

| | | | | |
|--|--------------|------------------------------|-----------------|-----------------|
| Stadt Reutlingen 66 Amt für Tiefbau Grünflächen und Umwelt Gz.: 66-3.6 Lu/hek | | 19/102/01 | | 11.09.2019 |
| Beratungsfolge | Datum | Behandlungszweck/-art | | Ergebnis |
| BezGR Betzingen | 11.09.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BezGR Mittelstadt | 16.09.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BezGR Gönningen | 16.09.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BezGR Degerschlacht | 25.09.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BezGR Rommelsbach | 01.10.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BezGR Altenburg | 25.09.2019 | Anhörung | öffentlich | |
| BVUA | 08.10.2019 | Vorberatung | nichtöffentlich | |
| GR | 24.10.2019 | Entscheidung | öffentlich | |
| Beschlussvorlage EU-Umgebungslärmrichtlinie 2. Fortschreibung 2017-2019 - Beschluss des Lärmaktionsplanes | | | | |
| Bezugsdrucksache 18/107/01, 14/013/01, 12/120/01, 12/005/20, 09/036/02, 09/036/01, 08/068/01, 07/062/02, 07/062/01 | | | | |

Beschlussvorschlag

Der vorliegende Lärmaktionsplan und die Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen nach den beiliegenden Plänen werden beschlossen. Die Umsetzung soll noch in 2019 erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Da es sich bei den Maßnahmen um Beschilderungs- und Markierungsaufwand handelt, sind die finanziellen Auswirkungen gering. Sie liegen bei rund 20.000 € und werden aus dem laufenden Haushalt getragen. Der Überwachungsaufwand für das Amt für öffentliche Ordnung erhöht sich.

Kurzfassung

Die zweite Fortschreibung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2017-2019 mit der Lärmkartierung, der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Lärmaktionsplanung ist fertiggestellt. Ergebnis ist der vorliegende Aktionsplan, der abschließend beschlossen werden soll. Im Rahmen der Kartierung wurden im Stadtgebiet Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf aufgrund einer Lärmproblematik ermittelt. Für diese Straßenabschnitte wurden im weiteren Verlauf konkrete Vorschläge zur Minderung des Lärmpegels wie Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgearbeitet.

Lärm mindernde Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses oder die Verwendung lärm-ärmer Beläge werden kontinuierlich ausgeführt. Die Förderung des Umweltverbundes ist aktuell mit dem am 09.09.2019 in Betrieb gehenden neuen Stadtbuskonzept sowie den in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen aus dem Masterplan Radverkehr E-Bike City ebenso im Fokus.

Daher geht der Lärmaktionsplan im Schwerpunkt auf lärmreduzierende verkehrsrechtliche Maßnahmen, d. h. Geschwindigkeitsreduktionen ein. Die Maßnahmen, die eine Zustimmung des RP Tübingen erfordern, werden nachfolgend im Detail beschrieben.

...

In den Stadtbezirken handelt es sich um die Ausweisung von Tempo 30-Abschnitten auf klassifizierten Ortsdurchfahrten. In der Innenstadt wird im 4-streifigen Hauptstraßennetz auf den lärmrelevanten Abschnitten Tempo 40 ausgewiesen. Damit bleibt eine Geschwindigkeitsdifferenz zum nachrangigen Wohnstraßennetz T30 erhalten. Darüber hinaus ist Tempo 40 für die Luftreinhaltung die optimale Geschwindigkeit.

Die Maßnahme ist Teil des Strategiekontrakts zum Gesamthaushalt 2019/2020, Themenfeld „Mobilität und Klimaschutz“ (W1) zur Umsetzung des Ziels „Umsetzung des Luftreinhalteplans bzw. des Lärmaktionsplans, Förderung des Umweltverbundes einschließlich Masterplan Radverkehr, Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs im Modal-Split auf 38 % im Jahr 2030“. Sie wird im Rahmen kommunaler Modellvorhaben zur Luftreinhaltung durch nachhaltige Mobilität in Modellstädten (Lead City), in Ergänzung zu den Sofortmaßnahmen für saubere Luft vom Bund gefördert.

Begründung

1. Rückblick Lärmaktionsplan 2007/2009 und erste Fortschreibung 2012/2013

Der Straßen- und Schienenlärm ist ein wachsendes Problem der Bevölkerung und beeinträchtigt das Wohlbefinden und die Gesundheit der Menschen. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die EU die rechtliche Möglichkeit geschaffen, Umgebungslärmbelastungen zu reduzieren. Erstmals wurde der Lärmaktionsplan in den Jahren 2007 bis 2009 erstellt und in 2012/2013 erstmalig fortgeschrieben. Bei den vorangegangenen Stufen des Lärmaktionsplans wurden insbesondere verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen auf klassifizierten Straßenabschnitten in Ohmenhausen, Sondelfingen, Bettingen und Rommelsbach sowie in der Tübinger Straße aufgrund von Lärmrichtwertüberschreitungen mit Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen umgesetzt (siehe Anlage. 1).

2. Zweite Fortschreibung Lärmaktionsplan 2017/2018

In der aktuellen zweiten Fortschreibung 2017/2018 wurde zunächst die Aktualisierung des Lärmaktionsplans mit der Lärmkartierung durchgeführt. Entsprechend den relevanten Regelungen zur EU-Umgebungslärmrichtlinie fließt das Verkehrsaufkommen der Straße bzw. der Schiene, die aktuelle Entwicklung zur Anzahl der Betroffenen (Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, etc.) und die aktuellen Regelungen für Industrie- und Gewerbebetriebe jeweils für das Jahr 2017 ein. In Reutlingen ist neben dem Straßen- und Schienenlärm der Umgebungslärm aus Gewerbe- und Industrieanlagen zu berücksichtigen. Die Methodik der Lärmkartierung, die auf EU-Recht basiert, wurde in den vorangegangenen Gemeinderatsdrucksachen ausführlich beschrieben. Der Schienenlärm liegt in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes.

Lärmaktionspläne sind für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene mit Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind. In die Aktionsplanung sind Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB (A) L_{Night} einzubeziehen. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB (A) L_{Night} .

...

2.1 Umgebungslärm Straße (Zuständigkeit Stadt)

Um die Auswirkungen des Scheibengipfeltunnels, der am 28. Oktober 2017 in Betrieb genommen wurde, in der Untersuchung berücksichtigen zu können, werden als Grundlage für die Lärmemissionen die Daten einer Verkehrsprognose für das Stadtgebiet mit Scheibengipfeltunnel verwendet.

Die Lärmkartierung des Gesamttages für das Reutlinger Straßennetz ist in Anlage 2 dargestellt, die Kartierung für die Nacht in Anlage 3. Rund 60 % der Bewohner, die von einem Lärmpegel mit mehr als 55 dB(A) über den Gesamttag gemittelt belastet sind, wohnen in der Innenstadt, die restlichen 40 % verteilen sich auf die Bezirksgemeinden.

Vergleich zur Lärmaktionsplan 2007 bis 2009

Tabelle 1 zeigt die Anzahl der durch den Straßenlärm betroffenen Einwohner im Stadtgebiet im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2007-2009.

| | L _{DEN} 2017 | L _{DEN} 2007 | L _{Night} 2017 | L _{Night} 2007 |
|------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| ➤ 55 dB(A) | 15.200 | 16.600 | 3.230 | 4.300 |
| ➤ 65 dB(A) | 3.200 | 3.900 | 30 | 100 |
| ➤ 70 dB(A) | 700 | 1.060 | - | - |
| ➤ 75 dB(A) | 40 | 60 | - | - |

Tabelle 1: Vergleich der Betroffenen 2017 gegenüber 2007/9 durch Straßenlärm

Gegenüber 2007 wirken sich insbesondere der Scheibengipfeltunnel, aber auch die inzwischen durchgeführten lärmreduzierenden Maßnahmen wie die Geschwindigkeitsreduzierungen im klassifizierten Straßennetz (siehe Anlage 1) positiv, d. h. lärmsenkend aus. So reduziert sich beispielsweise die Anzahl der Betroffenen eines Lärmpegels über 70 dB(A) bezogen auf den Gesamttag um etwa 1/3 von ca. 1.060 auf rund 700. Nachts reduziert sich die Anzahl der Betroffenen über 55 dB(A) um rund 25% von 4.300 auf 3.230 Personen.

Potentielle Maßnahmen zur Reduktion des Umgebungslärms

Es gibt mehrere Maßnahmen zur Reduktion des Umgebungslärms, die nachfolgend aufgeführt sind. Aufgrund ihrer Eignung für den innerstädtischen Bereich wie auch der Kosten für die einzelne Maßnahme kommen sie in unterschiedlicher Häufigkeit zu Anwendung. Lärmschutzwälle oder – wände sind innerorts in der Regel nicht realisierbar. Maßnahmen wie die Förderung des Umweltverbundes (Neues Stadtbuskonzept, Maßnahmen aus dem Masterplan Radverkehr, etc.) wie auch Verbesserungsmaßnahmen zum Verkehrsfluss werden aktuell ausgeführt. Bei Belagssanierungen werden lärmreduzierende Beläge, die auch dauerhaft sind, eingesetzt. Der Scheibengipfeltunnel hat mit seiner verkehrsverlagernden Wirkung in den Außerortsbereich eine deutlich positive Wirkung. Nachfolgend sind lärmreduzierende Maßnahmen dargestellt.

...

| | |
|--|--|
| Verkehrsrechtliche Maßnahmen: | |
| - Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h: Schnelle und kostengünstige Maßnahme, Anordnung durch Straßenverkehrsbehörde Lärminderungspotential ca. 2,6 dB(A) | |
| - Lkw-Durchfahrtsverbot | |
| Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung: | |
| - Fahrbahnreduktion / ggf. Fahrstreifenreduktion zugunsten des Rad- und Fußverkehrs | K.-Adenauer-Str. |
| - <u>Abrückung</u> der Fahrbahn vom Immissionsort / Hausfassade | Lärminderungspotential 1 bis 1,5 dB(A) |
| Fahrbahnbelag | |
| - Fortschritte bei der Entwicklung von lärmarmen <u>Fahrbahnbelägen</u> innerorts | Lärminderungspotential 2 bis 5 dB(A) |
| u. a. <u>Bantlin-</u> , <u>Karlstr.</u> , <u>OD Ohmenhausen</u> , <u>Alteburgstr.</u> (<u>Splittmastixasphalt 0-8</u>) | Lärmreduktion ⇔ Langzeitwirkung, Haltbarkeit |
| Konzeptionelle Maßnahmen: | |
| - Verkehrsverlagerung oder Bündelung des Verkehrs | Scheibengipfeltunnel |
| Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß): | |
| - Vermeidung von Kfz-Fahrten durch Attraktivere Gestaltung des ÖPNV sowie der Anlagen für den Rad- und Fußverkehr (Erschließungsqualität) | |
| - Inbetriebnahme Stadtbuskonzept (09.09.2019), Masterplan Radverkehr | |
| Verbesserung des Verkehrsflusses | |
| - Kontinuierliche Koordinierung von Lichtsignalanlagen (grüne Welle), | Lärminderungspotential 1 bis 2 dB(A) |
| - Umgestaltung von Knotenpunkten (Kreisverkehre, z. Bsp. <u>Sondelfingen</u>) | |
| Bauliche Maßnahmen: | |
| - Straßenneubau (Ortsumfahrung): Verlagerung des Verkehrs aus lärmsensiblen Bereichen in weniger empfindliche Bereiche <u>Scheibengipfelt.</u> | |
| - Schallschutzwände, -wälle: Aktiver Schallschutz entlang starkbefahrener Straßen und bei Neubaugebieten: Lärminderungspotential 10 bis 20 dB(A) in Abh. der Höhe des Immissionsortes | |
| - Schallschutzfenster: Passiver Lärmschutz durch Lärmschutzfenster, Fassadendämmung, Balkonverglasungen, etc. schützt nur die Innenräume | |
| - Städtebauliche Maßnahmen (Baulücken, Abstände,...): Schließung von Baulücken in Richtung Straße bei Neubau und im Bestand | |

Kurzfristig lässt sich eine Lärmreduktion – wie in der Vergangenheit auch – nur durch eine Reduktion der Geschwindigkeit umsetzen. Daher fokussieren sich die weiteren beschriebenen Maßnahmen auf die Geschwindigkeitsreduktion.

Dazu ist das Einverständnis des Amtes für öffentliche Ordnung der Stadt Reutlingen sowie des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich. Die bisher nach EU-Recht durchgeführte Untersuchung musste in deutsches Recht übergeführt und nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS-90 berechnet werden. Nachfolgend ist nicht mehr EU-Recht, sondern die RLS-90 die Grundlage.

Grenz- bzw. Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen

Mit dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat sich die Möglichkeit zur Umsetzung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen zum verbesserten Lärmschutz der Menschen erhöht.

Lärmpegel in Höhe der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts bedeuten das Erreichen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Damit ist ein vordringlicher Handlungsbedarf gegeben. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind damit unter Prüfung der Auswirkungen auf die Luftreinhaltung und auf mögliche Verkehrsverlagerungen in sensible Wohngebiete zwingend umzusetzen (**Pflicht**).

Beim Überschreiten des gesundheitskritischen Bereiches von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts (VGH Mannheim) besteht eine **Ermessensausübung** (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts).

...

Aktuell werden Maßnahmen weiterverfolgt, die zwingend umzusetzen sind. Auslösewerte sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Würde man die Auslösewerte für die Lärmschutzmaßnahmen auf 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts reduzieren, wäre ein großer Teil des Reutlinger Hauptstraßennetzes betroffen und die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Reutlingen nicht kalkulierbar.

dB(A) tags _____ dB(A) nachts

| | | |
|-------------------------------|---------------------|--|
| 70 dB(A) (73 dB(A)) | 60 dB(A) (63 dB(A)) | straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen Lärmschutz-Richtlinien-StV => vordringlicher Handlungsbedarf Schwelle zur Gesundheitsgefährdung darüber Pflicht i. A. von Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, etc.? darunter i. A. von Zumutung der Anwohner, ortsüblich? |
| in Abstimmung mit <u>AföO</u> | | |

| | | |
|-----------------|----------|--|
| 65 dB(A) | 55 dB(A) | zu berücksichtigen bei qualifizierter <u>Lärmaktionsplanung</u> <u>gesundheitskritischer Bereich</u> (VGH Mannheim) Ermessensausübung |
| Ermessen | | |
| 59 dB(A) | 49 dB(A) | Immissionsgrenzwerte zur Lärmvorsorge 16. BImSchV (VLärmSchV) - bei Neubau oder wesentliche Änderung, - Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über verkehrsbeschränkende Maßnahme verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ausgeschlossen |

Geschwindigkeitsreduktionen im Stadtgebiet

In den Ortsteilen wird auf den lärmkritischen Straßenabschnitten die zulässige Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h gesenkt.

In der Innenstadt wird auf dem lärmrelevanten, überwiegend 4-streifigen, Hauptverkehrsstraßennetz die Geschwindigkeit von 50 auf 40 km/h gesenkt.

Mit der Prüfung nach deutschem Recht sind einzelne wenige Maßnahmen, die nach EU-Recht noch als Maßnahme enthalten waren, nicht mehr Bestandteil der weiteren Untersuchung, da die Auslösewerte einer Lärmschutzmaßnahme deutlich nicht erreicht werden.

Bei anderen Maßnahmen wurde im Zuge der ersten Fortschreibung schon Tempo 30 aus Lärmschutzgründen umgesetzt. Trotzdem werden an einzelnen Gebäuden die Richtwerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts weiterhin überschritten. Eine weitere Senkung der Geschwindigkeit ist jedoch nicht umsetzbar.

Auf weiteren Streckenabschnitten wurden als Folge des Luftreinhalteplans Reutlingen in 2018 die zulässigen Geschwindigkeiten von 60 auf 50 km/h (Konrad-Adenauer-Straße) oder von 50 auf 40 km/h (Lederstraße – Am Echazufer) gesenkt. Dies dient der Luftreinhaltung und hat einen positiven Einfluss auf den Lärmschutz.

...

Nachfolgend werden die Strecken mit Handlungsbedarf dargestellt:

Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf

Im Stadtgebiet wurden insgesamt 20 Maßnahmenbereiche aus einer Verschneidung der betroffenen Einwohner mit der statistischen Verteilung der Lärmpegel identifiziert. Anlage 4 zeigt die Lärmschwerpunkte bzw. Hot Spots aus der Betroffenenanalyse. Tabelle 2 zeigt die 20 Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit Handlungsbedarf (siehe auch Anlage 5). Die in der Tabelle genannten Maßnahmenbereiche werden in der weiteren Lärmaktionsplanung vorrangig untersucht. Es werden konkrete Vorschläge zur Minderung der Lärmpegel ausgearbeitet. Um verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsreduktion im klassifizierten Straßennetz durchzuführen, war wie erwähnt die Berechnung nach deutschen Rechenrichtlinien durchzuführen und die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen als obere Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Bei den grün markierten Maßnahmen ist keine weitere Geschwindigkeitsreduktion möglich, da schon Tempo 30 umgesetzt ist oder die lärmrelevanten Auslöswerte deutlich unterschritten werden. Daher reduziert sich die Anzahl der Maßnahmen von 20 auf 13.

Die Maßnahmen liegen in den Ortsteilen Mittelstadt, Altenburg, Rommelsbach, Degerschlacht, Betzingen und Gönningen auf klassifizierten Ortsdurchfahrten. Hier wird auf lärmbelasteten Abschnitten jeweils Tempo 30 angeordnet.

In der Innenstadt von Reutlingen wird im 4-streifigen Hauptstraßennetz Konrad-Adenauer-Straße, Karlstraße und Gutenbergstraße ebenso wie auf dem Streckenzug der B464 Lederstraße – Am Echazufer, auf dem Tempo 40 aus Luftreinhaltegründen schon umgesetzt ist, Tempo 40 und bei den 2-streifigen Straßenabschnitten im Zuge der Alteburgstraße sowie der Albstraße Tempo 30 angeordnet. Bei Alteburgstraße und Albstraße kann mit Tempo 30 eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden.

Durch die Geschwindigkeitsreduktionen im Stadtgebiet wird neben dem Plus für den Lärmschutz eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht. Signifikante Verkehrsverlagerungen ins nachrangige Wohnstraßennetz sind nicht zu erwarten. In Anlage 6 sind die lärmrelevanten Maßnahmen im Detail dargestellt.

| Maßnahme | Stadtteil | Straßenabschnitt | Aktuelle Geschwindigkeit |
|----------|---------------|--|--------------------------|
| 1 | Mittelstadt | Tempo T30: OD im Zuge der L374 Neckartenzlinger Straße und Riedericher Straße | 50 km/h |
| 2 | Altenburg | T30: OD im Zuge der K6720 Donaustraße | 50 km/h |
| 3 | Rommelsbach | T30: OD im Zuge der K6720 Kniebis- und Ermstalstr. | 50 km/h |
| 4 | Rommelsbach | T30: OD im Zuge der L378 Württemberger Straße | 50 km/h |
| (5) | Reutlingen | Roanner Straße => Lärmpegel zu gering | 60 km/h |
| 6 | Degerschlacht | T30: OD im Zuge der K6725 Leopoldstraße | 50 km/h |
| (7) | Betzingen | L379 Wannweiler Straße => Tempo 30 umgesetzt | 30 km/h |
| 8 | Betzingen | T30: OD im Zuge der L384 Jettenburger Straße/Im Dorf, Tempo 30 überwiegend schon umgesetzt | 30/50 km/h |
| (9) | Betzingen | Hepfstraße => Tempo 30 umgesetzt | 30 km/h |

| | | | |
|------|-------------|---|--------------|
| (10) | Reutlingen | Hepptstraße / B28, ggf. Lärmschutzwand zur B28 erhöhen | 50/60 km/h |
| (11) | Reutlingen | OD im Zuge der L384 Tübinger Straße => Tempo 30 schon umgesetzt | 30 km/h |
| 12 | Reutlingen | T40: Konrad-Adenauer-Straße | 50 (60) km/h |
| 13 | Reutlingen | T40: Karlstraße zwischen Kaiserstraße und Fernmeldeamt | 50 km/h |
| 14 | Reutlingen | T40: Gutenbergstraße - Unter d. Linden | 50 km/h |
| (15) | Reutlingen | T40: B312alt Lederstraße/Am Echazufer, aus Luftreinhaltegründen schon umgesetzt | 40 km/h |
| 16 | Reutlingen | T30: Albstraße im Bereich Wendlerareal | 50 km/h |
| 17 | Reutlingen | T30: Alteburgstraße zwischen Hindenburgstraße und Gustav-Schwab-Straße | 50 km/h |
| (18) | Bronnweiler | L230 Gönninger Straße => Lärmpegel zu gering | 50 km/h |
| 19 | Gönningen | T30: L383 Matheus-Wagner-Straße | 50 km/h |
| 20 | Gönningen | T30: Hauptstraße/Lichtensteinstraße | 30/50 km/h |

Grün markierten Maßnahmen (Nr.): keine weitere Geschwindigkeitsreduktion möglich, da schon Tempo 30 umgesetzt ist oder die lärmrelevanten Auslösewerte deutlich unterschritten sind

Tabelle 2: Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf

Zusätzlich zu den beschriebenen Maßnahmen wird geprüft, die zulässige Geschwindigkeit auf dem relativ kurzen Abschnitt der B28 zwischen Reutlingen und Metzingen auf 120 km/h zu beschränken, obwohl die Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen unterschritten werden. Derzeit ist der Abschnitt nicht beschränkt. In Richtung Tübingen gilt auch Tempo 120 auf der B28. Es gibt Beschwerden der Anwohner aus dem Bereich Teckstraße. Die Beschränkung führt zu einem Sicherheitsgewinn. Eine Zustimmung des RP Tübingen ist hierzu erforderlich.

Auswirkungen durch bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan

In der Regel wirken sich Maßnahmen zur Luftreinhaltung positiv, d. h. reduzierend auf den Lärm aus. Geschwindigkeitsreduktionen wie Tempo 40 auf der Lederstraße oder Zuflussoptimierungen für die Luftreinhaltung am AOK-Knoten und am Dreispitz, wie sie im Zuge der Luftreinhaltung schon umgesetzt wurden, haben eine lärmreduzierende Wirkung. Allerdings liegen die Reduktionen bei der Zuflussoptimierung noch unterhalb des hörbaren Bereichs. Um den Lärm um 3 dB(A) zu reduzieren, müsste die Verkehrsbelastung halbiert werden. Größere Auswirkungen als die Verringerung der Verkehrsbelastung hat die Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 40. Der Lärmpegel reduziert sich um rund 1,3 dB(A).

2.2 Umgebungslärm IED-Gewerbe- und Industrieanlagen (Zuständigkeit Stadt)

Die vom RP Tübingen benannten und zu berücksichtigenden 7 Anlagen liegen in den Reutlinger Gewerbegebieten und betreffen u. a. die Rohstoffverwertung, die Textilchemie, Abfallbeseitigung, sowie Anlagen der Versorgung der FairNetz GmbH. Die lärmrelevanten Betriebe wurden in die Untersuchung einbezogen. Die Berechnung der Lärmemissionen der relevanten Anlagen ist in Anlage 7 dargestellt.

...

| | L _{DEN} | L _{Night} |
|------------|------------------|--------------------|
| ➤ 55 dB(A) | 28 | 17 |
| ➤ 65 dB(A) | 2 | 0 |
| ➤ 70 dB(A) | - | - |
| ➤ 75 dB(A) | - | - |

Tabelle 3: Betroffene Einwohner durch Gewerbe- und Industrielärm für IED-Anlagen

Vom Gewerbelärm ist das Gewerbegebiet Sondelfinger Straße und in geringerem Umfang das Gewerbegebiet an der Hauffstraße betroffen. Im Vergleich zum Straßenlärm gibt es in Reutlingen kaum Betroffene durch den Umgebungslärm ausgehend von IED-Gewerbe- und Industrieanlagen.

2.3 Umgebungslärm Schiene (Zuständigkeit Eisenbahnbundesamt)

Das Stadtgebiet von Reutlingen ist seit 2014 in der zweiten Stufe der Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken, die eine Zugfrequenz von mehr als 30.000 Zügen im Jahr aufweisen, enthalten. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung liegt beim Eisenbahnbundesamt EBA, seit 2015 auch die Zuständigkeit bei der Lärmaktionsplanung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenlärms wurden vom EBA im Januar 2018 auf der Homepage veröffentlicht. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung fand vom 24. Januar bis zum 7. März 2018 statt. Die Reutlinger Bürger wurden in einer Pressemitteilung auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung des EBA mit einer Analyse der Betroffenheit der Reutlinger Bürger wurden nachrichtlich übernommen und sind in Anlage 8 dargestellt.

Der Lärmschutz der Deutschen Bahn beschränkt sich auf bestehende Gebäude. Bei einer Erschließung neuer Wohngebiete hat der Entwickler für den Lärmschutz zu sorgen.

Auswirkungen auf Reutlingen

Für den durch Reutlingen führenden Schienenabschnitt gibt es aus dem Lärmsanierungsprogramm der Bahn keine Bereiche, auf denen Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Eine künftige Reduktion des Schienenlärms wird daher auf dem Streckenabschnitt in Reutlingen nicht durch Maßnahmen wie Lärmschutzwände, sondern durch eine Reduktion der Emissionen des Wagenmaterials wie die Umrüstung lauter Züge auf Flüsterbremsen bzw. die Umrüstung von Güterwagen auf leise Technik erzielt.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Einen großen Schwerpunkt bei der Erstellung des Lärmaktionsplans stellt die Beteiligung der Öffentlichkeit dar. Damit erhält sie die Möglichkeit, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Lärmkartierung wurde im November 2018 rund fünf Wochen öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurde der Entwurf ins Internet gestellt sowie eine Presseinformationsveranstaltung unter Beteiligung der lokalen Zeitungen sowie von rtf1 durchgeführt.

...

Die Bevölkerung hat die Gelegenheit, sich in einer angemessenen Form zu äußern, auch sehr stark genutzt. **Mehr als 250 Anmerkungen** bzw. Rückmeldungen gingen ein, die im weiteren Verlauf auch berücksichtigt wurden. Vor 10 Jahren lag die Anzahl der Rückmeldungen bei 50.

Viele Anmerkungen wie zu schnelles Fahren, zu laute Motoren, Sicherheitsbedenken zur Straßenraumgestaltung, schlechte Fahrbahnoberflächen, etc. bezogen sich auf Punkte, die nicht die Lärmaktionsplanung betreffen. Diese werden an die jeweils zuständigen Ämter zur Kenntnis bzw. zur Bearbeitung weitergegeben.

Darüber hinaus können Wünsche aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht umgesetzt werden, wenn die relevanten Auslösekriterien für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen unterschritten sind.

4. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Von 25. Juli 2019 bis Ende August 2019 wurden neben den relevanten städtischen Ämtern die Nachbarkommunen, die ggf. durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf Reutlinger Gebiet betroffen sein könnten sowie die Behörden Kreisstraßenbauamt Reutlingen und insbesondere das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 46 als obere Straßenverkehrsbehörde beteiligt. Zur Umsetzung der Maßnahmen ist die Zustimmung des RP Tübingen erforderlich.

5. Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans und der Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen ist vorgesehen, die lärmreduzierenden Geschwindigkeitsbeschränkungen möglichst kurzfristig durch die Technischen Betriebe Reutlingen umsetzen zu lassen. Da es sich fast ausschließlich um zusätzliche Beschilderungen und ggf. Markierungen handelt, sind die Kosten gering. Für das Amt für öffentliche Ordnung erhöht sich der Überwachungsaufwand.

Die nächste Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist für die Jahre 2022/2023 vorgesehen.

Folgende Anfragen aus den Sitzungen des BVUA und GR werden beantwortet und sind damit erledigt.

BVUA 11.07.2019 - Top 4

Herr Prof. Dr. Straub merkt an, dass er im Vortrag die Janusz-Korczak-Straße bezüglich der Lärmproblematik durch die Bahn vermisst habe.

Für das Thema Lärmaktionsplan für die Schiene ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Das Thema wurde am 20. September 2018 im Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss nachrichtlich ausführlich behandelt und die Lärmauswirkungen der Bahn, basierend auf dem Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes, dargestellt.

Wird an einer bestehenden Bahnstrecke wie im Fall Janusz-Korczak-Straße ein Wohngebiet entwickelt, ist nicht die Deutsche Bahn, sondern der Entwickler für den Lärmschutz für das neue Wohngebiet zuständig. Er hat ein Lärmgutachten, basierend auf den Schienenlärm, zu erstellen und den erforderlichen Lärmschutz umzusetzen.

...

GR 23.05.2019 – Top 1.3

Anfrage Herr Dr. Stefan Oberhoff, Bürgerinitiative „Keine Dietwegtrasse“ - Lärmkartierung aufgrund einer Verkehrsprognose, nicht auf Basis der EU-Richtlinien und Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Regel basiert die Lärmkartierung auf Zählwerten. Die Lärmkartierung war gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie bis spätestens Sommer 2017, also vor Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels, abzuschließen. Wir haben uns mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg abgestimmt, die Auswirkungen des Scheibengipfeltunnels mit zu berücksichtigen und daher eine Verkehrsprognose unter Berücksichtigung des Scheibengipfeltunnels zu verwenden. Der Verschiebung der Lärmkartierung um ein Jahr wurde nicht zugestimmt.

Auf Grundlage der Prognose wurde die Kartierung ausgeführt und Maßnahmen erarbeitet. Bei der nachfolgenden Lärmaktionsplanung im Jahr 2018 wurden die erarbeiteten Maßnahmen mit aktuellen Zählwerten hinterlegt, die die Grundlage für die weitere Untersuchung bildeten. Der Lärmaktionsplan wird alle fünf Jahre aktualisiert. Bei den künftigen Untersuchungen werden wieder die aktuellen Zählwerte zugrunde gelegt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Einen großen Schwerpunkt bei der Erstellung des Lärmaktionsplans stellt die Beteiligung der Öffentlichkeit dar. Damit erhält sie die Möglichkeit, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Lärmkartierung wurde im November 2018 rund fünf Wochen öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurde der Entwurf ins Internet gestellt sowie eine Presseinformationsveranstaltung unter Beteiligung der lokalen Zeitungen sowie von RTF.1 durchgeführt.

Die Bevölkerung hatte die Gelegenheit sich in einer angemessenen Form zu äußern, auch sehr stark genutzt. **Mehr als 250 Anmerkungen** bzw. Rückmeldungen gingen ein, die im weiteren Verlauf auch berücksichtigt wurden. Vor zehn Jahren lag die Anzahl der Rückmeldungen bei 50 Anmerkungen.

gez.

Eger

Anlagen

- Anlage 1: Bisher durchgeführte Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen
- Anlage 2: Lärmkartierung Straße L_{DEN} (gewichteter Tag-Abend-Nacht-Pegel über 24 Stunden)
- Anlage 3: Lärmkartierung Straße L_{Night} (nächtlicher Pegel 22:00 – 06:00 Uhr)
- Anlage 4: Lärmkartierung Straße L_{DEN} - Betroffenheitsanalyse „Hot Spots“
- Anlage 5: Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf unterteilt in Priorität 1 und 2
- Anlage 6: Maßnahmen auf lärmrelevanten Straßenabschnitten im Detail
- Anlage 7: Lärmkartierung Gewerbe IED-Anlagen
- Anlage 8: Lärmkartierung an Schienenwegen L_{DEN} (gewichteter Tag-Abend-Nacht-Pegel)