

Berichtsvorlage

zur Kenntnis im **Alle Ortsbeiräte**
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Lärmaktionsplan Tübingen - Sachstand und Vorgehen der
Verwaltung**
Bezug: 171/2023, 171b-d/2023
Anlagen: 1 Tempi-Pläne
2 Karten Maßnahmenvergleiche M 01 05 06 Z Wilhelmstraße (digital)

Zusammenfassung:

Zur Vorberatung im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung gab es Änderungsanträge zum Lärmaktionsplan.

AL/Grüne und SPD: Einführung einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für den Streckenzug REWE/Mediamarkt, Keltornstraße, Rümelinstraße, Hölderlinstraße, Haußerstraße vor dem REWE bis zur Mohlstraße, Mohlstraße und Wilhelmstraße bis zur Kreuzung Stuttgarter Straße
SPD: Einführung Tempo 40 auf B 27 (Hechinger Eck bis Schweickhardtstraße) und B 28 (Hegelstraße bzw. Reutlinger Straße) erst zum Zeitpunkt des Einbaus lärmoptimierter Beläge.

Einer Einführung von Tempo 30 für den Streckenzug REWE/Mediamarkt, Keltornstraße, Rümelinstraße, Hölderlinstraße, Haußerstraße vor dem REWE bis zur Mohlstraße steht bislang der Luftreinhalteplan entgegen. Er müsste geändert werden. Die Stadt kann hierzu einen Antrag beim Regierungspräsidium stellen.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf der B 27 und der B 28 im Stadtgebiet ist nachgewiesenermaßen möglich. Eine Beibehaltung von Tempo 50 würde keine Entlastung der Lärmsituation bringen.

Eine Belagssanierung auf B27 und B28 im Stadtgebiet ist derzeit frühestens zum Ende des Jahrzehnts vorgesehen. Ein auf die kommenden Jahre vorgezogener Einbau lärmarmer Beläge auf B 27 und B 28 würde gegenüber den geplanten Haushaltsansätzen einen finanziellen Mehrbedarf in Höhe von

mindestens 2,5 Mio. € bedeuten. Bei erforderlicher Vollsanie rung einzelner Abschnitte erhöht sich dieser Betrag deutlich.

Die Verwaltung hält an ihrem Beschlussvorschlag aus Vorlage 171/2023 fest. Als

Lösungsvariantensieht sie zwei weitere Möglichkeiten:

- a) Einführung Tempo 30 in den Maßnahmenbereichen M 01 Innenstadt, M 05 Hölderlinstraße, M 06 Wilhelmstraße bis Nordring
- b) Einführung Tempo 30 in den Maßnahmenbereichen M 01 Innenstadt und M 05 Hölderlinstraße

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen, die durch den Einbau von lärmarmen Belag entstehen, werden zu gegebener Zeit bei den jeweiligen Baumaßnahmen detailliert aufgeführt. Zu überschlägigen Kostenschätzungen dafür wird auf die Ausführungen unter 2.3. verwiesen.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Der Lärmaktionsplan Tübingen wurde mit Vorlage 171/2023 am 21.09.2023 im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung vorberaten. Hierzu gab es bereits im Vorfeld einen Antrag der Fraktion AL/Grüne (171b/2023), in dem eine Reduzierung der Geschwindigkeiten in allen Maßnahmen- und Zusatzbereichen auf 30 km/h beantragt wurde. In der Sitzung des Ausschusses wurde der Tagesordnungspunkt in die Fraktionen verwiesen.

Der Antrag von AL/Grüne (171b/2023) wurde zwischenzeitlich modifiziert(171c/2023). Mit diesem Antrag wurde die Einführung einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf den Streckenzug REWE/Mediamarkt, Keltornstraße, Rümelinstraße, Hölderlinstraße, Haußerstraße vor dem REWE bis zur Mohlstraße, Mohlstraße und Wilhelmstraße bis zur Kreuzung Stuttgarter Straße begrenzt. Die SPD-Fraktion hat sich dem veränderten Antrag von AL/Grüne angeschlossen, aber darüber hinaus beantragt, auf der B 27 (Hechinger Eck bis Schweickhardtstraße) und der B 28 (Hegelstraße bzw. Reutlinger Straße) erst dann Tempo 40 einzuführen, wenn ein lärmoptimierter Belag aufgebracht ist. (171d/2023)

Die Behandlung des Lärmaktionsplans wurde für den Gemeinderat abgesetzt. Er soll im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung nochmals vorberaten werden.

2. Sachstand

2.1. Luftreinhalteplan Tübingen

In der 2. Fortschreibung Tübingen 2014 hat das Regierungspräsidium Tübingen im Luftreinhalteplan auf Wunsch der Stadt (Beschluss des Gemeinderats vom 22.07.2013) in den Straßen Westbahnhofstraße, Keltornstraße, Am Stadtgraben, Mohlstraße, Haußerstraße, Hölderlinstraße, Rümelinstraße, Herrenberger Straße zwischen Belthle- und Rümelinstraße sowie Belthlestraße zwischen Herrenberger Straße und Keltornstraße Tempo 40 anstatt Tempo 30 als Maßnahme festgesetzt. Hintergrund waren Ergebnisse einer Untersuchung, die aussagten, dass die Emissionswerte bei Tempo 40 etwas besser sind als

bei Tempo 30. Damit war die Anordnung von Tempo 40 anstatt Tempo 30 geboten, da nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz der mildere Eingriff zu wählen ist. Bei einer Änderung auf Tempo 30 als Maßnahme der Lärminderung in den bisherigen Tempo 40 – Bereichen ist zuerst der Luftreinhalteplan fortzuschreiben. Dafür ist das Regierungspräsidium zuständig. Die Stadt kann hierzu einen Antrag stellen. Ziel wäre es dann, den Lärm zu reduzieren und eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung in diesem Bereich zu erreichen.

2.2. B 27 / B 28

Die Koordinierungsbewertung hat aufgezeigt, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen bei Tempo 40 - jedoch nicht bei Tempo 30 - gegeben ist. Die Verwaltung hat deswegen im Maßnahmenkonzept Tempo 40 und den Einbau von lärmarmen Belag im Zuge anstehender Straßensanierungen vorgeschlagen, auch um eventuellen Widersprüchen gegen Tempo 30 vorzubeugen.

Die vorgeschlagene Maßnahme Tempo 40 anstatt Tempo 30 bringt eine Reduzierung von ca. 1,2 dB(A). Diese Reduzierung wird vom Menschen erst einmal nicht als solche wahrgenommen, das tritt erst bei ca. 3 dB(A) ein. Ein gesundheitlicher Effekt ist dennoch möglich, weil Lärm auch unbewusst wahrgenommen wird. Die Lärmreduktion in den oben genannten Streckenabschnitten betrifft tagsüber 267 und nachts 119 Menschen.

2.3. Einbau lärmarmen Beläge

Wie in Vorlage 171/2023 ausgeführt, soll lärmoptimierter Belag bei anstehenden Fahrbahnsanierungen städtischer Straßen regelhaft dort eingebaut werden, wo dies der Lärmaktionsplan in den Maßnahmenbereichen der Priorität I vorsieht. Bei einer Priorisierung von Belagserneuerungsarbeiten werden Maßnahmen des Lärmaktionsplans als Kriterium mit einbezogen. Im Maßnahmenbereich M 03 (B 28 Hegelstraße), M 10 (B 27 Stuttgarter Straße) und M 11A (B 28 Reutlinger Straße) ist dies aufgrund des Straßenzustands - bis auf einzelne Teilabschnitte – frühestens zum Ende des Jahrzehnts vorgesehen. Zieht man die Sanierung vor, würde in diesem Jahrzehnt gegenüber den geplanten Haushaltsansätzen ein finanzieller Mehrbedarf in Höhe von mindestens 2,5 Mio. € bei einer reinen Belagssanierung entstehen. Bei unterstellter vollflächiger Vollsanieung würde sich dieser Betrag auf 6,2 Mio. € erhöhen. Die Lebensdauer eines konventionellen Belags beträgt 10-15 Jahre, die eines lärmarmen Belags nur 5-10 Jahre. Lärmarme Beläge sind förderfähig im Rahmen des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG).

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung hält an ihrem Beschlussvorschlag aus Vorlage 171/2023 fest. Die Lärmreduktion durch noch weitergehende Geschwindigkeitsverringern im Bereich des Einbahnstraßenrings bis zum Nordring bleibt in einem Bereich, der kaum oder nicht wahrnehmbar ist. Demgegenüber sind die Fahrzeitverlängerungen für den Busverkehr insbesondere Richtung Lustnau/Pfrondorf und im Nachtverkehr relevant. Zur Bündelung des Verkehrs und als schnelle Achsen für den Busverkehr sollten die vierspurig ausgebauten Straßen nach Auffassung der Verwaltung nicht weiter verlangsamt werden als vorgeschlagen.

Als Lösungsvarianten sieht sie zwei weitere Möglichkeiten (siehe 4.), so dass insgesamt fünf Vorschläge auf dem Tisch liegen (Verwaltungsvorschlag (Vorlage 171/2023), Antrag AL/Grüne (Vorlage 171c/2023), Antrag SPD (Vorlage 171d/2023) bzgl. B 27 / B 28 und die

zwei Lösungsvarianten der Verwaltung). Zu den Vorschlägen aus Vorlagen 171c und 171d/2023 und den zwei Lösungsvarianten der Verwaltung sind die Tempi-Pläne in Anlage 1.

In Anlage 2 sind als Maßnahmenvergleich auf den Karten die Auswirkungen verschiedener Maßnahmen in den Bereichen M 01, M 05, M 06 und Z Wilhelmstraße dargestellt.

4. Lösungsvarianten

Die zwei zusätzlichen Varianten gehen von der Anordnung von Tempo 40 auf der Äußeren Wilhelmstraße aus und unterscheiden sich deswegen von den Anträgen 171c und 171d/2023. Die Wahl von Tempo 40 auf der Äußeren Wilhelmstraße (Lustnau) soll den Verkehr so lenken, dass er anstatt durch die Stadt über den Nordring fährt. Dies betrifft vor allem Verkehre, die die Kliniken auf den Schnarrenberg und die Uni Morgenstelle als Ziel haben. Auf dem Nordring, der größtenteils anbaufrei ist, soll deswegen weiterhin Tempo 50 gelten.

4.1. Einführung Tempo 30 in den Maßnahmenbereichen M 01, M 05, M 06 (teilweise)

In dieser Variante würde von der Kreuzung Westbahnhofstraße/ Rheinlandstraße bis zum Nordring, d. h. auf dem gesamten Einbahnstraßenring um den Botanischen Garten und seiner Zuläufe, Tempo 30 angeordnet werden.

Der Verkehrsfluss auf dem Streckenabschnitt würde durch die Anordnung durch Tempo 30 etwas verlangsamt. Angesichts der durchgehenden, abgestimmten Regelung durch Lichtsignalanlagen wird er jedoch nicht gestoppt. Auf dem Streckenabschnitt verlaufen viele Buslinien. Die Fahrzeiten verlängern sich dadurch. Dies hat Nachteile, erscheint vor allem in den Bereichen hinnehmbar, in denen die Haltestellenabstände kurz sind. Für eine Linie ergeben sich in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen Probleme bei den Zuganschlüssen am Hauptbahnhof. Probleme bei der Koordinierung der Lichtsignalanlagen gibt es nicht. Für diese Variante sprechen auch die positiven Wirkungen in Bezug auf die sensiblen Nutzungen Musikschule und Köstlinschule.

4.2. Einführung Tempo 30 in den Maßnahmenbereichen M 01 und M 05

In dieser Variante würde von der Kreuzung Westbahnhofstraße/ Rheinlandstraße bis zur Mohlstraße, d. h. auf dem gesamten Einbahnstraßenring um den Botanischen Garten und seiner westlichen Zuläufe, Tempo 30 angeordnet werden.

Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, den Busverkehr und die Koordinierung der Lichtsignalanlagen sind mit denen der ersten Variante vergleichbar.

5. Klimarelevanz

siehe Vorlage 171/2023