

Stellungnahmen Beteiligung zum Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans Tübingen

Ö = Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
Ö 1	Tübingen	<u>Feststellungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle nächtliche Lärmquellen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Eisenbahnzüge Schwellengeräusch ○ Nachtbusse, anfahren an Haltestelle ○ Flugverkehr Landeanflug und Kleinflugzeuge ○ Müll-Lkw um 6:55 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Eisenbahnlärm ist Gegenstand der Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes. Derzeit findet eine Anhörung hierzu statt. ○ wird gegenüber dem TüBus kommuniziert ○ Die Landeanflugrouten auf den Flughafen Stuttgart sind nicht Thema des Lärmaktionsplans Tübingen. ○ wird gegenüber den KST kommuniziert, regulärer Beginn ist 7:00 Uhr
Landesnaturausschuss Baden-Württemberg Arbeitskreis Tübingen	Tübingen	<u>Fragen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Warum wurden keine repräsentativen Messungen angestellt? • Wie werden Lärmspitzen abgebildet? • Sind die Lärmemissionen der Motoren berücksichtigt? <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Verkehrsüberwachung • Karte der berechneten Straßenzüge veröffentlichen • Änderung der StVO bzgl. Regelgeschwindigkeit 30 km/h innerorts unterstützen • Verbesserungen beim Fahrradverkehr (Wegeföhrungen, Straßenbeläge) 	<ul style="list-style-type: none"> • Generell werden von der EU-Umgebungslärmrichtlinie und dem Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) zur Bestimmung der Schallpegel Berechnungen vorgeschrieben und keine Messungen. Messungen föhren meist nicht zu repräsentativen Ergebnissen. Die Aussagekraft von Messergebnissen können durch Wind- und allgemeinen Wetterbedingungen (z. B. nasse Fahrbahnen) oder tages- und jahreszeitliche Bedingungen (z. B. Berufsverkehr oder Ferienzeit) verfälscht werden. Verkehrsspitzenbelastungen werden nicht konkret abgebildet, ebenso ruhige Phasen des Verkehrsaufkommens. Das heißt, die Pegel werden über ein ganzes Jahr gemittelt. Für die Berechnungen der Schallpegel aus dem Straßenverkehr wird der Durchschnittlich Tägliche Verkehr (DTV) -gemittelt über das Jahr- verwendet. • Lärmspitzen werden in den genannten Rechenverfahren (VBUS und RLS-90) nicht berücksichtigt, sondern über die gesamte Belastungszeit „verschmiert“. Antriebs- und Rollgeräusche werden berücksichtigt. Siehe auch: „Rechtliche und techn. Informationen“ zum LAP (Kapitel 1.3) • Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden. • In den veröffentlichten Unterlagen „LAP Tübingen 2018/2021. Bestand Straße 2018. Gebäudelärmkarten Tag und Nacht“ und „Lärmkartierung Universitätsstadt Tübingen 2019. Straßen und Schienen. 24 Stunden-Pegel und Nachtpegel“ sind die Straßen ersichtlich, die berechnet wurden. • Die Universitätsstadt Tübingen unterstützt die Initiative des Städtetags Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in der StVO festzulegen. • Aufgrund der zahlreichen aktuellen Maßnahmen und der neuen Brücken wird das Radverkehrskonzept fortgeschrieben.
Ö 2	Tübingen	<u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung der Lieferdienste auf E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Thema wird im Altstadtrahmenplan bearbeitet. Aufgrund der vergleichsweise nur geringen Gesamtverkehrsbelastung in den Altstadtstraßen wird die Anregung nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4 I. REFERAT 45 - Regionales Mobilitätsmanagement	Tübingen	I. Stellungnahme der Höheren Straßenbaubehörde Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge <ul style="list-style-type: none"> • Zuständigkeit hierfür bei Straßen innerhalb der straßenrechtlichen OD-Grenzen bei der Stadt Tübingen (Baulast). Es ist im Grundsatz eine Förderung nach dem LGVFG möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
II. REFERAT 46 – Verkehr (Höhere Verkehrsbehörde)		<ul style="list-style-type: none"> • Bei Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes oder des Landes (außerhalb der straßenrechtlichen OD-Grenzen) prüft das Regierungspräsidium bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen, ob der Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen möglich ist. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt dann durch das Regierungspräsidium (derzeit nach den Vorgaben der RLS 19). Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung lärm mindernde Asphaltdecken bevorzugt eingesetzt. <p>Passiver Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Eigentümer von Gebäuden, die an Bundes- oder Landesstraßen in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit im Rahmen der Lärmsanierung Zuschüsse für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Informationen und Antragsunterlagen im Internat unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx Die Beurteilung erfolgt durch das Regierungspräsidium (derzeit nach den Vorgaben der RLS 19). Anträge an: Regierungspräsidium Tübingen, Referat 45, Postfach 2666, 72016 Tübingen • Weitere Beteiligung am Verfahren erwünscht <p>II. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Folgende Angaben können den zur Verfügung gestellten Unterlagen <u>nicht</u> entnommen werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Länge der Lückenschlüsse zwischen Maßnahmenbereichen (Kooperationserlass sieht bis max. 300 m vor) ○ zugrundeliegende Verkehrszahlen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zur Verkehrsaufkommen sind erforderlich, um die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung für die Leistungsfähigkeit der Straße prüfen zu können. ⇒ Anregung, die Übergänge T50-T40-T30 verkehrlich zu bewerten ▪ Angaben zur Verkehrsaufkommen (insbesondere des Schwerlastverkehrs) sind erforderlich, um die Auswirkungen eines nächtlichen Lkw-Fahrverbots in Unterjesingen prüfen zu können. ⇒ Die Anordnung eines Lkw-Fahrverbots unterliegt den strengen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO (Es muss eine über dem Durchschnitt liegende Gefahrenlage durch den Lkw-Verkehr vorhanden sein.) ⇒ Sollte eine Fahrverbot sich als darstellbar erweisen, bedürfte es des Weiteren einer verkehrsgutachterlichen Bewertung der Folgen des Fahrverbotes. ○ Tragfähige Angaben zu den Realisierungschancen der vorgesehenen baulichen Maßnahmen (zeitlich, baulich-praktisch, finanziell) • Bewertung der Planung auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen und vorbehaltlich des genannten Ergänzungsbedarf: 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme • wird gegenüber den betroffenen Eigentümern kommuniziert • Der beschlossene Lärmaktionsplan wird der Behörde übersandt. <ul style="list-style-type: none"> ○ Wurde überprüft und die Bereiche ggf. erweitert. Es verbleiben jedoch zwischen M 03 und M 11A immer noch eine Lücke von 350 m. Um eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung auf der B 28 zwischen der Schlossbergtunnelauffahrt und der Schweickhardt-Kreuzung zu erreichen, wird auch auf diesem Zwischenstück Tempo 40 festgelegt. ○ Die Verkehrszahlen werden dem Regierungspräsidium übermittelt. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Eine Koordinierungsbewertung der Lichtsignalanlagen auf den betroffenen Straßenzügen vor dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens ist der Vorlage als Anlage angefügt. Tempo 40 hat sich überall als machbar und vertretbar erwiesen. In manchen Bereichen ist sogar Tempo 30 die Empfehlung. ➤ Dem Grundsatz wird gefolgt. Die Entscheidung über ein Lkw-Nachtfahrverbot wird erst nach Vorliegen neuer Verkehrszahlen, die Auskunft über eine mögliche Entlastungswirkung der B 28neu geben können, getroffen. ➤ Vor dem Erlass eines Lkw-Fahrverbots wird eine verkehrsgutachterliche Bewertung durchgeführt, wobei die Universitätsstadt Tübingen davon ausgeht, dass eine Umlenkung des Verkehrs auf die Route der B 28neu grundsätzlich angezeigt ist. ○ Der Fachbereich Tiefbau hat aufgrund einer Erfassung des Straßenzustands erste Aussagen zur Durchführung von Straßensanierungen gemacht. Nicht alle geplanten Straßensanierungen fallen in die Laufzeit des nun zu beschließenden Lärmaktionsplans (2029). Hier wird entweder über Temporeduzierungen oder passiven Lärmschutz die Situation zu verbessern sein.

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken kann nach Ermessen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränkt oder verboten und der Verkehr umgeleitet werden. Dabei sind die Vorschriften des § 45 StVO zu beachten. Im Falle einer der straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügenden und ermessensfehlerfreien Abwägung ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen verpflichtet die Maßnahmen umzusetzen (§ 47b Nr. 3 BImSchG). Die Untere Verkehrsbehörde muss die Zustimmung der Höheren Verkehrsbehörde (Regierungspräsidium) zur entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung einholen und diese dann erlassen. Dabei ist <u>nicht</u> die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze maßgeblich, sondern ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. (Detaillierte Erläuterungen: Lärmschutz-Richtlinien-StV, Kooperationserlass Verkehrsministerium v. 29.10.2018, Protokoll Dienstbesprechung Regierungspräsidium zur StVO v. 14.11.2018) ○ In der veröffentlichten Begründung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen verbunden mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen bei Maßnahmen in Priorität I lassen sich die gebotenen Erwägungen nicht hinreichend entnehmen. Deswegen folgende Anregungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Darlegung der Entscheidung für die Beschränkung auf Tempo 40 gegenüber einer Beschränkung auf Tempo 30 Tempo 40 bringe nicht die entscheidende Lärminderung, solange ein lärmindernder Fahrbahnbelag nicht einbaut ist. Vor dem Hintergrund einer möglichen zeitlichen Lücke bis zum Einbau bzw. einem Absehen von einem Einbau aufgrund anderer Gründe sei zu prüfen, ob nicht die Anordnung von Tempo 30 das für die Absenkung der Beurteilungspegel unter die Richtwerte bzw. für eine Pegelminderung um 3 dB(A) geeignetere Mittel sei. Zumindest sollte bei Anordnung von Tempo 40 die absehbare Verknüpfung mit einer realisierbaren lärmindernden Fahrbahndeckenerneuerung ersichtlich sein. Sollte dies nicht möglich sein, müssen sonstige besondere Umstände dargelegt werden, warum keine Beschränkung auf 30 km/h gewählt wird. ▪ Darlegung der Länge der zur Schließung vorgesehenen Lücken zwischen den Maßnahmenbereichen M 03 Hegelstraße und M 11A Reutlinger Straße und zwischen den Maßnahmenbereichen M 01 Innenstadt und M 06 Wilhelmstraße (hier zwischen Keplerstraße und Einmündung Mohlstraße) ▪ Prüfung bei der vorgeschlagenen Sperrung der Ortdurchfahrt Unterjesingen (B 296) nachts für Lkw, ob für ein nächtliches Fahrverbot nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO die zwingend erforderlichen Umstände gegeben sind. ⇒ Um diese Voraussetzungen prüfen zu können, muss unter Bezugnahme auf Verkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil die Frage der ortsüblichen Belastung und Zumutbarkeit erörtert werden – inklusive der Prüfung „milderer“ Mittel (etwa verkehrslenkender Maßnahmen). ⇒ Evtl. ergeben sich Verkehrsverlagerungen und –entlastungen durch die Fertigstellung der 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mit dem überarbeiteten Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 8.02.2023 sind <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> aus Lärmschutzgründen <u>innerorts</u> ab sofort nicht mehr zustimmungspflichtig. Dies bedeutet, dass sich die Höhere Verkehrsbehörde im Aufstellungsverfahren des Lärmaktionsplans gegenüber der Kommune nicht mehr äußern wird, wenn lediglich Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts oder sonstige nicht zustimmungspflichtige verkehrsrechtliche Maßnahmen vorgesehen sind. In diesen Fällen liegt die Zuständigkeit allein bei der Unteren Verkehrsbehörde (FAB Verkehrsrecht und Ordnungswidrigkeiten der Stadt). Die Untere Verkehrsbehörde kann die Höhere Verkehrsbehörde jederzeit einschalten, wenn sie Beratungsbedarf hat. Im Rahmen der Fachaufsicht berät die Höhere Verkehrsbehörde weiterhin zu allen verkehrsrechtlichen Fragen der Lärmaktionsplanung. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 ist marginal und rechtfertigt oft keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. In den Maßnahmenbereichen M 03 (B 28 Hegelstraße), M 05 (Hölderlinstraße), M 06 (Wilhelmstraße) und M 11A (B 28 Reutlinger Straße) wird versucht, einen näheren zeitlichen Horizont für den Einbau lärmindernder Fahrbahndecken zu definieren. Bisher geplante Beschränkungen von Temporeduzierungen lediglich für die Nacht werden aufgegeben, und es werden dafür Temporeduzierungen ganztags vorgeschlagen. ▪ Die Lücke zwischen den Maßnahmenbereichen M 03 Hegelstraße und M 11A Reutlinger Straße wird verringert, indem M 03 nach Osten bis zur Thiepvalkaserne und M 11A nach Westen bis zur Steinlach erweitert werden. Es verbleiben jedoch zwischen M 03 und M 11A immer noch eine Lücke von 350 m. Um eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung auf der B 28 zwischen der Schlossbergtunnelauffahrt und der Schweickhardt-Kreuzung zu erreichen, wird auch auf diesem Zwischenstück Tempo 40 festgelegt. Zwischen der Aufhebung Tempo 30 in der Wilhelmstraße auf Höhe Keplerstraße und dem Beginn des Maßnahmenbereichs M 06 Wilhelmstraße mit geplantem Tempo 40 sind es ca. 300 m. Somit ist der Maximalabstand insofern eingehalten, weil die ohne eine Begründung (Lärmaktionsplan oder Verkehrssicherheit) zu überwindende Distanz nicht mehr als 300 m beträgt. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Entscheidung über ein Lkw-Nachtfahrverbot wird erst nach Vorliegen neuer Verkehrszahlen, die Auskunft über eine mögliche Entlastungswirkung der B 28neu geben können, getroffen. Dabei werden die Frage der ortsüblichen Belastung und Zumutbarkeit erörtert – inklusive der Prüfung „milderer“ Mittel ➤ In den der Stadt zur Verfügung stehenden Unterlagen wird in einer Verkehrsuntersuchung zur B 28neu von 1994 im Planfall für das Jahr 2010/12 bei der

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
		<p>B 28neu. (Mögliche Aussagen hierzu in der Verkehrsuntersuchung zur B 28neu) Die Auswirkung der Fertigstellung der B 28neu sollte berücksichtigt werden, da ein Lkw-Fahrverbot aufgrund veralteter, nicht mehr der Realität entsprechender Zahlen nicht darstellbar sei.</p> <p>⇒ Die Auswirkungen des Nachtfahrverbots müssen verkehrlich bewertet werden. Dabei spielen die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Rampen und Anschlüsse im Bereich des Knotenpunktes Schlossbergtunnel eine große Rolle - ebenso mögliche Verkehrsverlagerungen auf die L 371 Ortsdurchfahrt Hirschau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anregung, die Abwägung dementsprechend zu vervollständigen, damit diese dann von der Unteren Verkehrsbehörde (Stadt) bei der Umsetzung unmittelbar herangezogen werden kann. • Hinweis, dass eine Bindung [der Höheren Verkehrsbehörde] an die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen nur eintritt in Bezug auf Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (Straßen > 8.200 Kfz/24 h). Demgegenüber obliegt bei der im Lärmaktionsplan einbezogenen Straßen von mehr als 6.000 Kfz/24 h bis 8.200 Kfz/24 h die Ermessensausübung für die Durchsetzung vom Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde (Referat 46 Regierungspräsidium). Diese hat den Lärmaktionsplan besonders zu würdigen, jedoch ist sie nicht an ihn gebunden. (Ergänzung zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung v. 29.10.2018 aufgrund Urteil VGH Baden-Württemberg vom 17.07.2018 (10 S 2449/17)) • Die nach der VwV-StVO zu § 45 erforderliche Zustimmung der Höheren Verkehrsbehörde zu lärmbedingten verkehrsrechtlichen Maßnahmen kann erst nach dem Gemeinderatsbeschluss erteilt werden. Voraussetzung ist ein Antrag der Unteren Verkehrsbehörde auf Zustimmung zu einer konkreten verkehrsrechtlichen Anordnung. 	<p>Ortsdurchfahrt Unterjesingen eine Reduktion der Gesamtverkehrsbelastung gegenüber dem Ohne-Fall von max. 2.700 Fahrzeugen ausgegangen, was bzgl. einer prognostizierten Gesamtbelastung von 26.000 Fahrzeugen nur eine geringe Entlastung bedeutet. Im Maßnahmenkonzept wird die Anordnung eines Lkw-Nachfahrverbots an die Bedingung geknüpft, dass sich durch die Freigabe der B 28neu die Verkehrszahlen in Unterjesingen nur unwesentlich verringert haben.</p> <p>➤ Vor dem Erlass eines Lkw-Fahrverbots wird eine verkehrsgutachterliche Bewertung durchgeführt, wobei die Universitätsstadt Tübingen davon ausgeht, dass eine Umlenkung des Verkehrs auf die Route der B 28neu grundsätzlich angezeigt ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusicherung, dies so auszuführen, da es auch im Interesse der Stadt ist. • Kenntnisnahme • Kenntnisnahme
Ö 3	Nordring – Auffahrt/ Kreuzung Nordring/ Wilhelmstraße	<p><u>Anregungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h • Wegnahme von Fahrspuren • stationäre Geschwindigkeitskontrollen • Kreisverkehr an der Kreuzung Denzenbergstraße/ Frischlinstraße • Lärmschutzwände • Kontrollen getunter Motorräder 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Maßnahmenbereich M 06 Wilhelmstraße wird bis auf Höhe Gebäude Denzenberghalde 13 erweitert. Der Bereich weiter nördlich wird nicht einbezogen da die berechnete Belastung für eine Aufnahme nicht ausreicht (Weder gesundheitskritische noch gesundheitsgefährdende Werte werden überschritten.). Im Maßnahmenbereich M 06 wird Tempo 40 umgesetzt. • Durch die Entwicklungen im Norden und angedachten Umlenkungen aus dem Tal auf den Nordring, wird mehr Verkehr auf dem Nordring erwartet. Eine Umwandlung von Fahrstreifen zur Förderung des Umweltverbundes kann jedoch im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm überprüft werden. • Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden. • Es ist der gesamte Streckenzug zwischen Wilhelmstraße und Waldhäuser Straße zu betrachten. Das System der Knotenpunkte sollte einheitlich sein. • Die Errichtung von Lärmschutzwänden im Straßenraum in der Stadt wird generell vermieden, da diese sich oft räumlich und/oder gestalterisch dort nicht einfügen lassen. • Derartige Kontrollen können nur von der Polizei durchgeführt werden. Die Anregung wird an die Polizei weitergegeben.

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
Ö 4	Nordring/ Schönblick	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> lärmbelästigende Beschleunigung an der Ampel Kreuzung Nordring/ Schönblick <u>Frage</u> <ul style="list-style-type: none"> Wurde der Nordring überhaupt erfasst/ berechnet? <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> lärmindernder Belag 	<ul style="list-style-type: none"> Der Nordring wurde in die Berechnungen zum Lärmaktionsplan einbezogen. Es ergaben sich jedoch so gut wie keine gesundheitskritischen und gar keine gesundheitsgefährdenden Belastungen. Deswegen wurde dort kein Maßnahmen- oder Zusatzbereich gebildet und demzufolge auch keine Maßnahmen definiert. Eine Sanierung des Nordrings ist dringend notwendig. Jedoch wird eine Sanierung nicht vor Festlegung der Aufteilung des Verkehrsraums durchgeführt werden. Der Bereich liegt außerhalb von Maßnahmen- oder Zusatzbereichen des Lärmaktionsplans. Deswegen wird die gewünschte Maßnahme nicht über ihn umgesetzt.
Ö 5	Waldhäuser Straße	<u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ab Nordring bis Vogelbeerweg 	<ul style="list-style-type: none"> Da die Verkehrsbelastung in Waldhäuser Straße niedriger als 6.000 Kfz/24 h (Mindestgrenze für die Aufnahmen in den Lärmaktionsplan) ist, wurde dieser Bereich nicht berechnet. Deswegen liegen keine Erkenntnisse über die objektive Lärmbelastung dort vor. Somit kann über den Lärmaktionsplan dort keine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgesehen werden.
Ö 6	Hölderlin- straße	<u>Generelle Kritik an der Berechnungsmethode</u> <ul style="list-style-type: none"> vorgeschriebene Geschwindigkeit (40 km/h) wird nicht eingehalten keine Berechnung der Motorbremsengeräusche von Lkw und Bussen <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Fahrbahnverengungen (z.B. durch Radwege, Baumbeete) weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen 	<ul style="list-style-type: none"> Der Lärm wird richtliniengetreu berechnet (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990). Die Richtlinie RLS-90 berücksichtigt, dass Lkws und Busse wesentlich lauter sind als Pkws. Die Festlegung auf 40 km/h entspringt dem Luftreinhalteplan, in dem berechnet wurde, dass der Schadstoffausstoß dort bei 40 km/h geringer ist als bei 30 km/h. Die Veränderung der Straßenraumaufteilung kann zugunsten des Umweltverbundes erfolgen. Bei Beibehaltung des Einbahnstraßenringes kann ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorgesehen werden, der Rest für den Umweltverbund. Bei Aufhebung des Einbahnstraßenringes ist jedoch eine Breite von 6 bis 6,50 m für den Kfz-Verkehr vorzusehen. Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden.
Ö 7	Wilhelm- straße/ Hau- ßerstraße	<u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Wilhelmstraße bis zur Adlerkreuzung Lustnau Fahrverbote für Lkw und Motorräder auf der Wilhelmstraße Mehr Varianten bei den Landeanflugrouten auf den Flughafen Stuttgart und Einhaltung der Nachtflugverbote 	<ul style="list-style-type: none"> Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 ist marginal und rechtfertigt keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. Diese soll aber ganztags angeordnet werden. Die Berechnungen lassen keine Rückschlüsse auf eine nennenswerte Erhöhung der Lärmbelastung in der Wilhelmstraße durch Lkw und Motorräder ziehen. Deswegen wird ein Fahrverbot für diese Fahrzeuge nicht durchsetzbar sein. Die Landeanflugrouten auf den Flughafen Stuttgart sind nicht Thema des Lärmaktionsplans Tübingen. Nichts desto trotz werden Erkundigungen eingezogen und diese kommuniziert.
Ö 8	Loretto	<u>Feststellungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Versprechungen bzgl. Lärminderung aus der Zeit der Bebauung des Loretto-Areals wurden immer noch nicht eingelöst. Lärmspitzen durch Motorräder bzw. Beschleunigen nach den Ampeln 	

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> • Lärmreflexionen durch die Mauer am Lehrerseminar Alexanderstraße • Bei der Anordnung von Maßnahmen kein Einvernehmen mit der höheren Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium mehr notwendig <li style="padding-left: 20px;"><u>Frage</u> • Wurde die neue Bebauung am Hechinger Eck schon berücksichtigt? <li style="padding-left: 20px;"><u>Anregungen</u> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztägig • mehr Geschwindigkeitskontrollen • Lkw-Nachtfahrverbot • Lärmschutzwälle/ -wände • Begrünung der Mauer am Lehrerseminar Alexanderstraße • Schließen der Schalleintrittstrichter (Stuttgarter Str. Höhe Lilli-Zapf-Straße, marodes und funktionsloses Tor 1 zur B 27, marodes und funktionsloses Tor 2 zur B 27) • Fahrbahnmängel auf der B 27 beseitigen • Vortreiben des Baus des Schindhaubasistunnels 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe unten bei Anregungen • Mit dem überarbeiteten Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 8.02.2023 sind <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> aus Lärmschutzgründen <u>innerorts</u> ab sofort nicht mehr zustimmungspflichtig. In diesen Fällen liegt die Zuständigkeit allein bei der Unteren Verkehrsbehörde (FAB Verkehrsrecht und Ordnungswidrigkeiten der Stadt). • Die Gebäude standen im Berechnungsjahr 2018 teilweise noch nicht oder waren noch nicht bezogen. Deswegen konnte diese nicht in die Berechnung einbezogen werden. Die auf den Plänen dargestellten Gebäude sind Platzhalter. In den Bebauungsplänen zur Bebauung des Hechinger Ecks sind passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. • Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 ist marginal und rechtfertigt keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. Diese soll aber ganztags angeordnet werden. • Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden. • Der Anteil der Schwerlastverkehrs ist mit 13,4 % (sowohl ganztags als auch nachts) bei einem Gesamtverkehrsaufkommen von 25.300 Fahrzeugen in der Tat sehr hoch. Jedoch ist es für die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots notwendig aufzuzeigen, welche Ausweichrouten angeboten werden können, die nicht zu einer kritischen Erhöhung der Lärmbelastung an anderer Stelle führt (lediglich Verlagerung des Problems). Das ist im konkreten Fall nicht möglich, da bislang eine geeignete Ausweichroute fehlt. • Die Errichtung von Lärmschutzwänden im Straßenraum in der Stadt wird generell vermieden, da diese sich oft räumlich und/ oder gestalterisch dort nicht einfügen lassen. Hier im speziellen Fall ist ein wirksamer Schallschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) nur für einen Teil der Bewohner möglich. Dies liegt daran, dass mit einer Lärmschutzwand lediglich die untersten Geschosse der angrenzenden Gebäude wirksam geschützt werden können. Im Bebauungsplan wurden daher Festsetzungen zum passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster) getroffen. Die Freibereiche (Innenhöfe) werden durch die Anordnung der umstehenden Gebäude weitgehend geschützt. Eine Lärmschutzwand für einen weitergehenden Schutz der Freibereiche wäre angesichts des geringen Wirkungsgrades unverhältnismäßig. • Prinzipiell entstehen bei rauen Oberflächen, wie bei besagter Mauer, diffuse Reflektionen. Eine Begrünung führt zwar zu einer Lärminderung, sie lässt sich jedoch rechnerisch nicht genau ermitteln. Die Mauer befindet sich im Eigentum des Landes, mit dem nun über die Realisierung einer solchen Maßnahme verhandelt wird. • Im Bereich des Tor 1 soll im Jahr 2023 das Tor durch eine Mauer ersetzt und die Mauer auf einer einheitlichen Höhe von 2,60 m bis vor das Gebäude Lilli-Zapf-Str. 32 gezogen werden, was zumindest für die dahinterliegenden Freibereiche zu einer spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung führen wird. • Der Zustand der Fahrbahn ist nach Erhebungen des Fachbereichs Tiefbau zwischen gut und befriedigend, so dass dort Maßnahmen erst gegen Ende des Jahrzehnts geplant sind. • Die Planung des Schindhaubasistunnels obliegt der Planungsbehörde im Regierungspräsidium. Die Stadt steht im Austausch mit der Behörde und drängt auf eine zügige Realisierung, sie hat jedoch keinen entscheidenden Einfluss auf die zeitliche Priorisierung. In den

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
			Vorplanungen haben sich Verwaltung und Bürgerschaft (Bürgerdialog) aktiv eingebracht. Die Verwaltung geht nach wie vor davon aus, dass der Schindhaubasistunnel realisiert wird.
kit Jugendhilfe c/o Jonas Dau (nachträglich Telefonat 15.06.2022)	Loretto	<u>Hinweis/ Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> kit Jugendhilfe betreibt nun ein Wohnheim in der Lilli-Zapf-Str. 32, das die bisherige gewerbliche Nutzung ersetzt. Die Lärmbeeinträchtigungen durch den Verkehr auf der B 27 sind sehr hoch. Im Plan zum LAP konnte das noch nicht berücksichtigt werden. <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Errichtung einer Lärmschutzwand auf städtischem Grundstück zwischen Gebäude Lilli-Zapf-Str. 32 und der B 27 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme Siehe Antwort auf Stellungnahme Mehrere Bürger/innen 9
Ö 9	Französisches Viertel	<ul style="list-style-type: none"> Auf den Lärmkarten_Summe_Strassen_und_Schiene.pdf sieht man keinen Einfluss der Lärmschutzwand, die vor dem Französischen Viertel vom Landkutschersweg bis kurz vor dem Mömpelgarder Weg verläuft, auf die Lärmkartierung. Das überrascht. Sie führe zu einer leichten, aber spürbaren Verringerung des Lärms und konnte nicht bis vor den Mömpelgarder Weg durchgezogen werden, weil nicht ausreichend Mittel mobilisiert werden konnten. Er war damals vom Forum Französisches Viertel aus Ansprechpartner der Stadt für diese Maßnahme. Anregung, dass zu den geplanten Maßnahmen auch eine Verlängerung der Lärmschutzwand gehört. Die bestehende Lärmschutzwand wurde mit 50 % Anwohnerbeteiligung (organisiert durch das Forum Französisches Viertel) gebaut. In der Datei LAP_pegel_gesamtliste_bestand_RLS-90.pdf tauchen die Adressen Allee des Chasseurs 20 bis 28 (Rehabilitationszentrum Grundstein, der Riegel zwischen Landkutschersweg und Wankheimer Täle) nicht auf. Die seien aber besonders vom Lärm der B 28 betroffen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die immer noch festgestellte hohe Belastung der Gebäude hinter der Lärmschutzwand ist darauf zurückzuführen, dass die lärmindernde Wirkung der Lärmschutzwand nicht bis in die höheren Stockwerke reicht, und deshalb die Gebäude teilweise gesundheitsgefährdender Lärmbelastung ausgesetzt sind. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand sowohl in Richtung der Einmündung der Allee des Chasseurs in die B 28 als auch etwas in Richtung Reutlingen (bis zur Treppe), um den Schalltrichter hinter den Gebäuden am Landkutschersweg zu schließen, werden geprüft. Dazu ist ein gesondertes Gutachten notwendig, dass die Gebäudehöhen mitberücksichtigt. In den Planungen zum Schindhaubasistunnel ist eine Lärmschutzwand in Richtung der jetzigen Einmündung der Allee des Chasseurs und darüber hinaus vorgesehen. Es handelt sich hier nicht um die Adresse Allee des Chasseurs 20 bis 28 (die Allee des Chasseurs hat keine ihr zugeordneten Gebäude), sondern um die Gebäude Wankheimer Täle 20 und Landkutschersweg 13. Für das Gebäude Landkutschersweg 13 liegen Daten vor. Für das Gebäude Wankheimer Täle 20 betragen sie 67,1 dB(A) tagsüber, 60,6 dB(A) nachts - bei Einbau von lärmarmen Belag 64,9 dB(A) tags und 58,2 dB(A) nachts.
Ö 10	B 28 Reutlinger Straße	<u>Feststellungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Neue Situation durch die Bebauung des Güterbahnhof-Areals <ul style="list-style-type: none"> mehr Verkehr Schallreflexionen Hupkonzerte an der Kauflandkreuzung wegen die Kreuzung blockierenden Fahrzeugen Autorennen nachts Schlaglöcher führen zu Schlaggeräuschen Baustellenlärm vom Projekt Christophstr. 24 <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40/30 km/h mit Kontrollen Schlaglöcher beseitigen 	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird die neue Situation in diesem Bereich einberechnet werden können, wenn über Zählungen die Verkehrsbelastung ermittelt worden ist. Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 ist marginal und rechtfertigt keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. Diese soll aber ganztags angeordnet werden. Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden. Der Zustand der Fahrbahn ist in diesem Bereich nach Erhebungen des Fachbereichs Tiefbau zwischen gut und befriedigend, so dass dort Maßnahmen erst gegen Mitte des nächsten Jahrzehnts geplant sind.

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> Baustellenmanagement für leisere Baustellen (Zeiten, Verlegung lärmintensiver Arbeiten) 	<ul style="list-style-type: none"> Der Fachbereich Tiefbau vergibt die Arbeiten an Straßen immer unter der Auflage, dass - wenn möglich - lärmintensive Arbeiten nur zu Zeiten durchgeführt werden, in denen das Ruhebedürfnis nicht so hoch ist.
Ö 11	Steinlachbrücke B 28	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> Lärm durch unebene Brückenfugen <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Reparatur der Brückenfugen 	<ul style="list-style-type: none"> Die Ursache der Lärmentwicklung liegt an den tiefliegenden Entwässerungsschächten vor bzw. nach der Brücke. Die Sanierung bzw. das Höhersetzen wurde schon im Mai 2022 an den Jahresbauer in Auftrag gegeben. Ein Teil der Schächte ist bereits saniert. Aufgrund der Auftragslage und Personalausfällen war das Unternehmen bisher leider nicht im Stande die restlichen Schachtabdeckungen zu sanieren. Eine Sanierung ist im Frühjahr 2023 vorgesehen.
Ö 12	Hegelstraße	<u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in diesem Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden.
Ö 13	Schnarrenbergauffahrt	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> große Belastung durch Rettungsdienst- und Feuerwehreinsätze <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Sperrung Belthlestraße (auch für Rettungsdienste) Verteilung der Einsätze auf verschiedene Alternativstrecken Überprüfung der Alarme auf Fehlalarmierungen durch Vorauskommandos anstatt Einsatz ganzer Löschzüge Initiierung von Wartung der Brandmeldeanlagen, evtl. Bußgeld bei Auslösen von Fehlalarm Verlegung des Feuerwehrhauses nach außerhalb Rücknahme der Entlastung Charlottenstraße Überprüfung der Rettungseinsätze auf die Notwendigkeit der Nutzung des Martinshorns Hupverbot Korrektur des Einbahnstraßenrings, um den Rettungswagen schnelle und kurze Wege zum Klinikum zu ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> Aus Südwesten führt für den Rettungsdienst der kürzeste Weg zu den Kliniken über die Belthlestraße. Eine Sperrung würde dazu führen, dass der Rettungsdienst über die Herrenberger Straße oder den Einbahnstraßenring zufahren müsste was zu längeren Fahrzeiten führt. Feuerwehr und Rettungsdienst nutzen generell die schnellste Strecke zur Rettung von Leib und Leben. Die Feuerwehr rückt bei einem Brandmeldealarm aus. Dieser ist zunächst nicht als Fehlalarm zu qualifizieren. Entsprechend den Festlegungen zur Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr ist entsprechend den zu erwartenden Risiken und Anforderungen die Ausrückstärke in einer Alarm- und Ausrückordnung definiert. Ein Voraus-Sichter ist nicht zulässig. Voraussetzung für den Betrieb von Brandmeldeanlagen ist unter anderem auch die regelmäßige Wartung. Diese finden auch statt. Leider werden Alarme überwiegend durch den Faktor Mensch „fahrlässiges und unbeabsichtigtes Handeln“ ausgelöst. Die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr ist nur dann gegeben, wenn die zum größten Teil freiwilligen Kräfte einen kurzen Anfahrtsweg zum Feuerwehrhaus haben. Die meisten Kräfte leben und arbeiten in Tübingen. Die Charlottenstraße ist eine Wohnstraße. Die Öffnung dieser, würde das gesamte Wohngebiet stärker und die Straße an sich über Ihre Funktion hinaus belasten. Fahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechten (blaues Blinklicht und Martinshorn) sind gesetzlich geregelt. Die Inanspruchnahme von Sonderrechten müssen durch blaues Blinklicht und Martinshorn zusammen kenntlich gemacht werden. Nur blaues Blinklicht ist nicht zulässig. Ein Hupverbot lässt sich nur sehr schwer kontrollieren. Generell ist Hupen nach StVO verboten, außer in Ausnahmesituationen, um andere Verkehrsteilnehmer vor Gefahren zu warnen. Aktuell kann der Rettungsdienst aus Westen, Südwesten und Osten direkt zu den Kliniken. Lediglich über die Mühlstraße ist es eine etwas längere Strecke. Die Aufhebung des Einbahnstraßenringes ist grundsätzlich zu diskutieren – mit allen Vor- und Nachteilen.

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
Ö 14	Kelternstraße	<u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Sperrung Kelternplatz und Umleitung über die Belthlestraße Abschaffung Glascontainer auf dem Kelternplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Die Sperrung einzelner Straßenzüge ist im Netz insgesamt zu betrachten - insbesondere im Rahmen der Diskussion um den Einbahnstraßenring. Grundsätzlich gilt es die Anzahl der Kfz insgesamt zu reduzieren und nicht nur zu verlagern. Dies kann nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden.
Ö 15	Weststadt	<u>Feststellungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Zunahme Schwerlastverkehr auf der B 296 Straßenoberflächenschäden auf der Rheinlandstraße <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Straßenzug Aischbachstraße-Dürrstraße als Anliegerstraße ausweisen und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dort 	<ul style="list-style-type: none"> Eine Sanierung der Rheinlandstraße ist dringend notwendig. Sie soll in mehreren Bauabschnitten und über mehrere Jahre durchgeführt werden - nach Möglichkeit in einem Teilbereich schon in 2023. In diesem Straßenzug ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h und teilweise darunter begrenzt. Für eine Ausweisung als Anliegerstraße fehlt aufgrund nicht nennenswerter Verkehrsbelastung die Begründung.
Ö 16 (nachträglich Mai 2022)	Weststadt	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> Seit Sperrung der Mühlstraße im April 2022 hat der Verkehr auf der Westbahnhofstraße erheblich zugenommen, was zu erhöhten Lärmbelastung in der Umgebung führt. <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Neue Zählungen, um die aktuelle Belastungssituation berechnen zu können. Gegenmaßnahmen ergreifen, um die Situation zu verbessern. 	<ul style="list-style-type: none"> Neue Verkehrszählungen werden erst im Laufe des Jahres 2022 durchgeführt werden. Die Auswertung wird frühestens im Laufe des Jahres 2023 vorliegen, sodass diese erst Auswirkungen auf eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans haben können.
Ö 17	Herrenberger Straße (B 296)	<u>Frage</u> <ul style="list-style-type: none"> Warum ist der Bereich kein Maßnahmenbereich? Lärmgutachten belege, dass der Bereich hoch belastet ist. <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Sei für die Flüssigkeit des Verkehrs kein Problem. Angaben zu tatsächlichen Fahrtzeitverlängerungen fehlen 	<ul style="list-style-type: none"> Laut den Berechnungen für den Lärmaktionsplan nach EU-Standards ist der Bereich nicht so stark belastet, als dass ein Maßnahmenbereich ausgewiesen werden müsste. Der Bereich der Einmündung des Hagellocher Wegs in die Herrenberger Straße wird als Zusatzbereich ausgewiesen. Für die Anordnung von 30 km/h fehlt derzeit der Nachweis, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Dabei spielt die Frage der Flüssigkeit des Verkehrs zuerst einmal keine Rolle. Die Angaben zu den tatsächlichen Fahrtzeitverlängerungen sind im Bericht aufgeführt.
Ö 18	Hagellocher Weg - außerorts	<u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> Verlegung Ortsschild bis zur Bushaltestelle Kreuzberg oder Anordnung von Tempo 50 km/h auf diesem Abschnitt, um die Lärmbelastung für die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Häuser zu senken. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Anregung wird außerhalb des Maßnahmenkonzepts des Lärmaktionsplans (dieser Bereich ist weder Maßnahmen- noch Zusatzbereich) geprüft.
Ö 19	Neckarhalde Bereich Altstadt	<u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> Rückbau der groben Schwellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 km/h Umorganisation Lieferverkehr in die Altstadt Einfahrverbot für Motorräder Geschwindigkeitskontrollen Wiedereinführung Nachtfahrverbot 	<p>Dieser Bereich ist aufgrund zu geringer Verkehrsbelastung nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <ul style="list-style-type: none"> Gestalterische Themen werden im Rahmen der Rahmenplanung Altstadt bzw. nachgelagerter Prozesse aufgegriffen. Für Geschwindigkeitsbegrenzungen über die derzeit festgesetzten 30 km/h hinaus fehlen die Voraussetzungen/Begründungen. Im Jahr 2017 wurde die Belieferung der Altstadt – insbesondere der Fußgängerzone neu geregelt. Die Einfahrzeiten für Lieferverkehr wurden gekürzt und Parkstände für den Lieferverkehr eingerichtet, von denen aus über Sackkarren oder Lastenfahräder die letzten Meter zum Kunden überwunden werden. Ein Einfahrverbot für Motorräder wird ebenfalls nicht möglich sein. Anstatt Geschwindigkeitskontrollen wird geprüft, ob über Displays die Autofahrer zu langsamen Fahren angehalten werden können. Ein Nachtfahrverbot ist aufgrund der wichtigen Erschließungsfunktion der Neckarhalde für die Altstadt nicht zielführend, da dadurch die Verkehrsmengen nicht verringert werden können.

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
Ö 20	Alberstraße	<u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzwände/ -wälle zur Alberstraße hin • Wunsch nach einem Ortstermin 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Errichtung von Lärmschutzwänden im Straßenraum in der Stadt wird generell vermieden, da diese sich oft räumlich und/oder gestalterisch dort nicht einfügen lassen. • wird noch geprüft
Ö 21	Adlerkreuzung Lustnau	<u>Feststellungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • zunehmender Autoverkehr • Motorradlärm • Raser im Goldersbachtal • zunehmender Lkw-Verkehr auf der Pfrondorfer Straße <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in ganz Lustnau <ul style="list-style-type: none"> • Verbot für Motorräder an Wochenenden und Feiertagen in ganz Lustnau • Mobile Blitzer, verteilt über das Goldersbachtal 	<ul style="list-style-type: none"> • Bis auf die Wilhelmstraße, Nordring, Pfrondorfer Straße, Stuttgarter Straße und Bebenhäuser Straße gelten in ganz Lustnau Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h und darunter. In den oben genannten Straßen - außer für die Bebenhäuser Straße - macht der Lärmaktionsplan Vorschläge zur Lärmreduzierung. Der angesprochene Bereich ist als Zusatzbereich (Realisierung von Maßnahmen erst mittel bzw. langfristig) eingestuft worden, da die Anzahl der gesundheitsgefährdeten Personen nicht hoch genug ist. Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 bei den oben genannten Straßen ist marginal und rechtfertigt keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. Diese soll aber ganztags angeordnet werden. • Dies ist verkehrsrechtlich nicht umsetzbar. • Es werden bereits schon an der L 1208 im Goldersbachtal Kontrollen durchgeführt.
Ö 22	Stuttgarter Straße Lustnau	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> • hohe Lärmbelastung durch Beschleunigung nach dem Blitzer bzw. dem Ortsschild • Verkehr aus Richtung Bebenhausen fährt ungehindert durch den Ort <u>Fragen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Warum funktioniert der Blitzer in der Stuttgarter Straße in Lustnau nur in eine Richtung? • Warum gibt es hier kein partielles 40 oder 30 km/h Limit? • Warum tut sich Tübingen so schwer generell 40 oder 30 km/h einzuführen? • Wieso gibt es für Lkws kein Nachfahrverbot generell in Tübingen oder zumindest auf diesen neuralgischen Punkten? • Wieso können Fahrzeuge mit offensichtlich nicht zulässiger dB(A) Auspuffanlagen (auch bei Autorennen) in Tübingen ungehindert unterwegs sein? - trotz bundesweiter gesetzlicher Vorgaben <u>Anregungen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Stuttgarter Straße in Lustnau <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zwischen Ortsschild und Auffahrt der L 1208 zur B 27 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Straße ist zu breit für eine verlässliche Kontrolle in beide Richtungen. Es müsste auf der Gegenseite eine weitere Anlage installiert werden. • Regelgeschwindigkeit innerorts ist nach StVO 50 km/h. Für Geschwindigkeitsbegrenzungen unterhalb ist immer eine Begründung notwendig. Sobald es sich im Rahmen des Lärmaktionsplans eine solche ergibt, wird sie eingeführt. • Für Fahrverbote sind die rechtlichen Hürden sehr hoch und sie können deswegen nicht generell ausgesprochen werden. Außerdem müssen geeignete Ausweichstrecken vorhanden sein, auf denen allerdings dortige Anwohnerinnen und Anwohner nicht über Gebühr belastet werden dürfen. • Derartige Kontrollen können nur von der Polizei durchgeführt werden. Die Anregung wird an die Polizei weitergegeben. • Der Bereich ist als Zusatzbereich (Realisierung von Maßnahmen erst mittel bzw. langfristig) eingestuft worden, da die Anzahl der gesundheitsgefährdeten Personen nicht hoch genug ist. Der Unterschied der Auswirkungen zwischen Tempo 40 und Tempo 30 ist marginal und rechtfertigt keine strengere Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo 40. Diese soll aber ganztags angeordnet werden. • Die Zahl der tatsächlich belasteten Anwohnerinnen und Anwohner ist zu gering, um Maßnahmen im Lärmaktionsplan auszulösen. Der Bereich liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft.
Ö 23	Raichbergstraße, Derendingen	<u>Feststellung</u> <ul style="list-style-type: none"> • Belastungen durch Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit in der Raichbergstraße <u>Anregung</u> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitskontrollen 	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit ist die Installation weiterer stationärer Geschwindigkeitskontrollen nicht vorgesehen. Dies schließt nicht aus, dass bei zu erkennendem Bedarf doch noch weitere statio-

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
		<p><u>Frage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Warum weist in der gesamten Derendinger- u. Raichbergstraße kein einziges Schild auf die Tempo 30-Beschränkung hin? 	<p>näre Geschwindigkeitskontrollen installiert werden. Bei stationären Geschwindigkeitskontrollen kommt es immer wieder zur Situation, dass nach der Kontrolle wieder beschleunigt wird und dadurch zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden zwei Anhänger beschafft, die abwechselnd an Stellen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial abgestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Derendinger Straße und die Raichbergstraße befinden sich innerhalb einer Tempo 30-Zone, an der jeweils am Eingang (z. B. in der Raichbergstraße von Weinbergstraße her oder in der Derendinger Straße von der Hegelstraße her) das Zonenschild steht. Nach der Straßenverkehrsordnung ist innerhalb der Zone keine weitere Tempo-Beschilderung vorgesehen.
Ortschaftsrat Bebenhausen	L 1208 Ortsdurchfahrt Bebenhausen	<p><u>Anregung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> Der Bereich der Ortsdurchfahrt Bebenhausen der L 1208 wird als Zusatzbereich eingestuft und Maßnahmen vorgeschlagen.
Ö 24	K 6900/ Im Schelmen/ Weilheimer Kneiple	<p><u>Anregungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> stationäre Geschwindigkeitskontrolle am Ortsausgang Richtung Derendingen für beide Fahrtrichtungen Sanierung Straßenbelag dort 	<ul style="list-style-type: none"> Derzeit sind stationäre Kontrollen an dieser Stelle nicht vorgesehen. Mobile Kontrollen (Anhänger) sind wochenweise möglich. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht Bestandteil eines Lärmaktionsplans. Die Sanierung des Straßenbelags ist so lange zurückgestellt, bis die Planungen des Umbau des Kreuzungsbereich abgeschlossen sind.
Ö 25	Rottenburger Straße, Unterjesingen	<p><u>Frage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> abweichende Werte für das Gebäude Rottenburger Str. 22: LAP (SoundPLAN 2018) 43,3 bzw. 36,2 dB(A) Heine + Jud (2016) 66,1 bzw. 58,1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Der Wert aus dem Gutachten von Heine+Jud beinhaltet ausschließlich Pegel für die Beurteilung des Schienenverkehrs. Das Gutachten wurde für den Ausbau der Ammertalbahn gefertigt, um den Bedarf an Lärmschutz - hervorgerufen durch den Ausbau - zu ermitteln. Für die Ermittlung des Bedarfs an Lärmschutz müssen laut Gesetzgeber immer nur die einzelnen Lärmquellen betrachtet werden, da die Berechnungsverfahren unterschiedlich sind. Schiene / Straße / Gewerbe etc... dürfen daher nicht kombiniert werden. Im Lärmaktionsplan wird der Straßenverkehrslärm betrachtet.
Regierungspräsidium Tübingen, Referat 54.1 – Industrie, Schwerpunkt Luftreinhaltung	Unterjesingen	<p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Evtl. muss die Luftreinhaltemaßnahme „Tempo 30 in Unterjesingen“ aufgrund verbesserter Luftschadstoffwerte aufgehoben werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen Lkw-Nachtfahrverbot und Einbau lärmarmen Belag können sowohl mit Tempo 30 als auch mit Tempo 50 betrachtet werden. Generell ist jedoch die Belastung schon mit Tempo 30 sehr hoch. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h hochgesetzt wird, werden 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 ändert sich gegenüber der jetzigen Belastung nichts. Um die jetzige Situation nicht zu verschlechtern, wird die Beibehaltung von Tempo 30 als weitere Maßnahme festgesetzt.
Gemeinde Ammerbuch	Ammerbuch	<ul style="list-style-type: none"> Das LKW Nachtfahrverbot wird begrüßt. Die Aufbringung von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen tangiert die Gemeinde Ammerbuch nicht, genau so wenig wie die passiven Lärmschutzmaßnahmen. Zu der zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Tunnelumfahrung der Ortsumfahrung Unterjesingen wird gebeten, die Gemeinde Ammerbuch von Anfang an einzubinden. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme Kenntnisnahme wird zugesichert
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo)	Tübingen	keine Stellungnahme	Kenntnisnahme
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Tübingen	keine eigene Stellungnahme sondern Verweis auf die Stellungnahme des Regierungspräsidium Tübingen	Kenntnisnahme
LUBW - Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg	Tübingen	keine Stellungnahme	Kenntnisnahme

Name	Bereich	Inhalt	Antwort der Verwaltung
Referat Technischer Arbeitsschutz, Lärm-schutz			
Gemeinde Kirchen-tellinsfurt	Kirchentel-linsfurt	Keine Stellungnahme	Kenntnisnahme