Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 63

A Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange, Fraktionen und Ortschaftsräte

A.1 Regierungspräsidium Stuttgart

(05.12.2025)

Bauliche Maßnahmen Aktiver Lärmschutz <u>L 1362 (Nagolder Straße) westlich Mühlstraße, aktiver Lärmschutz südlich der Straße</u>	
Die L 1362 (Nagolder Straße) geht als zukünftige Gemeindestraße in die Baulast der Stadt Herrenberg über. Die entsprechende Abrechnung des Erhaltungsdefizits wurde zwischen RPS und Stadt schon vereinbart. Dementsprechend sind auf diesem Abschnitt keine Maßnahmen von Seiten des RPS geplant.	Der Baulastwechsel der L 1362 wird zur Kenntnis genommen; für Maßnahmen ist die Stadt zuständig.
<u>B 296 im Bereich Abzweig Mönchberg, aktiver Lärmschutz entlang der B 296</u> Aus dem LAP geht nicht eindeutig hervor, welcher Streckenabschnitt der B 296 mit „Bereich Abzweig Mönchberg“ gemeint ist. Wir gehen davon aus, dass damit der Abschnitt der B 296 zwischen Tübinger Str. und Beethovenstr./Marienstr. gemeint ist. In diesem Bereich liegt die Wohnbebauung sehr nah an der B 296. Die privaten Flurstücke grenzen direkt an den Gehweg und die Straße. Es steht hier auf beiden Seiten kein öffentlicher Raum für z. B. eine Lärmschutzwand zur Verfügung.	Dies wird nicht berücksichtigt. Die Ausführungen zum vorgesehenen aktiven Lärmschutz an der B 296 beruhen auf einem abweichenden räumlichen Verständnis des Lärmaktionsplans. Mit dem im Plan benannten Bereich „Abzweig Mönchberg“ ist nicht der vom Regierungspräsidium angenommene Abschnitt zwischen Tübinger Straße und Beethovenstraße/ Marienstraße gemeint, sondern ein Lärmschutzbauwerk südöstlich der Kreuzung B 296 / K 1041 mit Unterbrechung auf Höhe der Schönbuchstraße. Die Einschätzung, dass dort kein Raum für ein Lärmschutzbauwerk zur Verfügung stehe, wird daher nicht geteilt. Für den im Lärmaktionsplan gemeinten Bereich sind Flächen für eine Lärmschutzwand vorhanden.
Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt, die zu keinem Rechtsanspruch führt. Für eine Lärmsanierung muss im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung gemäß der RLS-19 überprüft werden, ob zur Einhaltung der Auslösewerte der Lärmsanierung der Bau von Lärmschutzwänden möglich ist, soweit nicht Bebauungspläne bzw. Gebäudebaujahre nach dem 01.04.1974 vorliegen. Die Baujahre bzw. Baugenehmigungen sind insofern zur Feststellung der Möglichkeit einer Lärmsanierung maßgebend, da in der für die Straßenbauverwaltung	Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur Lärmsanierung, zu deren haushaltsrechtlichem Charakter, zu den maßgeblichen Voraussetzungen einschließlich Baujahr bzw. Baugenehmigung sowie zu bereits erfolgten Lärmsanierungen werden zur Kenntnis genommen. Diese Randbedingungen gelten unabhängig von der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

(SBV) bindenden Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97) die Inkraftsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes am 01.04.1974 als Ausschlusskriterium einer Lärmsanierung festgelegt wurde. Das heißt, dass ein Wohngebäude, welches danach erstellt wurde, durch die SBV nicht lärmsaniert werden kann. Hierdurch entfallen regelmäßig viele der laut LAP betroffenen Wohngebäude. Die Beurteilung der ermittelten maßgeblichen Beurteilungspegel muss zur Durchführung einer Lärmsanierung an Bundesstraßen anhand der aktuell geltenden, unterschiedlichen Auslösewerte der Lärmsanierung für • Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, • Kern-, Dorf-, Mischgebiete mit 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts oder • Gewerbegebiete mit 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts erfolgen. Diese der SBV vorgegebene und zwingend zu beachtende Betrachtungsweise kann dazu führen, dass sich im Rahmen der Lärmsanierung die laut LAP ermittelte Anzahl betroffener Wohngebäude und Personen deutlich reduziert. Die13 Wohngebäude an der L1362 (B28alt), die bereits in den Lärmsanierungsprogrammen (Fenstertausch) in 1984 und 1986 lärmsaniert wurden, sind von einer weiteren – auch aktiven – Lärmsanierung ausgeschlossen. Die Verhältnismäßigkeit einer Lärmschutzwand muss mit der „Schutzfallmethode" des Bundes nachgewiesen werden. Die 13 bereits lärmsanierten Gebäude können bei der Ermittlung der Verhältnismäßigkeit nicht mehr berücksichtigt werden. Bei zu geringen vorliegenden Betroffenheiten liegen die Kosten einer Lärmschutzwand aber oftmals außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Lärmberechnung ist mit den amtlich veröffentlichten Verkehrsmengen (aktueller Stand: 2023) und allen weiteren Grundlagendaten (z.B. Arten der vorliegenden Straßendeckschichten, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Knotenpunkte etc.) durchzuführen. Außerdem müssen die Baujahre bzw. Baugenehmigungen der betroffenen Wohngebäude durch die Stadt ermittelt werden, da diese nur der Stadt vorliegen, so dass die	Dies wird zur Kenntnis genommen. Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Randbedingungen gelten unabhängig von der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

tatsächliche Anzahl an Wohngebäuden festgestellt wird, für die eine Lärmsanierung in Frage kommen kann. Förderprogramm Passiver Lärmschutz Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Stadt Herrenberg bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf den Bundes- und Landesstraßen ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit kein Bebauungsplan bzw. kein Gebäudebaujahr nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegt. Maßnahmen der passiven Lärmsanierung an der B14, B28, B296, L1184 und L1362 erfolgten bereits im Bereich der Stadt Herrenberg per Vereinbarung von 1984, 1986 und 2009. Es wurden bereits 123 Wohngebäude in Herrenberg lärmsaniert. Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich. Leider kann für die grundsätzlich mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, da insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Lärmsanierungsprogramme anstehen. Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen an allen bestehenden Straßen in der Baulast der Kommune können durch das LGVFG gefördert werden, in den Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Bei der Umsetzung sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Randbedingungen gelten unabhängig von der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Die grundsätzliche Bereitschaft des Regierungspräsidiums, bei Vorliegen der Voraussetzungen ein Lärmsanierungsprogramm für passive Maßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen umzusetzen, sowie der Hinweis auf die grundsätzlich mögliche Neuauflage bzw. Erweiterung eines solchen Programms werden zur Kenntnis genommen. Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur Fördermöglichkeit kommunaler Lärmschutzmaßnahmen über das LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) des Landes Baden-Württemberg bei Überschreitung der maßgeblichen Lärmsanierungswerte werden als Rahmenbedingung berücksichtigt; eine unmittelbare Umsetzungszusage ist damit nicht verbunden. Bei der späteren Konkretisierung und Beantragung baulicher Maßnahmen werden – soweit einschlägig – die maßgeblichen fachlichen Vorgaben (u. a. VLärmSchR 97) im zuständigen Fachverfahren berücksichtigt.
A.2 Landratsamt Böblingen (08.12.2025)	
<u>Immissionsschutz:</u> Bei der landesweiten Kartierung der LUBW wurden Lärmbelastungen über 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A)	Dies wird zur Kenntnis genommen.

nachts festgestellt. Diese Werte werden als gesundheitskritisch eingestuft, weshalb Bereiche mit Überschreitungen dieser Werte bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans besonders zu berücksichtigen sind. Vordringlicher Handlungsbedarf zur Verringerung der Anzahl der Lärmbelastungen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Hinblick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Diese Verpflichtung gilt unabhängig von der Klassifizierung der Straße und betrifft damit auch Strecken, welche im Kartierungsumfang der LUBW nicht berücksichtigt sind. Im vorliegenden Lärmaktionsplan wurden nicht nur die von der LUBW kartierten Strecken berücksichtigt, sondern weitere Streckenabschnitte im Gemeindegebiet, was wir ausdrücklich begrüßen.	Die Einschätzung, dass im Stadtgebiet gesundheitskritische und teilweise sehr hohe Lärmbetroffenheiten vorliegen und Maßnahmen mit einer möglichst hohen Entlastungswirkung prioritär betrachtet werden sollen, wird berücksichtigt. Positiv zur Kenntnis genommen wird zudem, dass die Einbeziehung weiterer, über den Umfang der landesweiten Lärmkartierung hinausgehender Straßenabschnitte ausdrücklich begrüßt wird.
Schwelle zur Gesundheitsgefahr: In dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg vom 08.02.2023 wird das Ermessen der Behörde ausführlich erörtert. Bestehen Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den gesundheitskritischen Werten (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts in Gebieten, die dem Wohnen dienen, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Dies ist im vorliegenden Fall gegeben. In dem Lärmaktionsplan ist in Tabelle 3 zu erkennen, dass tagsüber 571 Einwohner einem Lärmpegel von über 70 dB(A) und nachts 777 Einwohner einem Lärmpegel oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind. Dies stellt eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung dar und ist eine Gefährdung für die Anwohner. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind diejenigen Maßnahmen prioritär und zeitnah umzusetzen, die zu einer Reduzierung dieser Betroffenen beitragen. Aufgrund der erheblichen Anzahl an Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefahr, empfehlen wir u.a. die Maßnahmen der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 19.09.2022 sowie der Arbeitshilfe für die Lärmaktionsplanung der LUBW „Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärmminderung“ vom November 2012 nochmals zu prüfen. Unserer Ansicht nach kommen unter Umständen folgende Maßnahmen in Betracht: - ggf. Tempo 30 tagsüber (nicht nur nachts)	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung, weitere Maßnahmenansätze wie Tempo 30 auch tagsüber, Fußgängerzonen und fahrzeugfreie Bereiche, Maßnahmen zugunsten

	- Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen - Schaffung von Fahrstreifen für den ÖPNV - Fahrradstraßen - Beschränkung des Verkehrs zu Lärmsensiblen Zeiten (z.B. Lkw-Nachtfahrverbot, Anliegerverkehr) - geeignete Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 30) - Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen, Ausgleich von Unebenheiten (z.B. Schachtdeckel) - Schallschutzwände und -wälle ÖPNV	des ÖPNV und des Radverkehrs, Beschränkungen zu lärmsensiblen Zeiten, geeignete Lichtsignalanlagensteuerungen, lärmmindernde Fahrbahnbeläge sowie Schallschutzwände und -wälle nochmals zu prüfen, wird teilweise berücksichtigt. Derartige Maßnahmen kommen im Grundsatz als Elemente der Lärmminderung in Betracht. Ihre Eignung und Verhältnismäßigkeit sind jedoch jeweils einzelfallbezogen zu bewerten. Dabei sind neben der Lärmbetroffenheit insbesondere die örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, die Funktion der jeweiligen Straße, mögliche Verlagerungseffekte, die Umsetzbarkeit durch den zuständigen Baulastträger sowie die Auswirkungen auf den ÖPNV zu berücksichtigen. Dies betrifft gerade auch mögliche Fahrzeitverluste auf Buslinien, die Anschlusssicherheit sowie einen etwaigen zusätzlichen Fahrzeugbedarf. Vor diesem Hintergrund erfolgt keine pauschale Festlegung bestimmter Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet. Die Maßnahmenabwägung hat abschnittsbezogen zu erfolgen. Soweit Geschwindigkeitsreduzierungen auf Straßen mit Linienbusverkehr in Betracht kommen, werden die Belange des ÖPNV ausdrücklich mit einbezogen; hierzu hat bereits eine Vorabstimmung mit dem VVS stattgefunden. Soweit erforderlich, sind flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gesondert zu prüfen. Auch die Anregung, alternativ Tempo 40 ganztags oder Tempo 30 nur nachts vorzusehen, ist nicht schematisch, sondern jeweils nach den örtlichen Verhältnissen und den konkreten Betroffenheiten zu bewerten.
	Wir gehen anhand der ermittelten Pegel davon aus, dass an mehreren Gebäuden die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Hierauf wird in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht weiter eingegangen. Wir empfehlen die Gebäude aufzuführen, bei denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden.	Die Anregung, die Gebäude aufzuführen, bei denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden, wird nicht berücksichtigt. Der Lärmaktionsplan ist kein objekt- oder gebäudebezogenes Sanierungsprogramm, sondern ein strategisches Planungsinstrument auf Strecken- bzw. Abschnittsebene. Zudem ergibt sich aus den Stellungnahmen der zuständigen Straßenbaulastträger, dass Lärmsanierungsmaßnahmen nur unter engen fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen in Betracht kommen und nach derzeitigem Kenntnisstand allenfalls für wenige Gebäude relevant sein dürften. Eine objektscharfe Darstellung im Lärmaktionsplan ist daher nicht

	veranlasst. Unabhängig davon kann die Stadtverwaltung Eigentümerinnen und Eigentümern im Einzelfall vorhandene Berechnungsergebnisse zur Verfügung stellen.
Die Umgebungslärmrichtlinie fordert auch die Identifizierung und den Schutz von sogenannten ruhigen Gebieten. Vom Gesetzgeber sind für die Festsetzung solcher ruhigen Gebiete keine konkreten Anhaltspunkte gegeben, wodurch sich große Handlungsspielräume ergeben. Neben den Lärmpegeln sind Kriterien wie Aufenthaltsqualität und „empfundene Ruhe" wichtig. Die Lärmkartierung ist für ruhige Gebiete daher nur bedingt aussagekräftig. Bei der Ausweisung ruhiger Gebiete ist die Orientierung an einer Ruhe- und Erholungsfunktion der Gebiete naheliegend, z.B. kommen Grünflächen, naturnahe Gebiete zum Wandern/Radfahren, innerörtliche Erholungsgebiete in Betracht. Ziel der Ausweisung von ruhigen Gebieten soll es sein, diese Flächen von der Zunahme des Lärms zu schützen. Die Ausweisung ruhiger Gebiete sollte im Zuge der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes geprüft und berücksichtigt werden. Durch die Ausweisung ruhiger Gebiete durch eine Verknüpfung mit Flächennutzungs- oder Bauleitplanung lässt sich die Schutzwirkung stärken, damit diese bei nachfolgenden Planungen der Stadt selbst oder bei Planungen und Vorhaben anderer Akteure als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen ist. Weitere Anregungen bestehen seitens der Gewerbeaufsicht/Immissionsschutz nicht.	Die Hinweise zur Identifizierung und zum Schutz ruhiger Gebiete werden nicht berücksichtigt. Eine Ausweisung ruhiger Gebiete wird im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht vorgenommen. Im Umfeld der Stadt Herrenberg bestehen bereits ausreichend lärmarme bzw. für die Erholung geeignete Naherholungsräume, sodass entsprechende Erholungsfunktionen grundsätzlich erfüllt werden. Unabhängig davon kann die Frage ruhiger Gebiete im Zuge künftiger Fortschreibungen sowie im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung erneut aufgegriffen werden. Die Hinweise des Gesundheitsamtes, wonach dabei auch städtebaulich geeignete Grünflächen und bereits genutzte Rückzugsorte der Bevölkerung in den Blick genommen werden können, werden in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen.
<u>ÖPNV:</u> Herrenberg plant die Lärmkartierung weiterer Straßen, wir bitten um Beachtung folgender Punkte bei allen weiteren Maßnahmen zur Lärmreduzierung: Ein attraktiver ÖPNV mit verlässlichen Fahrzeiten und Anschlüssen ist ebenfalls ein Baustein zur Vermeidung von Lärm durch Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV. Insofern wäre abzuwägen, ob eine Temporeduktion dem Ziel eines verlässlichen und anschlusssicheren ÖPNVs zuträglich ist. Sollte Tempo 30 auf weiteren Straßen angeordnet werden, ergeben sich für verschiedene Buslinien Fahrzeitverluste. Zumindest zu den Hauptverkehrszeiten entsteht aufgrund nicht mehr funktionierender Umlaufkoppelungen ein kostenintensiver Fahrzeugmehrbedarf. Um zusätzliche Fahrzeuge zu vermeiden, sollte zumindest die Durchfahrt für den ÖPNV beschleunigt werden:	Die Hinweise zur ÖPNV-Verträglichkeit werden teilweise berücksichtigt. Bei der Abwägung von Geschwindigkeitsreduzierungen sind die Auswirkungen auf Fahrzeiten, Anschlüsse, Umläufe und den Fahrzeugbedarf mitzubetrachten. Eine pauschale Bevorzugung von Tempo 40 ganztags oder Tempo 30 nur nachts erfolgt jedoch nicht. Vielmehr ist im Einzelfall zu prüfen, welche Maßnahme unter Berücksichtigung der Lärmbetroffenheit, der Verkehrsfunktion der Straße und der Belange des ÖPNV angemessen und verhältnismäßig ist. Soweit erforderlich, kommen ergänzende Maßnahmen zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs in Betracht. Die hierzu vorgetragenen Hinweise werden in die weitere Maßnahmenabwägung eingestellt.

Geeignete Maßnahmen hierfür wären die Installation einer Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, der Rückbau von Busbuchten zu Kaphaltestellen sowie die Überprüfung und Neuordnung von Vorfahrts- und Parkierungsregelungen im Zuge der Linienverläufe. Der Einbau eines lärmoptimierten Belags sollte alternativ überprüft werden. Wir regen daher an, entweder Tempo 40 ganztags oder Tempo 30 nur nachts (22 - 6 Uhr) anzuordnen. Erfahrungsgemäß kann mit Tempo 40 die Fahrplanplanstabilität noch gewährleistet werden, was im Falle einer ganztägigen Anordnung von Tempo 30 eher nicht der Fall ist. <u>Straßenbau und Radfahren</u> Bei geplanten Änderungen der StVO-Beschilderungen an den Bundesstraßen 14 und 296 (Baulast Bund), bitten wir darum Frau Vodnik, Fachbereichsleiterin Verkehr in unserem Amt, frühzeitig zu beteiligen. Hinweis: Für die Kreis- und Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten ist die Stadt Herrenberg selbst die zuständige Behörde.	Grundsätzlich besteht an allen Lichtsignalanlagen der Modellstadt die Möglichkeit, eine bevorrechtigte Schaltung durch den ÖPNV anzufordern. Bisher ist die hierfür erforderliche Technik gesamtstädtisch nur teilweise vorhanden. Die Stadt Herrenberg wird diesbezüglich Kontakt mit den Busbetreibern aufnehmen. Die Hinweise zu Zuständigkeiten und zur frühzeitigen Beteiligung des Landratsamtes bei geplanten Änderungen der StVO-Beschilderung an den Bundesstraßen werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet. Gleiches gilt für den Hinweis auf die Zuständigkeit der Stadt Herrenberg für Kreis- und Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten.
<u>Gesundheitsamt:</u> Der Punkt „Ruhige Gebiete“ wird aufgrund der weitgehend unkonkreten gesetzlichen Vorgaben sowie der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Städten und Gemeinden bislang sehr unterschiedlich gehandhabt. Die Kommunen verfügen dabei über große Spielräume bei der Auswahl geeigneter Gebiete und bei den Maßnahmen zu deren Schutz. Im Lärmaktionsplan ist angegeben, dass auf der Gemarkung keine "ruhigen Gebiete" festgelegt werden sollen. Nach dem Leitfaden zur Lärmaktionsplanung können jedoch sowohl öffentliche als auch private Grünflächen mit der Zweckbestimmung "Ruhiges Gebiete" ausgewiesen werden. Voraussetzung ist, dass die jeweilige Grünfläche einem bestimmten städtebaulichen Zweck dient. Die im Baugesetzbuch (BauGB) genannten Nutzungszwecke wie Parkanlagen, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze oder Friedhöfe sind dabei nicht abschließend. Es können also auch andere Flächen mit ähnlicher Funktion festgesetzt werden. Entscheidend ist, dass es sich städtebaulich-funktional um eine Grünfläche handelt, die für die jeweilige Zweckbestimmung prägend ist. Eine über eine geringfügige Bebauung hinausgehende Nutzung ist dabei ausgeschlossen. Bereits genutzte Rückzugsorte der Bevölkerung sollten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders berücksichtigt werden.	Die Hinweise zur Identifizierung und zum Schutz ruhiger Gebiete werden nicht berücksichtigt. Eine Ausweisung ruhiger Gebiete wird im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht vorgenommen. Im Umfeld der Stadt Herrenberg bestehen bereits ausreichend lärmarme bzw. für die Erholung geeignete Naherholungsräume, sodass entsprechende Erholungsfunktionen grundsätzlich erfüllt werden. Unabhängig davon kann die Frage ruhiger Gebiete im Zuge künftiger Fortschreibungen sowie im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung erneut aufgegriffen werden. Die Hinweise des Gesundheitsamtes, wonach dabei auch städtebaulich geeignete Grünflächen und bereits genutzte Rückzugsorte der Bevölkerung in den Blick genommen werden können, werden in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen.

A.3 VVS (15.12.2025)	
Die in Kapitel 3.1.2. beschriebene Maßnahmen zur Lärmreduzierung betroffen die Buslinien 770 (RegioBus: Herrenberg - Deckenpfronn – Calw), 773 (Herrenberg – Deckenpfronn), 774 (Nagold - Jettingen - Haslach – Herrenberg), 775 (Wildberg - Kuppingen – Herrenberg), 780 (Herrenberg ZOB - Nord - West – Kalkofenstraße), 783 (Herrenberg ZOB - Polizeihochschule - Herrenberg ZOB), 790 (Herrenberg - Nebringen - Öschelbronn – Mötzingen), 791 (Entringen - Breitenholz - Kayh – Herrenberg), 794 ((Herrenberg ZOB - Kayh -) Tailfingen - Herrenberg ZOB (- Vogelsang – ZOB)) und X77 (Altensteig - Nagold – Herrenberg (Schnellbus).	Wird teilweise berücksichtigt.
Aus Sicht des ÖPNV ist sicherzustellen, dass Lärmaktionsplanungen die Attraktivität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems nicht beeinträchtigen. Wir sind davon überzeugt, dass Lärmaktionsplanungen bei maßvollem Einsatz lärmmindernder Maßnahmen und gleichzeitiger Aktivierung vorhandener Beschleunigungspotenziale grundsätzlich auch im Sinne des ÖPNV ausgestaltet werden können. Im Idealfall lassen sich so sowohl die Ziele der Lärmminderung als auch die des ÖPNV miteinander vereinbaren. Letztere bestehen insbesondere darin, durch möglichst hohe Reisegeschwindigkeiten und zuverlässige Anschlüsse an übergeordnete Schienenverkehre sowie auf weitere Buslinien eine attraktive und wahrnehmbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Diese Zielerreichung wird jedoch zunehmend durch eine allgemein hohe Verkehrsbelastung, zahlreiche Baumaßnahmen und nicht zuletzt durch bestimmte Maßnahmen im Rahmen von Lärmaktionsplanungen erschwert.	Die Ausführungen zur Bedeutung eines attraktiven und zuverlässigen ÖPNV mit verlässlichen Anschlüssen und möglichst kurzen Reisezeiten werden berücksichtigt. Bei der Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind die Belange des Linienbusverkehrs einschließlich Fahrplanstabilität und Anschluss-sicherheit daher in die Abwägung einzustellen.
Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen nahezu ausschließlich Straßen, die vom ÖPNV genutzt werden. Obwohl im Lärmaktionsplan eine Liste geplanter Maßnahmen aufgeführt ist, die dem öffentlichen Verkehr in erheblichem Maße schaden, wird im Kapitel 3.3 ausgerechnet der öffentliche Personennahverkehr als langfristige Strategie zur Lärmminderung genannt. Dieser Widerspruch ist offensichtlich und wirft grundlegende Fragen zur Kohärenz der Planung auf.	Die Einschätzung, zwischen den vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Bericht genannten langfristigen Strategie zugunsten des ÖPNV bestehe ein grundsätzlicher Widerspruch, wird nicht geteilt. Die Förderung lärmarmer Verkehrsmittel ist ein langfristiges strategisches Ziel, während verkehrsrechtliche Maßnahmen im Lärmaktionsplan jeweils abschnittsbezogen und im Einzelfall unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange abzuwägen sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich Reisezeit-verluste für den motorisierten Individualverkehr in der Regel stärker auswirken als für Linien-busse mit festem Haltestellenbetrieb, sodass

	sich die relative Attraktivität des ÖPNV auch erhöhen kann. Unabhängig davon sind die Auswirkungen auf den ÖPNV in die Maßnahmen-abwägung einzustellen. Im Rahmen dieser Abwägung ist dem Schutz der Anwohner vor gesundheitskritischen Lärm-belastungen besonderes Gewicht beizumessen.
Schon heute sind Fahrpläne und Anschlüsse im Busverkehr rund um Herrenberg fragil. Hinzu kommt die hohe Verspätungsanfälligkeit der S1, die das Gesamtsystem zusätzlich belastet. Im Interesse unserer Fahrgäste und der Herrenberger Bürgerschaft, die auf einen verlässlichen und funktionierenden ÖPNV angewiesen ist, können wir eine Umsetzung dieser Maßnahmen nicht unterstützen. Wir bitten daher um eine erneute kritische Bewertung und - dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württembergs entsprechend - um eine Abwägung der durchzuführenden Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung der Belange des ÖPNV.	Die Hinweise zu bereits heute fragilen Fahr-plänen und Anschlüssen, zur Verspätungs-anfälligkeit der S1, zur besonders betroffenen Regiobuslinie 770 sowie zu einer möglichen Verlagerung dieser Linie auf die Umgehungs-straße werden berücksichtigt. Die Stadt steht hierzu in engem Austausch mit dem VVS und hat die vorgeschlagenen Maßnahmen nach der Offenlage einzeln mit dem VVS durch-gesprochen, um Optimierungen vorzunehmen und Auswirkungen auf den ÖPNV soweit möglich zu minimieren.
Dies gilt insbesondere für die vom Land Baden-Württemberg geförderte Regiobuslinie 770, für welche der Fördergeber Mindestvorgaben zur Reise-geschwindigkeit definiert hat. Mit Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann nicht aus-geschlossen werden, dass diese unterschritten werden. In der Konsequenz kann das bedeuten, dass diese Buslinie im Bereich Kuppingen – Affstätt über die Umgehungsstraße geführt werden müsste, was einer Verschlechterung der innerstädtischen ÖPNV-Angebots gleichkäme.	Die Hinweise werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.
Ferner erwarten wir, dass Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, welche sich negativ auf die Fahrzeiten im ÖPNV auswirken, durch geeignete Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden. Anbei unser Positionspapier zur Lärmaktionsplanung, auf das wir in diesem Zusammenhang in Ergänzung zu den obigen Hinweisen verweisen.	Die Erwartung, negative Auswirkungen auf die Fahrzeiten des ÖPNV durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen, wird so weit wie möglich berücksichtigt. Soweit Maßnahmen auf Straßen mit Linienbusverkehr weiterverfolgt werden, sind mögliche Beschleunigungs- und Kompensationsmaß-nahmen im Einzelfall mitzuprüfen. Die Hinweise aus dem beigefügten Positionspapier werden im Rahmen der Abwägung aufgegriffen.
A.4 ADFC-Ortsgruppe Herrenberg/Oberes Gäu (ohne Datum)	
Als Vertreter der ADFC-Ortsgruppe Herrenberg/Oberes Gäu bedanken wir uns vielmals für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan, Stufe 4. Wir sehen den Plan und die daraus abgeleiteten Maßnahmen als sehr wichtig für die Bewohner der Stadt Herrenberg und	Die grundsätzliche Unterstützung des Lärmaktionsplans Stufe 4 sowie der vorgeschlagenen Maßnahmen aus Sicht des Radverkehrs wird ausdrücklich begrüßt.

ihrer Teilorte an. Dies bezieht sich sowohl auf die Reduktion der Lärmbelästigung als auch auf eine Verbesserung des Straßenverkehrs in der Stadt. Im Folgenden möchten wir dazu ein paar Aspekte aus Sicht der Radfahrenden in Herrenberg beitragen. Diese Aspekte werden wir zunächst mehr allgemein und dann auch noch speziell auf den Bericht bezogen darstellen.	
Als Teilnehmende im Straßenverkehr tragen Radfahrende nur einen minimalen Teil zum Verkehrslärm bei. Das Radfahren ist daher eine ideale Verkehrsform um mobil zu bleiben und dennoch den Lärmpegel deutlich zu senken. Daher begrüßen wir ausdrücklich die Maßnahmen hinsichtlich einer Verbesserung der Radinfrastruktur und einer strategischen Ausrichtung auf den Radverkehr in der Stadt.	Die Einschätzung, dass dem Radverkehr als lärmarmem Verkehrsmittel eine wichtige Rolle für eine langfristig lärmmindernde Verkehrsstrategie zukommt, wird geteilt.
Als verkehrsrechtliche Maßnahme sollte hierbei insbesondere auch das vermehrte Ausweisen von Fahrradstraßen gesehen werden. Fahrradstraßen erhöhen den Anteil des Radverkehrs und verringern bzw. beruhigen den Autoverkehr. Hier sehen wir für Herrenberg insbesondere in den Wohngebieten noch ein großes Potenzial.	Die Anregung, verstärkt Fahrradstraßen, insbesondere in Wohngebieten, auszuweisen, wird teilweise berücksichtigt. Fahrradstraßen können grundsätzlich geeignet sein, den Radverkehr zu stärken und den Kfz-Verkehr zu beruhigen. Ob entsprechende Anordnungen in Betracht kommen, ist jedoch unabhängig vom Lärmaktionsplan jeweils anhand der konkreten örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse zu prüfen. Eine pauschale Festlegung im Lärmaktionsplan erfolgt daher nicht.
Die zumindest temporäre Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrüßen wir. Tempo 30, sofern auch eingehalten, wird von den Radfahrenden als weniger bedrohlich und damit sicherer gesehen. Allerdings würden wir uns eine flächendeckende Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Stadtgebiet für 24 Stunden, 7 Tage die Woche wünschen.	Die Unterstützung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 wird begrüßt. Soweit darüber hinaus eine flächendeckende Reduzierung auf Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet für 24 Stunden täglich angeregt wird, wird dies jedoch nur teilweise berücksichtigt. Nach der geltenden Rechtslage bedürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen jeweils einer einzelfallbezogenen Begründung und können nicht pauschal flächendeckend angeordnet werden. Zudem kann es aus Gründen der Verkehrssteuerung sinnvoll sein, einzelne Straßen mit höherer zulässiger Geschwindigkeit beizubehalten, um Verkehre auf dafür geeigneten Achsen zu bündeln. Unabhängig davon werden die positiven Wirkungen von Tempo 30 auf die Lärmminderung, die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für den Radverkehr im Rahmen der Maßnahmenabwägung berücksichtigt.
Eine weitere Maßnahme, die sowohl der Lärmbegrenzung als auch der Sicherheit der	Die Anregung, Lkw-Durchfahrtsverbote wo immer möglich vorzusehen und den Lastverkehr

Radfahrenden zugutekommt, ist das Durchfahrverbot von LKW. Dies sollte wo immer möglich eingesetzt werden und der Lastverkehr auf Umgehungsstraßen außerhalb der Stadt weiträumig geleitet werden. Ein weiterer Aspekt mit ähnlichen Ergebnissen wäre der Einsatz von kleineren, elektrisch betriebenen Bussen in Herrenberg und seinen Teilorten. Ein wichtiger angesprochener Aspekt sind die Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs auf Grund von verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Diese sind unbedingt zu beachten und streng zu ahnden. Insbesondere das Nutzen von sogenannten Abkürzungen, die häufig stark von Radfahrenden frequentiert werden, ist mit verkehrsrechtlichen Mitteln zu verhindern. Das trifft zum Beispiel auch auf Wohngebiete, wie dem Alzental, verstärkt zu.	weiträumig über Umgehungsstraßen zu führen, wird teilweise berücksichtigt. Lkw-bezogene Beschränkungen können im Einzelfall zur Lärmminderung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, unterliegen jedoch hohen rechtlichen Anforderungen und kommen daher nur in Ausnahmefällen in Betracht. Die Führung des Verkehrs über Umgehungsstraßen ist grundsätzlich ein geeignetes langfristiges Instrument zur Verkehrssteuerung, setzt jedoch erhebliche planerische, finanzielle und infrastrukturelle Voraussetzungen voraus und kann daher nicht kurzfristig im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Hinweis auf den Einsatz kleinerer, elektrisch betriebener Busse wird als ergänzende Anregung für den ÖPNV zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zu möglichen Verlagerungseffekten und insbesondere zu Abkürzungsverkehr auf von Radfahrenden stark genutzten Strecken und in Wohngebieten werden berücksichtigt. Verlagerungseffekte sind im Rahmen der Maßnahmenabwägung ausdrücklich mitzuprüfen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Attraktivität einer Route nicht allein von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern ebenso von der Vorfahrtregelung abhängt. Eine Tempo-30-Regelung auf einer Vorfahrtstraße wird regelmäßig attraktiver bleiben als eine Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-links im nachgeordneten Netz. Insofern führen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptachsen nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung in Wohngebiete; gleichwohl sind mögliche Ausweichverkehre im Einzelfall zu prüfen und bei Bedarf verkehrsrechtlich zu begleiten.
Mit Recht wird im Bericht die Notwendigkeit von ruhigen Gebieten zur Erholung angesprochen. Als weiteres potenzielles Gebiet der Ruhe, das nicht erwähnt wurde, sehen wir die alte Innenstadt inkl. Unterem und Oberem Graben. Dies ist ein Erholungsraum, der insbesondere durch Gastronomie und kleine Geschäfte geprägt wird. Hier könnte ein striktes Fahrverbot für Kfz und LKW, ein Verbot von ruhendem Verkehr sowie eine Bündelung des Radverkehrs („Innenstadtring“) zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit zu einer	Die Anregung, die Altstadt einschließlich Unterem und Oberem Graben als ruhiges Gebiet auszuweisen und dort ein striktes Fahrverbot für Kfz und Lkw, ein Verbot des ruhenden Verkehrs sowie eine Bündelung des Radverkehrs über einen Innenstadtring vorzusehen, wird nicht berücksichtigt. Derartige Maßnahmen gehen über den Gegenstand des vorliegenden Lärmaktionsplans hinaus und bedürfen einer

Stärkung von Einzelhandel und Gastronomiegewerbe führen. Abschließend möchten wir festhalten, dass der Bericht zum Lärmaktionsplan Stufe 4 aus unserer Sicht sehr gut strukturiert und inhaltlich fundiert ist. Er weist mit den vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere aus Sicht der Radfahrenden in die richtige Richtung. Wir wünschen uns nun eine, hoffentlich von einer breiten Bevölkerung mitgetragene, Umsetzung und wo wünschenswert, Weiterentwicklung der Maßnahmen.	eigenständigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Prüfung. Eine entsprechende Festlegung erfolgt daher nicht. Die abschließende positive Bewertung des Berichts und der vorgeschlagenen Maßnahmen wird begrüßt. Die im Anhang enthaltenen seitenbezogenen Hinweise konkretisieren die vorstehenden Anregungen und werden in diesem Sinne mitbehandelt.
A.5 Frauenliste Herrenberg im Gemeinderat (25.02.2026)	
Antrag zur Drucksache 2025-132 Lärmaktionsplan 1. Die nächtliche Tempореduzierung auf 30 km/h soll erweitert werden: - Seestraße bis zum Ortsende an den SWH - komplette Raistinger Straße - Hildrizhauser Straße bis zum Ortsende 2. Gezielte Platzierung von Lärmblitzern	Dies wird teilweise berücksichtigt. Zur beantragten Erweiterung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist Folgendes festzuhalten: Für die Seestraße ist im Entwurf des Lärmaktionsplans eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung nur für den Abschnitt vorgesehen, in dem die maßgeblichen Lärmbetroffenheiten und Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV eine verkehrsrechtliche Maßnahme nach § 45 StVO fachlich tragen. Für den weitergehenden Abschnitt bis zum Ortsende (SWH) liegen keine ausreichend hohen Betroffenheiten vor, die eine Ausdehnung der Maßnahme abwägungsgerecht und verhältnismäßig rechtfertigen würden. Eine Erweiterung bis zum Ortsende wird daher nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Raistinger Straße befindet sich bereits vollständig in einer Tempo-30-Zone. Der Antrag wird teilweise berücksichtigt. Im Maßnahmenkonzept sind bereits Tempo 30 im inneren Abschnitt und Tempo 40 bis zum Ortsausgang vorgesehen. Der Hinweis auf „Lärmblitzer“ wird zur Kenntnis genommen. Für den Einsatz entsprechender Systeme besteht derzeit keine hinreichende Rechtsgrundlage, sodass dies nicht als Maßnahme im Lärmaktionsplan festgesetzt werden kann. Flankierende Kontrollen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie zur Eindämmung auffälligen Fahrverhaltens können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.

Begründung Lärm macht krank. Chronischer Lärmstress steigert nachweislich das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Besonders der nächtliche Lärm schadet der Gesundheit. Temporeduzierungen ohne Überwachung sind wirkungslos. Lärmblitzer sind innovative Messgeräte zur Ermittlung überhöhter Lärmemissionen, wie sie durch illegales Tuning oder Autoposer entstehen. Sie messen die Lärmspitzen und fotografieren das Kennzeichen.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Gesundheitsschutz und nächtliche Entlastung sind zentrale Abwägungsbelange und bereits grundlegend leitend für die Maßnahmenauswahl; die Frage der Kontrolle ist davon zu trennen und kann flankierend durch zuständige Stellen aufgegriffen werden.
A.6 SPD-Fraktion Herrenberg (17.10.2025)	
Antrag zur Drucksache 2025-132 Lärmaktionsplan 1. Temporeduzierungen werden mit der Installation fester Radaranlagen zur Geschwindigkeitsüberprüfung verbunden.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung, Temporeduzierungen mit der Installation fester Radaranlagen zu verbinden, wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsüberwachung (Art, Umfang und Standorte von Geschwindigkeitskontrollen, einschließlich stationärer Anlagen) ist kein Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans, sondern Teil des Vollzugs durch die hierfür zuständigen Stellen. Eine Festlegung solcher Überwachungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan erfolgt daher nicht. Unabhängig davon können Kontrollschwerpunkte dort geprüft werden, wo dies aus Sicht der zuständigen Stellen erforderlich und umsetzbar ist.
2. Es wird eine möglichst klare und einheitliche Regelung angestrebt. Dies gilt für die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Hildrizhauser Straße, Tübinger Straße, Oberjesinger Straße, Jettinger Straße, Kuppinger Straße, Nufringer Straße, Sindlinger Straße, Schlossstraße, Calwer- und Neckarstraße. Dort sollte Tempo 30 nachts grundsätzlich und durchgehend eingeführt werden, Tempo 40 tagsüber.	Das Anliegen, Geschwindigkeitsregelungen möglichst klar, verständlich und einheitlich auszugestalten, ist nachvollziehbar und wird im Grundsatz geteilt. Gleichwohl können Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht pauschal und ohne straßenabschnittsbezogene Einzelfallabwägung festgelegt werden. Maßgeblich sind die Tatbestandsvoraus-setzungen nach § 45 StVO sowie die Verhältnismäßigkeit unter Berücksichtigung der örtlichen Lärmbetroffenheit, der Verkehrsfunktion, möglicher Verlagerungseffekte, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie weiterer Belange. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen sind daher abschnittsbezogen ausgestaltet und an die jeweils ermittelten Lärmsituationen gekoppelt. Eine generelle Festlegung „Tempo 30 nachts grundsätzlich und durchgehend, Tempo 40 tagsüber" für alle genannten Straßenzüge wird nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.

3. Entlang der Südumgehung und Nordumgehung wird durchgehend Tempo 70 eingeführt.	Eine durchgehende Festlegung von Tempo 70 entlang der Umgehungsstraßen wird nicht berücksichtigt. Auch außerorts ist eine Geschwindigkeitsregelung stets anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse, der Verkehrsfunktion, der Lärmbetroffenheit und möglicher Ausweichverkehre abwägungsgerecht zu beurteilen. Eine pauschale, streckenübergreifende Vorgabe ohne abschnittsbezogene Begründung und Prüfung ist nicht sachgerecht. Auf der K 1081 wird ab 250 m vor dem Kreisel Kuppingen/Affstätt von Süden kommend eine Geschwindigkeits-begrenzung auf 70 km/h vorgesehen.
4. Zum Lärmschutz des Stadtteils Mönchberg werden aktive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.	Dies wird berücksichtigt. Die Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ist als Ansatz geeignet, soweit sie fachlich wirksam, planerisch darstellbar und in Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers umsetzbar ist. Entsprechende Prüf- und Abstimmprozesse sind jedoch von den jeweiligen Zuständigkeiten und Realisierungsperspektiven abhängig. Dies wird berücksichtigt. Die Prüfung aktiver bzw. weiterer lärmmindernder Maßnahmen für den Bereich Mönchberg wurde zwischenzeitlich durch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung vertieft. Gegenstand waren Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 81, der B 296 und der K 1041. Im Ergebnis zeigen sich für nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 81 und der B 296 rechnerisch wirksame Entlastungen; zugleich ergibt sich daraus keine unmittelbare Grundlage für eine verbindliche Festsetzung solcher Maßnahmen im Lärmaktionsplan, sondern allenfalls für entsprechende Prüf- und Abstimmungsaufträge mit den zuständigen Stellen. Für die K 1041 wurde keine relevante rechnerische Entlastungswirkung festgestellt; eine weitergehende Verfolgung dieser Maßnahme erfolgt daher nicht.
5. Die Maßnahmen der Modellstadt werden zeitnah evaluiert und entsprechende Änderungen geprüft. Entsprechende Geschwindigkeitsreduzierungen sind nach einer Evaluation vorzunehmen.	Die Stadt Herrenberg wird die Maßnahmen der Modellstadt nach Fertigstellung des Lärmaktionsplans evaluieren. Hintergrund ist, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen unmittelbar auf die Steuerung der Licht-

	signalwirkungen wirken und diese bei Beschluss in der Evaluation berücksichtigt werden müssen.
Begründung Von Lärm sind mehr als ein Fünftel der Einwohnerschaft Herrenbergs betroffen. Lärm hat weitreichende gesundheitliche Auswirkungen. Es ist gut, dass mit dem Lärmaktionsplan nun endlich Konsequenzen gezogen werden sollen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können den Lärm aber nur sehr bedingt reduzieren, weil - Temporeduzierungen nur wirksam sind, wenn sie auch regelmäßig kontrolliert werden und wenn sie klar verständlich und nachvollziehbar sind. Ständige Änderungen der genehmigten Geschwindigkeit führen nicht nur zu einem teuren Schilderwald, sondern auch zu ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen, die Lärm erzeugen. Dies ist insbesondere an den Umgehungsstraßen festzustellen, wo ständig sich ändernde Geschwindigkeitsregelungen zu dauernden Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen. - Die durchgeführten Lärmberechnungen den Sachverhalt von verschiedenen Lärmquellen in ihrer Akkumulation nicht berücksichtigen. Dies wird besonders beim Stadtteil Mönchberg deutlich, wo die vorgeschlagenen Maßnahmen keinerlei Erleichterung für die betroffenen Haushalte bringen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stehen in weiten Teilen nicht mit den Maßnahmen der Modellstadt im Einklang. Die sehr teure Installation dynamischer Geschwindigkeitsregulierungen und Ampelsteuerungen setzen eben gerade keine statische Vorschrift einer Geschwindigkeit fest. Insofern müssten die Erfolge der Modellstadtmaßnahmen zunächst evaluiert werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit von Maßnahmen ist Bestandteil des fortlaufenden Prozesses der Lärmaktionsplanung. Anpassungen an bestehenden Regelungen – einschließlich der im Rahmen der Modellstadt eingeführten dynamischen Steuerungen – können nur auf Grundlage belastbarer Auswertungen und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen erfolgen. Der Lärmaktionsplan selbst trifft hierzu keine Vorfestlegung, dass Geschwindigkeitsreduzierungen erst nach einer Evaluation vorzunehmen wären; vielmehr werden Maßnahmen nach den schalltechnischen Ergebnissen und der erforderlichen Einzelfallabwägung ausgewählt und anschließend in der Umsetzung sowie in künftigen Fortschreibungen überprüft.
A.7 VCD-Ortsgruppe Herrenberg (ohne Datum)	
Der Lärmaktionsplan Phase 2 (2016) liegt lange zurück, auf den LAP Phase 3 wurde mit Hinweis auf die Maßnahmen der "Modellstadt Herrenberg" verzichtet. Die Ortsgruppe des VCD Herrenberg begrüßt, dass nun die vierte Stufe des LAP in Angriff genommen wurde. Der Lärmaktionsplan legt den Fokus auf durch Straßenlärm verursachten Lärm. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die gesetzlich vorgegebenen Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte nicht unmittelbar anwendbar sind (S.9), auch gebe es keine bundesweit	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zum bisherigen Verfahren der Lärmaktionsplanung werden zur Kenntnis genommen. Die grundsätzliche Begrüßung der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Stufe IV wird begrüßt. Zur rechtlichen und methodischen Einordnung wird Folgendes klargestellt: Der Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG ist ein konzeptionelles Instrument zur systematischen Ermittlung von Lärmproblemen und zur Ableitung geeigneter

gültigen Regelungen (S.11). Im LAP werden die auf S.12 tabellarisch aufgeführten Lärmgrenzwerte als Richtschnur verwendet, bei deren Überschreitung eine Verpflichtung der Behörden bestehe, einzuschreiten (S.13f). Als Konsequenz der rechtlichen Uneindeutigkeit besteht ein gewisser Spielraum bei der Erstellung eines konkreten Lärmaktionsplanes. Im Falle von Herrenberg werden etwa Lärmspitzen explizit ausgeschlossen, da ihre Ursache („Hund oder Auto“) nicht identifizierbar seien (S.8). Diese Einschränkung halten wir für sehr problematisch (Begründung und daraus folgende Aktion siehe unter Punkt	Maßnahmen. Für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Tatbestandsvoraussetzungen und die Verhältnismäßigkeit nach § 45 StVO maßgeblich. Die im Bericht dargestellten Werte der 16. BImSchV werden zur Einordnung der Betroffenheit und als Orientierung für die Ermessensausübung herangezogen. Daraus folgt jedoch kein Automatismus im Sinne einer zwingenden Anordnung allein aufgrund einer Überschreitung. Maßgeblich bleibt die Einzelfallabwägung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der Verkehrsfunktion, möglicher Verkehrsverlagerungen, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie weiterer Belange. Die Kritik an der Nichtabbildung kurzzeitiger Lärmspitzen wird zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan stützt sich auf modellhafte Berechnungen von Beurteilungspegeln, die eine einheitliche, nachvollziehbare und planerisch verwertbare Grundlage für die Maßnahmenabwägung liefern. Ereignisbezogene, kurzzeitige Spitzen (z. B. durch starkes Beschleunigen, Autoposer oder Motorräder) werden hierbei nicht als eigenständige Ereignisse abgebildet. Solche Phänomene betreffen in erster Linie den Vollzug und können nicht durch eine Änderung der Berechnungsmethodik im Lärmaktionsplan unmittelbar „sichtbar gemacht“ werden.
(1) Intensivierung nicht-stationärer Geschwindigkeitsüberwachung in der nachfolgenden Liste („Zusätzliche Maßnahmen“). Auf Seite 19, unter Punkt 11 („Entlastung der Innenstadt durch optimierte Verkehrsvariante)“ wird auf langfristige zukünftige Planungen verwiesen. Die Hauptursache des Problems ist anerkannterweise der massive, zum größten Teil hausgemachte, also innerstädtische Quell- Zielverkehr bei gleichzeitig limitiertem Straßenraum. Wie das Problem mit „pull & push“-Mitteln kurzfristig angegangen kann, siehe unsere Vorschläge (2) Erhöhung und Staffelung der Parkgebühren / Attraktiverer ÖPNV (3) Steigerung der Attraktivität nicht-automobiler Mobilität (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV). Der LAP weist auf S. 14 darauf hin, dass „im gesamten Straßenverkehrsnetz einheitliche Regelungen sinnvoll“ seien. Wir vom VCD halten aus diesem Grund eine einheitliche	Der Hinweis, dass die Entlastung der Innenstadt nicht nur langfristig, sondern auch kurzfristig über „pull & push“-Ansätze adressiert werden sollte, wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Themen (Parkraumbewirtschaftung, Attraktivierung des ÖPNV, Förderung des Fuß- und Radverkehrs) sind grundsätzlich geeignet, mittel- bis langfristig eine Verkehrsverlagerung zu unterstützen und damit auch Lärm zu mindern. Sie betreffen jedoch überwiegend andere Zuständigkeiten und Fachplanungen. Im Lärmaktionsplan werden diese Aspekte als langfristige Strategien grundsätzlich adressiert und mit Verweis auf die städtische Mobilitätsplanung weitergeführt; eine Festsetzung konkreter tariflicher oder betrieblicher Einzelmaßnahmen im Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans erfolgt jedoch nicht.

Tempobegrenzung auf Tempo 30 in der gesamten Stadt für sinnvoll: (4) Einheitliches Tempo 30.	Die Forderung nach einem einheitlichen Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet wird nicht berücksichtigt. Zwar ist eine klare und nachvollziehbare Regelung im Straßennetz ein wichtiges Abwägungskriterium. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind jedoch straßenabschnittsbezogen auf Grundlage der Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 StVO sowie im Rahmen der Verhältnismäßigkeit festzulegen. Eine pauschale flächendeckende Festlegung ohne abschnittsbezogene Prüfung der Lärmbetroffenheit, der Verkehrsfunktion und möglicher Verlagerungseffekte ist nicht abwägungsgerecht.
Zusätzliche Maßnahmen: (1) Intensivierung nicht-stationärer Geschwindigkeitsüberwachung Stress erzeugender und im Extremfall gesundheitsgefährdender Lärm entsteht auch durch plötzliche, kurzzeitige Lärmspitzen, insbesondere bei ansonsten ruhigem Umfeld (etwa in den Nachtstunden), hervorgerufen durch aufheulende Motoren von Autos („Autoposern“) und insbesondere von Motorrädern (oft bewusst verstärkt durch Öffnung des Klappenauspuffs). So machen Anwohnende auch die Erfahrung, dass vor bekannten stationären Geschwindigkeitskontrollen kurz abgebremst wird, um unmittelbar danach umso lauter zu beschleunigen. Berichtet werden solche "Hotspots" etwa • auf der B 296 zwischen Herrenberg und Affstätt (hier schallt der Lärm bis zur Altstadt und zur Lämmleshalde) • auf der L 1362 / Nagolder Straße stadtauswärts auf Höhe Einmündung Zwickauer Straße • auf der Hildrizhauser Straße ab Ortsende. Die Straße zum Waldfriedhof ist eine beliebte Strecke bei MotorradfahrerInnen. Betroffen vom Motorradlärm ist v.a. das Ehbühl. Hier könnten zusätzlich temporär und in geringer Entfernung zu den stationären Apparaten angebrachte, nicht-stationäre Kontrollen eine positive Lenkungswirkung haben.	Zur vorgeschlagenen Intensivierung nicht-stationärer Geschwindigkeitsüberwachung und den benannten Hotspots wird Folgendes ausgeführt: Die Hinweise auf auffällige Bereiche sowie auf Lärmspitzen durch unzulässiges oder rücksichtsloses Fahrverhalten werden zur Kenntnis genommen. Art, Umfang und konkrete Schwerpunktsetzung der Verkehrsüberwachung sind jedoch keine Regelungsinhalte des Lärmaktionsplans, sondern Vollzugsaufgaben der hierfür zuständigen Stellen. Eine Festsetzung entsprechender Kontrollmaßnahmen im Lärmaktionsplan erfolgt daher nicht. Unabhängig davon können die Hinweise als Grundlage für die Prüfung von Kontrollschwer-punkten herangezogen werden.
Die Nordumfahrung K 1081 wird im LAP nicht berücksichtigt. Nach unserer Information wird aber von dort ausgehender Verkehrslärm in Holdergraben, Teilen	Zur Nordumfahrung K 1081 wird Folgendes festgehalten: Die Nordumfahrung ist Teil des untersuchten Straßennetzes. Zur

der Schwarzwaldsiedlung und Teilen von Affstätt als störend erlebt. Entsprechend wünschenswert wären Lärmschutzmaßnahmen.	Nordumfahrung K 1081 wird Folgendes festgehalten: Die Nordumfahrung ist Teil des untersuchten Straßennetzes. Eine pauschale, streckenübergreifende Vorgabe ohne abschnittsbezogene Begründung und Prüfung ist nicht sachgerecht. Auf der K 1081 wird ab 250 m vor dem Kreisel Kuppingen/Affstätt von Süden kommend eine Geschwindigkeits-begrenzung auf 70 km/h vorgesehen.
Zum Schutz der betroffenen Anlieger können mittlerweile auch sog. "Lärmblitzer" (https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/laermblitzer-berlin/) eingesetzt werden.	Der Wunsch nach sogenannten ‚Lärmblitzern' wird zur Kenntnis genommen. Für den Einsatz entsprechender Systeme besteht derzeit keine hinreichende Rechtsgrundlage, sodass dies nicht als Maßnahme festgesetzt werden kann.
(2) Erhöhung und Staffelung der Parkgebühren / Attraktiverer ÖPNV Da „hausgemachter" Autoverkehr in Herrenberg die Hauptquelle gesundheitsgefährdenden Lärms ist, kann im Sinne von Push&Pull eine Verlagerung vom MIV zugunsten nicht-motorisierten Verkehrsmitteln mit verschiedenen Mitteln begünstigt werden. Ein mögliches Mittel ist die Erhöhung von Parkgebühren bei gleichzeitiger Verbesserung des ÖPNV (günstige Preise, verlässliche Fahrpläne). Eine differenzierte, zielgerichtetere Wirkung kann durch gestaffelte Parkgebühren erreicht werden, konkret: durch stark erhöhte Preise innerhalb des Altstadtrings (am Oberen und Unteren Graben), bei gleichzeitig vergleichsweise günstigen Preisen bei den immer noch in fußläufiger Entfernung liegenden weiter entfernten Parkmöglichkeiten [1]. Zusätzlich wünschenswert wäre eine Informationskampagne der Stadt, die auf die vorhandenen Parkmöglichkeiten hinweist.	Die Vorschläge zur Erhöhung und Staffelung von Parkgebühren einschließlich einer Informationskampagne sowie zur Attraktivierung des ÖPNV werden zur Kenntnis genommen. Diese Themen fallen in die Zuständigkeit der kommunalen Parkraum- und Mobilitätsplanung sowie des ÖPNV und werden nicht als konkrete Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgesetzt. Sie können jedoch als flankierende Ansätze im Rahmen der zuständigen Planungen weiterverfolgt werden.
(3) Steigerung der Attraktivität nicht-automobiler Mobilität (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV). Eine positive Fuß- und Radinfrastruktur hat nachweislich positive Auswirkung auf die Wahl der Verkehrsmittel. Im Hinblick auf die Radinfrastruktur ist endlich eine erster Schritt getan, den Radverkehrsplan umzusetzen. Die Situation für Zufußgehende ist dem entgegen nach wie vor unbefriedigend. Seit unserer Umfrage 2022, durch die viele Mängel sichtbar wurden, hat sich nichts zum Positiven verändert [2].	Die Hinweise zur Steigerung der Attraktivität nicht-automobiler Mobilität (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die grundsätzliche Zielrichtung ist als langfristige Strategie bereits Teil der konzeptionellen Ausrichtung und wird in der kommunalen Mobilitätsplanung weiter bearbeitet. Konkrete Maßnahmen wie eine Ampelvorrangschaltung für Busse sind im Rahmen der Verkehrs- und Signalplanung zu prüfen und nicht Bestandteil des Maßnahmen-katalogs des Lärmaktionsplans.

Der Hauptgrund, warum der städtische ÖPNV von Pendlerinnen und Pendlern nicht angenommen wird, ist die Unpünktlichkeit. Hierdurch werden die Anschlüsse von/zu Gäubahn, Ammertalbahn, S-Bahn und anderen Bussen oft nicht erreicht [3]. Zu einer möglichen Verbesserung der ÖPNV-Qualität würde eine Ampelvorrangschaltung, die bereits vor längerer Zeit von der Stadt in Spiel gebracht wurde, helfen. Eine solche gibt es beispielsweise in Stuttgart.	
(4) Einheitliches Tempo 30 Der VCD befürwortet in Einklang mit den Empfehlungen des Umweltbundesamtes [4] ein einheitliches Tempo 30 innerhalb der Stadt – auch aufgrund von Lärmschutz. Nicht nur, weil die mit Geldern der Modellstadt eingeführte dynamische Steuerung umstritten ist und von Kritikern als verwirrender "Flickenteppich" wahrgenommen wird, sondern auch aufgrund der finanziellen Situation der Stadt. Sinnvolle technische Verkehrsinfrastruktur wird gegenwärtig aus Kostengründen (und Kompetenzgründen) nicht repariert oder sogar abgebaut Dasselbe Schicksal ist für die dynamische Steuerung zu befürchten [5].	Die erneute Begründung für ein gesamtstädtisches Tempo 30 (Kritik an der dynamischen Steuerung als „Flickenteppich“, Hinweis auf finanzielle und betriebliche Risiken) wird zur Kenntnis genommen. Sie führt jedoch nicht zu einer pauschalen Festsetzung eines flächendeckenden Tempo 30 im Lärmaktions-plan. Aspekte der Verständlichkeit, Akzeptanz und langfristigen Betriebsfähigkeit können im Rahmen der weiteren Umsetzung und künftiger Fortschreibungen berücksichtigt werden.
Fazit Wir haben den Entwurf zum LAP Phase 4 als methodisch sauber und sehr lesbar empfunden. Die von uns aufgeführten vier Zusatzempfehlungen weisen über die selbstauferlegte Beschränkung auf Maßnahmen, die ausschließlich aufgrund der Lärmkartierung durch Straßenlärm betroffener Wohnhäuser erfolgt, hinaus. Dennoch halten wir einen ganzheitlichen Ansatz für notwendig, der sowohl die vom Verkehrsministerium vorgegebenen Ziele (Verdopplung des öffentlichen Verkehrs, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land, jeder zweite Weg selbst-aktiv zu Fuß oder mit dem Rad) berücksichtigt (Anm. [6]). Der Gesamtzusammenhang wird auch von der Verwaltung in der Drucksache DS 2025-132 [7] herausgestellt:	
Leitbild, Handlungsfeld 4:	
• Z 1: Intensivierung einer ganzheitlichen Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau des Umweltverbundes. • Z 4: Minderung der Trennwirkung und Reduzierung der Umweltbelastungen entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsmengen.	Die Ausführungen zum ganzheitlichen Ansatz, zur Nutzung erweiterter Möglichkeiten der StVO-Novellierung sowie zur Anregung eines Mobilitätspasses werden zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan kann solche Instrumente nicht verbindlich festsetzen, sie können aber im Rahmen der kommunalen

Ganzheitlicher Ansatz schließt ein: • eine kompakte, dichte Stadtstruktur mit kurzen Wegen, • eine gute und sichere Rad- und Fußinfrastruktur, • eine klare Verkehrspolitik, die Stellplätze reguliert bzw. Parkraum bewusst limitiert, • ein qualitativ gutes ÖPNV-Angebot, • eine konsequente Förderung des Umweltverbunds (Rad/Fuß/ÖPNV) statt Auto-Fokus. Ganz allgemein erwarten wir von Stadt und Gemeinderat, insbesondere auch vom Ordnungsamt, dass die erweiterten Möglichkeiten, die sich durch die Novellierung der StVO für Herrenberg ergeben, genutzt werden. Die im Leitbild, Handlungsfeld 4 formulierten Ziele könnten darüber hinaus durch die Einführung eines Mobilitätspasses unterstützt werden. Der Mobilitätspass ist ein Angebot des Ministeriums für Verkehr Baden Württemberg an die Kommunen, eine Lenkungswirkung in Richtung „ganzheitlicher Mobilitätspolitik" (Z1) zu erzielen [8]. Der Landkreis Böblingen gehört zu den 21 Modellregionen, die am Konzept beteiligt waren [9].	Mobilitäts- und Verkehrspolitik geprüft und weiterverfolgt werden.
Hinweise zum Dokument LAP Phase 4 (Entwurf) • in der Tabelle 3 auf S. 16 besteht ein Loch bei der Darstellung des Pegelbereichs. In der jeweiligen Spalte links außen müsste 60 heißen >59, 65 müsste > 64 heißen usw..) • Auf Seite 19 werden geplante Maßnahmen aus LAP 2 aufgelistet. Für Seestraße (Punkt 1) und Hindenburgstraße (Punkt 2) wird eine feste Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 als „erledigt" bewertet. Tatsächlich sind hier auch dynamisch geregelte höhere Geschwindigkeiten möglich.	Die Hinweise zum Dokument werden berücksichtigt. Die Darstellung der Pegelbereiche in Tabelle 3 ist bereits korrekt. Das Missverständnis entsteht daraus, dass Beurteilungspegel immer ganze Zahlen sind. Nach kleiner gleich 69 beginnt die nächste Klasse mit größer gleich 70. Die Darstellung der als „erledigt" bezeichneten Maßnahmen zur Seestraße und Hindenburgstraße wird dahingehend präzisiert, dass dort die dynamische Steuerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit maßgeblich ist und nicht missverständlich der Eindruck einer ausschließlich festen Tempo-30-Regelung entsteht.
A.8 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Herrenberg (März 2026)	
Einordnung Lärm gehört zu den bedeutendsten Umweltbelastungen in Städten. Dauerhafte Lärmbelastung erhöht nachweislich das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und Stress. In Herrenberg sind davon bis zu 7.500 Menschen betroffen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die einleitenden Ausführungen zur gesundheitlichen Relevanz von Verkehrslärm sowie die grundsätzliche Zustimmung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe IV werden zur Kenntnis genommen. Der Gesundheitsschutz der Bevölkerung ist ein zentraler Abwägungsbelang der

Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist daher nicht nur eine verkehrspolitische, sondern vor allem eine gesundheitspolitische Aufgabe. Der Lärmaktionsplan ist hierfür ein wichtiges Instrument. Er basiert auf der europäischen Umgebungslärmrichtlinie und ist eine Pflichtaufgabe der Kommunen. Ziel ist es, auf Grundlage der Lärmkartierung geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung zu entwickeln. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begrüßt daher grundsätzlich, dass die Stadt Herrenberg den Lärmaktionsplan Stufe 4 erarbeitet und zur Offenlage bringt.	Lärmaktionsplanung und bildet eine wesentliche Grundlage für die Auswahl und Priorisierung geeigneter Maßnahmen.
Bewertung des Gutachtens Das Gutachten des Büros Fichtner stellt eine fachlich solide Grundlage dar. Die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse sind nachvollziehbar aufgebaut. Die Analyse zeigt deutlich, dass insbesondere Gebäude entlang stark befahrener Straßen einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Gleichzeitig bestätigt das Gutachten, dass Geschwindigkeitsreduzierungen zu den wirksamsten und kostengünstigsten Maßnahmen zur Lärmminderung gehören.	Die positive Bewertung des Gutachtens (Nachvollziehbarkeit der Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen) wird begrüßt. Dies bestätigt die fachliche Grundlage der Maßnahmenauswahl im Entwurf.
Der Lärmaktionsplan betrachtet methodenbedingt ausschließlich den Verkehrslärm auf stark befahrenen Straßen. Andere für die Bevölkerung relevante Lärmquellen wie Fluglärm, Bahnlärm oder auch Nachbarschaftslärm sind nicht Bestandteil der Lärmkartierung. Für viele Bürgerinnen und Bürger wirken diese Lärmquellen jedoch zusammen. Gerade in Ortsteilen wie Gültstein, Kayh oder Mönchberg, aber auch in der Kernstadt entsteht dadurch eine Gesamtbelastung, die im Alltag deutlich wahrgenommen wird. Auch wenn diese Lärmquellen nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans sind, sollten sie bei der Bewertung der lokalen Lärmsituation mitgedacht werden.	Der Hinweis, dass in der Wahrnehmung der Bevölkerung auch weitere Lärmquellen (insbesondere Flug- und Schienenverkehr sowie Nachbarschaftslärm) zur Gesamtbelastung beitragen, ist nachvollziehbar und wird zur Kenntnis genommen. Kommunale Lärmaktionspläne behandeln jedoch methoden- und zuständigkeitsbedingt den Straßenverkehrslärm. Andere Lärmarten sind nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans und können daher nicht mit Maßnahmen des Lärmaktionsplans geregelt werden. Unabhängig davon kann die Gesamtbelastung im Rahmen anderer Verfahren und Zuständigkeiten im Blick behalten werden.
Politischer Kontext Der Lärmaktionsplan steht nicht isoliert, sondern ist Teil mehrerer verkehrs- und umweltpolitischer Entscheidungen der vergangenen Jahre. Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ Der Gemeinderat der Stadt Herrenberg ist dieser Initiative beigetreten. Der vorliegende Lärmaktionsplan	Zu den Ausführungen im politischen Kontext (Initiative „Lebenswerte Städte“, Modellstadt „Saubere Luft“, IMEP/Radverkehrsplan, Klimaschutz) wird Folgendes festgehalten: Die

bestätigt, dass angepasste Geschwindigkeiten ein wirksames Instrument für Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität sind. Modellstadt „Saubere Luft" Im Rahmen der Modellstadt wurden dynamische Tempolimits eingeführt. Aus Sicht der Grünen sind diese Systeme technisch aufwendig und für Verkehrsteilnehmende teilweise schwer nachvollziehbar. Klare und dauerhafte Geschwindigkeitsregelungen sind zielführender. Radverkehrsplan und integrierter Mobilitätsentwicklungsplan (IMEP) Der IMEP verfolgt das Ziel, Verkehr vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollten hier Synergien schaffen, sowohl grundsätzlich an den Hauptverkehrsstraßen, aber auch an Gefahrenstellen wie z.B. der Stelle P96 an der K1041. (Gültstein-Mönchberg). Klimaschutz Geschwindigkeitsreduzierungen leisten auch einen Beitrag zum Klimaschutz. Auf kurzen Abschnitten bringen hohe Geschwindigkeiten kaum Zeitgewinn, führen jedoch zu mehr Energieverbrauch, mehr Abgasen und zusätzlichem Verkehrslärm.	genannten Zielsetzungen (Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit, Lebensqualität, Verkehrsverlagerung, Klimaschutz) werden als nachvollziehbare Rahmenaspekte zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan muss Maßnahmen gleichwohl nach fachrechtlichen Maßstäben auswählen und abwägen. Hierzu gehören insbesondere die Tatbestands-voraussetzungen und die Verhältnismäßigkeit straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nach § 45 StVO sowie die Abwägung verkehrlicher Belange, Auswirkungen auf den ÖPNV, mögliche Verkehrsverlagerungen und die Umsetzbarkeit. Die Frage der Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz von Regelungen ist dabei ein Abwägungsgesichtspunkt; sie ersetzt jedoch nicht die erforderliche straßenabschnitts-bezogene Prüfung.
Grundsätzliche Bewertung der Maßnahmen Die vorgeschlagenen Maßnahmen konzentrieren sich überwiegend auf innerörtliche Straßen. Vor allem in Kayh und Mönchberg greifen diese Maßnahmen jedoch teilweise zu kurz, da auch die Bundesstraße und die Autobahn maßgeblich zur Lärmbelastung beitragen. Zudem entstehen durch kleinteilige Differenzierungen – etwa Tempo 30 nur nachts – teilweise schwer nachvollziehbare Regelungen. Aus Sicht der Grünen sollten möglichst klare und verständliche Geschwindigkeitsregelungen angestrebt werden. Verkehrspolitische Einordnung Der Lärmaktionsplan betrachtet vor allem die Geschwindigkeit des Verkehrs. Die Lärmbelastung hängt jedoch auch stark von der Verkehrsmenge an motorisiertem Verkehr ab. Der IMEP verfolgt das Ziel einer systemischen Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Ein Großteil des Verkehrs ist innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung sind daher zentral für eine langfristige Lärmminderung.	Die Kritik an kleinteiligen Differenzierungen (z. B. Tempo 30 nur nachts) und der Wunsch nach klaren, verständlichen Regelungen werden teilweise aufgegriffen. Der Lärmaktionsplan zielt grundsätzlich auf nachvollziehbare Regelungen, muss aber zugleich die unterschiedlichen örtlichen Randbedingungen und die erforderliche Verhältnismäßigkeit berücksichtigen. Deshalb werden Maßnahmen nicht pauschal, sondern straßenabschnitts-bezogen festgelegt. Ein flächendeckendes Tempo 30 in der Kernstadt kann nach den geltenden rechtlichen Regelungen nicht als pauschale Maßnahme festgesetzt werden. Die Eignung und Erforderlichkeit von Tempo 30 ist vielmehr anhand der jeweiligen Lärmbetroffenheit und der verkehrlichen Rahmenbedingungen zu bestimmen. Zur verkehrspolitischen Einordnung (Bedeutung der Verkehrsmengen und des innerörtlichen Quell-/Zielverkehrs, Bedeutung der Verkehrsverlagerung) wird ergänzend ausgeführt: Die langfristige Minderung von

	Lärmbelastungen durch Verkehrsverlagerung ist grundsätzlich sinnvoll. Der Lärmaktionsplan kann dies als strategische Zielrichtung stützen und auf bestehende Fachkonzepte (IMEP/Radverkehrsplanung) verweisen; konkrete Maßnahmen der Verkehrsverlagerung sind jedoch regelmäßig in den dafür vorgesehenen Planwerken und Zuständigkeiten zu konkretisieren.
Situation in den Stadtteilen Oberjesingen (Der Oberflächenwechsel im Bereich der Bushaltestelle verursacht zusätzlichen Lärm.) - Zustimmung zu Tempo 30. Vorschlag: - Der Blitzer am Ortsausgang Richtung Kuppingen sollte wieder installiert werden.	Zu den ortsteilbezogenen Hinweisen und Vorschlägen: Oberjesingen: Die Zustimmung zu Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf zusätzlichen Lärm durch einen Oberflächenwechsel im Bereich einer Bushaltestelle wird als sachlicher Hinweis aufgenommen; dies betrifft vorrangig Unterhaltung und bauliche Ausgestaltung und kann unabhängig vom Lärmaktionsplan durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Der Vorschlag zur (Wieder-)Installation eines Blitzers betrifft die Verkehrsüberwachung und damit den Vollzug; eine Festsetzung im Lärmaktionsplan erfolgt nicht. Flankierende Kontrollen können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.
Kuppingen - Zustimmung zu Tempo 30. Vorschlag: - Oberjesinger Straße auch tagsüber Tempo 30 (klare und eindeutige Regelung)	Kuppingen: Wird zur Kenntnis genommen. Im Ergebnis der verwaltungsinternen Abstimmung wird die Einführung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h für den bisher mit 50 km/h beschilderten Abschnitt der Oberjesinger Straße (B 296) als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Bestehende Tempo-30-Anordnungen im Bereich des Seniorenheims und der Schule bleiben davon unberührt.
Affstätt Vorschlag: - durchgehend Tempo 30	Affstätt: Der Vorschlag „durchgehend Tempo 30“ wird nicht pauschal übernommen, sondern ist straßenabschnittsbezogen nach den fachrechtlichen Voraussetzungen und der Verhältnismäßigkeit zu bewerten. Eine pauschale Festlegung ohne Einzelfallabwägung erfolgt nicht.
Haslach - Zustimmung zu Tempo 30.	Haslach: Die Zustimmung zu Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen.
Kayh Die Lärmbelastung wird stark durch die B296 geprägt.	

Vorschlag: - Tempo 70 km/h ab dem Abzweig Altingen (K6917) - Fluglärm wird methodisch nicht berücksichtigt, ist für Anwohner jedoch eine relevante Belastung.	Kayh: Der Vorschlag zu Tempo 70 km/h auf der B 296 ab dem Abzweig Altingen betrifft einen außerörtlichen Abschnitt und fällt in die Zuständigkeit der hierfür zuständigen Stellen. Eine Festlegung im Lärmaktionsplan kann nur erfolgen, wenn die Maßnahme fachlich tragfähig ist, die Voraussetzungen nach Fachrecht erfüllt sind und eine Abstimmung mit den zuständigen Stellen erfolgt. Der Hinweis zu Fluglärm wird zur Kenntnis genommen; er ist nicht Regelungsgegenstand dieses Lärmaktionsplans.
Mönchberg Mehrere überörtliche Straßen tragen zur Lärmbelastung bei. Vorschlag: - Tempo 70 km/h auf der B296 ab Abzweig Altingen - Tempo 60 km/h auf der K1041 zwischen Mönchberg und Gültstein - Tempo 100 km/h auf der BAB81 zwischen Schönbuchtunnel und der Brücke über die L1359 (Tailfingen) - Tempo 30 km/h in der Schönbuchstr. bereits umgesetzt (Schulweg) - Fluglärm (siehe Kayh)	Mönchberg: Die Hinweise zur Mehrfachbelastung durch überörtliche Straßen werden zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Geschwindigkeits-regelungen auf der B 296, der K 1041 sowie der BAB 81 betreffen teilweise überörtliche bzw. nicht kommunal verantwortete Streckenabschnitte. Eine pauschale Festlegung solcher Maßnahmen im Lärmaktionsplan erfolgt nicht; hierfür wären jeweils Zuständigkeit, Tatbestandsvoraussetzungen und Verhältnismäßigkeit streckenbezogen zu prüfen und mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Die Hinweise zur Mehrfachbelastung durch überörtliche Straßen werden zur Kenntnis genommen. Für den Bereich Mönchberg liegt zwischenzeitlich eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 81, der B 296 und der K 1041 vor. Diese zeigt für nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 81 und der B 296 rechnerisch wirksame Entlastungen; zugleich ergibt sich daraus keine unmittelbare Grundlage für eine verbindliche Festsetzung solcher Maßnahmen im Lärmaktionsplan, sondern allenfalls für entsprechende Prüf- und Abstimmungsaufträge mit den zuständigen Stellen. Für die K 1041 wurde keine relevante rechnerische Entlastungswirkung festgestellt; eine weitergehende Verfolgung dieser Maßnahme erfolgt daher nicht.
Kernstadt In der Kernstadt ergibt sich durch die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen ein Nebeneinander aus dynamischen Tempolimits, Tempo-30-Regelungen nur nachts sowie einzelnen Abschnitten mit Tempo 30 auch tagsüber. Diese Kombination führt aus Sicht der Grünen zu einem schwer nachvollziehbaren Regelungsgefüge. Ein solcher Flickenteppich kann die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen insgesamt schwächen. Ziel sollte daher eine möglichst klare, einheitliche und verständliche Geschwindigkeitsregelung sein. Perspektivisch erscheint ein flächendeckendes Tempo 30 in der Kernstadt sinnvoll. Außerörtliche Straßen Kreis-, Landes-, Bundesstraßen außerorts - Tempo 70 km/h auf allen zuvor nicht benannten Straßen	Der Hinweis, dass Tempo 30 in der Schönbuchstraße bereits umgesetzt ist, wird zur Kenntnis genommen. Außerörtliche Straßen allgemein: Der pauschale Vorschlag, auf allen nicht benannten
Fazit Der Lärmaktionsplan zeigt deutlich, dass Verkehrslärm weiterhin eine erhebliche Belastung für viele Bürgerinnen und Bürger in Herrenberg darstellt. Geschwindigkeitsreduzierungen gehören zu den wirksamsten und zugleich kostengünstigsten Maßnahmen zur Lärmminderung. Gleichzeitig ist für die Akzeptanz in der Bevölkerung	

entscheidend, dass Geschwindigkeitsregelungen klar, nachvollziehbar und einheitlich gestaltet werden. Angepasste Geschwindigkeiten sind gut für Gesundheit, Klima und Verkehrssicherheit – und damit ein zentraler Baustein für lebenswerte Städte.	außerörtlichen Kreis-, Landes- und Bundesstraßen Tempo 70 einzuführen, wird nicht berücksichtigt. Eine solche generelle Regelung ist ohne streckenbezogene Prüfung und Abwägung nicht fachlich tragfähig und nicht verhältnismäßig. Insgesamt werden die grundsätzlichen Hinweise zur Bedeutung klarer, nachvollziehbarer Regelungen und zur Einbindung langfristiger Strategien (Verkehrsverlagerung/ Umweltverbund) als Abwägungsaspekte zur Kenntnis genommen. Konkrete zusätzliche Forderungen, die eine pauschale oder zuständigkeitsfremde Festlegung von Geschwindigkeiten vorsehen, werden hingegen nicht übernommen.
A.9 Ortschaftsrat Affstätt (14.04.2026)	
der Affstätter Ortschaftsrat schlägt für Affstätt im Zuge des aktuellen Lärmaktionsplans folgende Maßnahmen vor:	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.
1. Durchgängig Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt (Mühlstraße, Kaffeeberg, Kuppinger Straße)	Die Forderung nach einer Ausdehnung von Tempo 30 auf die gesamte Ortsdurchfahrt wird nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen. In den weiteren Abschnitten der Ortsdurchfahrt ergeben die schalltechnischen Berechnungen keine ausreichend hohen Betroffenheiten, die eine weitergehende Maßnahme abwägungsgerecht und verhältnismäßig rechtfertigen würden. Eine Neubewertung der Lärmsituation erfolgt verfahrensgemäß im Rahmen künftiger Fortschreibungen des Lärmaktionsplans.
2. Erneuerung oder Reaktivierung der beiden vorhandenen stationären Geschwindigkeits-messanlagen und dauerhafter Einsatz der Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung	Die Verkehrsüberwachung ist kein Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans, sondern Teil des Vollzugs. Die Anregung zur Erneuerung oder Reaktivierung der stationären Messanlagen wird an die zuständigen Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
3. Tempo 50 zwischen Ortsausgang Kuppinger Straße und Kreisverkehr Affstätt / Kuppingen in beiden Fahrtrichtungen (aktuell existiert nur in Fahrrichtung Affstätt ein Tempolimit)	Die Maßnahme ist Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Lärmaktionsplans.
4. Tempo 70 auf der Umgehungsstraße von Herrenberg in Fahrtrichtung Kuppingen ab ca. 250m vor dem Kreisverkehr Affstätt / Kuppingen	Die Maßnahme ist Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Lärmaktionsplans.

5. Im Bereich des unter 4. vorgeschlagenen Abschnitts mit Tempo 70 Schaffung eines zusätzlichen Schallschutzes auf der Affstätt zugewandten Seite durch Erhöhung der Geländemodellierung und Anpflanzung von zusätzlichen Sträuchern direkt neben der Umgehungsstraße (insbesondere im Bereich der letzten 100m vor dem Kreisverkehr) Begründung: Die seitens der Stadtverwaltung und dem Ingenieurbüro Fichtner vorgeschlagene Maßnahme (Tempolimit 30 nur auf dem nordwestlichen Teil der Ortsdurchfahrt) geht unserer Ansicht nach nicht weit genug. Laut den präsentierten Isophonen- und Gebäudelärmkarten befinden sich direkt am südlichen Ortseingangsbereich zwei Häuser östlich der Ortsdurchfahrt in orangener Einfärbung, was eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in diesem Bereich ebenfalls rechtfertigt. Um im anschließenden Bereich der Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Nelkenstraße und Einmündung Kaffeeberg in beiden Fahrtrichtungen unnötige lärmbelastende Beschleunigungs- und Bremsmanöver zu vermeiden, ist ein durchgängiges Limit von Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt die logische Konsequenz. Wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Ortsdurchfahrt wurden im Übrigen auch von Herrn Reutter (Gutachter des Ingenieurbüros Fa. Fichtner) in der gemeinsamen OR-Sitzung am 03.03.2026 als lärmfördernd und somit als nicht sinnvoll erachtet. Neben der Lärmreduzierung erhalten wir durch Tempo 30 an verschiedenen Stellen der Ortsdurchfahrt auch einen deutlichen Sicherheitszuwachs für Radfahrer und querende Fußgänger (z.B. für die Schülerinnen und Schüler im Kreuzungsbereich Mühlstraße/Nelkenstraße/Lilienstraße). Zur Sicherstellung der konsequenten Einhaltung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt sind dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen unumgänglich. Deshalb ist eine Reaktivierung der vorhandenen stationären Messanlagen unbedingt umzusetzen. Für die Bewohner im nördlichen und nordwestlichen Ortsrand von Affstätt sind auch außerörtliche Maßnahmen zwingend erforderlich, um die vorhandene Lärmbelastung spürbar zu senken. Die unter 3. bis 5. beschriebenen Maßnahmen erachten wir als wichtig und alternativlos, um eine spürbare Verringerung der	Die Anregung zur Schaffung eines zusätzlichen baulichen Schallschutzes wird nicht als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Im Rahmen der Abwägung wird die Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen) als vorrangig bewertet.

Lärmbelastung für Anwohner in diesem Gebiert zu erreichen.	
A.10 Ortschaftsrat Kayh (18.03.2026)	
Der Ortschaftsrat stellt fest, dass die berechnete Lärmbelastung in Kayh über der WHO-Leitlinie für Gesundheitsrisiken liegt. In der berechneten Lärmbelastung ist die Belastung durch den Fluglärm noch nicht enthalten. Dieser wird subjektiv bei entsprechendem Einflugkorridor als sehr störend wahrgenommen. Die berechnete Lärmbelastung in Kayh geht hauptsächlich von der Autobahn A81 und der Bundesstraße B296 aus. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung sind aus Sicht des Ortschaftsrats Kayh möglichst zu ergreifen. Mögliche Maßnahmen sind: • Lärmschutzwall entlang der B296 zwischen K1041und Einmündung K1040 • Tempo 70 auf og. Abschnitt der B296 • Lärmschutzwand entlang der A81 • Temporeduzierung auf der A81 • Tempo 30 in ganz Kayh Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen können wir vom Ortschaftsrat nicht abschätzen. Wir fordern daher im weiteren Fortgang im Lärmaktionsplan die Wirksamkeit der aufgeführten Maßnahmen zu validieren. Sinnvolle und wirksame Maßnahmen sollen dann in Abstimmung mit dem OR Kayh umgesetzt werden.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur Betroffenheit in Kayh sowie zu B 296 und A 81 werden zur Kenntnis genommen. Fluglärm ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr. Die Errichtung eines Lärmschutzbauwerks an der B 296 bleibt als bauliche Option grundsätzlich denkbar, ist jedoch gesondert mit den zuständigen Stellen hinsichtlich Wirksamkeit, Flächenverfügbarkeit, Zuständigkeit und Realisierungsperspektive zu prüfen. Zwischenzeitlich liegt zudem eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 81 und der B 296 im Umfeld von Mönchberg vor; diese Maßnahmen betreffen auch den Ortsteil Kayh. Im Ergebnis zeigen sich rechnerisch wirksame Entlastungen insbesondere im Nachtzeitraum, ohne dass sich hieraus bereits eine unmittelbare Grundlage für eine verbindliche Festsetzung solcher Maßnahmen im Lärmaktionsplan ergibt. Vielmehr verbleibt es insoweit bei Prüf- und Abstimmungsaufträgen mit den zuständigen Stellen. Eine Realisierung von Tempo 30 im gesamten Ortsteil lässt sich auf Grundlage der vorliegenden Betroffenheiten derzeit nicht begründen. Die Forderung nach einer weiteren Validierung wird damit teilweise aufgegriffen. Soweit hiermit zusätzliche schalltechnische Messungen gemeint sind, wird dies nicht berücksichtigt, da Messungen für die planerische Bewertung des Straßenverkehrslärms regelmäßig kein geeignetes Standardverfahren darstellen. Die weitere Einordnung erfolgt vielmehr auf Grundlage regelwerkskonformer Berechnungen und der hierzu vorliegenden ergänzenden Untersuchung.
A.11 Ortschaftsrat Kuppingen (14.04.2026)	
1. Der Ortschaftsrat Kuppingen spricht sich dafür aus, in den bislang mit 50 km/h befahrbaren Bereichen des	Wird berücksichtigt. In Kuppingen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 40 km/h auf

Ortes eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu prüfen und weiterzuverfolgen.	der B 296 und auf der K 1068 sowie auf der L 1358 östlich der B 296 vorgesehen. Auf dem Abschnitt der L 1358 westlich der B 296 ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h tags und 30 km/h nachts vorgesehen.
2. Darüber hinaus soll die Parksituation in der Jettinger Straße sowie in der Nufringer Straße überprüft werden. Aus Sicht des Ortschaftsrats ist derzeit offen, ob ein Parkverbot oder die Ausweisung geordneter Parkflächen besser geeignet ist, um sowohl die Lärmbelastung zu reduzieren als auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Die Organisation des ruhenden Verkehrs liegt nicht im unmittelbaren Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Anregung wird jedoch an die zuständige Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung im Rahmen der regulären Verkehrsplanung weitergeleitet.
3. Der Ortschaftsrat fordert ergänzend, den Schwerverkehr aus Richtung Wildberg/Sulz nicht über die L1358 (Jettinger Straße) zu führen, sondern großräumig auf die L1362 umzuleiten. Hierzu soll die Stadt Herrenberg den Austausch mit der Stadt Wildberg aufnehmen. Sollten diese Maßnahmen ohne Erfolg bleiben, spricht sich der Ortschaftsrat für ein generelles Lkw-Durchfahrtsverbot in der Jettinger Straße aus.	Ein LKW-Durchfahrtsverbot kann aus Gründen der Sicherheit und Ordnung gemäß § 45 StVO angeordnet, insofern die Voraussetzungen vorliegen bzw. eine entsprechende Abwägung stattgefunden hat. Ein generelles LKW-Durchfahrtsverbot ist nur möglich, wenn alternative und geeignete Ausweichrouten zur Verfügung stehen. Gleichwohl ist die Bedeutung der Straße im allgemeinen Straßennetz zu berücksichtigen. Die L 1358 bzw. B 296 besitzt im Sinne der Klassifizierung eine hohe bis sehr hohe Bedeutung im Straßennetz. Eine alternative Routenführung via L 1362 führt zur K 1023, welche dem Straßennetz nachgelagert ist. Ein LKW-Durchfahrtsverbot ist demnach erst nach einer Abstufung der L 1358 möglich. Ungeachtet dessen wird die Forderung des Ortschaftsrates ernst genommen. Die Verwaltung wird daher mit den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden Kontakt aufnehmen, um die Möglichkeiten verkehrsrechtlicher Maßnahmen prüfen zu lassen. Dabei wird auch die Frage eines LKW-Durchfahrtsverbots mit den Fachbehörden erörtert.
A.12 Ortschaftsrat Mönchberg (16.03.2026)	
1. Der Ortschaftsrat stellt fest, dass die berechnete Lärmbelastung in Mönchberg, die sich für nahezu das komplette Gebiet von Mönchberg über der WHO-Leitlinie für Gesundheitsrisiken befindet, insbesondere von der Autobahn ausgeht.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Feststellung, dass die Lärmbelastung im Ortsteil Mönchberg maßgeblich durch die Autobahn beeinflusst wird und nach der vorliegenden Berechnung großräumig als hoch einzustufen ist, wird zur Kenntnis genommen. Maßnahmen an der Autobahn liegen jedoch

	nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt. Etwaige verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen können nur in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Stellen geprüft und umgesetzt werden.
2. Die vorgeschlagene und aus Sicherheitsgründen für den Fußgängerverkehr bereits umgesetzte Maßnahme zur Tempo30 Reduzierung auf der Schönbuchstraße wird weiterhin für notwendig und sinnvoll erachtet.	Die bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Schönbuchstraße wird begrüßt und weiterhin als sinnvoll angesehen. Eine Anpassung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen ist hierzu nicht erforderlich.
Weitere mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung können aufgrund fehlender konkreter Berechnungen zur Auswirkung der Maßnahmen nicht beurteilt werde. Der Ortschaftsrat Mönchberg diskutiert deshalb darüber, aus dem Ortsteilbudget die Wirkung für folgende Maßnahmen berechnen zu lassen: a. Temporeduzierung auf der Autobahn b. Lärmschutzwand an der B296 c. Temporeduzierung auf der K1041 zwischen Mönchberg und Gültstein d. Ggfls. noch weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung Hierfür wurde bei der Firma Fichtner ein Angebot angefordert. Der Ortschaftsrat wird bei einer möglichen Vergabe aus dem Ortsteilbudget mit Vorliegen des Ergebnisses erneut auf die Verwaltung zukommen.	Der Hinweis, dass weitere mögliche Maßnahmen ohne konkrete Wirkungsberechnungen derzeit nicht beurteilt werden können, war nachvollziehbar und wurde zwischenzeitlich durch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung aufgegriffen. Gegenstand dieser Untersuchung waren Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 81, der B 296 und der K 1041. Im Ergebnis zeigen sich für nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 81 und der B 296 bezogen auf Mönchberg rechnerisch wirksame Entlastungen; zugleich ergibt sich daraus keine unmittelbare Grundlage für eine verbindliche Festsetzung solcher Maßnahmen im Lärmaktionsplan, sondern allenfalls für entsprechende Prüf- und Abstimmungsaufträge mit den zuständigen Stellen. Für die K 1041 wurde keine relevante rechnerische Entlastungswirkung festgestellt; eine weitergehende Verfolgung dieser Maßnahme erfolgt daher nicht.
A.13 Ortschaftsrat Oberjesingen (18.03.2026)	
1. LKW-Durchfahrtsverbot Bereits im Rahmen des vorausgegangenen Lärmaktionsplans wurde für die B296 in Oberjesingen ein LKW-Durchfahrtsverbot als zu prüfende Maßnahme vorgeschlagen. Dieses wurde unter Verweis auf die Funktion als BAB-Umleitungsstrecke sowie fehlende Alternativrouten abgelehnt. Der LKW-Verkehr stellt jedoch weiterhin die größte Lärmquelle auf der Ortsdurchfahrt dar, insbesondere auf den in Betonbauweise ausgeführten Streckenabschnitten der Calwer Straße und der Neckarstraße. Diese Abschnitte wurden erst nach dem letzten Lärmaktionsplan im Zuge	Die Anregung, für die Ortsdurchfahrt Oberjesingen auf der B 296 ein Lkw-Durchfahrtsverbot erneut zu prüfen bzw. alternativ eine Beschränkung in den Nachtstunden (22:00 bis 6:00 Uhr) vorzusehen, wird im Rahmen des Lärmaktionsplans derzeit nicht als vorrangige Maßnahme berücksichtigt. Bei verkehrsrechtlichen Eingriffen ist stets der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Vor der Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots sind daher zunächst mildere und naheliegendere Maßnahmen zu prüfen.

der Erneuerung der Ortsdurchfahrt hergestellt und erweisen sich – insbesondere bei Befahrung durch LKW – als wesentliche Lärmverursacher. Vor diesem Hintergrund ist ein LKW-Durchfahrtsverbot erneut zu prüfen. Alternativ wird eine Beschränkung des LKW-Verkehrs in den Nachtstunden (22:00 bis 6:00 Uhr) angeregt. Zudem bestehen jeweils vor Oberjesingen geeignete Ableitungsmöglichkeiten für den LKW-Verkehr über ein leistungsfähiges Straßennetz in Richtung A81, sodass der Ortsdurchfahrt Oberjesingen keine maßgebliche Bedeutung im Rahmen von BAB-Umleitungen zukommt. In die Abwägung einzubeziehen sind zudem die verkehrlichen Veränderungen innerhalb der Ortsdurchfahrt (Radschutzstreifen, teilweise verengte Fahrbahn ohne Mittelstreifen, zwei Bushaltestellen, drei Querungsinseln sowie zwei Lichtsignalanlagen) gegenüber den folgenden, leistungsfähigen Alternativrouten: Aus Richtung Calw: Nordumfahrung Deckenpfronn > Gärtringer Straße > Deckenpfronner Straße > Südumfahrung Gärtringen > Autobahnzubringer > A81 Aus Richtung Herrenberg: Nordumfahrung Herrenberg bis Kreisel Nufringen/Kuppingen/Oberjesingen > K1081 > B14 > Autobahnzubringer > A81	Hierzu zählt insbesondere die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags. Eine solche Maßnahme kann sowohl zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als auch zur Verringerung der Lärmbelastung beitragen und stellt gegenüber einem Durchfahrtsverbot den weniger einschneidenden Eingriff dar. Die Ortsdurchfahrt Oberjesingen erfüllt weiterhin eine wichtige Verbindungs- und Netzfunktion im überörtlichen Straßennetz. Ein Durchfahrtsverbot bzw. eine zeitliche Beschränkung für den Lkw-Verkehr würde voraussichtlich zu Verlagerungen auf andere Strecken führen, ohne dass sichergestellt ist, dass hierdurch insgesamt eine Entlastung schutzbedürftiger Bereiche erreicht wird. Zudem sind die fachrechtlichen Anforderungen an ein Lkw-Durchfahrtsverbot hoch. Auf Grundlage der derzeit vorliegenden Erkenntnisse und Rahmenbedingungen erscheinen die Erfolgsaussichten für die Anordnung eines generellen oder zeitlich beschränkten Lkw-Durchfahrtsverbots daher eher gering. Eine tragfähige Begründung für ein entsprechendes Verbot lässt sich im Rahmen des Lärmaktionsplans derzeit nicht ableiten. Unabhängig davon werden die Hinweise zu den baulichen Veränderungen in der Ortsdurchfahrt sowie zu möglichen Alternativrouten zur Kenntnis genommen und in die weiteren verkehrlichen Betrachtungen einbezogen. Darüber hinaus wird die Stadt mit den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden Kontakt aufnehmen, um die Möglichkeiten verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu erörtern. In diesem Zusammenhang wird auch die Forderung nach einem Lkw-Durchfahrtsverbot nochmals gegenüber den zuständigen Fachbehörden angesprochen.
2. <u>Durchsetzung Tempo 40</u> Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 40 hat sich auf der gesamten Strecke der B296 innerhalb Oberjesingens bewährt. Allerdings wird diese insbesondere an den Ortsein- und -ausgängen häufig nicht eingehalten. Es ist festzustellen, dass bereits vor dem Ortsende beschleunigt bzw. mit erhöhter Geschwindigkeit in den Ort eingefahren wird.	(Durchsetzung Tempo 40 / Ablehnung Tempo 30): Die Hinweise, dass Tempo 40 an den Ortsrändern häufig nicht eingehalten wird, werden zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung (stationäres Messgerät, verstärkte mobile Kontrollen) betreffen den Vollzug und fallen in die Zuständigkeit der

Vor diesem Hintergrund sind folgende Maßnahmen zu prüfen bzw. umzusetzen: Einrichtung eines zusätzlichen stationären Geschwindigkeitsmessgeräts (Blitzer) am Ortsausgang in Richtung Kuppingen zur dauerhaften Kontrolle, da hier aufgrund der guten Einsehbarkeit häufig zu früh beschleunigt wird. Verstärkte Durchführung mobiler Geschwindigkeitskontrollen entlang der gesamten Ortsdurchfahrt Oberjesingen. Entsprechende Hinweise und Anfragen liegen dem Ordnungsamt bereits vor. Die Einführung von Tempo 30 wird abgelehnt. Stattdessen sollte der Fokus auf der konsequenten Einhaltung von Tempo 40 durch dauerhafte Überwachung und Kontrolle liegen.	hierfür verantwortlichen Stellen; sie sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans und werden daher nicht als Maßnahme festgesetzt.
3. Anbindung Rheinstraße Die Anbindung der Rheinstraße an die B296 sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf den Verkehr innerhalb der Ortsdurchfahrt sind erneut zu prüfen. Hintergrund sind neue Aufsiedlungen im westlichen Ortsteil, die diese Verbindung verstärkt nutzen würden.	Die Anregung, die Anbindung der Rheinstraße an die B 296 unter Berücksichtigung neuer Aufsiedlungen und möglicher Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt erneut zu prüfen, wird berücksichtigt. Die Maßnahme befindet sich bereits in Prüfung und ist im Zusammenhang mit der städtischen Verkehrs- und Stadtentwicklung zu bewerten.
4. Austausch Beton"pisten" Gemäß Gutachten hat der Fahrbahnbelag einen wesentlichen Einfluss auf die Lärmemissionen. Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau bzw. Austausch der in Betonbauweise ausgeführten Streckenabschnitte der Ortsdurchfahrt zu prüfen.	Der Hinweis, dass die Betonbauweise einzelner Streckenabschnitte der Calwer Straße und Neckarstraße zu erhöhten Lärmemissionen insbesondere bei Lkw-Verkehr führt, wird zur Kenntnis genommen. Der Fahrbahnbelag ist ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Lärmemissionen. Ein Ausbau bzw. Austausch solcher Beläge ist jedoch eine bauliche Maßnahme und liegt in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Der Lärmaktionsplan kann hierzu keinen unmittelbaren Vollzug anordnen, die Stadt kann aber eine Prüfung und Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger anstoßen.
5. Umsetzung einheitlicher Regelung im Stadtgebiet Die Umsetzung einer einheitlichen Regelung im Stadtgebiet wird ausdrücklich unterstützt. Tempo 40 – wie bereits in Oberjesingen angeordnet – sollte dabei als gemeinsame Grundlage bzw. Regelfall dienen. Tempo 30 kann auf besonders sensiblen Streckenabschnitten vorgesehen werden (ein entsprechender Bedarf besteht in Oberjesingen derzeit nicht). In Oberjesingen stößt die Regelung Tempo 40 auf breite Akzeptanz, auch entlang	Die Unterstützung einer möglichst einheitlichen und nachvollziehbaren Regelung im Stadtgebiet wird zur Kenntnis genommen. Eine pauschale Festlegung von Tempo 40 als Regelfall und Tempo 30 nur in Ausnahmefällen wird jedoch nicht übernommen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind im Lärmaktionsplan straßenabschnittsbezogen anhand der Lärmbetroffenheit sowie im Rahmen

der Ortsdurchfahrt. Es wird jedoch auf die unter Punkt 3 genannten Defizite bei der Einhaltung und den daraus resultierenden Bedarf an verstärkten Kontrollen hingewiesen.	der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen nach § 45 StVO und der Verhältnismäßigkeit zu begründen. Die Hinweise zur Akzeptanz von Tempo 40 in Oberjesingen und zum Bedarf an Kontrollen werden zur Kenntnis genommen; Maßnahmen der Verkehrsüberwachung sind jedoch Vollzugsthemen und werden nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt.
A.14 Ortschaftsrat Haslach (23.02.2026)	
Der OR Haslach hat die Ergebnisse der Untersuchungen zum Lärmaktionsplan Stufe 4 für den Stadtteil Haslach zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Maßnahme, Tempo 30 ganztags im Bereich Staufen- und Sindlinger Straße wird ausdrücklich unterstützt. Neben der prognostizierten Lärmminderung wird hierbei zusätzlich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen, insbesondere im Bereich der Wegeverbindungen zur Schule und Kindertagesstätte.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Kenntnisnahme der Untersuchungs-ergebnisse zum Lärmaktionsplan Stufe IV für den Stadtteil Haslach wird zur Kenntnis genommen. Die ausdrückliche Unterstützung der vorgesehenen Maßnahme „Tempo 30 ganztags" im Bereich der Staufenstraße und Sindlinger Straße wird begrüßt. Die Hinweise zur zusätzlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit Wegeverbindungen zur Schule und zur Kindertagesstätte, sind nachvollziehbar und werden als ergänzender Abwägungsaspekt zur Kenntnis genommen.
Zusätzlich wird vorgeschlagen Lärmminderungsmaß-nahmen (anbringen von Lärmschutzelementen zum absorbieren des Lärms und Vermeidung der Lärmreflektion) entlang der Betonstützmauer auf der Nordseite der Sindlinger Straße zu prüfen.	Der Vorschlag, entlang der Betonstützmauer auf der Nordseite der Sindlinger Straße Lärm-minderungsmaßnahmen zur Absorption und zur Vermeidung von Reflexionen zu prüfen, wird zur Kenntnis genommen. Dabei handelt es sich um eine bauliche bzw. unterhaltungs-bezogene Maßnahme, deren technische Wirksamkeit, Umsetzbarkeit, Zuständigkeit sowie Kosten im Einzelfall zu prüfen sind. Eine verbindliche Festlegung im Lärmaktionsplan erfolgt hierzu nicht; eine Prüfung kann jedoch unabhängig vom Lärmaktionsplan im Zuständigkeitsbereich der jeweils verantwortlichen Stellen angestoßen werden.
Der OR fordert zudem die Ausweitung von Tempo 50 Richtung Sindlingen/Jettingen (Wechsel bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70 Km/h auf 50 Km/h) zur Lärmminderung im Bereich der Bebauung Morgelen (westlicher Ortsrand). Zudem wird durch die Maßnahme die Verkehrssicherheit in diesem Bereich mit der Kreuzung K1028/1029 und den verschiedenen Ausfahrten erhöht.	Die Forderung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Richtung Sindlingen/Jettingen von Tempo 70 km/h auf Tempo 50 km/h zu reduzieren, wird im Lärmaktionsplan festgesetzt. Die Immissions-grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete werden an der ersten Baureihe an diesem Straßenabschnitt überschritten. Die Maßnahme wird befürwortet. Der Vorschlag kann als

	Hinweis aufgenommen und zur weiteren Prüfung mit den zuständigen Stellen herangezogen werden.
Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich der K 1028 muss darauf geachtet werden, dass es zu keinem Ausweichverkehr über die Hohenzollernstraße kommt. Der OR schlägt deshalb eine Ausweitung der Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) auf weitere Teile der Hohenzollernstraße vor. Zusätzlich sollten die Verkehrsüberwachungsmaß-nahmen mit mobilen Geräten die stationäre Anlage ergänzen, insbesondere im Bereich der Ortseingänge.	Der Hinweis, dass bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der K 1028 Ausweichverkehr über die Hohenzollernstraße zu vermeiden ist, wird zur Kenntnis genommen. Verkehrsverlagerungen sind ein wesentlicher Abwägungsaspekt. Der Vorschlag, Tempo 30 auf weitere Teile der Hohenzollernstraße auszuweiten, wird im Lärmaktionsplan nicht pauschal festgesetzt. Eine Ausdehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen setzt eine streckenbezogene Prüfung der fachrechtlichen Voraussetzungen und der Verhältnismäßigkeit voraus. Eine solche Prüfung kann bei Bedarf gesondert erfolgen. Die Anregung, mobile Verkehrsüberwachungs-maßnahmen ergänzend zur stationären Anlage – insbesondere im Bereich der Ortseingänge – durchzuführen, wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsüberwachung ist eine Frage des Vollzugs und wird nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgesetzt. Hinweise zu Kontrollbedarfen können jedoch in der Abstimmung mit den zuständigen Stellen berücksichtigt werden.
Zusätzlich bittet der OR um Übermittlung der Verkehrszahlen für die Bereiche K 1028 und die Hohenzollernstraße. Es wird ebenfalls gebeten, den aktuellen Stand bezüglich Rad- bzw. Radschutzstreifen im Bereich Sindlinger Straße zu erfragen.	Die Bitte um Übermittlung der Verkehrszahlen für die Bereiche K 1028 und Hohenzollernstraße wird zur Kenntnis genommen. Soweit entsprechende Daten vorliegen, können diese durch die Verwaltung bereitgestellt bzw. nachgereicht werden. Gleiches gilt für die Bitte, den aktuellen Stand bezüglich Rad- bzw. Radschutzstreifen im Bereich der Sindlinger Straße zu klären; hierzu wird eine Rückmeldung aus der zuständigen Fachstelle eingeholt und im weiteren Verfahren zur Verfügung gestellt.

B Private Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

Die Stellungnahmen sind wortwörtlich wiedergegeben.

B.1 Person 1 (ohne Datum)	
wir, die unterzeichnenden Bewohnerinnen und Bewohner von Herrenberg-Haslach, die direkt oder unmittelbar von der Verkehrssituation in der Staufenstraße und der Sindlinger Straße betroffen sind, wenden uns mit diesem Schreiben geschlossen an Sie. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Herrenberg sollen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung umgesetzt werden. Insbesondere ist die Einführung von Tempo 30 in der Sindlinger Straße und Staufenstraße vorgesehen. Wir unterstützen ausdrücklich den entsprechenden Antrag und sprechen uns mit Nachdruck für die zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahme aus. Unsere Beweggründe: Hoher LKW-Verkehr und starke Lärmbelastung: Die Durchfahrt schwerer LKWs verursacht erhebliche Geräusch- und Erschütterungsbelastungen. Besonders nachts und in den frühen Morgenstunden beeinträchtigt dies unsere Wohn- und Lebensqualität massiv. Straßenschäden und zusätzlicher Lärm: Die bestehenden Fahrbahnschäden, insbesondere Schlaglöcher, verstärken die Lärmbelastung erheblich - vor allem durch leere LKWs, deren Aufbauten beim Überfahren stark scheppern. Wir fordern daher neben Tempo 30 auch eine zeitnahe Sanierung der Fahrbahndecke. Sicherheit für unsere Kinder: Die betroffenen Straßen sind täglicher Schul- und Kindergartenweg. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erhöht nachweislich die Reaktionszeit der Fahrer und verkürzt den Bremsweg erheblich. Dies kann im Ernstfall Leben retten. Schutz von Fußgängern und Radfahrern: Viele Anwohner bewegen sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb des Ortes. Tempo 30 sorgt für ein deutlich geringeres Unfallrisiko und ein subjektiv höheres Sicherheitsgefühl – insbesondere für ältere Menschen. Reduzierung von Verkehrslärm und Steigerung der Lebensqualität: Eine Geschwindigkeitsreduzierung führt zu weniger Motor- und Rollgeräuschen. Dies trägt spürbar zu einer ruhigeren, gesünderen und lebenswerteren Umgebung bei.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Unterstützung der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Sindlinger Straße und der Staufenstraße wird begrüßt. Die Maßnahme entspricht dem Ziel des Lärmaktionsplans, die Lärmbelastung an betroffenen Straßenzügen wirksam zu mindern, und wird daher wie vorgesehen weiterverfolgt. Die geschilderten Belastungen durch den Lkw-Verkehr sowie die insbesondere nachts und in den frühen Morgenstunden als erheblich empfundene Lärm- und Erschütterungswirkung sind nachvollziehbar und bestätigen die Notwendigkeit einer lärmmindernden Geschwindigkeitsregelung. Der Wunsch nach einer zeitnahen Sanierung der Fahrbahndecke aufgrund von Schlaglöchern und daraus resultierendem zusätzlichem Geräusch (insbesondere durch Lkw) wird als sachlicher Hinweis aufgenommen. Der Zustand der Fahrbahnoberfläche ist ein relevanter Einflussfaktor auf die Geräuschemissionen. Die Sanierung und Unterhaltung der Fahrbahn ist jedoch gesondert zu prüfen und in der Zuständigkeit der hierfür verantwortlichen Stelle bzw. des Baulastträgers umzusetzen. Eine verbindliche Festlegung einer Fahrbahnsanierung erfolgt daher nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans; die Anregung wird jedoch als Prüfauftrag an die zuständigen Stellen weitergegeben. Auch die Hinweise zur Verkehrssicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit Schul- und Kindergartenwegen sowie der Schutzbedürftigkeit von Fußgängerinnen/Fußgängern und

Umwelt- und Klimaschutz: Gleichmäßigerer Verkehrsfluss bei Tempo 30 reduziert Brems- und Beschleunigungs-vorgänge und damit Emissionen.	Radfahrenden, stützen die Maßnahme zusätzlich. Die erwartete Verbesserung der Lebensqualität durch geringere Motor- und Rollgeräusche sowie die genannten positiven Nebeneffekte (gleichmäßigerer Verkehrsfluss, weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge) werden zur Kenntnis genommen.
B.2 Person 2 (18.03.2026)	
Die Lärmsituation in der Tannenstr. hat sich spürbar und dauerhaft erhöht durch die Inbetriebnahme der Nordumfahrung. Nicht nur wir sondern auch viele andere Anwohnerinnen und Anwohner berichten von einer hoher Lärmbelastung, die insbesondere in den frühen Morgen- und Abendstunden wahrgenommen wird. Raser (z.b. Mustang, M5 , AMG und Motorräder) geben absichtlich mehr Gas, das leichte Gefälle und dann der Anstieg nach Jettingen regt zum Rasen an. Der LKW- und Transportverkehr nach Jettingen/Nagold ist immens, die Nordumfahrung ist einer der wenigen dirkten Bundesstraßen zum Nord-Schwarzwald Die Lautstärke verstärkt sich zusätzlich bei bestimmten Witterungsbedingungen. Vor allem bei Westwind oder feuchter Witterung (Nässe und Regen) trägt die Luft den Verkehrslärm noch weiter in die Siedlung hinein, sodass die Geräuschkulisse deutlich über dem "normalen" Niveau liegt. Dies beeinträchtigt nicht nur die Wohn- und Lebensqualität, sondern kann langfristig auch gesundheitliche Auswirkungen haben. Um generell die Belastung für die betroffenen Haushalte effizient zu reduzieren, können verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden. Mögliche Veränderungen würden zur Besserung beitragen: - Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Brücke nordwestlich der Wohnbebauung. Die topografische Lage und die erhöhte Position der Brücke führen dazu, dass der Schall ungehindert in die Siedlung abstrahlt. Eine Lärmschutzwand an dieser Stelle würde den direkten Schalleintrag erheblich reduzieren und stellt aus unserer Sicht die wirksamste Sofortmaßnahme dar.	Die geschilderte Wahrnehmung einer seit Inbetriebnahme der Nordumfahrung erhöhten und dauerhaft spürbaren Lärmbelastung im Bereich der Tannenstraße wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise auf eine insbesondere in den Morgen- und Abendstunden wahrnehmbare Geräuschzunahme sowie auf eine witterungsabhängige Verstärkung der Lärmausbreitung (z. B. bei Westwind oder feuchter Witterung) sind nachvollziehbar und werden als subjektive Belastungsschilderung berücksichtigt. Als Ursachen werden sowohl ein hoher Lkw- und Durchgangsverkehr in Richtung Jettingen/Nagold als auch verhaltensbedingte Lärmspitzen durch starkes Beschleunigen einzelner Fahrzeuge (Pkw, Motorräder) benannt. Solche verhaltensbedingten, punktuellen Lärmereignisse bilden sich in der modellhaften Berechnung der Beurteilungspegel nicht gesondert ab. Die Lärmaktionsplanung basiert auf standardisierten Berechnungen des Straßenverkehrslärms nach RLS-19, die eine einheitliche und nachvollziehbare Grundlage für die Maßnahmenabwägung liefern. Kurzzeitige Spitzen infolge einzelner Fahrmanöver sind primär dem Vollzug zuzuordnen. Die vorgeschlagene Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich der Brücke nordwestlich der Wohnbebauung wird als grundsätzlich wirksamer Ansatz zur Lärmminderung zur Kenntnis genommen. Dabei handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, deren technische Machbarkeit, Wirksamkeit, Flächenverfügbarkeit, Kosten und Genehmigungsfähigkeit sowie die Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers im Einzelfall zu prüfen sind. Eine verbindliche

- Mehr Baum- und Buschbepflanzung um die Nordumfahrung für ein natürliche Schallreflektion - Einführung von Tempolimits auf der Nordumfahrung zwischen dem Kreisverkehr Zeppelinstraße und dem Spitalwald. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde nicht nur den Verkehrslärm deutlich senken, sondern gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen. Gerade in diesem Abschnitt, der in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung verläuft, wäre ein angepasstes Tempolimit ein sinnvoller und verhältnismäßiger Schritt - Regelmäßige und konsequente Geschwindigkeitskontrollen auf diesem Streckenabschnitt durch mobile Kontrollen oder feste stationäre Blitzeranlagen	Festlegung einer Lärmschutzwand erfolgt im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht; eine weitergehende Prüfung und Abstimmung mit den zuständigen Stellen sind jedoch möglich. Der Hinweis auf zusätzliche Baum- und Buschbepflanzungen entlang der Nordumfahrung wird zur Kenntnis genommen. Begrünungsmaßnahmen können gestalterische und ökologische Effekte haben, weisen jedoch als alleinige Maßnahme regelmäßig nur eine begrenzte lärmreduzierende Wirkung auf. Sie können allenfalls flankierend betrachtet werden, ersetzen jedoch keinen wirksamen technischen oder verkehrsrechtlichen Lärmschutz. Die Anregung, auf der Nordumfahrung zwischen dem Kreisverkehr Zeppelinstraße und dem Spitalwald ein Tempolimit einzuführen, kann als Prüfhinweis aufgenommen werden. Eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung setzt eine streckenbezogene Prüfung der Tatbestandsvoraussetzungen nach §45 StVO, eine Abwägung der Verhältnismäßigkeit, der Verkehrsfunktion sowie möglicher Verlagerungseffekte voraus und ist nur in Abstimmung mit den zuständigen Stellen umsetzbar. Eine pauschale Festlegung erfolgt daher nicht im Lärmaktionsplan. Die Forderung nach regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen (mobil oder stationär) auf dem genannten Streckenabschnitt wird zur Kenntnis genommen. Verkehrsüberwachung ist eine Aufgabe des Vollzugs und kein Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans. Hinweise auf einen erhöhten Kontrollbedarf können jedoch an die zuständigen Stellen weitergegeben und dort geprüft werden.
B.3 Person 3 (18.03.2026)	
Durch die Nordumfahrung haben sich die Lärm-Emissionen in der Schwarzwaldsiedlung, insbesondere am Bebauungsrand, deutlich erhöht. Dies insbesondere bei bestimmten Witterungsbedingungen (Westwind, Nässe). Wir möchten folgende Maßnahmen umgesetzt wissen:	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die geschilderte Zunahme der Lärmbelastung in der Schwarzwaldsiedlung seit Inbetriebnahme der Nordumfahrung, insbesondere in Randlagen der Bebauung sowie unter bestimmten Witterungsbedingungen (z. B. Westwind, Nässe), wird zur Kenntnis genommen.

1) Lärmschutzwand entlang der Brücke nordwestlich der Wohnbebauung	Die geforderte Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Brücke nordwestlich der Wohnbebauung wird im Lärmaktionsplan nicht als Maßnahme festgesetzt. Dabei handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, deren technische Wirksamkeit, Machbarkeit, Flächenverfügbarkeit, Kosten und Genehmigungsfähigkeit sowie die Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulast-trägers im Einzelfall zu prüfen sind. Eine verbindliche Festlegung kann im Rahmen des Lärmaktionsplans daher nicht erfolgen; eine weitergehende Prüfung ist nur in Abstimmung mit den zuständigen Stellen möglich.
2) geeignetes Tempolimit auf der Nordumfahrung zwischen dem Kreisverkehr (Zeppelinstraße bis Spitalwald)	Die Forderung nach einem Tempolimit auf der Nordumfahrung zwischen dem Kreisverkehr Zeppelinstraße und dem Spitalwald wird im Lärmaktionsplan ebenfalls nicht festgesetzt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung setzt eine streckenbezogene Prüfung der Tatbestands-voraussetzungen nach § 45 StVO sowie eine Abwägung der Verhältnismäßigkeit, der Verkehrsfunktion und möglicher Verlagerungs-effekte voraus. Auf Basis der im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten Berechnungen ergibt sich für den genannten Abschnitt keine hinreichende Grundlage, die eine zusätzliche Maßnahme im Lärmaktionsplan abwägungsgerecht begründen würde.
3) entsprechende Tempokontrollen auf dieser Strecke	Die Forderung nach Tempokontrollen wird zur Kenntnis genommen. Verkehrsüberwachung ist eine Aufgabe des Vollzugs und kein Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans. Hinweise auf einen erhöhten Kontrollbedarf können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.
B.4 Person 4 (18.03.2026)	
Auf dem Graben / Schulstrasse Parksituation Bereich Eingang Arztgebäude Dr. Hawig / Georg / Behringer hin zum Hinz und Kunz. Lärm und Gefahrenübergang / Gehweg höchst belastet, insbesondere für Kinder und Ältere und gehbehinderte Menschen. !Leicht veränderbar! durch Fortführung 3 - 4 weiterer Abgrenzungspoller an diesem Bereich. Gerne lasse ich aktuelle Foto S / Dokumentation der Lage zukommen.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die geschilderte Parksituation im Bereich Auf dem Graben / Schulstraße (Eingang Arztgebäude Dr. Hawig / Georg / Behringer bis Richtung „Hinz und Kunz“) und die daraus abgeleiteten Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, werden zur Kenntnis genommen. Die Anregung betrifft vorrangig die örtliche Verkehrsorganisation, die Gehwegfreihaltung sowie Aspekte der

Es sollte gehandelt werden, bevor Kinder und andere Personen auf die „Straße“ zum „sicheren“ Fortbewegen von A nach B ausweichen müssen und sich in Gefahr begeben. Gerne ausführlichere Schilderung. Seit wir vor 14 Monaten aus dem Ehbühl in die Stadtmitte direkt gegenüber zogen, konnten und mussten wir leider genug solcher Situationen mitbekommen.	Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Dies ist kein Regelungsgegenstand des Lärmaktionsplans, der Maßnahmen zur Minderung von Verkehrslärm an lärmbelasteten Straßenzügen festlegt. Unabhängig davon wird der Hinweis als Prüfauftrag aufgenommen. Die vorgeschlagene Fortführung von 3–4 weiteren Abgrenzungspollern kann als kurzfristig umsetzbarer Ansatz zur Sicherung des Gehwegs grundsätzlich geeignet sein. Die konkrete Umsetzbarkeit ist jedoch vor Ort zu prüfen (u. a. Gehwegbreiten, Sichtbeziehungen, notwendige Durchfahrtsbreiten, Rettungswege, Liefer- und Anliegerverkehr sowie die barrierefreie Nutzung). Eine Fotodokumentation bzw. eine genauere örtliche Eingrenzung kann die Prüfung unterstützen.
B.5 Person 5 (17.03.2026)	
Der Schleichweg über die Erhardstr/Gültsteiner Str/Johannesstr/Marienstraße, um von der Horber Straße kommend den Sonnenplatz zu meiden, wird von vielen PKWs, aber auch gern von LKWs genutzt. (in beiden Richtungen). Der daraus entstehende Lärm ist erheblich, und die Feinstaubbelastung steigt dadurch an. Der Weg wird in Teilen von vielen Schulkindern genutzt und sollte allein deshalb schon mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden, was nicht immer befolgt wird. Der Durchgangsverkehr sollte verboten werden, egal für welches Fahrzeug.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Hinweise zum Durchgangsverkehr über den Straßenzug Erhardstraße / Gültsteiner Straße / Johannesstraße / Marienstraße („Schleichweg“ zur Umfahrung des Sonnenplatzes) sowie zu den hiermit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anregung betrifft jedoch vorrangig die örtliche Verkehrsorganisation auf Gemeindestraßen und ist nicht Gegenstand der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmenkulisse, die sich auf die im untersuchten Straßennetz ermittelten Lärmbetroffenheiten und die daraus abgeleiteten Maßnahmen konzentriert. Die geforderte Untersagung des Durchgangsverkehrs für alle Fahrzeugarten stellt einen erheblichen Eingriff in die Verkehrsführung dar und setzt eine streckenbezogene Prüfung nach § 45 StVO voraus. Dabei sind insbesondere die Tatbestandsvoraussetzungen, die Verhältnismäßigkeit, die Erreichbarkeit für Anlieger sowie mögliche Verlagerungseffekte auf andere schutzbedürftige Straßenabschnitte zu berücksichtigen. Eine solche verkehrsorganisatorische Gesamtbetrachtung ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht vorgesehen und kann auf Basis der vorliegenden Unterlagen nicht abschließend vorgenommen werden. Der Hinweis wird daher als Anregung

	für eine gesonderte Prüfung durch die zuständigen Stellen aufgenommen. Die Hinweise zur Schulwegnutzung und zu nicht eingehaltenen Geschwindigkeiten werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Maßnahmen zur Schulwegsicherung bzw. zur Geschwindigkeitsüberwachung sind Vollzugs- und Zuständigkeitsfragen und werden nicht als Maßnahmen des Lärmaktionsplans festgesetzt. Unabhängig davon können sie im Rahmen einer separaten verkehrlichen Prüfung aufgegriffen werden.
B.6 Person 6 (17.03.2026)	
Mit dieser Nachricht begrüße ich jede Ihrer Anstrengungen, den Straßenlärm zu mindern. Die B28 ist seit dem Bau der Umgehung deutlich lauter in den Ohren und noch etwas: Die Scheinwerferlichter blenden die Augen! Jede Nacht leuchten die Lichter durch die Rolladenritzen und blenden in die Augen. Die Umstellung meines Bettes würde die hereinfallende Helligkeit aber auch nicht	Die grundsätzliche Unterstützung von Maßnahmen zur Minderung des Straßenlärms wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur als deutlich erhöht wahrgenommenen Lärmbelastung im Umfeld der Nordumfahrung K 1081 werden zur Kenntnis genommen. Die Nordumfahrung ist Teil des untersuchten Straßennetzes. Auf Grundlage der schalltechnischen Berechnungen wurde dort jedoch rechnerisch keine ausreichende Betroffenheit ermittelt, die die Festlegung einer zusätzlichen Maßnahme im Lärmaktionsplan abwägungsgerecht und verhältnismäßig rechtfertigen würde. Vor diesem Hintergrund wird keine weitergehende Maßnahme für die Nordumfahrung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind zugleich zahlreiche Hinweise eingegangen, dass sich Verkehrsteilnehmer auf der Nordumfahrung nicht an die geltenden Regelungen halten und es dadurch zu einer erhöhten Geräuschbelastung kommt. Solche Effekte bilden sich in den modellhaften Berechnungen nicht ab. Die Hinweise werden daher zur Kenntnis genommen; flankierende Kontrollen bzw. eine Schwerpunktüberwachung können durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Die zusätzlich geschilderte Blend- bzw. Lichtbelastung durch Scheinwerfer in der Nacht wird zur Kenntnis genommen. Maßnahmen zur Minderung von Scheinwerferlicht bzw. zur Abschirmung gegen Blendwirkungen sind jedoch kein Regelungsgegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Festlegung hierzu

ändern können. Somit bin ich für jede Lärm- und Scheinwerferlichtminderung dankbar.	erfolgt daher nicht im Lärmaktionsplan. Unabhängig davon kann der Hinweis an die zuständigen Stellen zur separaten Prüfung geeigneter Abschirm- oder Gestaltungs-maßnahmen weitergegeben werden.
B.7 Person 7 (17.03.2026)	
Generell nachts (ab 19 oder spätestens 20 Uhr) und in verkehrsarmen Zeiten die Ampeln ausschalten, der Verkehr würde viel leiser und zügiger abfliessen. Sonst stehen viele Fahrzeuge oft mit laufendem Motor, obwohl kaum ein anderes Fahrzeug unterwegs ist. Die Ampel an der Einmündung Bismarckstr. in die Horber Str. ist sehr ungünstig. Oft ist bei grün die Horber Str. blockiert durch Fahrzeuge, die noch die Fußgangerampel passieren, aber wegen Rückstau am Reinhold-Schick-Platz nicht weiterfahren können. Ohne diese Ampel könnte man bis zur einsehbaren Stelle an die Horber Str. vorfahren und einfahren, wenn gerade keine Fahrzeuge kommen. Ähnliche Situation: Einmündung Hildrizhauser Str. in Tübinger Str	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung, Lichtsignalanlagen in verkehrsarmen Zeiten nachts abzuschalten, wird zur Kenntnis genommen. Eine pauschale Nachtabschaltung ab 19 bzw. 20 Uhr ist jedoch nicht abwägungsgerecht, da Lichtsignalanlagen regelmäßig auch in Nebenzeiten der Verkehrssicherheit dienen (insbesondere für Fußgängerquerungen) und die örtlichen Randbedingungen je Anlage erheblich differieren. Statt einer generellen Abschaltung wird daher im Rahmen der Evaluierung der Maßnahmen der Modellstadt geprüft, ob und in welchem Umfang eine Optimierung der Signalsteuerung in den genannten Bereichen möglich ist, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Ziel ist dabei, vermeidbare Stop-and-go-Situationen und unnötige Leerlaufzeiten zu reduzieren. Zur Lichtsignalanlage an der Einmündung Bismarckstraße in die Horber Straße wird der geschilderte Rückstau-/Blockadeeffekt zur Kenntnis genommen. Eine ersatzlose Abschaltung wird nicht festgesetzt. Für die Einmündung Hildrizhauser Straße in die Tübinger Straße gilt dies sinngemäß. Auch hier wird geprüft, ob eine Anpassung der Signalsteuerung bzw. der Koordinierung möglich ist, um Rückstaueffekte und unnötige Wartezeiten zu reduzieren, soweit dies verkehrssicher und leistungsfähig umsetzbar ist.
B.8 Person 8 (17.03.2026)	
Auf den Durchgangsstraßen kein (weiteres) Tempolimit von 40 km/h oder weniger einführen; denn sonst kommt man durch die 30er Zonen schneller durch die Stadt, zumal es dort weniger Ampeln gibt! Oder will man die Verlagerung von Verkehr in die 30er Zonen bewusst in Kauf nehmen?	Dies wird nicht berücksichtigt. Die Anregung, auf Durchgangsstraßen keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h oder weniger einzuführen, wird nicht übernommen. Geschwindigkeitsregelungen werden im Lärmaktionsplan nicht pauschal, sondern straßenabschnittsbezogen auf Grundlage der Lärmbetroffenheit sowie im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen

	Anforderungen nach § 45 StVO (Tatbestands-voraussetzungen, Verhältnismäßigkeit) abgewogen. Ein genereller Ausschluss weiterer Beschränkungen auf Hauptachsen ist daher nicht sachgerecht. Der Hinweis auf mögliche Verkehrsverlagerungen in Tempo-30-Bereiche wird zur Kenntnis genommen. Verlagerungseffekte sind ein zentraler Abwägungsaspekt und werden bei der Auswahl und Ausgestaltung von Maßnahmen ausdrücklich berücksichtigt. Ziel ist grundsätzlich, den Verkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln und zusätzliche Belastungen in Wohnstraßen und sensiblen Bereichen zu vermeiden. Soweit im Einzelfall zu erwarten ist, dass eine Maßnahme zu relevanten Ausweichverkehren in schutzbedürftige Bereiche führt, ist dies in der Abwägung zu berücksichtigen und kann dazu führen, dass Maßnahmen räumlich oder zeitlich anders zugeschnitten werden.
B.9 Person 9 (17.03.2026)	
Die Elterntaxen in der Bismarckstraße 8 (Musik- und Albert-Schweitzer-Schule) nehmen immer mehr zu.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass der Bring- und Holverkehr („Elterntaxen“) im Bereich der Bismarckstraße 8 (Musik- und Albert-Schweitzer-Schule) zunimmt, wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik betrifft vorrangig die örtliche Verkehrsorganisation und die Schulwegsicherheit (z. B. Regelung von Halten und Parken, Hol- und Bringzonen, zeitliche Steuerung sowie Kontrollen) und ist damit kein Regelungsgegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon wird der Hinweis als Prüfauftrag aufgenommen und kann durch die zuständigen Stellen im Rahmen der Schulwegsicherung und Verkehrsüberwachung weiter bewertet werden.
B.10 Person 10 (17.03.2026)	
Hohes Verkehrsaufkommen, überschreiten der Geschwindigkeit, Gasgeben nach Kreuzung. -> Einbahnstraße, Verkehrshindernisse über Kübellösung zur Reduzierung der Geschwindigkeit und damit des Lärms	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Anregung zielt auf Maßnahmen der örtlichen Verkehrsorganisation und Verkehrs-beruhigung (Einbahnstraßenregelung, bauliche bzw. provisorische Hindernisse wie Pflanzkübel),

	um Geschwindigkeiten zu reduzieren und damit auch Lärm zu mindern. Diese Art von Maßnahmen ist jedoch kein Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans, der sich auf die im untersuchten Straßennetz ermittelten Lärmbetroffenheiten und die daraus abgeleiteten Maßnahmen konzentriert. Zudem ist für eine sachgerechte Prüfung zwingend der konkrete Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt, betroffene Kreuzung) zu benennen. Ohne diese Angaben kann eine Einzelfallabwägung nach § 45 StVO (u. a. Verkehrssicherheit, Rettungswege, ÖPNV, Erreichbarkeit, Verlagerungseffekte) nicht vorgenommen werden. Unabhängig vom Lärmaktionsplan wird der Vorschlag als Prüfauftrag an die zuständige Stelle weitergegeben. Nach Benennung des genauen Orts kann durch die zuständigen Stellen geprüft werden, ob eine Einbahnstraßenregelung oder verkehrsberuhigende Elemente im Einzelfall geeignet, verkehrssicher und verhältnismäßig sind oder ob andere, wirksamere Maßnahmen (z. B. gezielte Kontrollen, Markierungen, Anpassungen der Verkehrsführung) vorzuziehen sind.
B.11 Person 11 (17.03.2026)	
Im Rahmen der Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmaktionsplans sind neben den vorgeschlagenen Maßnahmen wie z.B. Temp 30 auf der Hildrizhauser Straße und Abschaltung der Ampel an der Kreuzung Hildrizhauser Str. / Tübinger Str. zusätzlich aus meiner Sicht die Erneuerung des Fahrbahnbelags in der Hildrizhauser Straße dringend notwendig, da die aktuelle Beschaffenheit dazu führt, dass von LKW und Traktoren mit Anhängern (besonders wenn sie 'Leer' sind), die über den Tag und auch in den Nachtstunden die Straße befahren, eine starke zusätzliche Lärmbelästigung ausgeht, wenn sie über die unebenen Straßenabschnitte fahren! Diese Effekte werden im Lärmaktionsplan bisher nicht oder unzureichend betrachtet/berücksichtigt. Es ist zusätzlich bei der geplanten Einführung von Tempo 30 darüber nachzudenken, wie ggf. durch zusätzliche bauliche Maßnahmen oder Überwachung die Geschwindigkeit eingehalten wird.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur zusätzlichen Lärmbelastung durch unebene Fahrbahnabschnitte auf der Hildrizhauser Straße (insbesondere bei Lkw/landwirtschaftlichen Gespannen) werden zur Kenntnis genommen. Eine Erneuerung des Fahrbahnbelags ist grundsätzlich geeignet, solche zusätzlichen Geräusche zu mindern, ist jedoch eine bauliche Unterhaltungs-/Sanierungsmaßnahme in Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers und wird daher nicht als verbindliche Maßnahme im Lärmaktionsplan festgesetzt, sondern als Prüfauftrag aufgenommen. Der Hinweis zur Sicherstellung der Einhaltung von Tempo 30 wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Verkehrsüberwachung ist Vollzug und wird nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt; flankierende Kontrollen können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.

B.12 Person 12 (17.03.2026)	
Durch die immer noch schlechte Ampelregelung kürzen viele Autofahrer von Tübingen kommend über die Marienstrasse ab und landen im Wohngebiet zu den Stoßzeiten in denen vor allem die Kinder zur Schule laufen. Gleiches gilt für die von Horb kommenden. Sie kürzen über die Goethestrasse an mit dem gleichen Effekt. So wird die Goethestrasse zur morgen- und abendlichen Hauptstraße. Beispiel die Fußgängerampel vom Alzental Richtung Bahnhof bei der Fahrschule Halanke wird im Festen Rhythmus alle 30 Sekunden rot. Egal wie der Verkehr läuft. Die Ampel beim crama gelato wird für Fußgänger erst nach viel längerer Zeit rot. Ich denke wenn man die intelligente Ampelschaltung aktivieren würde damit der Verkehr besser fließt und dann „Anlieger frei" im Alzental macht könnte man Lärm reduzieren und Schulkinder gleichzeitig besser schützen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise auf Schleichverkehre über die Marienstraße (aus Richtung Tübingen) sowie über die Goethestraße (aus Richtung Horb) und die damit verbundenen Belastungen in Wohnbereichen, insbesondere zu Schulwegzeiten, werden zur Kenntnis genommen. Die geschilderten Effekte betreffen in erster Linie die verkehrliche Steuerung und die Schulwegsicherheit. Die Beispiele zur Lichtsignalsteuerung (u. a. Fußgängerampel im Alzental Richtung Bahnhof sowie im Bereich „crama gelato") werden als konkreter Hinweis aufgenommen. Im Rahmen der Modellstadt „Saubere Luft" wurde eine intelligentes Lichstignalanlagensystem mit verkehrsabhängiger Steuerung und dynamischer Geschwindigkeitsregelung implementiert. Dieses wird 2026 evaluiert. Der Vorschlag, im Alzental eine Regelung „Anlieger frei" anzuordnen, wird im Lärmaktionsplan nicht festgesetzt. Eine solche Verkehrsregelung stellt einen Eingriff in die Nutzbarkeit öffentlicher Straßen dar und erfordert eine eigenständige streckenbezogene Prüfung nach § 45 StVO, insbesondere im Hinblick auf Verhältnismäßigkeit, Erreichbarkeit, Auswirkungen auf den Verkehr im Netz sowie mögliche Verlagerungen in andere Wohnstraßen.
B.13 Person 13 (16.03.2026)	
1. Wenn (viele der) Ampeln später am Abend und nachts abgestellt werden würden, würden Autos nicht ständig vor Gebäuden mit laufenden Motor stehen (vor allem in der Horber Straße gibt es wirklich wenig Gefährdung und man steht fast immer auch um 2 Uhr morgens von Gäufelden kommend seelenallein an der Ampel).	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung zur nächtlichen Abschaltung von Ampeln wird zur Kenntnis genommen. Eine pauschale Abschaltung ist nicht sachgerecht; es wird jedoch geprüft, ob an geeigneten Anlagen (insbesondere Horber Straße) Nachtprogramme bzw. verkehrsabhängige Steuerungen möglich sind, um unnötige Wartezeiten und Leerlauf zu reduzieren, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Statt einer generellen Abschaltung wird daher im Rahmen der

2. Es wünschenswert, dass die Einfahrt in die Gültsteiner Straße aus Richtung Stadt wieder geöffnet wird, da damit viel mehr Autos durch Wohngebiete fahren als bisher. So laut fühlt sich Herrenberg allerdings nicht an.	Evaluierung der Maßnahmen der Modellstadt geprüft, ob und in welchem Umfang eine Optimierung der Signalsteuerung in den genannten Bereichen möglich ist, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Der Wunsch, die Einfahrt in die Gültsteiner Straße aus Richtung Stadt wieder zu öffnen, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist eine Frage der Verkehrsführung und wird nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt, sondern ist gesondert unter Berücksichtigung von Verlagerungseffekten und Verkehrssicherheit zu prüfen.
B.14 Person 14 (16.03.2026)	
Konstante Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen Herrenberg und Entringen vermeiden ständiges Beschleunigen für sehr kurze Abschnitte. Die Abschnittsweise 100 bringen niemanden schneller voran	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung, zwischen Herrenberg und Entringen möglichst konstante Geschwindigkeitsregelungen vorzusehen, um häufige Beschleunigungs- und Bremsvorgänge auf kurzen Abschnitten zu vermeiden, wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass abschnittsweise höhere Geschwindigkeiten (z. B. Tempo 100) nur geringe Zeitgewinne bringen, ist nachvollziehbar und deckt sich grundsätzlich mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu verstetigen und unnötige Lärmspitzen durch Beschleunigungsvorgänge zu vermeiden. Eine pauschale Festlegung einheitlicher Geschwindigkeiten für außerörtliche Streckenabschnitte erfolgt im Lärmaktionsplan jedoch nicht. Geschwindigkeitsregelungen sind streckenbezogen nach den fachrechtlichen Voraussetzungen und im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Dabei sind insbesondere die Verkehrsfunktion, die örtlichen Rahmenbedingungen, mögliche Verlagerungseffekte sowie die Zuständigkeiten der jeweils verantwortlichen Stellen zu berücksichtigen. Die Anregung wird daher als Prüfhinweis aufgenommen und kann im Rahmen der weiteren Abstimmung zu außerörtlichen Streckenabschnitten mit den zuständigen Stellen berücksichtigt werden.
B.15 Person 15 (15.03.2026)	
Es ist dringend Notwendig eine Zone 30 durch ganz Kuppingen zu etablieren. Sinnvoll wäre es auch, die	Dies wird teilweise berücksichtigt.

Nufringer Straße für Schwerlastverkehr zu sperren. Täglich brettern unzählige LKWs vom Schotterwerk Sulz durch die Nufringer Straße, anstatt die Oberjesinger Straße zu nutzen. Allgemein wird die Nufriger Straße vom Schwerlastverkehr bevorzugt. Problem ist, dass diese mit 70 durchbrettern (wenn das Messschild steht, dann natürlich nicht). Wenn wir also 50 km/h haben wird 70 gefahren und wenn 30 ist, 50 km/h. Gerade die Nufringer Straße liegt auf dem Schulweg unzähliger Kinder. Für deren Sicherheit ist es unerlässlich endlich eine 30er Zone auf den Kuppinger Hauptstraßen zu haben. Das Sicherheitsinteresse unserer Kinder wiegt mehr, als dass jemand ein paar Sekunden schneller durch Kuppingen fahren kann.	Die Forderung, in Kuppingen eine flächendeckende Tempo-30-Zone einzuführen, wird nicht als pauschale Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind straßenabschnittsbezogen im Rahmen der Tatbestandsvoraussetzungen und der Verhältnismäßigkeit nach § 45 StVO abzuwägen. Der Lärmaktionsplan sieht für Kuppingen Tempo-40-Regelungen auf den lärmbetroffenen Hauptverkehrsstraßen vor (u. a. auf der Oberjesinger Straße sowie auf der Jettinger Straße/Oberjesinger Straße), Tempor 30 nachts in der Jettinger Straße. Eine darüberhinausgehende Ausweitung auf den gesamten Ortsteil wird im Lärmaktionsplan nicht festgelegt. Die geforderte Sperrung der Nufringer Straße (K 1068) für den Schwerlastverkehr wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot stellt einen erheblichen Eingriff in die Verkehrsführung dar und erfordert eine eigenständige Einzelfallprüfung nach § 45 StVO, insbesondere zu Netzfunktion, Alternativrouten, Erreichbarkeit sowie zu möglichen Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche. Die Hinweise auf häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen und die gewünschte konsequente Kontrolle werden zur Kenntnis genommen. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung sind Vollzug und werden nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgesetzt; Kontrollschwerpunkte können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.
B.16 Person 16 (15.03.2026)	
gerne würde ich zur Diskussion stellen und sehe große Potenzial: Lärmschutz an der Nordumfahrung mit Lärmschutz spez. für mehr Wohnqualität und Wohlfühlfaktor im Akazienweg hier in Herrenberg. Die Nordumfahrung dient Gefühlsmäßig für Teststrecke wie schnell ein Auto fahren kann. Teilweise auch wieviel Dezibel man aus einem Auto herausholen kann. Mein Vorschlag Lärmschutzwand oder Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies wäre gleichzeitig ein Vorteil bzgl. Lärmschutz für die gesamte Schwarzwaldsiedlung.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur Lärmbelastung im Bereich Akazienweg sowie zur Beeinträchtigung der Wohnqualität durch die Nordumfahrung K 1081 werden zur Kenntnis genommen. Für die Nordumfahrung liegen im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen keine ausreichenden rechnerischen Betroffenheiten vor, um zusätzliche bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen im Lärmaktionsplan abwägungsgerecht und verhältnismäßig festzulegen. Gleichzeitig sind zur Nordumfahrung im Zuge der

	Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Beschwerden eingegangen, wonach die tatsächliche Geräuschbelastung insbesondere durch sehr hohe Geschwindigkeiten und wiederkehrende Geschwindigkeits-überschreitungen geprägt ist und sich dadurch vor Ort deutlich stärker auswirkt, als es die modellhaften Beurteilungspegel abbilden. Vor diesem Hintergrund wird abseits der rechnerischen Betroffenheitsbewertung eine Verbesserung angestrebt, indem der Schwerpunkt auf die Einhaltung der geltenden Regelungen gelegt wird. Hierzu werden flankierende Maßnahmen im Vollzug als Prüfauftrag aufgenommen, insbesondere die Prüfung von Schwerpunktkontrollen bzw. einer verstärkten Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Nordumfahrung durch die zuständigen Stellen. Eine Lärmschutzwand wird nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt, da dies eine bauliche Maßnahme in Zuständigkeit des Baulastträgers ist und hierfür eine gesonderte technische und finanzielle Prüfung erforderlich wäre.
B.17 Person 17 (15.03.2026)	
Im Ehbühl stört uns vor allem der Fluglärm und die Autobahn. Der Fluglärm könnte u. A. durch geänderte Flugrouten und eingeschränkte Flugzeiten gemindert werden. Bei der Autobahn ist ein Lärmschutzwand dringend notwendig.	Die Hinweise zur Belastung im Bereich Ehbühl werden zur Kenntnis genommen. Der angeregte Umgang mit Fluglärm (geänderte Flugrouten, eingeschränkte Flugzeiten) ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da dieser sich auf Straßenverkehrslärm bezieht und hierfür keine Zuständigkeit der Stadt im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht. Eine Berücksichtigung als Maßnahme im Lärmaktionsplan erfolgt daher nicht. Der Hinweis auf die Autobahn als wesentliche Lärmquelle und der Wunsch nach einer Lärmschutzwand werden als nachvollziehbar aufgenommen. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn liegen jedoch in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers und sind an Fachrecht, technische Machbarkeit sowie verfügbare Haushaltsmittel gebunden. Eine solche Maßnahme wird daher nicht als verbindliche Festsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen; sie kann jedoch als Prüf- bzw.

	Abstimmungsauftrag gegenüber den zuständigen Stellen weiterverfolgt werden.
B.18 Person 18 (14.03.2026)	
Mein Thema: Ampelschaltung für Kraftfahrzeuge 1. Einmündung Hildrizhauser Str. auf die Tübinger Straße, hier muss es möglich sein - wie in anderen Städten/Gemeinden auch - die Schaltfunktion auf gelbes Blinklicht wärend der Nacht zu ändern. Konkret in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr. Begründung: In genannten Zeitraum wird der Durchgangsverkehr auf der Tübinger Str. wg. einem einzigen PKW aus der Hildrizhauser Str. gestoppt. D.h. bremsen, Motor läuft weiter, erneutes Anfahren bewirkt unnötige zusätzliche Lärmbelastung nebst erhöhtem Schadstoffausstoß. 2. Fußgängerampeln in der Hauptdurchgangsstraße können in der o.a. Zeit ebenfalls - und zwar vollständig - abgeschaltet werden. Gleiche Begründung wie unter 1. - nur wären es dann ein oder zwei Personen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung zur Umstellung der Lichtsignalanlage an der Einmündung Hildrizhauser Straße / Tübinger Straße auf gelbes Blinklicht in der Nachtzeit (23:00 bis 05:00 Uhr) wird zur Kenntnis genommen. Eine pauschale Umstellung auf Blinkbetrieb kann im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht festgesetzt werden und ist zudem aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ohne anlagenbezogene Prüfung möglich. Gleichwohl ist das Anliegen nachvollziehbar, unnötige Haltevorgänge und damit verbundene Brems- und Anfahrvorgänge mit zusätzlicher Geräusch- und Abgasbelastung in verkehrsarmen Zeiten zu reduzieren. Statt einer generellen Abschaltung wird daher im Rahmen der Evaluierung der Maßnahmen der Modellstadt geprüft, ob und in welchem Umfang eine Optimierung der Signalsteuerung in den genannten Bereichen möglich ist, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Die Anregung, Fußgängerampeln an der Hauptdurchgangsstraße im selben Zeitraum vollständig abzuschalten, wird zur Kenntnis genommen, aber nicht als Maßnahme festgelegt. Fußgängerlichtsignalanlagen dienen auch in Nebenzeiten dem Schutz des Fußverkehrs und sind häufig Bestandteil gesicherter Querungen. Eine vollständige Abschaltung ist daher regelmäßig sicherheitsrelevant und nur nach Einzelfallprüfung möglich. Auch hier wird statt einer generellen Abschaltung daher im Rahmen der Evaluierung der Maßnahmen der Modellstadt geprüft, ob und in welchem Umfang eine Optimierung der Signalsteuerung in den genannten Bereichen möglich ist, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.
B.19 Person 19 (14.03.2026)	
Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne im Akazienweg. Mich stört der Verkehrslärm, der durch den Straßenverkehr auf der K 1081 verursacht wird.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur als störend empfundenen Lärmbelastung im Bereich Akazienweg durch

	den Verkehr auf der Nordumfahrung K 1081 werden zur Kenntnis genommen. Die K 1081 ist Teil des untersuchten Straßennetzes. Auf Grundlage der schalltechnischen Berechnungen wurde jedoch keine ausreichende Betroffenheit ermittelt, die eine zusätzliche Maßnahme im Lärmaktionsplan allein aus den Rechenergebnissen abwägungsgerecht und verhältnismäßig zwingend begründen würde. Gleichzeitig sind zur Nordumfahrung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Hinweise eingegangen, dass die tatsächliche Geräuschbelastung vor Ort insbesondere durch hohe Geschwindigkeiten und wiederkehrende Geschwindigkeitsüberschreitungen geprägt ist. Diese verhaltensbedingten Effekte bilden sich in den modellhaften Berechnungen nicht gesondert ab. Vor diesem Hintergrund wird abseits der rechnerischen Betroffenheitsbewertung eine Verbesserung angestrebt, indem geprüft wird, ob und in welchem Umfang zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten erforderlich und fachrechtlich möglich sind. Dies umfasst insbesondere die Prüfung von Schwerpunkt-kontrollen bzw. einer verstärkten Überwachung durch die zuständigen Stellen; weitergehende verkehrsrechtliche Maßnahmen wären hiervon unabhängig gesondert fachrechtlich zu prüfen und mit den zuständigen Stellen abzustimmen.
B.20 Person 20 (14.03.2026)	
In Kuppingen fahren etliche Omnibusse (Betriebsfahrten) der Fa. Beck über die Nufringerstraße / Oberjesingerstraße / Jettingerstraße und verursachen nicht nur Lärm, sondern belasten den ganzen Ort und die Straßen. Warum fahren diese Busse nicht über die Umgehung Richtung Wildberg? Helfen würde eine Gewichtsbeschränkung von 7,5t für die Ortsdurchfahrt und ein Tempo 30. Tempo 30 wird selbst von den Ortschaftsräten in Frage gestellt, es ist jedoch kein Nachteil zu erkennen, bzw. Es	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zu Lärmbelastungen durch Omnibus-Betriebsfahrten im Ortsteil Kuppingen (Nufringer Straße / Oberjesinger Straße / Jettinger Straße) werden zur Kenntnis genommen. Die konkrete Routenwahl einzelner Betriebe ist jedoch kein Regelungsgegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Verlagerung solcher Fahrten auf eine Umgehungsstrecke kann nur im Rahmen gesonderter verkehrsorganisatorischer Betrachtungen und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen geprüft werden. Der Anregung, zur Lärmminderung Tempo 30 auf den genannten Hauptstraßen umzusetzen, wird mit dem vorgeschlagenen Tempo 40 nicht

gibt keine Sachargument gegen Tempo 30, das dazu erstellte Gutachten ist was die Lärmreduzierung angeht eindeutig, deshalb umsetzen. In jedem Wohngebiet ist grundsätzlich Tempo 30, dort mit oft sehr wenig Verkehr, warum nicht in den Hauptverkehrsstraßen? Der Schwerlastverkehr muss auf dem Ort weitgehend raus, das trägt entscheidend zur LÄrmreduzierung bei.	voll entsprochen, stellt allerdings eine deutliche Verbesserung zum Status-Quo dar. Die in der Stellungnahme genannten Argumente (Lärmminderung, Verkehrssicherheit) stützen diese Maßnahmen und werden begrüßt. Die Forderung nach einer Gewichtsbeschränkung von 7,5 t für die Ortsdurchfahrt wird nicht berücksichtigt. Eine solche Beschränkung stellt einen erheblichen Eingriff in die Nutzbarkeit der Straße dar und ist nur nach einer streckenbezogenen Einzelfallprüfung nach § 45 StVO abwägungsgerecht zu begründen. Dabei wären insbesondere Netzfunktion, Erreichbarkeit, Ausnahmen (z. B. Anlieger-, Liefer- und Linien-/Betriebsverkehre), sowie mögliche Verlagerungseffekte auf andere schutzbedürftige Bereiche zu berücksichtigen. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird daher keine pauschale Gewichtsbeschränkung festgelegt.
B.21 Person 21 (10.03.2026)	
Betrifft Nordumfahrung Herrenberg. Als direkt betroffener Anwohner möchte ich vorschlagen, dass die Strecke von Abzweigung Herrenberg Nagolder Straße über Steingrabenbrücke bis zur Erzlochgrabenbrücke durchgehend Tempo 70 km/h eingeführt wird. Als Alternative oder als Ergänzung wird eine Lärmschutzwand entlang/auf der Steingrabenbrücke vorgeschlagen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur Nordumfahrung sowie die Vorschläge einer durchgehenden Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Abzweigung Nagolder Straße und Erzlochgrabenbrücke bzw. einer Lärmschutzwand im Bereich der Steingrabenbrücke werden zur Kenntnis genommen. Auf Grundlage der schalltechnischen Berechnungen wurde für diesen Abschnitt keine ausreichende rechnerische Betroffenheit ermittelt, die eine zusätzliche bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahme im Lärmaktionsplan allein aus den Rechenergebnissen abwägungsgerecht begründen würde. Gleichzeitig sind zur Nordumfahrung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Hinweise eingegangen, wonach die tatsächliche Geräuschbelastung vor Ort insbesondere durch hohe Geschwindigkeiten und wiederkehrende Geschwindigkeitsüberschreitungen geprägt ist. Diese verhaltensbedingten Effekte bilden sich in den modellhaften Berechnungen nicht gesondert ab. Vor diesem Hintergrund wird

	abseits der rechnerischen Betroffenheitsbewertung eine Verbesserung angestrebt, indem flankierende Maßnahmen im Vollzug geprüft werden; hierzu zählen insbesondere Schwerpunktkontrollen bzw. eine verstärkte Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die zuständigen Stellen. Bauliche Maßnahmen wie eine Lärmschutzwand bedürfen einer gesonderten technischen, finanziellen und zuständigkeitsbezogenen Prüfung und werden daher nicht als verbindliche Maßnahme des Lärmaktionsplans festgesetzt.
B.22 Person 22 (09.03.2026)	
In Herrenberg Kayh in der Entringer Straße gibt es täglich vor allem auch am Wochenende ein paar Autofahrer mit etwas mehr PS welche extra noch Gas geben.Richtung innerorts sowie außerorts. Der Höhepunkt ist meistens im Bereich der Kreuzung Talstraße Kirnbergstraße bis zum dreißiger Schild. Ein Anliegen mehrerer Familien in diesem Bereich wäre das dreißiger Schild Richtung Ortseingang zu versetzen damit dies eventuell abnimmt! Durch die uneinsehbare Ecke Entringerstr- Kirnbergstraße/Grundstücksmauer ist dies sowieso eine Gefahrenstelle. Eventuell an beiden Ortseingängen das Dreißiger Schild weiter Richtung Ortsschild setzen!	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zu wiederkehrenden Lärmspitzen durch einzelnes starkes Beschleunigen in der Entringer Straße, insbesondere im Bereich der Kreuzung Talstraße / Kirnbergstraße bis zum Tempo-30-Schild, werden zur Kenntnis genommen. Solche verhaltensbedingten Lärmspitzen bilden sich in der modellhaften Berechnung der Beurteilungspegel nicht gesondert ab und sind vorrangig dem Vollzug zuzuordnen. Flankierende Kontrollen bzw. eine Schwerpunktüberwachung können daher durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Der Vorschlag, das Tempo-30-Schild in Richtung Ortseingang zu versetzen (ggf. an beiden Ortseingängen), wird als Prüfauftrag aufgenommen. Eine Änderung der Beschilderung ist streckenbezogen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zu prüfen und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Dies gilt ebenso für den Hinweis auf die uneinsehbare Ecke im Bereich Entringer Straße / Kirnbergstraße (Grundstücksmauer), der als Verkehrssicherheitsaspekt in die örtliche Prüfung einfließt.
B.23 Person 23 (08.03.2026)	
mit Blick auf die Pläne "Isophonenplan Tag nach RLS-19 Zentrum" und "Maßnahmenplan", fällt auf, dass entlang der Nagolder Straße zwischen Mühlstraße und Ortseingang im Westen als Maßnahme Tempo 30 nachts oder alternativ Lärmschutz empfohlen wird.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Der Hinweis auf die im Maßnahmenplan dargestellte Maßnahme an der Nagolder Straße (zwischen Mühlstraße und westlichem Ortseingang) wird zur Kenntnis genommen. Die

Hierzu möchte ich gerne anbringen, dass an meinem Wohnort, Birkenweg 5 (liegt am Rand zu Bereich 55-60 dB(A)), der Verkehr auf der Nagolder Straße auch tagsüber deutlich zu hören ist. Besonders an Tagen, an denen der Wind von Süden kommt, ist dies stark wahrzunehmen. Ich bitte daher zu prüfen, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30, auch tagsüber, eine geeignete Maßnahme entlang der Nagolder Straße sein kann. Zusätzlich vermute ich, aufgrund der ortsausgangsähnlichen Streckenführung, dass der Kfz-Verkehr gegenwärtig oftmals zügiger unterwegs ist als Tempo 50. Eine Reduzierung auf Tempo 30, auch tagsüber, könnte neben dem Lärmschutz der südlichen Schwarzwaldsiedlung ggf. weitere Vorteile mit sich bringen, wie bspw. mehr Sicherheit am Knotenpunkt Im Steingraben/Nagolder Straße/ Steinbeisstraße (relevanter Knotenpunkt in der Schulwegeplanung). Die Praxis zeigt zusätzlich, dass im Schnitt oftmals ohnehin schneller gefahren wird als vorgegeben.	geschilderte Wahrnehmung, dass der Verkehrslärm auch tagsüber am Wohnort Birkenweg 5 deutlich hörbar ist und sich bei bestimmten Windlagen verstärkt, ist nachvollziehbar. Eine Ausdehnung der Geschwindigkeits-beschränkung auch tagsüber wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Der Hinweis, dass aufgrund der streckencharakteristischen Führung im Übergang zum Ortsausgang häufig schneller als zulässig gefahren werde, wird zur Kenntnis genommen. Verhaltensbedingte Geschwindigkeitsüberschreitungen bilden sich in den modellhaften Berechnungen nicht gesondert ab und sind vorrangig dem Vollzug zuzuordnen. Flankierende Kontrollen bzw. eine Schwerpunktüberwachung können durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Der ergänzende Hinweis auf den Knotenpunkt Im Steingraben / Nagolder Straße / Steinbeisstraße als relevanten Punkt der Schulwegeplanung wird als Verkehrssicherheits-aspekt zur Kenntnis genommen. Dieser Aspekt kann bei der weiteren Ausgestaltung und Priorisierung flankierender Maßnahmen berücksichtigt werden.
B.24 Person 24 (07.03.2026)	
Sehr geehrte Damen und Herren, wir möchten Sie auf eine aus unserer Sicht erhebliche Lärmbelastung durch das nächtliche und morgendliche Läuten der Kirche in Gültstein aufmerksam machen. Insbesondere das sehr lange und laute Läuten um Mitternacht sowie morgens gegen 7:00 Uhr beeinträchtigen unsere Schlafqualität erheblich. Die Intensität und Dauer des Läutens empfinden wir als außergewöhnlich störend. Wir bitten Sie daher freundlich zu prüfen, ob die aktuellen Läutezeiten und die Dauer des Läutens angepasst werden können, um die Belastung für Anwohner zu reduzieren.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Hinweise zur nächtlichen und morgendlichen Lärmbelastung durch das Kirchengeläut in Gültstein (insbesondere langes Läuten um Mitternacht sowie morgens gegen 7:00 Uhr) werden zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG bezieht sich auf die Minderung von Straßenverkehrslärm und kann andere Lärmquellen wie Kirchengeläut nicht als Maßnahmengegenstand festsetzen oder regeln. Eine Anpassung von Läutezeiten und -dauer ist daher nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon wird der Hinweis als Anregung aufgenommen und kann außerhalb des Lärmaktionsplanverfahrens durch die zuständigen Stellen geprüft werden, insbesondere im Rahmen einer Abstimmung mit dem Träger bzw. der verantwortlichen Stelle der

	Kirche und unter Beachtung der hierfür maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen.
B.25 Person 25 (06.03.2026)	
Ich halte diese ganze Aktion für eine Gängelung und einen Vorwand zum abkassieren. Rein technisch vermindert sich der Fahrzeuglärm durch den Anstieg der Elektrofahrzeuge. Oder glauben Sie das Tempolimits aufgrund von Lärm, wenn dann alle elektisch fahren wieder aufgehoben werden. Für mich ist diese Diskussion reine Abzocke.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan ist keine freiwillige Maßnahme, sondern eine gesetzlich vorgegebene Pflichtaufgabe der Kommune. Ziel ist der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm auf Grundlage der schalltechnischen Bewertung und der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen. Eine Einnahmeerzielung ist kein Zweck des Lärmaktionsplans und wird mit den darin enthaltenen Maßnahmen nicht verfolgt. Der Hinweis, dass der Anteil von Elektrofahrzeugen zunimmt, wird zur Kenntnis genommen. Dies kann Antriebsgeräusche verringern, ändert aber nichts daran, dass die Lärmbelastung auch wesentlich vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch abhängt. Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h dominieren diese und überlagern das Motorgeräusch. Maßnahmen werden daher nicht pauschal, sondern abschnittsbezogen nach den ermittelten Lärmbetroffenheiten und im Rahmen der Verhältnismäßigkeit abgewogen. Wie alle Festlegungen werden Maßnahmen bei künftigen Überprüfungen und Fortschreibungen anhand der dann aktuellen Randbedingungen erneut bewertet und bei Bedarf angepasst.
B.26 Person 26 (06.03.2026)	
Guten Tag, als Anwohner der Hildritzhauser Strasse möchte ich nochmals auf die Probleme mit Motorradlärm hinweisen. Viele Motorräder beschleunigen nach dem Blitzer (innerhalb der 50km/h-Zone), was durch die hohe Drehzahl zu einer starken Lärmbelastung führt. Vorschlag: Verkehrsinsel nach der letzten Ebühl-Einmündung, damit der Verkehr ein wenig abgebremst wird und das Überholen verhindert.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Der Hinweis auf eine erhöhte Lärmbelastung durch Motorräder, die nach dem bestehenden Messpunkt innerhalb der Tempo-50-Regelung stark beschleunigen und dadurch mit hoher Drehzahl auffällig laut sind, wird zur Kenntnis genommen. Solche verhaltensbedingten Lärmspitzen werden in den schalltechnischen Berechnungen des Lärmaktionsplans nicht als Einzelfälle abgebildet und sind vorrangig dem Vollzug zuzuordnen. Flankierende Kontrollen bzw. eine Schwerpunktüberwachung können durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Der Vorschlag, nach der letzten Ehbühl-Einmündung eine Verkehrsinsel anzuordnen, um den Verkehrsablauf zu dämpfen und

	Überholvorgänge zu verhindern, wird als Anregung aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine verkehrsorganisatorische bzw. bauliche Maßnahme, die außerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen ist. Für eine Umsetzung sind insbesondere die örtlichen Randbedingungen (Verkehrssicherheit, Durchfahrtsbreiten/ Rettungswege, ÖPNV, Radverkehr, Sichtbeziehungen und mögliche Verlagerungs-effekte) vor Ort zu bewerten und mit den zuständigen Stellen abzustimmen.
B.27 Person 27 (06.03.2026)	
Wäre es möglich den Verkehr besser fließen zu lassen, z.B. durch mehr Kreisverkehre? Bei den Ampeln kommen maximal 4 Autos pro grün Phase durch. Sehr viel stehende Fahrzeuge dadurch und kein echter Fluss.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Anregung, den Verkehrsfluss durch den Bau weiterer Kreisverkehre zu verbessern, wird zur Kenntnis genommen. Kreisverkehre sind bauliche Maßnahmen, die eine gesonderte verkehrsplanerische Prüfung erfordern (Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Flächenverfügbarkeit, Kosten sowie Zuständigkeit des Baulastträgers). Eine Festlegung solcher baulichen Umgestaltungen erfolgt nicht im Lärmaktionsplan, kann jedoch als Ansatz im Rahmen der weiteren Verkehrsplanung geprüft werden. Der Hinweis, dass an Lichtsignalanlagen je Grünphase nur wenige Fahrzeuge passieren und dadurch unnötige Haltevorgänge mit stehendem Verkehr entstehen, wird als Prüfauftrag aufgenommen. Eine Optimierung der Signalsteuerung (z. B. Koordinierung, verkehrsabhängige Steuerung, angepasste Programme in Nebenzeiten) kann zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen und damit auch Lärmspitzen durch Stop-and-go reduzieren, soweit dies verkehrssicher möglich ist. Die konkrete Prüfung und Umsetzung ist anlagenbezogen durch die zuständigen Stellen vorzunehmen.
B.28 Person 28 (06.03.2026)	
Wir wohnen angrenzend an der Bushaltestelle Oberjesingerstraße Richtung Affstät/Durchgangsstraße in Kuppingen. Durch das beschleunigen der Autos/Lastwagen nach dem Blitzer der vor der Bushaltestelle steht, ist hier die Lärmbelstigung sehr hoch. Da dort am Tag sehr viele PKWS und LKWS die	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zur hohen Lärmbelastung im Bereich der Bushaltestelle an der Oberjesinger Straße (Richtung Affstätt) werden zur Kenntnis genommen. Die geschilderte Situation mit häufigem Beschleunigen von Pkw und Lkw nach dem Messgerät sowie der dauerhaft hohen

Straße passieren, ist die Lärmbelstigung dauerhaft sehr hoch. Zudem fahren die LKWS aufgrund ihrer Größe an einem Fußgängerübergang (der kurz nach der Bushaltestelle Richtung Affstät ist) Jedesmal durch einen Gullideckel durch, dies ist bei jedem LKW ein sehr lauter und unangenehmer knall. Aufgrund der Geschwindigkeit von erlaubten 50kmh ist die Lärmbelestigung deutlich höher als wen dort 30kmh wären.	Verkehrsbelastung ist nachvollziehbar und bestätigt die Relevanz lärmmindernder Maßnahmen auf diesem Straßenzug. Für die Oberjesinger Straße in Kuppingen sind im Lärmaktionsplan bereits Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Eine weitergehende Anpassung der räumlichen Abgrenzung im Bereich der Bushaltestelle bzw. des Fußgängerüberwegs wird im Zuge der Umsetzung mitbetrachtet. Der Hinweis auf den sehr lauten „Knall" beim Überfahren einer Schachtabdeckung im Bereich des Fußgängerüberwegs wird als wichtiger Punkt aufgenommen. Dabei handelt es sich um impulsartige Zusatzgeräusche, die typischerweise nicht durch die schalltechnische Modellierung abgebildet werden und die zudem vorrangig durch Unterhaltung bzw. bauliche Nachbesserung (Lage/Einbau der Abdeckung, Angleich der Oberfläche) zu beheben sind. Dies wird daher als Prüfauftrag an die zuständige Stelle bzw. den Baulastträger außerhalb des Lärmaktionsplans weitergegeben. Die Anmerkung, dass Tempo 30 gegenüber Tempo 50 eine deutliche Entlastung bewirken würde, wird im Ergebnis durch die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Geschwindigkeitsmaßnahmen teilweise aufgegriffen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und das Unterbinden unnötigen Beschleunigens Vollzugsthemen sind; flankierende Kontrollen können durch die zuständigen Stellen geprüft werden.
B.29 Person 29 (06.03.2026)	
Ich fände es eine gute Idee, den Verkehr auf dem Talhof hinauf zur Gärtnerei Waizenegger besser zu kontrollieren. Dadurch entsteht dann eventuell auch weniger Verkehr auf der Raistinger Straße (und damit weniger Verkehr am Kindergarten Raistinger Straße) sowie weniger Gehupe an der eigentlich selbsterklärenden Stoppschildkreuzung Raistinger Str./Amselweg.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Anregung zu mehr Kontrollen am Talhof wird zur Kenntnis genommen, betrifft jedoch die Verkehrsüberwachung (Vollzug) und wird nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgesetzt. Der Hinweis auf mögliche Verlagerungseffekte zur Raistinger Straße sowie das Hupen an der Kreuzung Raistinger Straße/Amselweg werden ebenfalls zur Kenntnis genommen und können – falls erforderlich – außerhalb des Lärmaktionsplans gesondert verkehrsorganisatorisch geprüft werden.

B.30 Person 30 (06.03.2026)	
Ampel am Thermopyle beim Bahnhof oben ist immer rot, wenn man auf der Hauptstraße durchkommt. Es passieren max 3-4 Autos und dann ist wieder rot. Selten etwas ineffizienteres gesehen. Reaktionszeit der Fahrer dazu und schon sind es manchmal nur zwei Autos. das begründen anhalten und beschleunigen, manchmal Huperei, kann man vermeiden. Ergibt bei Verbesserung bessere Luft, weniger Feinstaub und weniger Lärm. Rechtsabbieger vom Zentrum an der Kauflandkreuzung Richtung Affstätt schaltet auf rot, wenn kein Auto kommt und erst wenn man angehalten hat und das Zeitfenster oÚen ist, schaltet es wieder auf grün. Warum nicht gleich grün lassen? Generell mehr Grünpfeile einsetzen. Vor allem in Abendstunden ohne viel Verkehr kann man dadurch unabhängig der Ampelschaltungen die Rechtsabbieger schneller abfertigen. Ampelschaltung Stadteingang Straßenmeisterei schaltet auch willkürlich auf rot auf Der Hauptstraße. Wenn es darum geht, den Verkehr in die Stadt aufzuhalten, dann lasst wenigstens die Leute in Verkehrsrichtung Gäufelden weiterfahren aus Lärm, Abgas und Feinstaubgründen. Ampel/Kreuzung NagolderStraße zur Auffahrt auf Straße nach Nagold: Warum nichtvon Norden kommend einspurig den Berg rauf und immergrün? Zweite (linke) Spur sperren als reine Auffahrtsspur von Kaufland kommend? Von Kaufland kommend auch nur eine Linksabbiegerspur zulassen. Ergebnis wäre, dass man nur sen bergabfahrenden Verkehr bremsen müsste, wenn die Kreuzung geschaltet werden würde, nach der Kreuzung würde es bergaufseitig zweispurig weitergehen. Das bremst dann auch die LKW nicht, die sonst am Berg anfahren müssen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Hinweise zu ineffizienten Ampelphasen und daraus resultierendem Stop-and-go (Anhalten, Anfahren, Hupen) werden zur Kenntnis genommen. Eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung kann grundsätzlich dazu beitragen, unnötige Haltevorgänge zu reduzieren und damit auch Lärm und Emissionen zu mindern. Konkrete Änderungen (Signalprogramme, Detektion/Koordinierung, Nachtprogramme, Rechtsabbieger-führung/Grünpfeil, Spuraufteilungen am Knoten Nagolder Straße/Auffahrt Richtung Nagold) werden daher als Prüfauftrag an die zuständigen Stellen aufgenommen und anlagenbezogen auf Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zu prüfen; eine verbindliche Festsetzung im Lärmaktionsplan erfolgt hierzu nicht.
B.31 Person 31 (06.03.2026)	
Der Lärm in der Hohenzollernstraße auf bald kompletter Länge ist dank des schlechten Straßenzustandes sehr belastend. Selbst in der Tempo 30 Zone ist der Lärm enorm. vor allem dank dem Bus.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Hinweise zur als sehr belastend empfundenen Lärmsituation in der Hohenzollernstraße werden zur Kenntnis genommen. Die Hohenzollernstraße wurde im Rahmen der Lärmkartierung bzw. der schalltechnischen Untersuchung wegen der geringen Verkehrsbelastung nicht rechnerisch untersucht und ist daher nicht Bestandteil der im Lärmaktionsplan abgeleiteten Maßnahmenkulisse. Eine verbindliche Festsetzung von Maßnahmen für diesen

	Straßenzug erfolgt deshalb nicht im Lärmaktionsplan. Unabhängig davon wird der Hinweis an die Stadtverwaltung weitergegeben. Der geschilderte Zusammenhang mit dem schlechten Straßenzustand deutet auf impulsartige Zusatzgeräusche durch Unebenheiten hin. Es ist zu prüfen, ob durch Straßenunterhaltungsmaßnahmen (Instandsetzung des Fahrbahnbelags, Beseitigung von Unebenheiten, ggf. Nachbesserung von Schachtabdeckungen) eine spürbare Entlastung erreicht werden kann. Dies ist mit der zuständigen Stelle bzw. dem Straßenbaulastträger abzustimmen und nach Dringlichkeit sowie verfügbaren Ressourcen zu priorisieren.
B.32 Person 32 (06.03.2026)	
Leider ist die Goethestraße nicht als lärmbelastete Straße farblich gekennzeichnet. Dazu möchte ich anmerken, dass wir Bewohner erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt sind, trotz Tempo 30-Zone. Die Goethestraße wird als zweite Hauptstraße und Abkürzung genutzt, mittlerweise ganztätig, besonders aber morgens, mittags und nachmittags bis abends. An Tempo 30 wird sich dabei oft nicht gehalten, die Rechts-vor links- Regel oft nicht beachtet.	Dies wird nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Hinweise zur als erheblich empfundenen Lärmbelastung in der Goethestraße werden zur Kenntnis genommen. Die Goethestraße wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung nicht rechnerisch betrachtet, da die hierfür maßgeblichen Anforderungen an die Verkehrsbelastung nicht erreicht wurden. Sie ist damit nicht Bestandteil der Maßnahmenkulisse des Lärmaktionsplans, sodass für diesen Straßenzug keine Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgesetzt werden. Die Hinweise, dass die Goethestraße als Abkürzung („zweite Hauptstraße") ganztägig, insbesondere zu den Stoßzeiten, genutzt wird und dass Tempo 30 sowie die Rechts-vor-links-Regelung häufig nicht eingehalten werden, betreffen vorrangig die Verkehrsorganisation und den Vollzug. Diese Aspekte können außerhalb des Lärmaktionsplans durch die zuständigen Stellen gesondert geprüft werden, z. B. im Hinblick auf Schleichverkehr, Verkehrssicherheit sowie geeignete Kontroll- oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen.
B.33 Person 33 (20.02.2026)	
Ich bin für ein Tempolimit in der Sindlinger Str. in Haslach. Was aber viel mehr störenden Lärm verursacht sind die losen Schachtdeckel in der Strasse. Wenn ein	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Unterstützung eines Tempolimits (Tempo 30) in der Sindlinger Straße wird begrüßt. Die

Lkw mit Tempo 30 darüber fährt ist der Knall vermutlich auch nicht wesentlich leiser als bei Tempo 50. Bitte also auch nach den Schachtdeckeln schauen!	Maßnahme ist im Lärmaktionsplan für Haslach (Sindlinger Straße und Staufenstraße) bereits vorgesehen und wird wie geplant weiterverfolgt. Der Hinweis auf lose Schachtdeckel bzw. Schachtabdeckungen als wesentliche Ursache impulsartiger Lärmspitzen wird zur Kenntnis genommen. Solche Geräusche können auch bei reduzierter Geschwindigkeit weiterhin deutlich wahrnehmbar sein und sind vorrangig ein Thema der Straßenunterhaltung. Eine verbindliche Festlegung im Lärmaktionsplan erfolgt hierzu nicht; die Prüfung und Instandsetzung (Sitz der Abdeckung, Einbauhöhe, Oberflächenanschluss) wird jedoch als Prüfauftrag an die zuständige Stelle bzw. den Baulastträger aufgenommen.
B.34 Person 34 (20.02.2026)	
Als Quartierssprecher für die Schwarzwaldsiedlung vermisse ich die Ausarbeitung im Lärmaktionsplan zur K1081 (Nordumfahrung). Die Grenze von 5.000 Autos wird hier deutlich überschritten und die Auswirkung auf die Schwarzwaldsiedlung ist signifikant, da an Brücken keine Schallschutzmaßnahmen vorhanden sind. Zwischen Kreisel (48.600795, 8.853980) und Einmündung der Nagolder Straße (48.596409, 8.844780) liegen weniger als 800m, die nicht geschwindigkeitsbegrenzt sind. Dies wird jedoch immer wieder zum (laut-)starken Beschleunigen genutzt. Eine durchgehende Begrenzung auf 70 oder 80km/h wäre hier für einen gleichmäßigeren Verkehr sinnvoll (siehe auch SPDs GR_Antrag_Nr_36_2025_SPD_Lärmaktionsplan). Ferner ist zu überlegen dies bis zum Abzweig nach Haslach ebenfalls zu begrenzen, der zweispurige Ausbau verleitet auch hier insbesondere Motorrad- und "sportlich ambitionierte" Fahrer zu lautstarkem Beschleunigen.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Der Hinweis, dass die K 1081 (Nordumfahrung) aus Sicht der Schwarzwaldsiedlung im Entwurf nicht ausreichend behandelt ist und die Lärmbelastung insbesondere im Umfeld der Brücken als erheblich wahrgenommen wird, wird zur Kenntnis genommen. Die K 1081 ist Teil des untersuchten Straßennetzes. Auf Grundlage der schalltechnischen Berechnungen wurde jedoch rechnerisch keine ausreichende Betroffenheit ermittelt, die die Festlegung zusätzlicher baulicher Maßnahmen (z. B. Schallschutz an Brücken) im Lärmaktionsplan abwägungsgerecht und verhältnismäßig begründen würde. Bauliche Schallschutzmaßnahmen an Brücken sind zudem nur nach gesonderter technischer und finanzieller Prüfung sowie in Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers umsetzbar. Gleichzeitig sind zur Nordumfahrung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Hinweise eingegangen, wonach die tatsächliche Geräuschbelastung vor Ort insbesondere durch hohe Geschwindigkeiten und wiederkehrende Geschwindigkeitsüber-schreitungen sowie lautstarkes Beschleunigen geprägt ist. Solche verhaltensbedingten Effekte bilden sich in den modellhaften Berechnungen nicht gesondert ab. Vor diesem Hintergrund wird abseits der rechnerischen Betroffenheits-bewertung eine Verbesserung angestrebt, indem der Schwerpunkt auf die Einhaltung der geltenden Regelungen gelegt wird. Hierzu

	werden flankierende Maßnahmen im Vollzug als Prüfauftrag aufgenommen, insbesondere die Prüfung von Schwerpunktkontrollen bzw. einer verstärkten Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der K 1081 durch die zuständigen Stellen. Der konkrete Vorschlag, im Abschnitt zwischen dem genannten Kreisverkehr und der Einmündung Nagolder Straße (kurzer, derzeit nicht geschwindigkeitsbegrenzter Abschnitt) eine durchgehende Begrenzung auf 70 bzw. 80 km/h einzuführen, kann als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Eine solche streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung kann nur nach fachrechtlicher Prüfung und Einzelfallabwägung nach § 45 StVO (Tatbestandsvoraussetzungen, Verhältnismäßigkeit, Verkehrsfunktion, Verlagerungseffekte) sowie in Abstimmung mit den zuständigen Stellen bewertet werden. Dies gilt sinngemäß auch für eine mögliche Erweiterung einer Begrenzung bis zum Abzweig nach Haslach.
B.35 Person 35 (16.03.2026)	
wir möchten zum Lärmaktionsplan folgende Stellungnahme abgeben: In Gültstein gilt fast im gesamten Stadtteilgebiet Zone 30. Nicht nur in den reinen Wohngebieten gilt somit rechts vor links, sondern auch auf den Hauptverkehrsachsen durch den Ort. Allen auf der Strecke vom Orteingang in der Schlossstraße bis zur Ammertalhalle in der Altinger Straße gibt es 10 einmündende Straßen von rechts, davon 7 mit rechts vor links, 2 ohne rechts vor links, weil Verkehrsberuhigte Zone. Außerdem noch eine Ampelkreuzung und ein Bahnübergang. In der umgekehrten Richtung sind es 9 einmündende Straßen mit rechts vor links, eine Ampelkreuzung und ein Bahnübergang. Bei der anderen Hauptverkehrsachse münden vom Ortseingang in der Kappstraße zum Ortsausgang in der Tailfinger Straße 9 Straßen von rechts, davon 6 in der Zone 30 mit rechts vor links und 3 außerhalb der Zone 30 ohne rechts vor links, ein. Dazu noch die Ampelkreuzung und ein Bahnübergang. In der Gegenrichtung sind es 8 einmündende Straßen, davon 6 in der Zone 30 mit rechts vor links, einer Ampelkreuzung und einem Bahnübergang. Bei dieser Aufzählung fällt auf, wie viele unterschiedliche Verkehrsregelungen in Gültstein gelten und wie oft hier abgebremst und wieder	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Ausführungen zur bestehenden Regelung in Gültstein (weitgehend Zone 30) und den daraus resultierenden häufigen Brems- und Anfahrvorgängen aufgrund zahlreicher Einmündungen, unterschiedlicher Vorfahrts-regelungen, einer Lichtsignalanlage und eines Bahnübergangs werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur dadurch aus Sicht der Anwohner entstehenden zusätzlichen Geräuschbelastung sind nachvollziehbar.

angefahren werden muss. Dazu kommt noch die Parksituation im Ortskern, die alles andere als zufriedenstellend ist. Uns interessiert, ob es Berechnungen oder Messungen gibt, die unterschiedliche Lärmbelastungen im Vergleich einer Zone 30 zu einer Tempo 30 aufzeigen. Durch das ständige abbremsen und wieder anfahren bei einer rechts vor links Regelung ist es sicher lauter, als wenn der Verkehr mit Tempo 30 durch den Ort rollt. Auf Seite 21 des Lärmaktionsplanes des Büro Fichtner ist zu lesen: „Grundsätzlich sind im gesamten Straßenverkehrsnetz einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht".	Die Frage, ob Berechnungen oder Messungen vorliegen, die die Lärmbelastung einer Zone 30 mit häufigen Abbrems- und Anfahrvorgängen gegenüber einem „rollenden" Tempo 30 vergleichen, kann im Rahmen des Lärmaktionsplans jedoch nicht in der gewünschten Form beantwortet werden. Die schalltechnischen Berechnungen im Lärmaktionsplan basieren auf standardisierten Eingangsgrößen (u. a. Verkehrskennwerte, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Fahrbahnbelag) und bilden Beurteilungspegel nach einem einheitlichen Rechenverfahren ab. Eine detaillierte Modellierung von Fahrdynamiken an jedem einzelnen Knotenpunkt (Stop-and-go durch Rechts-vor-links, Parkplatzsuchverkehr, kurzfristige Stau- und Anfahrsituationen) ist damit nicht verbunden und wird auch nicht durch Messungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ersetzt. Vor diesem Hintergrund liegen keine gesonderten Berechnungen vor, die speziell die von Ihnen angesprochene Differenz „Zone 30 mit Rechts-vor-links" gegenüber „Tempo 30 mit verstetigtem Verkehrsfluss" isoliert quantifizieren. Aus dem Hinweis auf einheitliche und nachvollziehbare Regelungen ergibt sich jedoch nicht automatisch, dass die bestehende Zone-30-Struktur in Gültstein im Rahmen des Lärmaktionsplans geändert wird. Die Anregung wird deshalb als Hinweis aufgenommen, im Rahmen der Verkehrsplanung gesondert zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. durch Anpassungen der Verkehrsorganisation an einzelnen Knotenpunkten) möglich und verkehrssicher ist und ob hierdurch Lärm- und Sicherheitsbelange verbessert werden können. Die angesprochene Parksituation im Ortskern betrifft ebenfalls vorrangig die Verkehrsorganisation und wird daher nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgesetzt, kann aber im Rahmen einer separaten Betrachtung mit geprüft werden.

B.36 Person 36 (12.03.2026)	
Sehr geehrte Damen und Herren, zu der geplanten Maßnahme Tempo 30 nachts auf Tübinger Straße (B 296) im Bereich Krankenhaus nehmen wir wie folgt Stellung. Wir freuen uns für die Anwohner und Patienten, die vom dortigen Verkehrslärm betroffen sind, wenn sie durch diese Maßnahme möglicherweise etwas ruhiger schlafen können. Wir möchten jedoch auf ein mögliches Folgeproblem dieser Maßnahme hinweisen, das anderen Lärm in dieser Umgebung noch verstärken könnte. Bereits jetzt kommt es an dem unmittelbar folgenden Ortsausgang zu extremen Lärmbelästigungen durch extreme Beschleunigungen, da auf dem Teilstück zwischen der Kreuzung Tübinger Straße/Beethovenstraße und Ortausgang keinerlei Geschwindigkeitskontrollen standen (nach unserem Wissen wurde dort noch nie „geblitzt"). Aufgrund der guten Übersichtlichkeit besteht für Raser mit getunten Autos und Motorrädern Gewissheit, dass sie nichts zu befürchten haben. Dies ist vor allem am Wochenende und in den Nachtstunden sehr störend. Die Stadtverwaltung Herrenberg hat unsere Hinweise und Bitten, wirksame Gegenmaßnahmen zu ergreifen, jahrelang abgetan bzw. ignoriert. Umso mehr haben wir uns gefreut, als dann Herr Bürgermeister Metzing im Herbst 2025 eine mobile Geschwindigkeitsanzeige für einige Wochen aufzuhängen und auswerten ließ. Die Messungen belegen ein sehr hohes Verkehrs-aufkommen (127.759 Fahrzeuge ortseinwärts im Zeitraum 23.09.2025–14.10.2025 bzw. 100.726 Fahrzeuge ortsauswärts im Zeitraum 09.09.2025–23.09.2025) bei zugleich deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Ortseinwärts beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 44 km/h, das 85-Perzentil (V85) liegt bei 56 km/h, sodass 15% der Fahrzeuge schneller als 56 km/h fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird damit von einem relevanten Anteil der Fahrzeuge überschritten, die gemessene Maximalgeschwindigkeit liegt bei 116 km/h (Überschreitung um bis zu 66 km/h). Ortsauswärts liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 41 km/h und damit leicht oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, das 85-Perzentil beträgt 50 km/h, die Maximalgeschwindigkeit 139 km/h (Überschreitung um bis zu 99 km/h). Leider werden diese Werte aus unserer Sicht von Seiten der Stadtverwaltung weder zutreffend interpretiert noch zufriedenstellende Konsequenzen daraus gezogen. - Der Verweis auf die Durchschnittsgeschwindigkeit unter oder nahe dem Limit geht fehl, da die	Dies wird teilweise berücksichtigt. Die Stellungnahme zur geplanten Maßnahme „Tempo 30 nachts auf der Tübinger Straße (B 296) im Bereich Krankenhaus" wird zur Kenntnis genommen. Die grundsätzliche Unterstützung der Maßnahme wird begrüßt. Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung dient dem Schutz der Anwohner/-innen und der Patienten vor Verkehrslärm und wird daher wie im Lärmaktionsplan vorgesehen weiterverfolgt. Der Hinweis auf die bereits heute als besonders störend empfundene Lärmsituation im anschließenden Bereich bis zum Ortsausgang (insbesondere durch starkes Beschleunigen, getunte Fahrzeuge und Motorräder - ein Video von anfahrenden Motorrädern des Einwenders liegt der Stadt vor - vor allem nachts und am Wochenende) ist nachvollziehbar. Die genannten Auswertungen der temporären Geschwindigkeitsanzeige im Herbst 2025 mit hohen Verkehrsbelastungen und deutlichen Geschwindigkeits-überschreitungen werden zur Kenntnis genommen. Der Einwand, dass Durchschnittswerte die Problematik einzelner erheblicher Überschreitungen und damit verbundener Lärmspitzen nicht ausreichend abbilden, ist fachlich plausibel. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die Verkehrsüberwachung (Art, Umfang und Standorte von Kontrollen einschließlich stationärer Anlagen) nicht Regelungsinhalt des Lärmaktionsplans ist, sondern Vollzugsaufgabe der hierfür zuständigen Stellen. Die Hinweise werden daher als Prüfauftrag aufgenommen, insbesondere im Hinblick auf eine verstärkte Schwerpunktüberwachung im Bereich der beschriebenen Beschleunigungsstrecke zwischen Knoten Tübinger Straße/Beethovenstraße und Ortsausgang sowie auf geeignete flankierende Kontrollen in den Nachtstunden. Ziel ist es, regelwidrige Geschwindigkeitsüberschreitungen und damit verbundene Lärmspitzen zu reduzieren. Die geäußerte Befürchtung, dass die Maßnahme Tempo 30 nachts im Krankenhausbereich zu noch stärkeren Beschleunigungsvorgängen am Ortsausgang führen könnte, wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Solche

disziplinierende Wirkung der Anzeige gerade im Feierabendverkehr zu einer deutlichen Verlangsamung führt. Viele Fahrzeuge haben aufgrund der Anzeige gebremst, wodurch die Kolonne dahinter ebenfalls gebremst wurde, was gerade bei hohem Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr stark zur Statistik bzw. Relativierung der Durchschnittsgeschwindigkeit beiträgt. - Ein Hinweis auf Rettungswagen- und Polizeieinsätze kann die Menge der Überschreitungen ebenfalls nicht erklären, auch nicht die Höchstgeschwindigkeiten, da kein Einsatz eine solche Gefährdung des übrigen Verkehrs zulässt. Selbst ein hochmotorisiertes Polizeifahrzeug müsste im Kreuzungsbereich vermutlich schon über 120 km/h schnell sein, um die gemessene Maximalgeschwindigkeit noch erreichen zu können. - Dass die Anzeige nur gelegentlich erneut aufgehängt werden soll, weil sonst ein Gewöhnungseffekt eintreten könnte, ist für uns ebenfalls nicht nachvollziehbar. Zumindest in Gültstein wird eine solche Anlage seit Jahren dauerhaft an derselben Stelle betrieben. Gibt es dort keinen Gewöhnungseffekt? - Und nicht zuletzt ein vorgebrachtes Argument gegen einen stationären Blitzer können wir - auch als Steuerzahler in der defizitären Stadt Herrenberg – nicht verstehen: Die anderen Blitzer in Herrenberg seien aus Gründen der Verkehrssicherheit dort aufgestellt worden. Weder in der Seestraße noch in der Nagolder Straße existieren im Umfeld der Blitzer Verkehrseinrichtungen, die von schwächeren Verkehrsteilnehmern genutzt werden können. Hier am Ortsausgang wird die B296 von Fußgängern und Radfahrern überquert, die die Feldwege nutzen. Braucht die Stadt wirklich kein Geld? Oder holt sie es lieber bei ihren Bürgerinnen und Bürgern über Steuern und Abgaben statt von Leuten, die auf Kosten der Allgemeinheit am Ortausgang verkehrswidrig ihren Fahrspaß ausleben? Diese unbefriedigende Situation vorausgeschickt, weisen wir darauf hin, dass die geplante Geschwindigkeitsreduzierung dazu führen könnte, dass bei Umsetzung der Maßnahmen wegen des vielfach vorhandenen Unverständnisses für Temporeduzierungen aus noch niedrigeren Geschwindigkeiten und erst recht mit Vollgas aus dem Ort heraus beschleunigt wird und damit der nächtliche Lärm für unsere Umgebung noch weiter zunimmt.	verhaltensbedingten Effekte werden in den modellhaften Berechnungen nicht gesondert abgebildet und sind vorrangig über Vollzugsmaßnahmen zu adressieren. Die Maßnahme im Krankenhausbereich wird hiervon unberührt beibehalten; gleichzeitig wird der Bedarf an flankierenden Kontrollen im Übergangsbereich als Prüfauftrag festgehalten.

B.37 Person 37 (03.03.2026)	
Ich wohne hier mit meiner Familie schon in einer sehr exponierten Lage. Verkehrslärm von allen Seiten. Zu den Maßnahmen: im wesentlichen sind in meiner Wohnlage 2 Maßnahmen relevant. 1. Nagolderstr. (L 1362), Tempo 30 nachts, westlich Mühlstr. 2. Nagolderstr. (L 1362) , westlich Mühlstr. , aktiver Lärmschutz südlich der Straße (alternativ zu Tempo 30) Tempo 30 nachts wäre gut, aber es reicht nicht, es müsste auch tagsüber gelten. Zusätzlich sollten, besonders für die Motorradfahrer*, Lärmanzeigen (sog. Lärmblitzer) angebracht werden. Die Verkehrsteilnehmer nehmen in der Vegetationszeit die Häuser optisch gar nicht wahr. Am besten wäre aktiver Lärmschutz südlich der Straße. Ein Tempolimit muss ja auch kontrolliert werden und das funktioniert ja jetzt schon bei Tempo 50 nicht! Die stationäre Blitzeranlage erfasst nicht das zu schnelle hereinfahren, sowie das zu schnelle herausfahren, wobei der lauteste Lärm entsteht. (also genau da , wo mein Haus steht). Eine weitere Möglichkeit, die Geschwindigkeit zu reduzieren, ist der Einbau von leichten Bodenerhebungen, die maximal 50 km/h ermöglichen. Die Nordumfahrung ist ja gar nicht bei den Maßnahmen berücksichtigt! Sie ist aber eine erhebliche Lärmquelle. Man sieht auf der Isophonenkarte gut, wie sehr ich da betroffen bin.	Dies wird teilweise berücksichtigt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nachts auf der Nagolder Straße (L 1362) westlich der Mühlstraße wird wie vorgesehen weiterverfolgt. Eine Ausdehnung auf den Tag wird aufgenommen. Der Wunsch nach sogenannten Lärmblitzern wird zur Kenntnis genommen. Für den Einsatz entsprechender Systeme besteht derzeit keine hinreichende Rechtsgrundlage, sodass dies nicht als Maßnahme festgesetzt werden kann. Unabhängig davon können zur Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und auffälligem Fahrverhalten flankierende Schwerpunktkontrollen durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Aktiver Lärmschutz südlich der Straße bleibt als bauliche Option grundsätzlich denkbar, ist aber vom Straßenbaulastträger abhängig und erfordert eine gesonderte technische/finanzielle Prüfung; eine verbindliche Umsetzung wird nicht festgelegt. Bodenerhebungen werden nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt, da dies eine separate verkehrsorganisatorisch-bautechnische Einzelfallprüfung erfordert. Zur Nordumfahrung K 1081: Sie ist Teil des untersuchten Netzes; rechnerisch ergibt sich keine ausreichende Betroffenheit für zusätzliche Maßnahmen. Aufgrund zahlreicher Beschwerden zu Geschwindigkeitsüberschreitungen wird jedoch abseits der Rechenergebnisse eine Verbesserung angestrebt, vorrangig über die Einhaltung der geltenden Regelungen (Prüfung von Schwerpunktkontrollen); ergänzend kann eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung geprüft werden, sofern sich ein entsprechender Handlungsbedarf bestätigt.

C D – Behörden und Träger öffentlicher Belange ohne Bedenken und Anregungen

C.1	**Gemeinde Ammerbuch**
C.2	**Gemeinde Deckenpfronn**
C.3	**Gemeinde Nufringen**
C.4	**Stadt Calw**
C.5	**Gemeinde Altdorf**
C.6	**Gemeinde Hildrizhausen**
C.7	**Gemeinde Mötzingen**