

## Beschlussvorlage

zur Vorberatung im	<b>Gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte Lustnau, Derendingen, Südstadt, Weststadt, Stadtmitte und Nordstadt</b>
zur Vorberatung im	<b>Ortschaftsrat Unterjesingen</b>
zur Vorberatung im	<b>Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung</b>
zur Behandlung im	<b>Gemeinderat</b>
zur Kenntnis im	<b>Alle Ortschaftsräte</b>

---

**Betreff:** **Lärmaktionsplan Tübingen**

**Bezug:** 548/2022, 29/2021, 410/2017, 381/2013, 220/2009, 166/2008, 534/2008

Die Anlagen 3 - 8 sind digital im geschützten Ratsinformationssystem abrufbar. Zudem stehen sie ab 13.09.2023 öffentlich im Internet unter [www.tuebingen.de/gemeinderat](http://www.tuebingen.de/gemeinderat) bei der Sitzung des Planungsausschusses vom 21.09.2023.

**Anlagen:**

- 1 Lärmaktionsplan Tübingen Rechtliche und technische Informationen
- 2 Maßnahmenkonzept
- 3 Karten der Maßnahmen- und Zusatzbereiche mit Darstellung der Auswirkungen von bestimmten Maßnahmen (nur digital)
- 4 Lärmpegeltabellen (nur digital)
- 5 Änderung Anzahl Betroffener aufgrund von lärmindernden Maßnahmen (nur digital)
- 6 Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung (nur digital)
- 7 Koordinierungsbewertung (nur digital)
- 8 Begründung verkehrsbeschränkende Maßnahmen (nur digital)
- 9 Tempi klassifizierte Straßen im Lärmaktionsplan

---

**Beschlussantrag:**

1. Das Maßnahmenkonzept (Anlage 2) wird beschlossen.
2. Die Karten der Maßnahmen- und Zusatzbereiche mit Darstellung der Auswirkungen lärmindernden Maßnahmen (Anlage 3) sowie die dazugehörigen Tabellen (Anlage 4 und 5) werden zur Kenntnis genommen.
3. Der Behandlung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 6) wird zugestimmt.
4. Der Begründung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Anlage 8) wird zugestimmt.

**Finanzielle Auswirkungen**

Finanzielle Auswirkungen: Ergebnishaushalt		lfd. Nr.	Ertrags- und Aufwandsarten	HH-Plan 2023
DEZ02 THH_7 FB7	Dezernat 02 EBM Cord Soehlke Planen, Entwickeln, Liegenschaften Planen, Entwickeln, Liegenschaften			EUR
5610-7 Umweltschutzmaßnahmen	14	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	-20.400	
		<i>davon für diese Vorlage</i>	-20.400	
	17	Transferaufwendungen	-70.000	
		<i>davon für diese Vorlage</i>	-70.000	

Die für eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen erforderlichen Mittel sind im Haushaltsplan 2023 auf der Produktgruppe 5610-7 „Umweltschutzmaßnahmen“ abgebildet.

Bisher wurden für Lärmschutzmaßnahmen Mittel aus dem Programm der Universitätsstadt Tübingen gegen Verkehrslärm verwendet. Das Programm fördert den Einbau von lärm-dämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen an bestimmten Straßen unter bestimmten Bedingungen. Die Mittel waren bis zum Haushaltsjahr 2020 unter dem PSP-Element 7.541004.0000.01 „Gemeindestraßen, Lärmschutzmaßnahmen“ veranschlagt. Mit dem Haushaltsplan 2021 wurden die Mittel vom Investitionsprogramm in den Ergebnishaushalt zur Produktgruppe 5610-7 „Umweltschutzmaßnahmen“ überführt und sind im Haushaltsplan 2023 abgebildet.

**Begründung:**

**1. Anlass / Problemstellung**

Im Stadtgebiet wurde für das Jahr 2018 die Lärmkartierung für die klassifizierten Straßen in Stufe 1 mit einer Belastung von mehr als 6 Mio. Kfz/ Jahr (16.400 Kfz/ 24 h) und in Stufe 2 mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/ Jahr (8.200 Kfz/24 h) durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) erstellt. Ergänzend zu diesen Kartierungen wurden im Auftrag der Stadtverwaltung im Stadtgebiet alle Straßen mit mehr als 6.000 Kfz/ 24 h lärmtechnisch kartiert. Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG besteht die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan für Tübingen zu erstellen. Im Ergebnis besteht eine

Pflicht zum Handeln, da in einigen Bereichen die Werten, ab denen eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen ist, überschritten sind.

Zum Maßnahmenkonzept wurde eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Vom 13.09. bis 22.10.2021 lagen die Unterlagen aus. Zusätzlich gab es am 28.09.2021 eine öffentliche Informationsveranstaltung hierzu.

Lärmaktionspläne sollen alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Mittlerweile sind feste Zeiträume vorgesehen. Der nächste Zeitraum ist von 2024 bis 2029.

In einem Antrag (Vorlage 548/2022) hat der Jugendgemeinderat vorgeschlagen, aus Klimaschutz- und Sicherheitsgründen auf der Hölderlinstraße, der Rümelinstraße, Am Stadtgraben, der Wilhelmstraße und der Schnarrenbergstraße Tempo 30 einzuführen.

Zur Erörterung der Vorlage bzw. des Lärmaktionsplans wird am 20.09.2023 um 17 Uhr eine gemeinsame Sitzung aller Ortsbeiräte stattfinden. In dieser Sitzung soll aufgezeigt werden, in welchen Bereichen Maßnahmen vorgesehen sind und welche Auswirkungen sie haben werden.

## **2. Sachstand**

### **2.1. Durchgeführte Beteiligung der Öffentlichkeit**

Zum Maßnahmenkonzept wurde eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Vom 13.09. bis 22.10.2021 lagen die Unterlagen aus. Zusätzlich gab es am 28.09.2021 eine öffentliche Informationsveranstaltung hierzu. Es sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen. Die Verwaltung hat sich mit ihnen auseinandergesetzt und sie beantwortet (Anlage 6). Teilweise haben diese zu Veränderungen im Maßnahmenkonzept geführt.

Viele vorgebrachte Punkte können jedoch nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans bearbeitet werden. In solchen Fällen wurde in den Antworten, wenn möglich, auf mögliche Lösungswege verwiesen. Teilweise wurden diese schon angegangen.

### **2.2. Koordinierungsbewertung im Zuge des Lärmaktionsplans**

Im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplans wurde untersucht, wie sich eine Veränderung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf die Koordinierung (Grüne Welle) der untersuchten Streckenzüge auswirken würde. Dabei erfolgte ein Vergleich der Bestandskoordinierung bei Tempo 50, 40 und 30 km/h sowie durch die Anpassung der Versatzzeiten (zeitliche Differenz des Beginns einer Freigabezeit zu den Freigabezeiten räumlich benachbarter Signalgruppen) zwischen den einzelnen Knotenpunkten. Diese Untersuchungen erfolgten unter Ansatz einschlägiger Koordinierungsbewertungen. In dieser Untersuchung wurden folgende sechs Streckenzüge näher betrachtet:

- B296 Rheinlandstraße
- Westbahnhofstraße
- Hölderlinstraße
- Wilhelmstraße
- B28 Hegelstraße/ Reutlinger Straße
- B27 Stuttgarter Straße

Insgesamt kann aus verkehrlicher Sicht auf allen Streckenzügen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h eingeführt werden. Hierfür werden Anpassungen der Versatzzeiten zur Optimierung der Koordinierung bei reduzierter Geschwindigkeit notwendig. Eine weitere Reduzierung auf 30 km/h kann auf den Streckenzügen Rheinlandstraße, Reutlinger Straße und Stuttgarter Straße nicht empfohlen werden, da dann die Flüssigkeit des Verkehrs so stark eingeschränkt würde, dass es zu wiederholten Anfahrvorgängen und zu Verkehrsstaus kommen würde. Dies ist aus verkehrlicher Sicht zu vermeiden.

### 2.3. Lärmsanierung Straßenbeläge

Lärmoptimierter Belag soll bei anstehenden Fahrbahnsanierungen städtischer Straßen regelhaft dort eingebaut werden, wo dies der Lärmaktionsplan in den Maßnahmenbereichen der Priorität I vorsieht. Bei einer evtl. vorzunehmenden Priorisierung von Belagserneuerungsarbeiten genießen Maßnahmenbereiche eine sehr hohe Priorität. Der Einbau von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen verursacht Mehrkosten gegenüber konventionellen Straßenbelägen. Dafür kann die Belagssanierung jedoch über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden, wenn sie in einem Lärmaktionsplan aufgeführt sind.

Auf Grundlage der Straßenzustandserfassung gibt es Planungen des Fachbereich Tiefbau zu den anstehenden Straßensanierungen. Der Einbau von lärmoptimierten Belägen ist, soweit es sich um Maßnahmenbereiche handelt, vorgesehen.

### 2.4. Änderungen im Maßnahmenkonzept gegenüber der Beteiligung der Öffentlichkeit

Folgende Änderungen im Maßnahmenkonzept ergeben sich nach Beteiligung der Öffentlichkeit:

- Erweiterung des Maßnahmenbereichs M 03 (Hegelstraße) nach Osten bis in Höhe der Thiepvalkaserne und Erweiterung des Maßnahmenbereichs M 11A (B 28 Reutlinger Straße) nach Westen bis zur Steinlachbrücke, um den Abstand zwischen den Maßnahmenbereichen zu verringern. Damit soll den Vorgaben des Kooperationserlasses bzgl. der gerechtfertigten Maximalabständen zwischen Maßnahmenbereichen bei angeordneten Geschwindigkeitsreduzierungen entsprochen werden.
- Die Entscheidung über ein Lkw-Nachtfahrverbot auf der B 296 wird erst nach Vorliegen neuer Verkehrszahlen, die Auskunft über eine mögliche Entlastungswirkung der B 28neu geben können, getroffen.
- Erweiterung des Maßnahmenbereichs M 06 (Wilhelmstraße) den Nordring hinauf bis auf Höhe des Gebäudes Denzenberghalde 13, um die Lärmbelastungen durch den Verkehr an der vielbefahrenen Kreuzung Nordring/ Wilhelmstraße gänzlich zu berücksichtigen.
- Ertüchtigung einer Mauer auf Höhe Gebäude Lilli-Zapf-Str. 32 und westlich davon, um dort kurzfristig eine hohe Lärmreduzierung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu erreichen.
- Beibehaltung der aufgrund des Luftreinhalteplans verfügbaren Geschwindigkeitsreduzierungen über eine mögliche Aufhebung des Luftreinhalteplans hinaus:
  - in Unterjesingen (M 14 und Z B 296 OD Unterjesingen – Ost) mit Tempo 30, um die jetzige schon stark lärmbelastete Situation nicht zu verschlechtern.  
Generell ist hier die Lärmbelastung schon mit Tempo 30 sehr hoch. Wenn die

erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h hochgesetzt würde, würden die hohen Lärmpegel um ca. 3 dB(A) erhöht (genau: 2,7 dB(A)). Setzt man den lärmarmen Belag an, so wird die Emission wieder um 3 dB(A) reduziert. D. h., es würde sich gegenüber der jetzigen Belastung keine Verbesserung ergeben.

- im Stadtzentrum (M 01 Innenstadt und M 05 Hölderlinstraße), um die jetzige schon stark lärmbelastete Situation nicht noch weiter zu verschlechtern.  
Die Lärmsituation hier wird auch bei Einbau eines lärmarmen Belags und Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitsreduzierungen noch sehr belastend bleiben. Eine Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierungen würde die Lärmbelastung wieder erhöhen und noch mehr Bewohner/innen gesundheitsgefährdendem Lärm aussetzen.
- Verzicht auf die auf der B 296 in der Weststadt vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h, da diese Maßnahme allein nur für wenige Betroffene eine Entlastung brächte.
- Vorläufiger Verzicht auf Maßnahmen im Zusatzbereich Friedrichstraße/ Poststraße, da die Situation nach der vollständigen Umgestaltung des Europaplatzes anhand neuer Zählungen neu bewertet werden muss.
- Einheitlich ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h im Zusatzbereich Wilhelmstraße/ K 6911 Pfrondorfer Straße anstatt Tempo 40 lediglich nachts auf der Wilhelmstraße. Durch die Temporeduzierung werden so auch tagsüber Anwohnerinnen und Anwohner der Wilhelmstraße vom Verkehrslärm entlastet. Durch eine ganztägige Einheitlichkeit der angeordneten Geschwindigkeit sind die Regelungen für Verkehrsteilnehmende eindeutiger und erkennbarer.
- Einführung von Tempo 30 auf der Alberstraße (bereits beschildert) und Tempo 40 auf der Stuttgarter Straße in Lustnau sowie Angebot eines passiven Lärmschutzes an Fenstern, Türen und Lüftungen im Zusatzbereich Alberstraße/ L 1208 Stuttgarter Straße. Tempo 30 auf der Alberstraße dient bereits jetzt schon der Verkehrslenkung. Zusammen mit Tempo 40 auf der Stuttgarter Straße wird eine fast vollständige Entlastung von gesundheitsgefährdendem Lärm erreicht.
- Verlegung und Verlängerung der Lärmschutzwand erst im Rahmen des Baus des Schindhaubasistunnels im Maßnahmenbereich M 11B (B 27/ B 28 Französisches Viertel), wie es als Maßnahme beim Bau des Schindhaubasistunnel vorgesehen ist. Eine Verlängerung der jetzigen Lärmschutzwand würde beim Bau des Tunnels wieder abgerissen werden, weshalb auf eine Umsetzung heute verzichtet werden soll.
- Neuer Zusatzbereich Z L 1208 OD Bebenhausen (siehe Maßnahmenkonzept (Anlage 2))

### **3. Vorschlag der Verwaltung**

#### **3.1. Maßnahmenkonzept (siehe auch Anlage 2)**

Nach Auswertung der vorher angestellten Berechnungen, der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Koordinierungsbewertung sowie des Zeitplans der Straßensanierung schlägt die Verwaltung das folgende Maßnahmenkonzept vor. In Anlage 8 werden für die einzelnen Straßenzüge die Maßnahmen begründet, bei denen verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorgesehen sind.

Ziel ist es, in der Stadt Bedingungen zu schaffen, die zu einer guten Umweltsituation und zu stadtverträglichen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr führen. Sowohl die Belastung der Luft mit Luftschadstoffen als auch die Belastung der Menschen mit Lärm ist spürbar zu vermindern. Die Situation im Innenbereich der Gebäude wie auch in den dazugehörigen Außenbereichen und im öffentlichen Raum muss sich qualitativ verbessern. D. h. die

Aufenthaltsqualität muss gesteigert werden. In den Städten und Kommunen kommen für die Erreichung dieser Ziele Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne und Regelungen aus der Straßenverkehrsordnung (insbesondere in § 45 StVO zur Gefahrenabwehr) in Frage.

Für die im Straßenverkehr Teilnehmenden muss eine Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit der angeordneten Geschwindigkeiten erkennbar sein, damit sie auch eingehalten werden. Außerdem dürfen die Geschwindigkeitsbeschränkungen den Verkehrsfluss auf den Straßen nicht derart behindern, dass es aufgrund von Verkehrsstockungen wiederum zu Verschlechterungen der Umweltsituation kommt. Ziel muss es trotzdem sein, den Straßenverkehr stadtverträglich zu gestalten. Die gewählten Geschwindigkeiten in den einzelnen Maßnahmen- und Zusatzbereichen versuchen dieser Abwägung gerecht zu werden. Dies führt zu einer Abstufung der Geschwindigkeiten von außen (Ortschild) nach innen (Stadtzentrum, Zentren der einzelnen Wohnquartiere) (siehe Anlage 9).

### 3.1.1. Maßnahmenbereiche und Maßnahmen darin

Es werden folgende Maßnahmenbereiche (M), in denen prioritär als 1. Stufe des Lärmaktionsplans Maßnahmen umgesetzt werden, gebildet:

M 01	Innenstadt
M 03	B 28 Hegelstraße
M 05	Hölderlinstraße
M 06	Wilhelmstraße
M 10	B 27 Stuttgarter Straße
M 11A	B 28 Reutlinger Straße
M 11B	B 27 / B 28 Französisches Viertel (jedoch vorerst in Priorität II)
M 14	B 296 Ortsdurchfahrt Unterjesingen

Die Abgrenzungen der Maßnahmenbereiche sind in Anlage 3 ersichtlich.

Das Maßnahmenkonzept umfasst in **allen Maßnahmenbereichen** folgende Maßnahmen:

- Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge im Rahmen der Lärmsanierung
- Förderprogramm für passiven Schallschutz durch Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen gemäß den Vorgaben in der Maßnahmenbeschreibung im Maßnahmenkonzept (Punkt 3 in Anlage 2)

In den Maßnahmenbereichen **M 01 Innenstadt**, **M 05 Hölderlinstraße** und **M 14 Ortsdurchfahrt Unterjesingen** zusätzlich:

- Beibehaltung der aufgrund des Luftreinhalteplans verfügbaren Geschwindigkeitsreduzierungen über eine mögliche Aufhebung des Luftreinhalteplans hinaus.
- Tempo 40 auf der Hölderlinstraße, der Rümelinstraße, der Schnarrenbergstraße bis auf Höhe der Herrenberger Straße, der Westbahnhofstraße, der Kelternstraße und im Stadtgraben zwischen Schmiedtorstraße und der Langen Gasse. Tempo 40 käme neu in der Wilhelmstraße zwischen Keplerstraße und Mohlstraße hinzu<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Diese Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt aus verkehrstechnischen Gründen (Lückenschluss) zur besseren Verständlichkeit und Einheitlichkeit und nicht wegen des Lärmschutzes.

- Tempo 30 soll in der Mühlstraße, in der Wilhelmstraße vom Lustnauer Tor bis zur Keplerstraße, in der Herrenberger Straße und der Belthlestraße beibehalten werden. Tempo 30 käme neu im Stadtgraben zwischen Lange Gasse und Lustnauer Tor hinzu. Dem Antrag des Jugendgemeinderats wird somit teilweise entsprochen.

Im Maßnahmenbereich **M 01 Innenstadt** zudem:

- Sperrung Neckarbrücke u. Mühlstraße für den MIV
- ÖPNV – Umstellung Busse auf Elektroantrieb (längerfristig)

In folgenden Maßnahmenbereichen werden noch zusätzlich zu lärmoptimierten Belägen und passivem Lärmschutz Geschwindigkeitsreduzierungen eingeführt:

- In den Maßnahmenbereichen **M 03 B 28 Hegelstraße**, **M 06 Wilhelmstraße**, **M 10 B 27 Stuttgarter Straße** und **M 11A B 28 Reutlinger Straße** Tempo 40 ganztags. Das Ziel sind stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Sowohl die Belastung der Luft mit Luftschadstoffen als auch die Belastung der Menschen mit Lärm wird spürbar vermindert. Für die im Straßenverkehr Teilnehmenden ist mit einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung eine Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit der angeordneten Geschwindigkeiten erkennbar, und werden deswegen auch eher eingehalten.

Als weitere Maßnahmen kommen im Maßnahmenbereich **M 10 B 27 Stuttgarter Straße** dazu:

- Ertüchtigung einer Mauer auf Höhe Gebäude Lilli-Zapf-Str. 32 und westlich davon
- Schindhaubasistunnel (längerfristig)

Als weitere Maßnahmen kommen im Maßnahmenbereich **M 14 Ortsdurchfahrt Unterjesingen** dazu:

- Lkw-Nachtfahrverbot (ab 3,5 t) nach nochmaliger Überprüfung der Belastungssituation nach Eröffnung der B 28neu (zuerst zurückgestellt, wird 2024/2025 erneut zur Entscheidung vorgelegt)
- Tunnel Ortsumfahrung (längerfristig)

### 3.1.2. Zusatzbereiche

Es werden folgende Zusatzbereiche (Z) gebildet, in denen nach Umsetzung der Maßnahmen der 1. Stufe (Maßnahmenbereiche) als 2. Stufe des Lärmaktionsplans Maßnahmen umgesetzt werden sollen:

- Z Schlossbergtunnel (B 296) – Südportal
- Z B 296 Rheinlandstraße
- Z B 296 Herrenberger Straße – West
- Z Hechinger Straße – Nord
- Z Derendinger Straße
- Z K 6900 Weinbergstraße
- Z Gartenstadt (B 27)
- Z Wilhelmstraße/ K 6911 Pfrondorfer Straße
- Z Friedrichstraße / Poststraße
- Z Alberstraße/ L 1208 Stuttgarter Straße

- Z L 370 Ortsdurchfahrt Bühl
- Z L 371 Ortsdurchfahrt Hirschau
- Z K 6900 Im Schelmen/ Weilheimer Kneiple (L 370)
- Z B 296 OD Unterjesingen-Ost
- Z L 1208 OD Bebenhausen

Das Maßnahmenkonzept umfasst in allen Zusatzbereichen, in denen nicht noch die Auswirkungen neuer Verkehrsführungen (Zinserdreieck, B 28neu, Umbaumaßnahmen OD Bebenhausen) überprüft werden sollen, folgende Maßnahme:

- passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen  
Diese Maßnahmenart soll erst mittel- bis langfristig (nicht vor fünf Jahren) umgesetzt werden.
- In folgenden Zusatzbereichen werden Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 40 km/h bzw. 30 km/h ggf. früher umgesetzt:
  - Z Wilhelmstraße/ K 6911 Pfrondorfer Straße  
(auf der Pfrondorfer Straße auf Teilstrecken, auf denen es bisher noch nicht angeordnet ist)
  - Z Alberstraße / L 1208 Stuttgarter Straße  
(Alberstraße 30 km/h (schon umgesetzt), Stuttgarter Straße 40 km/h)

Die anderen in Anlage 2 aufgeführten Maßnahmen in den Zusatzbereichen werden nicht zwingend bis zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans in fünf Jahren umgesetzt. Falls in diesem Zeitraum in den Zusatzbereichen **Z Derendinger Straße** und **Z Wilhelmstraße/ K 6911 Pfrondorfer Straße** Straßensanierungen anstehen, soll ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut werden.

### 3.2. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss wird der Lärmaktionsplan dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg über die LUBW gemeldet. Anschließend werden die Maßnahmen im Maßnahmenkonzept nach Möglichkeit und ggf. im Zusammenhang mit anderen, vor allem baulichen Maßnahmen in den nächsten Jahren umgesetzt. Hierbei wird auch die Finanzierbarkeit zu prüfen sein.

Nach Veröffentlichung der neuen Belastungszahlen durch die LUBW werden in den Bereichen, in denen noch Vorbehalte bzgl. der Auswirkungen neuer Verkehrsführungen (Zinserdreieck, B 28neu, Umbaumaßnahmen OD Bebenhausen) bestehen, erforderlichenfalls noch vor der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Maßnahmen ergriffen.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans soll zum Jahre 2029 erfolgen. Ab der Fortschreibung wird der Lärmaktionsplan Tübingen dann im festgelegten 5-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben.

## 4. Lösungsvarianten

Ein Verzicht auf einen Lärmaktionsplan ist nicht möglich, weil die Stadt auf Grund der kartierten Lärmwerte in Stufe 1 und 2 verpflichtet ist, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können in verschiedener Weise verändert werden -



hauptsächlich durch die Wahl anderer Geschwindigkeiten auf bestimmten Streckenabschnitten. So könnte auf den innerörtlichen Strecken der Bundesstraßen B27 und B 28 in den Maßnahmenbereichen **M 03 B 28 Hegelstraße**, **M 10 B 27 Stuttgarter Straße** und **M 11A B 28 Reutlinger Straße** die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40 nur nachts angeordnet werden. Die Lärminderung um ca. 2 dB(A) am Tag würde dann für 518 Personen nicht erreicht werden können. Bei Beibehaltung von Tempo 50 km/h am Tag könnten Verlagerungen von Durchgangsverkehren in sensible Quartiere sicherer ausgeschlossen werden.

#### 5. **Klimarelevanz**

Bei Sowieso-Maßnahmen wie der Erneuerung von Fahrbahnbelägen oder dem Austausch von Fenstern wird über die vorgesehenen Maßnahmen kein wesentlich erhöhter Bedarf an Grauer Energie erforderlich. Sofern jedoch diese Maßnahmen allein aus Lärmschutzgründen durchgeführt werden, erhöhen sie den CO<sub>2</sub> Ausstoß aufgrund der gebundenen Grauen Energie. Dagegen führen Temporeduzierungen in der Regel nicht nur zu einer Lärmreduzierung, sondern auch zu einem verminderten CO<sub>2</sub>-Ausstoß.