

Maßnahmenkonzept

1. Kriterien

- für die Definition der von Lärm betroffenen Personen

Personen, die in Gebäuden wohnen, die vor der Fassade einen Lärmpegel über >65 dB(A) am Tag bzw. >55 dB(A) in der Nacht aufweisen, werden als von Lärm betroffene Personen angesehen.

- für die Bildung von Bereichen

Wohngebäude, die in einem Bebauungszusammenhang stehen, Lärmpegel vor der Fassade über >65 dB(A) am Tag bzw. >55 dB(A) in der Nacht aufweisen und in denen insgesamt 20 Bewohner/innen oder mehr davon betroffen sind, werden zu einem Bereich zusammengefasst. Aneinandergrenzende Bereiche, deren Belastung auf die gleiche Verkehrssituation (z. B. aufgrund der Verkehrsführung) zurückzuführen ist, werden zusammengelegt.

- für die Aufnahme in Priorität I

In der nach Tag und Nacht getrennten Auswertung der Lärmkartierung ist in einem Bereich in der Summe die höchste Anzahl der von Lärm betroffenen Personen gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt (>70 dB(A) Tag, >60 (65 GE) dB(A) Nacht). Bereiche in Priorität I werden als Maßnahmenbereiche festgelegt, in denen jeweils bestimmte Maßnahmen zur Lärminderung bzw. zur Minderung der Lärmbeeinträchtigung definiert und gefördert werden. Ausgenommen hiervon sind Bereiche, die wegen einer Überprüfung in Priorität II sind.

- für die Aufnahme in Priorität II

In der nach Tag und Nacht getrennten Auswertung der Lärmkartierung ist in einem Bereich in der Summe die höchste Anzahl der von Lärm betroffenen Personen gesundheitskritischem Lärm ausgesetzt (>70 dB(A) Tag, >60 (65 GE) dB(A) Nacht). Ebenfalls in Priorität II aufgenommen werden Bereiche, in denen noch die Auswirkungen neuer Verkehrsregelungen (Tempo 30), neuer Verkehrsführung oder der Bau von Umgehungsstraßen überprüft werden müssen. Bereiche in Priorität II werden als Zusatzbereiche festgelegt, wenn es Bereiche sind, die nicht wegen einer Überprüfung in Priorität II sind.

2. Bedeutung der Priorisierung

2.1. Maßnahmen in Bereichen der Priorität I

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bereichen der Priorität I werden nach Beschluss des Lärmaktionsplans als 1. Stufe des Lärmaktionsplans umgesetzt. Dabei ergibt sich folgende Reihenfolge:

1. **Kurzfristig** sind Maßnahmen, bei denen eine verkehrsrechtliche Anordnung genügt (Temporeduzierungen, Lkw-Nachtfahrverbote). Sie werden zuerst und alsbald ergriffen. Temporeduzierungen werden auf den Bereich begrenzt, in dem die hohen Lärmbelastungen auftreten. Fahrverbote sollen räumlich gut eingrenzbar und nicht ihrerseits mit höheren Lärmbelastungen auf den Umfahrungsstrecken verbunden sein. Wo dies nicht möglich ist, z. B. durch fehlendes Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium auf klassifizierten Straßen, oder keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitsgefährdend beeinträchtigten Personen um 50 %) erreicht wird, greifen die Maßnahmen in Punkt 2 bzw. auch ggf. in Punkt 3.
2. **Mittelfristig**, d. h. in den nächsten fünf Jahren, sind Maßnahmen, die einen baulichen Eingriff bedeuten (Einbau lärmoptimierter Straßenbelag). Sie werden in den Bereichen ergriffen, in denen die Temporeduzierungen oder Lkw-Nachtfahrverbot allein keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitsgefährdend beeinträchtigten Personen um 50 %) bringen oder diese nicht möglich sind. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo der Einbau auch möglich bzw. nicht zu unwirtschaftlich ist (z. B. aufgrund häufig notwendiger Sanierungen durch hohe Belastung). In diesen Fällen greift u. U. die Maßnahme bei Punkt 3.
3. **Mittelfristig**, d. h. in den nächsten fünf Jahren, sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen). Sie werden für Gebäude in den Maßnahmenbereichen ergriffen, in denen die Maßnahmen in Punkt 1. und 2. keine Reduzierung der Lärmbelastung unter die Schwelle der Gesundheitsgefährdung gebracht haben. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt.

Die **mittel- bis längerfristigen**¹ Maßnahmen „Umstellung Busse auf Elektroantrieb“, „Sperrung Neckarbrücke u. Mühlstraße für den MIV“, „Sperrung Belthlestraße“, „Regionalstadtbahn“ und „Tunnel Ortsumfahrung Unterjesingen“ sind außerhalb der Reihenfolge zu sehen. Hier spielen noch andere Gesichtspunkte als der Lärmschutz (Wirtschaftlichkeit, Machbarkeit) eine Rolle. Außerdem entzieht sich die Umstellung oft dem unmittelbaren Zugriff der Stadt und/oder es sind politische Entscheidungen nötig.

¹ Umsetzung nicht in den nächsten fünf Jahren

2.2. Maßnahmen in Bereichen der Priorität II

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bereichen der Priorität II werden nach Umsetzung der Maßnahmen der 1. Stufe als 2. Stufe des Lärmaktionsplans umgesetzt. Dabei ist folgendes zu beachten:

1. **Mittel- bis längerfristig**¹ sind Maßnahmen, bei denen eine verkehrsrechtliche Anordnung genügt (Temporeduzierungen). Sie werden zuerst ergriffen. Temporeduzierungen werden auf den Bereich begrenzt, in dem die hohen Lärmbelastungen auftreten; Fahrverbote sollen räumlich gut eingrenzbar und nicht ihrerseits mit höheren Lärmbelastungen auf den Umfahrungsstrecken verbunden sein. Wo dies nicht möglich, z. B. durch fehlendes Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium auf klassifizierten Straßen, ist oder keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitskritisch beeinträchtigten Personen um 50 %) erreicht wird, greifen die Maßnahmen in den nachfolgenden Punkten 2 bzw. 3.
2. **Mittel- bis längerfristig**¹ sind Maßnahmen, die einen baulichen Eingriff bedeuten (Einbau lärmoptimierter Straßenbelag). Sie werden in den Bereichen ergriffen, in denen die Temporeduzierungen allein keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitskritisch beeinträchtigten Personen um 50 %) bringen oder diese nicht möglich sind. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo der Einbau auch möglich bzw. nicht zu unwirtschaftlich ist (z. B. aufgrund häufig notwendiger Sanierungen durch hohe Belastung). In diesen Fällen greift u. U. die Maßnahme bei Punkt 3.
3. **Mittel- bis längerfristig**¹ sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen). Sie werden für Gebäude in den Bereichen ergriffen, in denen die Maßnahmen in Punkt 1. und 2. keine Reduzierung der Lärmbelastung unter die Schwelle der Gesundheitsgefährdung gebracht haben. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt.
4. Bereiche, in denen es seit den Berechnungen der Lärmbelastung bereits Änderungen der Verkehrsführungen gab oder welche anstehen bzw. geplant sind, werden in Priorität II zurückgestellt und verbleiben dort, solange es keine Berechnung des neuen Bestands gibt. Es dann wird über die weitere Einteilung in Prioritäten entschieden.
5. Bereiche, in denen Auswirkungen von Änderungen der Verkehrsführungen an anderer Stelle zu erwarten sind, werden in Priorität II zurückgestellt und verbleiben dort, solange es keine Berechnung des neuen Bestands gibt. Es dann wird über die weitere Einteilung in Prioritäten entschieden.

Die **mittel- bis langfristige**¹ Maßnahme „Radschnellweg RS 11 (L) Tübingen - Rottenburg a.N.“ ist außerhalb der Reihenfolge zu sehen. Ihre Realisierung entzieht sich dem unmittelbaren Zugriff der Stadt, da es sich um ein Projekt des Landes handelt.

3. Maßnahmenbeschreibung

- Temporeduzierung

- 50 km/h auf 40 km/h

Die Anordnung von Temporeduzierungen muss auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit dem Regierungspräsidium abgestimmt werden. In der Innenstadt muss auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans Rücksicht genommen werden, die für den größten Teil Tempo 40 vorsehen, weil dort bei Tempo 30 die Belastung mit Stickoxiden (NO_x) und Feinstaub (PM10) höher ist als bei Tempo 40. Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs wird innerorts nur eine Temporeduzierung auf Tempo 40 vorgesehen, um deren Verkehrsfunktion zu berücksichtigen und den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Temporeduzierung wird entweder für den ganzen Tag oder für die Nachtstunden (22 – 6 Uhr) angeordnet.

- Lkw-Nachtfahrverbot (22-6 Uhr)

Die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots muss auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit dem Regierungspräsidium abgestimmt werden. Geeignete Ausweichstrecken müssen vorhanden sein. Dafür bietet sich nach ihrer Fertigstellung die B 28 im Neckartal als Alternative für die B 296 an, die im Stadtgebiet vom Schlossbergtunnel bis zum Ortsende von Tübingen-Unterjesingen verläuft. Anliegerverkehre und notwendige Durchgangsverkehre zu innerstädtischen Zielen (z. B. zu den Kliniken) werden vom Verbot ausgenommen.

- Sperrungen von Straßenabschnitten als Maßnahme zur Verkehrslenkung

- lärmoptimierter Fahrbahnbelag

Dafür können unter Beachtung der einschlägigen Voraussetzungen Fördermittel aus dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt werden. In allen dafür vorgeschlagenen Bereichen sind die Voraussetzungen erfüllt. Eine Voraussetzung für die Förderung ist auch, dass die Maßnahme in einem Lärmaktionsplan enthalten ist. Lärmoptimierter Belag wird regelhaft in den Maßnahmenbereichen eingebaut, wenn sowieso Belagserneuerungen anstehen. In den Bereichen der Priorität II erfolgt dies, wenn es sich an Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger anschließt. Bei einer evtl. vorzunehmenden Priorisierung von Belagserneuerungsarbeiten genießen Maßnahmenbereiche den Vorzug.

- Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen

Der Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen ist eine Maßnahme des passiven Schallschutzes. Die Stadt legt hierfür ein Förderprogramm auf, das darauf ausgerichtet ist die Lärmbelastung innerhalb der Gebäude nach Maßgabe der DIN 4109 zu senken. Das Förderprogramm kann für Gebäude angewandt werden, die an der Fassade Lärm ausgesetzt sind, der gesundheitsgefährdend einzustufen ist (>70 dB(A) Tag, >60 (65 GE) dB(A) Nacht). Zuschüsse werden nur für Fenster und Türen gewährt, die mindestens der Schallschutzklasse IV entsprechen und die Lärmbelastung im Rauminnern auf wenigstens 40 dB(A) reduzieren. Die Förderung ist begrenzt auf maximal 75 % der förderfähigen Kosten, höchstens jedoch 5.000 € pro Wohneinheit. Für schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen können maximal 500 € pro Schlafräum als Zuschuss gewährt werden. Die Förderung wird in der

Regel nur für den Einbau in solchen Aufenthaltsräumen, die der Lärm intensiven Straßenseite zugewandt sind, gewährt. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen schon Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt.

- Radschnellweg RS 11 (L) Tübingen – Rottenburg

In einer vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse für die Realisierung von Radschnellverbindungen wurde der Korridor Tübingen – Rottenburg a. N. als potenzieller Korridor, der sich für einen Ausbau zum Radschnellweg eignet, identifiziert und ist deshalb im vordringlichen Bedarf des Landes enthalten. Von einer attraktiven Radschnellverbindung sind Verkehrsumlagerungseffekte zu erwarten, die die Belastungen durch den Kfz-Verkehr im Neckartal oberhalb Tübingens vermindern. Der Radschnellweg befindet sich derzeit in der Planfeststellung.

4. Bereiche

4.1. **Maßnahmenbereiche (Priorität I):** Bereiche, in denen ein großer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt ist.

Nr.	Bezeichnung	Höchste Anzahl von gesundheitsgefährdendem Lärm Betroffener	Maßnahmen mit Zeithorizont (k = kurzfristig, m = mittelfristig, l = langfristig)
M 01	Innenstadt (Mühlstraße/Wilhelmstraße (bis Ammerbrücke)/Am Stadtgraben/Kelternstraße/Belthlestraße/Westbahnofstraße (bis Rheinlandstraße)/Rümelinstraße/Herrnberger Straße (bis Belthlestraße))	444 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m) • Sperrung Neckarbrücke u. Mühlstraße für den MIV (m/l)* • ÖPNV – Umstellung Busse auf Elektroantrieb (m/l)* • Regionalstadtbahn (l)* (kann noch nicht berechnet werden)
M 03	B 28 Hegelstraße	446 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 ganztags (Bestand Tempo 50) (k) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)
M 05	Hölderlinstraße	204 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)
M 06	Wilhelmstraße	152 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 nachts (Bestand Tempo 50) (k) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)
M 10	B 27 Stuttgarter Straße	672 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 nachts (Bestand Tempo 50) (k) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m) • Schindhaubasistunnel (l) (kann noch nicht berechnet werden)
M 11A	B 28 Reutlinger Straße	387 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 nachts (Bestand Tempo 50) (k) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)
M 14	B 296 Ortsdurchfahrt Unterjesingen	294 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Nachtfahrverbot (ab 3,5 t) (k) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m) • Tunnel Ortsumfahrung (l) (kann noch nicht berechnet werden)

* Maßnahme aus dem Klimaschutzprogramm oder als Maßnahme ebenfalls im Klimaschutzprogramm enthalten

4.2. Zusatzbereiche (Priorität II)

Bereiche, in denen ein größerer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitskritischem, aber nicht gesundheitsgefährdenden Lärm ausgesetzt ist.

	Bezeichnung	Höchste Anzahl von gesundheitskritischen Lärm Betroffener	Maßnahmen mit Zeithorizont (m = mittelfristig, l = langfristig)	Bemerkungen
Z	Schlossbergtunnel (B 296) – Südportal	36 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Nachtfahrverbot (m/l) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	
Z	B 296 Rheinlandstraße	217 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 ganztags (Bestand Tempo 50) (m/l) • Lkw-Nachtfahrverbot (m/l) 	
Z	B 296 Herrenberger Straße - West	222 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 nachts • Lkw-Nachtfahrverbot (m/l) 	
Z	Hechinger Straße – Nord	210 (tags)	<ul style="list-style-type: none"> • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	
Z	Derendinger Straße	363 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l) 	
Z	K 6900 Weinbergstraße	52 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 (Bestand Tempo 50 bzw. 40) (m/l) 	
Z	Gartenstadt (B 27)	102 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	
Z	Wilhelmstraße/K 6911 Pfrondorfer Straße	565 (tags)	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 ganztags (Bestand Tempo 50 bzw. 40) (m/l) auf der Pfrondorfer Straße • Tempo 40 nachts auf der Wilhelmstraße (Bestand Tempo 50 bzw. 40) (m/l) • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	
Z	Friedrichstraße/ Poststraße	91 (tags)	<ul style="list-style-type: none"> • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	Überprüfung aufgrund neuer Verkehrsführung

	Bezeichnung	Höchste Anzahl von gesundheitskritischen Lärm Betroffener	Maßnahmen mit Zeithorizont (m = mittelfristig, l = langfristig)	Bemerkungen
Z	Alberstraße/L 1208 Stuttgarter Straße	142 (tags)		Auswirkungen der Ansiedlung der Feuerwehr und der dadurch notwendigen Neuregelung der Verkehrsführung abwarten
Z	L 371 Ortsdurchfahrt Hirschau	333 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l) • Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l) 	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	L 370 Ortsdurchfahrt Bühl	128 (tags/nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l) • Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l) 	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	K 6900 Im Schelmen/ Weilheimer Kneiple (L 370)	77 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l) 	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	B 296 OD Unterjesingen – Ost	216 (nachts)		Auswirkungen B 28 neu bzw. Maßnahme Lkw-Nachtfahrverbot in M 14 überprüfen/abwarten

4.3. Maßnahmenbereich in Priorität II

Bereich in dem ein großer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt ist, die jedoch bzgl. der Wirkung neuer Verkehrsführungen noch überprüft wird.

Nr.	Bezeichnung	Höchste Anzahl von gesundheitsgefährdendem Lärm Betroffener	Maßnahmen (m = mittelfristig, l = langfristig)	Bemerkungen
M 11B	B 27 / B 28 Französisches Viertel	270 (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> • lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l) • passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l) 	Änderung Verkehrsführung Tübinger Kreuz (B 27 / B 28) abwarten ggf. vorgezogener Einbau von lärmoptimiertem Fahrbahnbelag im Rahmen von Fahrbahnsanierung durch das Land auf der B 28 stadtauswärts