

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im: **Ortschaftsrat Hirschau**

Betreff: **Lärmaktionspläne für Tübingen**
insbesondere lärmreduzierende Maßnahmen für die Ortsdurchfahrt der L 371, Hirschau
Bezug: 534/2008, 166/2008
Anlagen: 1 Schreiben an das Umweltministerium Baden-Württemberg

Zusammenfassung:

Der Antrag (Vorlage 534/2008) wird, wie folgt, beantwortet:

- Die Verwaltung beabsichtigt derzeit nicht, generell Lärmaktionspläne für Tübingen aufzustellen.
- Die Verwaltung hält es nicht für möglich, über eine Intervention bei den Bundesstraßenbehörden eine schnellere Realisierung des Neubaus der B 28a zu erreichen.
- Derzeit ist eine Beseitigung von Fahrbahnunebenheiten auf der Ortsdurchfahrt von Hirschau nicht nötig, da sie erst im letzten Jahr ausgebessert wurde. Die noch ausstehende Höhenregulierung einzelner Kanalschachtabdeckungen hat der Fachbereich Tiefbau für Spätherbst 2009 eingeplant.
- Verhandlungen mit dem Regierungspräsidium über eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Hirschau führten nicht zum Erfolg.
- Die Anordnung eines nächtlichen Durchfahrtsverbots auf der Ortsdurchfahrt von Hirschau ist derzeit unbeantwortete Rechtsfragen auf. Die Verwaltung prüft zusammen mit dem Regierungspräsidium, ob und wie die Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot geschaffen werden können.
- Als weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung kämen eine Erhöhung und Modellierung eines Walls am westlichen Ortseingang von Hirschau und die Bezuschussung von Lärmschutzfenstern in Betracht. Für diese Maßnahmen ist jedoch kein Lärmaktionsplan notwendig und es stehen keine Haushaltsmittel zu Verfügung.

Ziel:

Beantwortung des Antrags (Vorlage 534/2008) der CDU-Fraktion zum Thema Lärmaktionsplan

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Die CDU-Fraktion hat in einem Antrag (Vorlage 534/2008) gefordert:

1. In den nach der Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007 von Lärm besonders betroffenen Bereichen in Tübingen (Punkt 3.2 Vorlage 166/2008) Lärmaktionspläne aufzustellen.
2. Für die Verbesserung der Situation in Hirschau fordert die Fraktion im Vorgriff auf die Ergebnisse eines Lärmaktionsplanes,
 - Eine Aufforderung durch die Stadtverwaltung an die Verwaltungen für die Bundesstraßen den Neubau der B 28a zwischen Tübingen und Rottenburg mit größter Dringlichkeit fortzuführen, unter dem Hinweis, dass Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung Vorrang vor Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses haben müssen.
 - Die Fahrbahnunebenheiten im Bereich der Ortsdurchfahrt Hirschau zu beseitigen.
 - Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt auf 40 km/h, einschließlich der notwendigen Überwachungsmaßnahmen.
 - Die Erarbeitung weiterer Vorschläge zur Lärmreduzierung auf der Ortsdurchfahrt Hirschau durch die Verwaltung.

In der Ortschaftsratsitzung vom 15.05.2009 wurden zwei Anträge der UWV-Fraktion im Ortschaftsrat Hirschau beschlossen und der Verwaltung übermittelt, die folgenden Inhalt haben:

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich Lärmaktionspläne zu erstellen, weil damit sich das Umweltministerium des Landes für Maßnahmen, wie Tempolimits und Durchfahrverbote, stark machen könne. Grundvoraussetzung dazu sei jedoch das Vorhandensein von Lärmaktionsplänen.
2. Eine verkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen, mit der der Durchgangsverkehr der L 371 in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr über den Rittweg / Industriestraße umgeleitet wird. Damit soll nachts die Lärmbelastung in Hirschau reduziert werden.

2. Sachstand

2.1 Ausgangsbedingungen

Sieht ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vor, ist der zuständige Straßenbaulastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. In Tübingen ist die Ortsdurchfahrt Hirschau der L 371 als einzige der von der Lärmkartierung erfassten Ortsdurchfahrten in kommunaler Baulast.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der

Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt folglich dann eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten. Eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung für die Bereiche im Straßenverkehr, für die Gemeinden nicht selbst verantwortlich sind, setzt eine Abstimmung mit den Verkehrsbehörden im Rahmen der Behördenbeteiligung voraus.

2.2 Lärmbelastung in Hirschau

Wie in der Vorlage 166/2008 ausgeführt, stellt sich die Belastung in Hirschau wie folgt dar:

51 bewohnte Gebäude mit 314 Bewohnern gelten nach den Rahmenvorgaben der Lärmkartierung als belastet; bemerkenswert ist vor allen Dingen die Belastung nachts.

Den ganzen Tag über sind 37 Gebäude mit 226 Bewohnern durch Lärmimmissionen über 70 dB (A) beeinträchtigt. Nachts (22-6 Uhr) sind 51 Gebäude mit 314 Bewohnern durch Lärmimmissionen über 60 dB(A) beeinträchtigt.

2 Gebäude mit 15 Bewohnern liegen im Allgemeinen Wohngebiet (Lenastraße); diese werden nur nachts stärker beeinträchtigt. Die restlichen Gebäude liegen in Mischgebieten oder in gemischten Bauflächen (Flächennutzungsplan).

Die Werte liegen über den Grenzwerten der 16. BImSchV (Auslösung von Schutzauflagen im Rahmen der Planfeststellung), jedoch - mit Ausnahme der Gebäude in der Lenastraße - noch unterhalb der Lärmrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

3. Mögliche Maßnahmen in Hirschau

- Meist ist schon die **Sanierung von lärmintensiven Belägen** sehr effektiv. Lärmintensiv sind Beläge vor allen Dingen dann, wenn sie schadhaft sind. Die Verwendung der oft als Alternative genannten modernen lärmmindernden Fahrbahnbeläge (Flüsterasphalt) führt erst ab Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr zu spürbaren Lärmreduzierungen und ist daher im städtischen Raum meistens nicht sinnvoll. Dazu sind bei einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zwischen einem herkömmlichen Belag und/oder aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Wand, Wall) einerseits und einem offenporigen Asphaltbelag andererseits neben den reinen Baukosten auch der eventuelle Mehraufwand z. B. für Belagserneuerung aufgrund nachlassender lärmmindernder Wirkung, zusätzliche Entwässerungseinrichtungen, Winterdienst, Reinigungsarbeiten und Wartungsarbeiten zu berücksichtigen. Alleine die Instandsetzung von schadhaften Fahrbahnoberflächen kann je nach Zustand des Straßenbelages zu spürbaren Verbesserungen führen (Verringerung um 2-6 dB(A)).
- Durch **Einsatz von Schallschutzwänden und -wällen** lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Um eine abschirmende Wirkung zu erzielen, sollte durch den Schallschirm die Sichtverbindung zwischen Emissionsort und Immissionsort unterbrochen werden. Dieses erreicht man am einfachsten, indem man die Schallschutzwände möglichst nah an der Quelle bzw. an dem Haus errichtet. Die Lärmminde-

rung nimmt mit einer weiteren Erhöhung der Schallschutzwand zu.

Schallschutzwälle und insbesondere Schallschutzwände sind jedoch städtebaulich problematisch, da ihre Errichtung einen großen Eingriff ins Straßen- bzw. ins Ortsbild bedeutet. Deshalb wird es im Ortskern nicht möglich sein diese zu errichten.

- **Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, wenn die Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden (Überwachung). Bei einer Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sind Lärmreduzierungen von 2-3 dB(A) zu erwarten. Bei einer geringeren Geschwindigkeitsreduzierung sind demgegenüber keine wahrnehmbaren Veränderungen zu erreichen.

Positive Synergieeffekte treten durch Geschwindigkeitsreduzierung mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität auf.

- **Einbau von Schallschutzfenstern** (ab Schallschutzklasse 3; Schallminderung um 35-39 dB(A)) sind dort wirksame Maßnahmen, wo aktive Lärminderungsmaßnahmen nicht möglich sind bzw. nicht ausreichen, um zumindest den Innenraum vor Lärm zu schützen. Als Ziel sollten im Innenraum durch den Verkehrslärm Schallpegel von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts nicht überschritten werden. Ggf. sind bei einer unumgänglichen Orientierung von Schlaf- und Aufenthaltsräumen hin zur verkehrsreichen Straße noch zusätzlich Schalldämmlüfter vorzusehen, damit das Öffnen des Fensters zu Lüftungszwecken nicht notwendig wird.
- Ein **Nächtliches Durchfahrtsverbot** - entweder nur für Lkw oder für alle Fahrzeugarten - auf der Ortsdurchfahrt Hirschau, wie es die UWV-Fraktion im Ortschaftsrat Hirschau zur Prüfung vorgeschlagen hat, würde die Anwohner der Ortsdurchfahrt nachts spürbar (≥ 7 dB(A) bei kompletten Durchfahrtsverbot, > 3 dB(A) bei LKW-Durchfahrtsverbot) vom Verkehrslärm entlasten. Der Durchgangsverkehr müsste über den Rittweg bzw. die Industriestraße umgeleitet werden.

4. Vorgehen der Verwaltung

4.1 Aufstellen von Lärmaktionsplänen in Tübingen

Wie schon in Vorlage 166/2008 unter *4. Vorgehen der Verwaltung* ausgeführt, beabsichtigt die Verwaltung derzeit nicht, generell Lärmaktionspläne für Tübingen aufzustellen. Die aufgezeigten Lärmimmissionen rühren ausschließlich von Bundes- und Landesstraßen her, die - bis auf die Ortsdurchfahrt Hirschau (L 371) - nicht in der Straßenbaulast der Universitätsstadt Tübingen stehen. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenkörper liegen somit, bis auf die Ausnahme der L 371, nicht in ihrer Kompetenz und Zuständigkeit. Die Durchführung von Maßnahmen durch das Land ist nicht zu erwarten. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen würde demnach einen hohen Aufwand auf Seiten der Verwaltung bedeuten, der nach derzeitigem Stand keinerlei Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung zur Folge hätte.

Ein in Aussicht gestelltes Eintreten des Umweltministeriums für Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und nächtliche Durchfahrtsverbote, gegenüber dem Innenministerium wird an das Vorhandensein von Lärmaktionsplänen geknüpft. Die Verwaltung beabsich-

tigt mit einem Schreiben an das Umweltministerium (siehe Anlage) die Erfolgsaussichten im Fall Hirschau (L 371) auszuloten.

4.2 Verbesserung der Situation in Hirschau

4.2.1 Aufforderung an die Verwaltungen für die Bundesstraßen (Dringlichkeit Neubau B28a)

Die Frage des Baus hängt derzeit nicht von Tübingens Intervention ab, sondern von der Umplanung in Rottenburg-Kiebingen. Die Verwaltung verfolgt aufmerksam, ob der Bund zusätzliche Kosten übernimmt, und hat bereits geltend gemacht, dass für Tübinger Ortsteile dann die gleichen Regeln gelten müssen.

4.2.2 Beseitigung von Fahrbahnunebenheiten im Bereich der Ortsdurchfahrt Hirschau (L 371)

Nachdem im letzten Jahr aufwändige Ausbesserungsarbeiten an der Ortsdurchfahrt Hirschau durchgeführt wurden, befindet sich der Straßenbelag der Ortsdurchfahrt in einem guten Zustand, so dass eine Belagserneuerung keine Verbesserung bringen würde. Wesentliche Fahrbahnunebenheiten am Fahrbahnrand in Höhe der Apotheke wurden dabei beseitigt. Die noch ausstehende Höhenregulierung einzelner Kanalschachtabdeckungen hat der Fachbereich Tiefbau für Spätherbst 2009 eingeplant.

4.2.3 Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Hirschau

Die geforderte Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Hirschau von 50 auf 40 km/h hätte aufgrund der nur sehr geringen Reduzierung der Lärmbelastung (<2 dB(A)) keine spürbare Wirkung. Erst eine Reduzierung auf 30 km/h hätte eine spürbare Entlastung zur Folge (siehe auch 3.).

Allerdings hat sich erst im Februar dieses Jahres das Regierungspräsidium negativ zu einem derartigen Ansinnen der Stadt für den Bereich der Ortsdurchfahrt Hirschau geäußert, obwohl die Stadt auch die Lärmbelastigungen als Begründung angeführt hatte. Die Ankündigung des Umweltministeriums (UM), Geschwindigkeitsbeschränkungen gegenüber dem Innenministerium als Verkehrsbehörde mit zu vertreten, weckt nun Hoffnungen in dieser Sache. Dieses Eintreten des UM ist an das Vorhandensein eines Lärmaktionsplanes gebunden. Die Verwaltung beabsichtigt mit einem Schreiben an das Umweltministerium (siehe Anlage) auszuloten, ob im konkreten Fall Hirschau (L 371) mit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes die Voraussetzungen für ein solches Eintreten des Umweltministeriums gegeben sind und auch Aussichten bestehen, dass dieses Eintreten zum Erfolg führt. In diesem Fall beabsichtigt die Verwaltung einen Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrt von Hirschau durchzuführen.

4.2.4 Nächtliches Durchfahrtsverbot

Die Stadtverwaltung hat sich Anfang der 90er Jahre und im Jahr 1996 (in Form eines Rechtsgutachtens) mit der Sperrung der Ortsdurchfahrt Hirschau für den Lkw-Verkehr beschäftigt. Die Verwaltung kam zu dem Ergebnis, dass für eine Sperrung im Wesentlichen drei Problembereiche existieren:

- die straßenrechtliche Widmung des westlichen Bügels des Rittweges entspricht nicht den Anforderungen und müsste daher in einem Verfahren geändert werden,
- für eine Sperrung muss nach dem Straßenverkehrsrecht eine ausreichende Lärmreduzie-

nung nachgewiesen werden, um die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu begründen. Die zu erwartende Verringerung der Belastung um mehr als 3 dB(A) brächte eine spürbare Entlastung und würde die Maßnahme rechtfertigen.

Frau Ministerin
Tanja Gönner
Umweltministerium Baden-Württemberg
Kernerplatz 9
70182 Stuttgart

- die Anbindungsbereiche an die L 371 und die Trassierung des Rittweges entspricht trotz funktionsfähiger Ausführung nur sehr bedingt den vorgeschriebenen Richtlinien.

Da die Verwaltung die Maßnahme für grundsätzlich geeignet hält, die Lärmbelastung im Ortskern von Hirschau zu reduzieren, wird sie in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium die erforderlichen Voraussetzungen für ein nächtliches Durchfahrverbot abklären. Zurzeit ist allerdings nicht absehbar, wie hoch der Aufwand für Verfahren und bauliche Maßnahmen sein wird. Eine kurzfristige Umsetzung ist jedoch aufgrund der Vorgaben nicht zu erwarten.

4.2.5 Zeitpunkt für die Ergreifung von Maßnahmen

Nachdem die Antwort von Regierungspräsidium und Umweltministerium vorliegt, wird ggf. mit Maßnahmen für Umleitung und Lärmaktionsplan begonnen.

4.2.6 Weitere Vorschläge zur Lärmreduzierung auf der Ortsdurchfahrt Hirschau

- **Ausformung des Walls auf Flst. 1058/1 (Ecke Wurmlinger Straße / Lenaustraße) zum Lärmschutzwall** als Verbesserung des Schutzes für die betroffenen Bewohner in der Lenaustraße (aktive Schallschutzmaßnahme; mittelfristige Umsetzung), um die erheblichen Beeinträchtigungen in der Nacht auf ein tolerables Maß zu verringern.

Eine eventuelle Erhöhung des Walls ist noch nicht geprüft, so dass keine Aussagen über Machbarkeit, Umfang und Kosten getroffen werden können.

- **Bezuschussung von Lärmschutzfenstern** (passive Schallschutzmaßnahme; mittelfristige Umsetzung) für die betroffenen Gebäude

Für ein Schallschutzfensterprogramm sind derzeit keine Haushaltsmittel vorgesehen. Bei einem derartigen Programm müsste die gesamtstädtische Belastung betrachtet werden, da es, aufgrund oft noch erheblicher höherer Belastung in anderen Stadtbereichen, an mehreren Stellen in Tübingen aufgelegt werden müsste.

Beide Maßnahmen sind unabhängig von einem Lärmaktionsplan von Seiten der Stadt durchführbar.

5. Mögliche finanzielle Auswirkungen

Derzeit sind keine konkreten Aussagen dazu möglich.

Frau Ministerin
Tanja Gönner
Umweltministerium Baden-Württemberg
Kernerplatz 9
70182 Stuttgart

Sehr geehrte Frau Ministerin Gönner,

auch in Tübingen wird das Thema Verkehrslärm intensiv diskutiert und es werden Überlegungen angestellt, mit welchen Maßnahmen die Situation für die Anwohner von stark befahrenen Straßen verbessert werden können. Mit dem neuen Instrument Lärmaktionsplan werden dabei neue Hoffnungen verbunden.

In einem bestimmten Fall, der Ortsdurchfahrt der L 371 durch Tübingen-Hirschau, gibt es konkrete Vorschläge, wie entweder durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Umleitung des Durchgangsverkehrs in den Nachtstunden die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden kann.

Bisherige Bemühungen in Richtung Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Umleitung scheiterten seit über 15 Jahren entweder an der Weigerung der Straßenbehörden (Straßenbauamt bzw. Regierungspräsidium) oder es wurden die straßenrechtlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen dafür als nicht gegeben beurteilt. Erst im Februar dieses Jahres hat sich das Regierungspräsidium negativ zu einer Geschwindigkeitsreduzierung für den Bereich der Ortsdurchfahrt Hirschau geäußert, obwohl die Stadt auch die Lärmbelästigungen als Begründung angeführt hatte.

Bei einer überschlägigen Betrachtung der überhaupt für diesen Bereich in Frage kommenden Maßnahmen, lassen jedoch diese zwei oben aufgeführten Maßnahmen bei vergleichsweise geringen Kosten den höchsten Nutzen erwarten. Anderweitige Maßnahmen wie etwa aktiver Schallschutz entlang der Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar, passive Maßnahmen an den Gebäuden sind aus wirtschaftlichen Gründen nicht realistisch und eine Sanierung der Fahrbahndecke wurde in den letzten Jahren durchgeführt. Die Universitätsstadt Tübingen ist jedoch bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Mitwirkung des Regierungspräsidiums angewiesen.

In dieser Situation möchte ich auf ihre Ankündigung zurückkommen, Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder Umleitungen, gegenüber dem Innenministerium als oberste Verkehrsbehörde zu vertreten. Als Vorbedingung gehen Sie davon aus, dass die Kommunen für die betroffenen Bereiche Lärmaktionspläne aufstellen. Die Universitätsstadt Tübingen steht der Aufstellung von Lärmaktionsplänen aufgrund der derzeit geringen Aussichten auf Umsetzbarkeit grundsätzlich kritisch gegenüber. Wenn jedoch zu erwarten wäre, dass sich mit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes in diesem Bereich tatsächlich konkrete Verbesserungen für die Anwohner umsetzen lassen, würde die Stadt zeitnah die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes anstreben.

Oberbürgermeister

09.09.2009

Ich bitte Sie deshalb uns mitzuteilen, ob sich Ihr Ministerium für die angesprochenen Lösungen bei der Verkehrsbehörde einsetzen würde, und wie Sie die Chancen sehen, dass dies auch zu einer Umsetzung der Maßnahmen führen wird.

Für Rückfragen stehe ich bzw. meine Verwaltung gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Boris Palmer