Bestandsstraßen zunächst die Lärmschutz Richtlinien-StV. In der Rechtsprechung werden inzwischen aber auch die Grenzwerte der 16. BImSchV im Rahmen der Prüfung gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung als Orientierungswert herangezogen. Das bedeutet, dass die von Lärm betroffenen Anwohner regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung haben, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind.</p> <p>§ 2 der 16. BImSchV sieht folgende Werte vor:</p> <table data-bbox="611 818 1581 954"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <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>54dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiet</td> <td>69 dB CA)</td> <td>59 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Der überlassene Flächennutzungsplan der Stadt Asperg ergab, dass ein Großteil der betroffenen Gebäude in den Maßnahmenbereichen K 1693 (Möglinger Straße), L 1138 (Markgröninger Straße) und L 1110 (Königstraße) als allgemeines Wohngebiet eingestuft sind. Die übrigen Gebäude gehören zum Kern- Dorf, Mischgebiet.</p> <p>Im Maßnahmenbereich L 1138 (Eglosheimer Straße) gehört der überwiegende Teil der Gebäude zum Kern- Dorf, Mischgebiet. Einige Gebäude sind als allgemeines Wohngebiet eingestuft. Der Bereich zwischen Augustenstraße und Südliche Alleenstraße ist mit Ausnahme eines Gebäudes beidseitig und der Bereich zwischen Alleenstraße und Kreisverkehr auf einer Straßenseite als Gewerbegebiet</p>		Tag	Nacht	Reines und Allgemeines Wohngebiet	59 dB (A)	49 dB(A)	Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64 dB (A)	54dB(A)	Gewerbegebiet	69 dB CA)	59 dB(A)	
	Tag	Nacht														
Reines und Allgemeines Wohngebiet	59 dB (A)	49 dB(A)														
Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64 dB (A)	54dB(A)														
Gewerbegebiet	69 dB CA)	59 dB(A)														

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>eingestuft. Im Maßnahmenbereich L 1110 (Asperger Straße) sind alle Gebäude auf Asperger Gemarkung als allgemeines Wohngebiet eingestuft.</p> <p><u>Allgemeine Abwägungskriterien:</u></p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben auch in der Regel positive Synergieeffekte 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. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes.</p> <p>Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund gehen wir bei der Beurteilung der Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen von folgenden Grundsätzen aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn erhebliche Betroffenheiten nachgewiesen sind. ➤ Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmreduzierung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheidet aus. ➤ Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine "Pauschallösung" (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht ➤ Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung nur befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt, 	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z. B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen) ➤ Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z. B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder). <p>Trotz erheblichen 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 (auch im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre.</p> <p>Im Zusammenhang mit der <u>Luftreinhaltung</u> liegen uns für die Stadt Asperg keine Anhaltspunkte vor, dass sich eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Gemeindegebiet Asperg unter Umständen ungünstig auf die Luftsituation auswirken könnte.</p> <p>Bei der <u>Leistungsfähigkeit</u> einer Strecke sollte beachtet werden, dass grundsätzlich mehr Fahrzeuge einen Streckenabschnitt mit 50 km/h passieren können als mit einer verringerten Geschwindigkeit von 30 km/h. Dabei gilt, je länger der Streckenabschnitt wird, umso eher kann sich ein Rückstau bilden.</p> <p>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 Verkehrs strömen noch gravierendere</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung												
			<p>Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben." (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986, 7 C 76/84, juris, Rn. 13).</p> <p><u>Ergebnis der Lärmbewertung:</u></p> <p>K 1693 (Möglinger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 850 Metern</p> <p>Bei der K 1693 handelt es sich um eine klassifizierte Straße. Eine Umfahrung ist nicht vorhanden. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt zwischen 7.000 ~ 7.900 Fahrzeugen. Die Kreisstraße besitzt eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen und ist nach ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen (Wirtschafts-)Verkehr aufzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen nicht vor. Das ermittelte Verkehrsaufkommen liegt im kreisweiten Vergleich über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Kreisstraßen, die bei der Straßenverkehrszählung 2015 des Bundes mit 6.110 Kraftfahrzeugen pro Tag ermittelt wurde.</p> <p>Während des <i>Tageszeitraums</i> werden an 28 von 70 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 65 dB(A) erreicht. Elf Gebäude liegen über dem Handlungswert von 70 dB(A). Insgesamt sind maximal 138 Personen betroffen.</p> <table data-bbox="611 1090 1305 1185"> <thead> <tr> <th>tags (6-22 Uhr)</th> <th>Gebäude</th> <th>Personen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>>70 dB (A)</td> <td>11</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>>65 dB (A)</td> <td>17</td> <td>93</td> </tr> </tbody> </table> <p>Während des <i>Nachtzeitraums</i> werden an 43 von 70 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 55 dB(A) erreicht. 13 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 60 dB(A). Insgesamt sind maximal 239 Personen betroffen.</p> <table data-bbox="611 1361 1305 1385"> <thead> <tr> <th>nachts (22-6 Uhr)</th> <th>Gebäude</th> <th>Personen</th> </tr> </thead> </table>	tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen	>70 dB (A)	11	45	>65 dB (A)	17	93	nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen	
tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen														
>70 dB (A)	11	45														
>65 dB (A)	17	93														
nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen														

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>>60 dB (A) 13 50 >55 dB (A) 30 189</p> <p>Die ermittelten Lärmwerte deuten insbesondere während des Nachtzeitraums auf eine hohe Lärmbetroffenheit im Bereich der Möglinger Straße hin. An einigen Gebäuden liegen die Lärmwerte über den Handlungswerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Diese Bereiche liegen im vordringlichen Handlungsbedarf.</p> <p>Verdrängungsverkehr ist im vorliegenden Bereich aufgrund fehlender Alternativstrecken nicht zu erwarten.</p> <p>In der Möglinger Straße verkehren die Buslinien 433 und 536. Im Zusammenhang mit möglichen Einschränkungen für den ÖPNV verweisen wir auf die Stellungnahme unserer Stabstelle Nahverkehrsplanung.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Höhe der ermittelten Lärmwerte und der Anzahl betroffener Personen erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h aus Lärmschutzgründen begründbar. Die Belange des ÖPNV sollten entsprechend der Hinweise der Stabstelle abgewogen werden.</p> <p>L 1136 (Markgröninger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 650 Metern</p> <p>Bei der L 1136 (Markgröninger Straße) handelt es sich um eine klassifizierte Straße. Eine Umfahrung ist nicht vorhanden. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt zwischen 10.800 und 16.350 Fahrzeugen täglich. Die Landesstraße besitzt damit auch eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen und ist nach ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen (Wirtschafts-)Verkehr aufzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen hier ebenfalls nicht vor. Das ermittelte Verkehrsaufkommen liegt im kreisweiten Vergleich über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Landesstraßen, die bei der</p>	<p>Dass die Maßnahme aus Lärmschutzgründen begründbar ist, wird begrüßt. Verweis auf die Hinweise der Stabstelle Nahverkehrsplanung</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung																		
			<p>Straßenverkehrszählung 2015 des Bundes mit 10.240 Kraftfahrzeugen pro Tag ermittelt wurde.</p> <p>Während des <i>Tageszeitraums</i> werden an 41 von 57 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 65 dB(A) erreicht. 30 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 70 dB(A). Insgesamt sind maximal 242 Personen betroffen.</p> <table border="0"> <tr> <td>tags (6-22 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>70 dB (A)</td> <td>30</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>>65 dB (A)</td> <td>11</td> <td>62</td> </tr> </table> <p>Während des <i>Nachtzeitraums</i> werden an 41 von 57 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 55 dB(A) erreicht. 18 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 60 dB(A). Insgesamt sind maximal 248 Personen betroffen.</p> <table border="0"> <tr> <td>nachts (22-6 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>60 dB (A)</td> <td>18</td> <td>155</td> </tr> <tr> <td>>55 dB (A)</td> <td>23</td> <td>93</td> </tr> </table> <p>Die ermittelten Lärmwerte deuten auf eine hohe Lärmbetroffenheit im Bereich der Markgröninger Straße hin. An einem Großteil der Gebäude liegen die Lärmwerte über den Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Im Tageszeitraum liegen die ermittelten Lärmwerte an einem Großteil der Gebäude sogar über den Handlungswerten von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A). Diese Werte sind vor allem auf die Signalanlagen zurückzuführen. Aufgrund der Erhöhungsfaktoren können die Lärmwerte mit einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht wirksam reduziert werden.</p> <p>Verdrängungsverkehr ist im vorliegenden Bereich aufgrund fehlender Alternativstrecken nicht zu erwarten.</p>	tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen	>70 dB (A)	30	180	>65 dB (A)	11	62	nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen	>60 dB (A)	18	155	>55 dB (A)	23	93	
tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>70 dB (A)	30	180																				
>65 dB (A)	11	62																				
nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>60 dB (A)	18	155																				
>55 dB (A)	23	93																				

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>In der Markgröninger Straße verkehren die Buslinien 433,531,532 und 536. Im Zusammenhang mit möglichen Einschränkungen für den ÖPN verweisen wir auf die Stellungnahme unserer Stabstelle Nahverkehrsplanung.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Höhe der ermittelten Lärmwerte und der Anzahl betroffener Personen und Gebäude erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen begründbar. Eine tageszeitunabhängige einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung führt für den Kraftfahrer darüber hinaus zu einer gut erfassbaren Regelung. Vor allem die gewählte Geschwindigkeit von 40 km/h erfährt nach unserer Erfahrung eine größere Akzeptanz beim Kraftfahrer und bedeutet für die Leistungsfähigkeit des ÖPNV weniger Einschnitte. Die Belange des ÖPNV sollten trotzdem entsprechend der Hinweise der Stabstelle abgewogen werden.</p> <p>L 1110 (Königsstraße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 750 Metern</p> <p>Bei der L 1110 (Königsstraße) handelt es sich um eine klassifizierte Straße. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt zwischen 11.400 bis 13.000 Fahrzeugen täglich. Die Landesstraße besitzt eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen und ist nach ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen (Wirtschafts-) Verkehr aufzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen nicht vor. Das ermittelte Verkehrsaufkommen liegt im kreisweiten Vergleich über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Landesstraßen, die bei der Straßenverkehrszählung 2015 des Bundes mit 10.240 Kraftfahrzeugen pro Tag ermittelt wurde.</p> <p>Während des <i>Tageszeitraums</i> werden an 58 von 69 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 65 dB(A) erreicht. 14 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 70 dB(A). Insgesamt sind maximal 326 Personen betroffen.</p>	<p>Dass die Maßnahme aus Lärmschutzgründen begründbar ist, wird begrüßt. Verweis auf die Hinweise der Stabstelle Nahverkehrsplanung</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung																		
			<table data-bbox="611 312 1310 411"> <tr> <td>tags (6-22 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>70 dB (A)</td> <td>14</td> <td>106</td> </tr> <tr> <td>>65 dB (A)</td> <td>44</td> <td>220</td> </tr> </table> <p data-bbox="611 448 1697 544">Während des <i>Nachtzeitraums</i> werden an 58 von 69 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 55 dB(A) erreicht. Neun Gebäude liegen über dem Handlungswert von 60 dB(A). Insgesamt sind maximal 307 Personen betroffen.</p> <table data-bbox="611 580 1310 679"> <tr> <td>nachts (22-6 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>60 dB (A)</td> <td>9</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>>55 dB (A)</td> <td>49</td> <td>239</td> </tr> </table> <p data-bbox="611 719 1697 879">Die ermittelten Lärmwerte deuten auf eine hohe Lärmbetroffenheit im genannten Abschnitt der Königstraße hin. An einem Großteil der Gebäude liegen die Lärmwerte über den Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. An einigen Gebäuden liegen die ermittelten Lärmwerte über den Handlungswerten von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A). Diese Bereiche liegen im vordringlichen Handlungsbedarf.</p> <p data-bbox="611 919 1644 1015">In der Königstraße verkehrt die Buslinie 536. Im Zusammenhang mit möglichen Einschränkungen für den ÖPNV verweisen wir auf die Stellungnahme unserer Stabstelle Nahverkehrsplanung.</p> <p data-bbox="611 1054 1621 1150">Unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Anwohner und der Höhe der ermittelten Lärmbelastung erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen begründbar.</p> <p data-bbox="611 1190 1697 1350">Der Entwurf des Lärmaktionsplanes sieht eine tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h zwischen Ortstafel und Eglosheimer Straße vor. Die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Lkw im oberen Abschnitt der Königstraße in Fahrtrichtung Ortsmitte soll beibehalten werden.</p>	tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen	>70 dB (A)	14	106	>65 dB (A)	44	220	nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen	>60 dB (A)	9	68	>55 dB (A)	49	239	<p data-bbox="1727 1023 2152 1182">Dass die Maßnahme aus Lärmschutzgründen begründbar ist, wird begrüßt. Verweis auf die Hinweise der Stabstelle Nahverkehrsplanung</p> <p data-bbox="1727 1358 1928 1390">Kenntnisnahme</p>
tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>70 dB (A)	14	106																				
>65 dB (A)	44	220																				
nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>60 dB (A)	9	68																				
>55 dB (A)	49	239																				

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung									
			<p>Im Bereich der "Kuppe" besteht seit langer Zeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen. Eine erneute Überprüfung der örtlichen Gegebenheiten sowie der Sichtbeziehungen ergab, dass eine Veränderung der Geschwindigkeit in diesem Bereich aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich "wird.</p> <p>Das bedeutet, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen auf 40 km/h nach der "Kuppe" beginnen kann.</p> <p>L 1136 (Eglosheimer Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 1400 Metern</p> <p>Bei der L 1136 (Eglosheimer Straße) handelt es sich um eine klassifizierte Straße. Eine Umfahrung ist nicht vorhanden. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt zwischen 11.500 und 16.200 Fahrzeugen täglich. Die Landesstraße besitzt damit auch eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen und ist nach ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen (Wirtschafts-) Verkehr aufzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen hier ebenfalls nicht vor. Das ermittelte Verkehrsaufkommen liegt im kreisweiten Vergleich über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Landesstraßen, die bei der Straßenverkehrszählung 2015 des Bundes mit 10.240 Kraftfahrzeugen pro Tag ermittelt wurde.</p> <p>Während des <u>Tageszeitraums</u> werden an 56 von 102 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 65 dB(A) erreicht. 28 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 70 dB(A). Insgesamt sind maximal 365 Personen betroffen.</p> <table border="0" data-bbox="611 1289 1310 1388"> <thead> <tr> <th>tags (6-22 Uhr)</th> <th>Gebäude</th> <th>Personen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>>70 dB (A)</td> <td>28</td> <td>178</td> </tr> <tr> <td>>65 dB (A)</td> <td>28</td> <td>187</td> </tr> </tbody> </table>	tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen	>70 dB (A)	28	178	>65 dB (A)	28	187	<p>Der Beginn bzw. das Ende der Temporeduzierung wird in der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte im Bereich der „Kuppe“ konkretisiert.</p>
tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen											
>70 dB (A)	28	178											
>65 dB (A)	28	187											

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung									
			<p>Während des Nachtzeitraums werden an 75 von 102 Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 55 dB(A) erreicht. 14 Gebäude liegen über dem Handlungswert von 60 dB(A). Insgesamt sind maximal 354 Personen betroffen.</p> <table data-bbox="611 480 1308 579"> <thead> <tr> <th>nachts (22-6 Uhr)</th> <th>Gebäude</th> <th>Personen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>>60 dB (A)</td> <td>14</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>>55 dB (A)</td> <td>61</td> <td>354</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die ermittelten Lärmwerte deuten auf eine hohe Lärmbetroffenheit im Bereich der Eglosheimer Straße hin. An einem Großteil der Gebäude liegen die Lärmwerte über den Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. An einigen Gebäuden liegen die ermittelten Lärmwerte über den Handlungswerten von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A). Diese Bereiche liegen im vordringlichen Handlungsbedarf.</p> <p>In der Eglosheimer Straße verkehren keine Buslinien, sodass sich bei der Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung für den ÖPNV keine Einschränkungen ergeben. Da eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h geplant ist, sind Verdrängungseffekte auf das Nebenstraßennetz eher nicht zu erwarten.</p> <p>Der Straßenabschnitt der Eglosheimer Straße zwischen Gebäude Eglosheimer Straße 72 und Eglosheimer Straße 94/1 ist als Gewerbegebiet ausgewiesen. In Gewerbegebieten sind bei der Beurteilung der Lärmsituation fünf Dezibel höhere Lärmwerte anzusetzen. Die Lärmwerte für die im Gewerbegebiet liegenden Gebäude wurden im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht errechnet. Nach dem Kooperationserlass können jedoch zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge zwischen zwei Maßnahmenbereichen erfolgen. Da der vorliegende Streckenabschnitt ca. 300 Meter beträgt, kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich auch in diesem Bereich in Betracht.</p>	nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen	>60 dB (A)	14	99	>55 dB (A)	61	354	
nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen											
>60 dB (A)	14	99											
>55 dB (A)	61	354											

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Unter Berücksichtigung der Höhe der ermittelten Lärmwerte und der Anzahl betroffener Personen und Gebäude erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung begründbar. Die aktuell geplante Regelung führt zu einer Veränderung der nächtlichen Geschwindigkeit in drei Abschnitten der Eglosheimer Straße. Im Abschnitt zwischen Königstraße und Augustenstraße ergeben sich durch die vorhandenen Lichtsignalanlagen Erhöhungsfaktoren bei der Berechnung der Lärmwerte, die durch eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht wirksam reduziert werden können. Auch die Signalisierung des Knotens Eglosheimer Straße/Südliche Alleenstraße führt bei der Berechnung zu erhöhten Lärmwerten. In der Gesamtbilanz führt die tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung durch den Lückenschluss insgesamt zu einer positiven Veränderung. Eine tageszeitunabhängige einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung führt für den Kraftfahrer darüber hinaus zu einer gut erfassbaren Regelung. Vor allem erfährt die Geschwindigkeit von 40 km/h nach unserer Erfahrung eine größere Akzeptanz beim Kraftfahrer.</p> <p>L 1110 (Asperger Straße) - tageszeitunabhängige Geschwindigkeitsreduzierung 40 km/h auf einer Länge von ca. 150 Metern</p> <p>Bei der L 1110 (Asperger Straße) handelt es sich um eine klassifizierte Straße. Eine Umfahrung ist nicht vorhanden. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt bei ca. 12.700 Fahrzeugen täglich. Die Landesstraße besitzt damit auch eine Bündelfunktion zugunsten untergeordneter Straßen und ist nach ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen (Wirtschafts-)Verkehr aufzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Straße funktionswidrig vom Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird, liegen hier ebenfalls nicht vor. Das ermittelte Verkehrsaufkommen ist im kreisweiten Vergleich als überdurchschnittlich einzustufen. In der Straßenverkehrszählung 2015 des Bundes wurde eine durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen des Landkreises Ludwigsburg mit 10.240 Kraftfahrzeugen pro Tag ermittelt.</p>	<p>Dass die Maßnahme aus Lärmschutzgründen begründbar ist, wird begrüßt.</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung																		
			<p>Während des <i>Tageszeitraums</i> werden an drei von fünf Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 65 dB(A) erreicht. Zwei Gebäude liegen über dem Handlungswert von 70 dB(A). Insgesamt sind maximal 22 Personen betroffen.</p> <table border="0"> <tr> <td>tags (6-22 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>70 dB (A)</td> <td>2</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>>65 dB (A)</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> </table> <p>Während des <i>Nachtzeitraums</i> werden an vier von fünf Gebäuden Lärmwerte oberhalb des Auslösewerts von 55 dB(A) erreicht. Drei Gebäude liegen über dem Handlungswert von 60 dB(A). Insgesamt sind maximal 24 Personen betroffen.</p> <table border="0"> <tr> <td>nachts (22-6 Uhr)</td> <td>Gebäude</td> <td>Personen</td> </tr> <tr> <td>>60 dB (A)</td> <td>3</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>>55 dB (A)</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> </table> <p>Die ermittelten Lärmwerte deuten auf eine hohe Lärmbetroffenheit im Bereich der Asperger Straße hin. Die Asperger Straße gehört südlich der Einmündung Silberhalden entsprechend den Gemarkungsgrenzen zur Stadt Asperg. Unabhängig davon befindet sich dieser Straßenabschnitt innerhalb des Stadtgebietes Tamm. Da eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung hauptsächlich Tammer Bürger betreffen würde, sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung in Abstimmung mit der Stadt Tamm erfolgen.</p> <p>Nach Rücksprache mit der für Tamm zuständigen Straßenverkehrsbehörde Bietigheim-Bissingen könnte die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Verkehrsbehörde des Landkreises Ludwigsburg erfolgen.</p> <p>In der Asperger Straße verkehrt die Buslinie 536. Im Zusammenhang mit möglichen Einschränkungen für den ÖPNV verweisen wir auf die Stellungnahme unserer Stabstelle Nahverkehrsplanung.</p>	tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen	>70 dB (A)	2	19	>65 dB (A)	1	3	nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen	>60 dB (A)	3	22	>55 dB (A)	1	2	
tags (6-22 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>70 dB (A)	2	19																				
>65 dB (A)	1	3																				
nachts (22-6 Uhr)	Gebäude	Personen																				
>60 dB (A)	3	22																				
>55 dB (A)	1	2																				

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Unter Berücksichtigung der Höhe der ermittelten Lärmwerte und der Anzahl betroffener Personen und Gebäude erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen begründbar. Die Maßnahme sollte mit der Stadt Tamm abgestimmt und die Belange des ÖPNV entsprechend den Hinweisen der Stabstelle abgewogen werden.</p> <p>Ortsdurchfahrten Asperg - Lkw-Durchfahrtsverbot</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken (§ 45 StVO). Voraussetzung ist, dass die verkehrsregelnden Maßnahmen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein müssen. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind daher die Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme abzuwägen.</p> <p>Sollen Verkehrsverbote für bestimmte Kraftfahrzeuge ausgesprochen werden, sind bei der Beurteilung der Zumutbarkeit und der Geeignetheit einer Umleitungsstrecke zwei Gesichtspunkte besonders zu betrachten. Bei der Frage der Zumutbarkeit sind für die Beurteilung die Länge der zusätzlichen Wegstrecke sowie die zusätzlich benötigte Fahrzeit ausschlaggebend: Bei der Frage der Geeignetheit ist zu prüfen, ob durch die Umleitung andere, ebenso schützenswerte Bereiche belastet würden. Ist dies der Fall; so ist die Umleitungsstrecke grundsätzlich nicht geeignet, da die Entlastung eines schützenswerten Bereichs nicht auf Kosten eines anderen schützenswerten Bereichs erfolgen darf.</p> <p>Bei der Prüfung von möglichen Lkw-Verboten müssen umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbefragung, um den Durchgangsverkehr sowie den Ziel- und Quellverkehr (Lkw) zu ermitteln. • Differenzierung des Lkw-Verkehrs nach Gewicht. Darstellung der Anteile des Schwerverkehrs über die Tonnage (3,5/7,5/12). 	<p>Dass die Maßnahme aus Lärmschutzgründen begründbar ist, wird begrüßt. Verweis auf die Hinweise der Stabstelle Nahverkehrsplanung</p> <p>Verdrängungseffekte, die durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot entstehen könnten, sollten im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Lenkung des Lkw Verkehrs des Landkreises Ludwigsburg geprüft werden. Hierbei sind im Besonderen auch die Belange der unmittelbaren Nachbarstädte und –gemeinden aufeinander abzustimmen.</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Entlastungswirkung für die Betroffenen differenziert nach der Tonnage • Verdrängungsverkehrsgutachten <p>Abschließend empfehlen wir alle innerhalb der Lärmaktionsplanung vorgenommenen Bewertungen, Abwägungen und Entscheidungen zu dokumentieren.</p> <p><u>III. Nahverkehrsplanung</u></p> <p>Die Lärminderungsmaßnahmen M1 sehen eine Temporeduzierung auf 40 km/h auf mehreren Streckenabschnitten vor. Mit Ausnahme der Eglosheimer Straße werden alle Strecken regelmäßig vom Buslinienverkehr bedient. Die Linien 536/536A und 433 sind dabei von mehreren Maßnahmen betroffen, weshalb für diese Linien die stärksten Reisezeitverluste zu erwarten sind. Mit Blick auf den Kfz-Verkehr wird auf Seite 23 des Gutachtens darauf hingewiesen, dass bei einer Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 40 nur geringe Reisezeitverluste und Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Dabei findet keine gesonderte bzw. davon abweichende Betrachtung der Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Busverkehr statt.</p> <p>Für eine vollständige Einschätzung der Auswirkungen auf den ÖPNV wäre unseres Erachtens allerdings die Berücksichtigung der gesamten Linienwege erforderlich. Schlussendlich ist es die Summe der Einzelmaßnahmen auf dem Linienweg, welche die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots bestimmen und für die Erreichbarkeit von Anschlussbeziehungen entscheidend ist. Dabei sind auch die Lärmaktionsplanungen der übrigen Gemeinden entlang der jeweiligen Linienwege in den Blick zu nehmen. Insbesondere die Buslinie 433 ist aufgrund des langen Linienwegs und des hohen Verkehrsaufkommens im Raum Ludwigsburg bereits heute sehr verspätungsanfällig.</p>	<p>Mögliche negative Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Busverkehr wurden im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan intensiv diskutiert. Zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h vorgeschlagen. Da im Zuge der bestehenden stark belasteten Ortsdurchfahrten Busverkehre die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Regel ohnehin nicht ausfahren können, sind relevante Reisezeitverluste für den Busverkehr bei Anordnung von Tempo 40 km/h nicht zu erwarten. Ergänzend ist anzumerken, dass sich die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 40 km/h auch nicht nachteilig auf die</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Der ÖPNV kann durch die Bündelung der Verkehrsbedürfnisse und der damit einhergehenden Reduzierung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) zur Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung beitragen. Zumal die Fahrzeuge aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in den kommenden Jahren verstärkt auf emissionsarme und -freie Antriebe mit entsprechend geringeren Lärmemissionen umgestellt werden. Die zunehmende Unzuverlässigkeit sowie die Verlängerung der Reisezeiten des Busverkehrs wirken dem entgegen und führen letztlich zu einer zunehmenden Abwanderung der Fahrgäste und steigender Nutzung des eigenen PKW.</p> <p>Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Empfehlung des Gutachtens, eine Reduzierung auf Tempo 40 (anstatt auf Tempo 30) vorzusehen, da die negativen Auswirkungen auf den Buslinienverkehr dadurch geringer ausfallen.</p> <p>Mit Blick auf die Gesamtbetrachtung der Linienwege und der verlangsamen Störungseinflüsse plädieren wir ergänzend für eine Berücksichtigung geeigneter Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (bspw. Einrichtung von Buskaps, Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen) im Lärmaktionsplan der Stadt Asperg, um die Auswirkungen auf den Busverkehr zu kompensieren.</p>	<p>Leistungsfähigkeit der Straßen auswirkt und somit auch unter diesem Aspekt keine Reisezeitverluste entstehen. Vielmehr trägt ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau durch Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen sogar zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei. Vor diesem Hintergrund ist eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Linienwege bei Tempo 40 km/h nicht erforderlich. Dagegen wäre diese Betrachtung bei Tempo 30 km/h durchaus notwendig.</p> <p>Unabhängig von der Feststellung, dass die Anordnung von Tempo 40 km/h zu keinen relevanten Reisezeitverlusten führt, sind die vorgebrachten Anregungen zur Beschleunigung des Busverkehrs und damit zur Attraktivierung des ÖPNV als Alternative zur Auto-Nutzung zu prüfen.</p>

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p><u>IV. Gesundheitsschutz</u></p> <p>Das Gesundheitsamt ist grundsätzlich mit den im vorgelegten Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, soweit sie geeignet sind, die Verkehrslärmbelastung entlang der im LAP benannten Hotspots dahingehend zu vermindern, dass die sehr hohe Lärmbelastung der Maßnahmenwerte ($L_{DEN} > 70$ dB(A)/ $L_N > 60$ dB(A)) unterschritten und die Auslösewerte ($L_{DEN} > 65$ dB(A)/ $L_N > 55$ 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 signifikanten Verbesserung der Lärmsituation bzw. Vermeidung einer verkehrslärmbedingten Gesundheitsgefährdung für die davon am schwersten betroffenen Anwohner kommt.</p> <p>Im Rahmen dessen können, wie geplant, Tempo 30-/ggf. auch Tempo 40-Regelungen einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten, aber nur sofern sie der Verkehrsverstetigung dienen und nicht wie oft zu beobachten zu Abbrems- und Beschleunigungsverhalten vor und hinter der Geschwindigkeitsbegrenzung führen. Bei einem entsprechenden moderaten und vernünftigen Fahrverhalten kann bei diesen Geschwindigkeiten mit entsprechend stetem, ruhigem Verkehrsfluss im Übrigen auch der Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb geringer sein, was wiederum die Feinstaubbelastung und im Zuge des dadurch möglichen geringeren Kraftstoffverbrauchs die Schadstoff- bzw. NO- und CO₂- Emissionen mindern kann.</p> <p>Zu passiven Schallschutzmaßnahmen ist kritisch anzumerken, dass aus gesundheitlicher Sicht prinzipiell jegliche aktiven Maßnahmen stets Vorrang haben sollten, da vor allem der Einbau von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden wegen der dann meist notwendig werdenden künstlichen Belüftung, insbesondere in Bestandsbauten, oft hygienische Probleme mit sich bringt. Darüber hinaus findet, bezogen auf die Tages- und Abendstunden, der Aufenthalt im Freien keine ausreichende Berücksichtigung.</p>	Kenntnisnahme

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p><u>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</u></p> <p>1. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie- die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der bereits geplanten Ausweisung und Durchsetzung von Tempo 30-Zonen die Verkehrsverstärkung sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit bestimmten, höheremittierenden Motortechniken.</p> <p>2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/ Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Autofahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärminderung.</p> <p>3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.</p> <p>4. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>5. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex L_N auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.</p>	

Anlage 7: Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Nr.	Name Anschrift	Stellung- nahme vom:	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>6. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und – insbesondere bei Kindern- für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben.</p> <p>7. Bei den Lärmgrenz- bzw. -richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich.</p> <p>8. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein.</p> <p>Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.</p>	

Anlage 8.1: Bereits umgesetzte Maßnahmen zum Straßenverkehr

Bereits umgesetzte Maßnahmen vor/während Erarbeitung Lärmaktionsplan 1./2. Stufe

Ifd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme
1	Möglinger Straße	Lärmschutzwand an der Möglinger Straße, ab Hummelbergstraße Richtung Möglingen, Gebiet Sonderholz, Realisierung: 1982/83
2	Markgröninger Straße	Lärmschutzwand Markgröninger Straße/ Im Erle, Realisierung: 1991
3	Möglinger Straße	Lärmschutzwand an der Möglinger Straße, Gebiet Lange Äcker/ Überrück, Realisierung: 2000
4	Markgröninger Straße	Lärmschutzwand vor dem Gebäude Ludwigstraße 1 an der Markgröninger Straße, realisiert 2007
5	Ortsdurchfahrten Asperg	Passive Schallschutzmaßnahmen: Förderprogramm für lärm-dämmende Maßnahmen in Wohnungen an vielbefahrenen Straßen (Königstraße, Eglosheimer Straße, Südliche Alleenstraße, Markgröninger Straße, Möglinger Straße)
6	Ostumfahrung	Errichtung Ostumfahrung im östlichen Bereich der Eglosheimer Straße, einschließlich Anbindung durch einen Kreisverkehr und Errichtung von Lärmschutzwänden, Fertigstellung Dezember 2012
7	Eglosheimer Straße östlich Süd. Alleenstr.	Austausch Fahrbahnbelag im Rahmen der Realisierung der Ostumfahrung, Fertigstellung Dezember 2012

Bereits umgesetzte Maßnahmen gemäß Beschluss Lärmaktionsplan, 1./2. Stufe, 2014

Ifd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme
1	Eglosheimer Straße zw. Königstr. und Südl. Alleenstr.	Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Umsetzung der Maßnahme erfolgt ab April 2021 bis Herbst 2023
2	Königstraße nördlich Bahnhofstraße	Austausch Fahrbahnbelag in lärmreduzierten Belag, Fertigstellung Februar 2020
3	Eglosheimer Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts zwischen Südl. Alleenstraße und Ostumfahrung sowie Markgröninger Str. und Augustenstr., Anordnung November 2014
4	Markgröninger Straße Östlich Gartenstraße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
5	Königstraße Nördlich Markgröninger Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h nachts, Anordnung November 2014
6	Förderung passiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Landes	Durchführung Förderprogramm zw. 2015 und 2017

Anlage 8.2: Beschlussfassung Lärmaktionsplan, Maßnahmenkatalog geplante Maßnahmen

Kurzfristig geplante Maßnahmen (< 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Pegel-änderung	Bemerkungen	Priorität
1	Ortsdurchfahrten Asperg: Möglinger/ Markgröninger/ König/ Eglosheimer/ Asperger Straße	Tempo 40 km/h tags und nachts	rd. 1 dB (T 50-T 40) rd. 1 dB (T 30-T 40)	-Anordnung der Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörden, Abstimmungen mit dem Landratsamt Ludwigsburg sind erfolgt.	hoch
2	Kreis- und Gemeindestraßen (Möglinger Str. und Südliche Alleenstraße)	Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes	Keine Reduzierung Außenlärmpegel	-Aktive Maßnahmen haben vom Grundsatz her Vorrang vor passiven Maßnahmen, Maßnahme führt zu keiner Minderung der Außenlärmpegel -Ergänzende Maßnahme zu den vorgeschlagenen aktiven Maßnahmen, wenn durch diese keine weiteren Pegelminde-rungen möglich sind. -Anforderungen an den Lärmschutz ergibt sich aus den Regelwerken des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. -Lärmsanierung an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen wurde 2017 abgeschlossen.	hoch

Mittelfristig/Langfristig geplante Maßnahmen (> 2 Jahre)

lfd. Nr.	Straßenzug/Bereich	Maßnahme	Pegelminde- rung	Bemerkungen	Priorität
1	Autobahn A 81	Erhöhung Lärmschutzwand	bis ca. 5 dB	-Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 81 durchgeführt, in dem die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände vorgesehen ist (Stand April 2022).	hoch
2	Markgröninger Straße	Austausch Fahrbahn- belag in einen lärmop- timierten Asphalts, z.B. SMA LA o. ä.	3 dB	-Der Belagsaustausch für die Markgröninger Straße ist ge- plant und soll voraussichtlich ab 2024 stattfinden. In diesem Zusammenhang sollten Abstimmungen mit dem Straßenbau- lastträger getroffen werden hinsichtlich des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts. -Beachtung aktueller Entwicklungen bei der Auswahl des lärmoptimierten Asphalts, auch hinsichtlich Haltbarkeit. -Lärmoptimierter Asphalt für innerörtliche Situationen gegen- über herkömmlichem Asphalt nahezu kostenneutral, sofern ohnehin ein Belagsaustausch ansteht.	hoch
3	Ortsdurchfahrten Asperg	Lkw-Durchfahrtsverbot (Lkw > 3,5 t)	3 dB	-Die negativen Auswirkungen durch diese verkehrsbeschrän- kende Maßnahme sind detailliert zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Verdrängungseffekte auf die Nachbargemein- den. Dies sollte im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Len- kung des Lkw-Verkehrs des Landkreises Ludwigsburg erfol- gen.	hoch

Hinweise zu ruhigen Gebieten

Ifd. Nr.	Straßenzug/ Bereich	Maßnahme	Priorität
1	Bestehende und geplante Wohngebiete sowie verkehrsberuhigte Bereiche	<p>Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Rahmen künftiger Planungen, z. B. im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung.</p> <p>Auch negative Auswirkungen durch Geräusche auf bislang ruhige Wohngebiete bzw. verkehrsberuhigte Bereiche abseits der Hauptverkehrsachsen sollten durch entsprechende Planungen vermieden werden.</p>	hoch
2	Grünflächen/ Naherholungsgebiete	<p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete, z. B. von Grünflächen, naturnahen Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtlichen Erholungsgebieten, soll im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden.</p>	hoch