Gemeinde Nehren

Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe

Bericht zur Beschlussfassung
27. August 2026
Bericht Nr. 2051.093

Rapp AG
Stühlingerstraße 21 | D-79106 Freiburg i.Br. | T +49 761 217 717 30 | www.rapp.ch

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	14. Januar 2026	Erstellung Qualitätssicherung	Carina Schulz Nora Ebbers
1.1	27. August 2026	Ergänzung nach Offenlage in Kapitel 6 und 0	Nora Ebbers

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Nehren	Frau Cornelia Kaiser	1/PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Carina Schulz	carina.schulz@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 35
Nora Ebbers	nora.ebbers@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 385
Nils Scheffler	nils.scheffler@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 382

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Angaben 5
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde 5
1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird 5
2 Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 7
3 Bewertung der Ist-Situation 8
3.1 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind 8
3.2 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen 10
3.3 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nehren 11
3.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 12
3.5 Schutz ruhiger Gebiete 12
4 Wirkungsanalyse Geschwindigkeitsbeschränkungen, L 384 Nehren Mitte / Nord 13
4.1 Lärmminderung / Reduktion der Betroffenheiten 15
4.2 Fahrzeitverlust motorisierter Individualverkehr (MIV) 17
4.3 Fahrzeitverlust ÖPNV 17
4.4 Verkehrssicherheit 18
4.5 Aufenthaltsqualität 19
4.6 Akzeptanz der Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmenden 19
4.7 Verlagerungseffekte 19
4.8 Verkehrsfluss 20
4.9 Luftreinhaltung / Luftschadstoffe 20
4.10 Alternative Geschwindigkeitsreduzierungen 20
5 Fazit und Zusammenfassung der Lärmminderungsmaßnahmen, vor Offenlage 21
6 Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens 23
7 Fazit und Zusammenfassung der Lärmminderungsmaßnahmen, nach Offenlage 24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Betroffenheiten RLS-19, Nehren 8
Tabelle 2: Rechengebiet L 384 Nehren Mitte, Betroffenheiten RLS-19 9
Tabelle 3: Rechengebiet L 384 Nehren Nord, Betroffenheiten RLS-19 10
Tabelle 4: Lärmminderungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen; Nehren 12
Tabelle 5: Vergleich Schallleistungspegel, mit/ohne Tempo 50 beidseitig 15
Tabelle 6: Lärmpegel Hauptwohngebäude, mit/ohne Tempo 50 beidseitig 16
Tabelle 7: Vergleich Schallleistungspegel / Lärmpegel Hauptwohngebäude, mit/ohne Tempo 70 beidseitig 17
Tabelle 8: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes 22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: LUBW-Lärmkartierung Stufe 4 6
Abbildung 2: Zählstellen SVZ-BW, Ausschnitt Nehren 7
Abbildung 3: Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen 8
Abbildung 4: Gebäudelärmkarte Tageszeitraum, Ausschnitt L 384 Nehren Mitte 9
Abbildung 5: Gebäudelärmkarte Tageszeitraum, Ausschnitt L 384 Nehren Nord 10
Abbildung 6: L 384 Nehren Mitte/Nord, Untersuchungsbereich WA Tempo 50 beidseitig 13
Abbildung 7: L 384 Nehren Nord, Untersuchungsbereich WA Tempo 70 beidseitig 14
Abbildung 8: ÖPNV-Netz Änderungsbereich L 384 Reutlinger Straße (Quelle: öpnvkarte.de) 18

Abbildung 9: Brems- und Anhalteweg bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten 19
Abbildung 10: Geschwindigkeitsreduzierung L 384 Nehren, nach Abwägung, vor Offenlage 21
Abbildung 11: Geschwindigkeitsreduzierung L 384 Nehren, nach Offenlage 24

Beilagenverzeichnis

- Anlage 1 Grundlagenkarte LUBW-Modell Stufe 4 Nehren
- Anlage 2.1 Gebäudelärmkarte Tag (6-22 Uhr) Nehren
- Anlage 2.2 Gebäudelärmkarte Nacht (22-6 Uhr) Nehren
- Anlage 3 Pegelvergleichsliste, L 384 Bebauung Nehren, Änderungsbereiche
- Anlage 4 Synopse Stellungnahmen Beteiligungsverfahren

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Nehren
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	8416026
Vollständiger Name der Behörde	Bürgermeisteramt Nehren
Straße	Hauptstraße
Hausnummer	32
Postleitzahl	72147
Ort	Nehren
E-Mail	info@nehren.de
Internet-Adresse	www.nehren.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Nehren liegt im Süden des Landkreises Tübingen. Die Stadt Tübingen befindet sich rund 10 km nördlich von Nehren. Auf einer Gemarkungsfläche von knapp 8.5 km² leben ca. 4.400 Einwohner:innen.

Nehren ist unter anderem durch die B 27 und die Landesstraßen 384 und 394 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die B 27 sowie die L 384 weisen im gesamten Gemarkungsgebiet ein Verkehrsaufkommen von über 8.200 Kfz/24h auf. Die Gemeinde Nehren ist demnach nach §47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, für diese von der LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen einen Lärmaktionsplan zu erstellen.

Am 18. Oktober 2021 wurde der Lärmaktionsplan (Stufe 3) der Gemeinde Nehren im qualifizierten Verfahren im Gremium beschlossen. Folgende Maßnahmen wurden damals festgesetzt:

- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgenden Teilbereich L 384 Reutlinger Straße: beginnend mit dem lichtsignalisierten Knotenpunkt L 384 / L 394 / Daimlerstraße bis Höhe Wohngebäude Brühlstraße 24 (Beginn/Ende der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h).
  im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) bereits umgesetzt

- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus verkehrlichen Gründen als Sofortmaßnahme für einen 150m langen Teilbereich L 384 Reutlinger Straße nördlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 / Daimlerstraße.
  noch nicht umgesetzt

- In Verbindung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen Anregung zur Anpassung der Schaltzeiten der Lichtsignalanlage L 384 / L 394.
  noch nicht umgesetzt

- Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf entlang der L 384 Reutlinger Straße.
  bereits umgesetzt

Nun muss der Lärmaktionsplan für die Pflichtstrecken der LUBW in Stufe 4 erneut fortgeschrieben werden. Im Rahmen der Überprüfung des kommunalen Lärmaktionsplans findet keine Aktualisierung der Verkehrsbelastungen statt. Allerdings wurde der verbaute lärmmindernde Fahrbahnbelag entlang der L 384 bei der Lärmberechnung berücksichtigt.

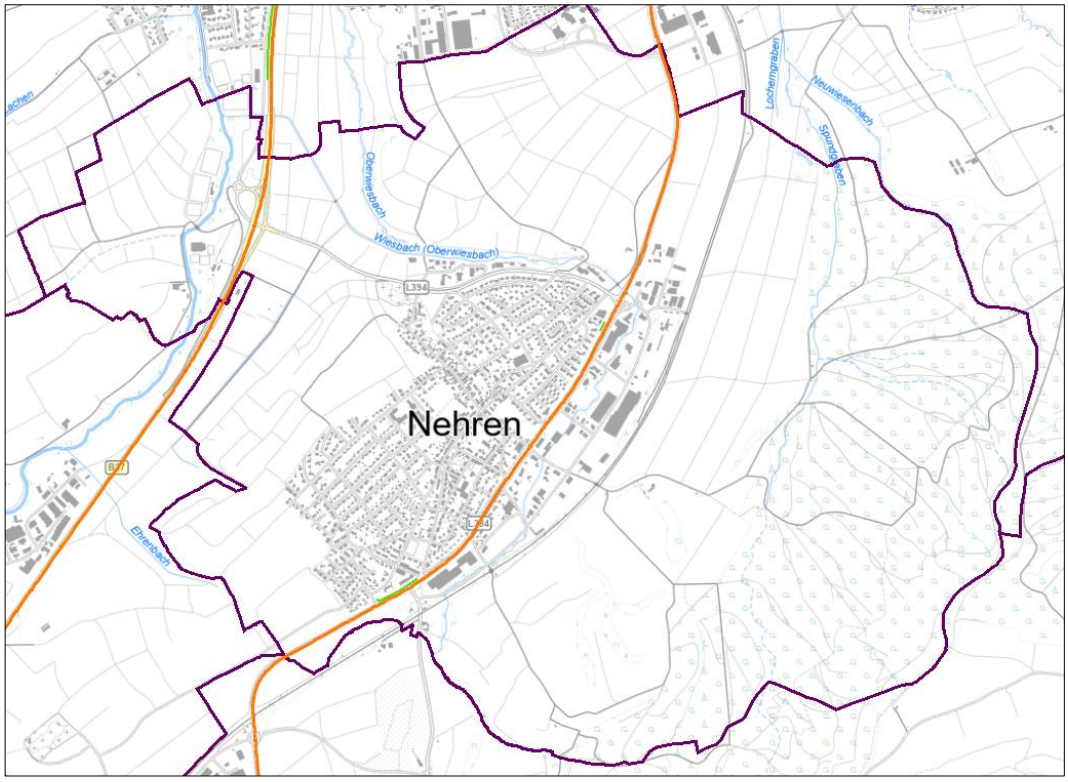


Abbildung 1: LUBW-Lärmkartierung Stufe 4

Abbildung 2 zeigt die Lage der Zählstellen, deren Verkehrszahlen der LUBW-Kartierung Stufe 4 in Nehren zugrunde gelegt sind. Die Daten entstammen dem Verkehrsmonitoring 2019 der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg. Auf dem Abschnitt der L 394, zwischen B 27 und L 384, herrscht eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 7.388 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,7 %. Die L 394 ist demnach nicht Teil der Pflichtkartierung LUBW Stufe 4.

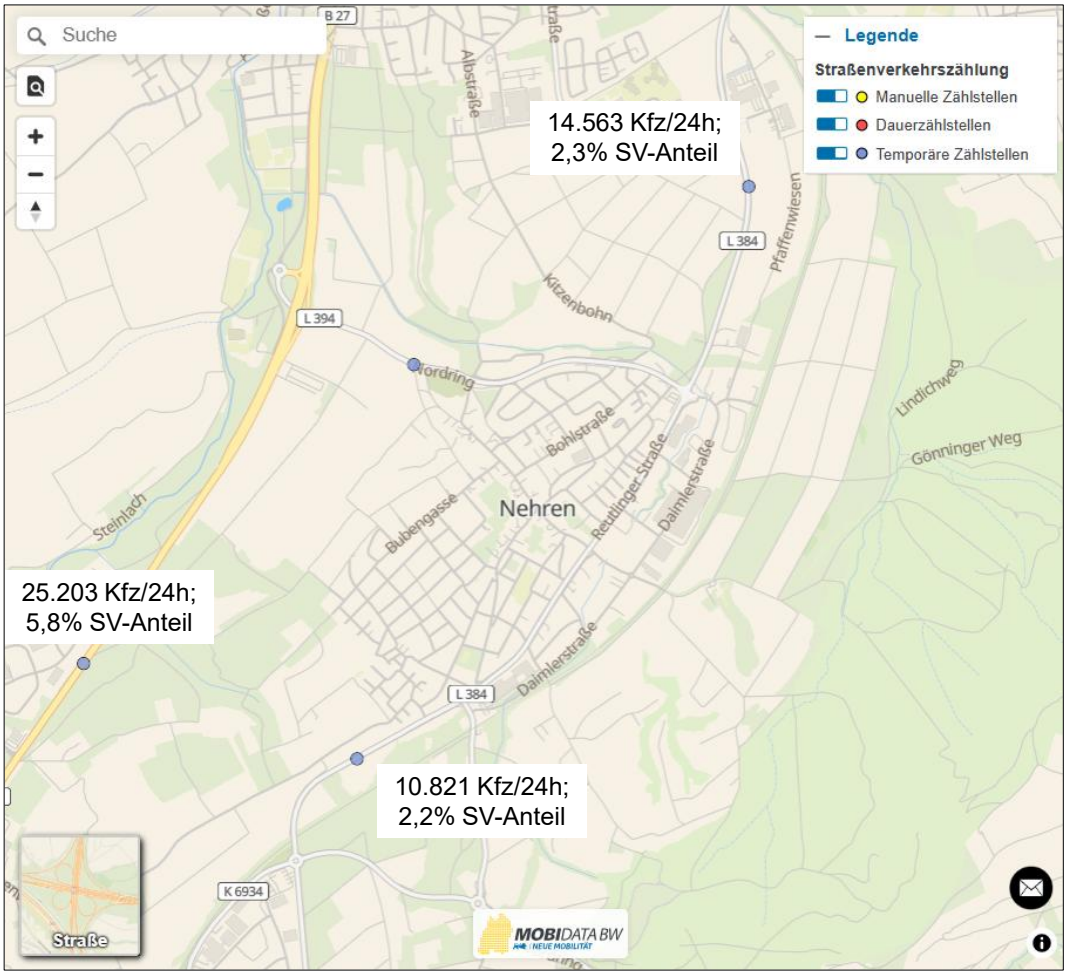


Abbildung 2: Zählstellen SVZ-BW, Ausschnitt Nehren

Anlage 1 stellt die Grundlagen der LUBW-Lärmkartierung dar; d. h. die Verkehrszahlen und Geschwindigkeiten, die der Lärmberechnung zugrunde liegen. Diese Grundlagendaten wurden um die Informationen des verbauten Fahrbahnbelages (Rückmeldung des Regierungspräsidiums Tübingen) ergänzt. Des Weiteren erging mit Schreiben vom 20.02.2025 eine verkehrsrechtliche Anordnung des Landratsamtes Tübingen über eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h (im Zeitraum 22-6 Uhr) entlang der L 384 im Bereich zwischen Gebäude Gomaringer Straße 64 und Gebäude Brühlstraße 24 (Ortstafel). Diese nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung ist in den LUBW-Grundlagen noch nicht enthalten. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass zumindest im Nachtzeitraum die Lärmbetroffenheiten überschätzt sind.

2 Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023

Laut Kooperationserlass Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023[1] liegen Lärmpegel ab 65/55 dB(A) tags/nachts im gesundheitskritischen Bereich und sind bei der Ermessensausübung für Lärmminderungsmaßnahmen besonders zu berücksichtigen. Bei einer Überschreitung der Werte 65/55 dB(A) tags/nachts um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht zur Durchführung von Lärmminderungsmaßnahmen. Spätestens bei Lärmpegel ab 70/60 dB(A) tags/nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Grundsätzlich beginnt die Ermessensausübung bezüglich Lärmminderungsmaßnahmen

[1] Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, VM Baden-Württemberg, VM4-8826-27/10/2

mit der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) in Abhängigkeit des Gebietstyps.

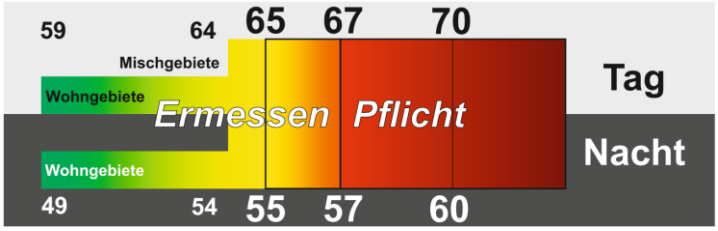


Abbildung 3: Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen

3 Bewertung der Ist-Situation

In den Gebäudelärmkarten sind für die Zeitbereiche Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) die betroffenen Hauptwohngebäude, die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen sowie der ermittelte Lärmpegel je Gebäude ersichtlich (s. Anlage 2.1 und Anlage 2.2).

3.1 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Die Lärmberechnung nach RLS-19 geben für die untersuchten Streckenabschnitte auf Gemarkung Nehren an, dass sechs bzw. 64 Einwohner:innen von Überschreitungen der Pflichtwerte 67/57 dB(A) tags/nachts betroffen sind. Sechs Einwohner:innen sind von Lärmbelastungen betroffen, die die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (≥ 60 dB(A) nachts) überschreiten. Die maximalen Lärmpegel betragen 70/62 dB(A) tags/nachts.

Rechengebiete	Anzahl betroffener Einwohner:innen								Belastungs-bereich
	Tag (06-22h)				Nacht (22-06h)				
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	
B 27 Nehren	0	0	0	64	4	4	0	57	Nein
L 384 Nehren Süd	4	0	0	65	19	0	0	56	Nein
L 384 Nehren Mitte	56	0	0	66	70	54	0	58	Ja
L 384 Nehren Nord	6	6	0	70	7	6	6	62	Ja
Summe	**66**	**6**	**0**		**100**	**64**	**6**		

Tabelle 1: Betroffenheiten RLS-19, Nehren

Von Überschreitungen der Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts sind insbesondere die Wohngebäude entlang der L 384 Nehren Mitte (Reutlinger Straße) betroffen. In betreffendem Streckenabschnitt wurde bereits ein lärmmindernder Fahrbahnbelag verbaut, jedoch gilt hier tags eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h. Die zwischenzeitlich umgesetzte nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h wurde in Tabelle 1 und Tabelle 2 noch nicht berücksichtigt. Die Lärmbetroffenheiten im Nachtzeitraum 22-6 Uhr sind bedeutend niedriger als in Tabelle 2 ausgewiesen. An den Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum ändert die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h nichts.

L 384 Nehren Mitte	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	13	0	0	17	12	0
Anzahl betroffener Einwohner:innen	56	0	0	70	54	0

Tabelle 2: Rechengebiet L 384 Nehren Mitte, Betroffenheiten RLS-19

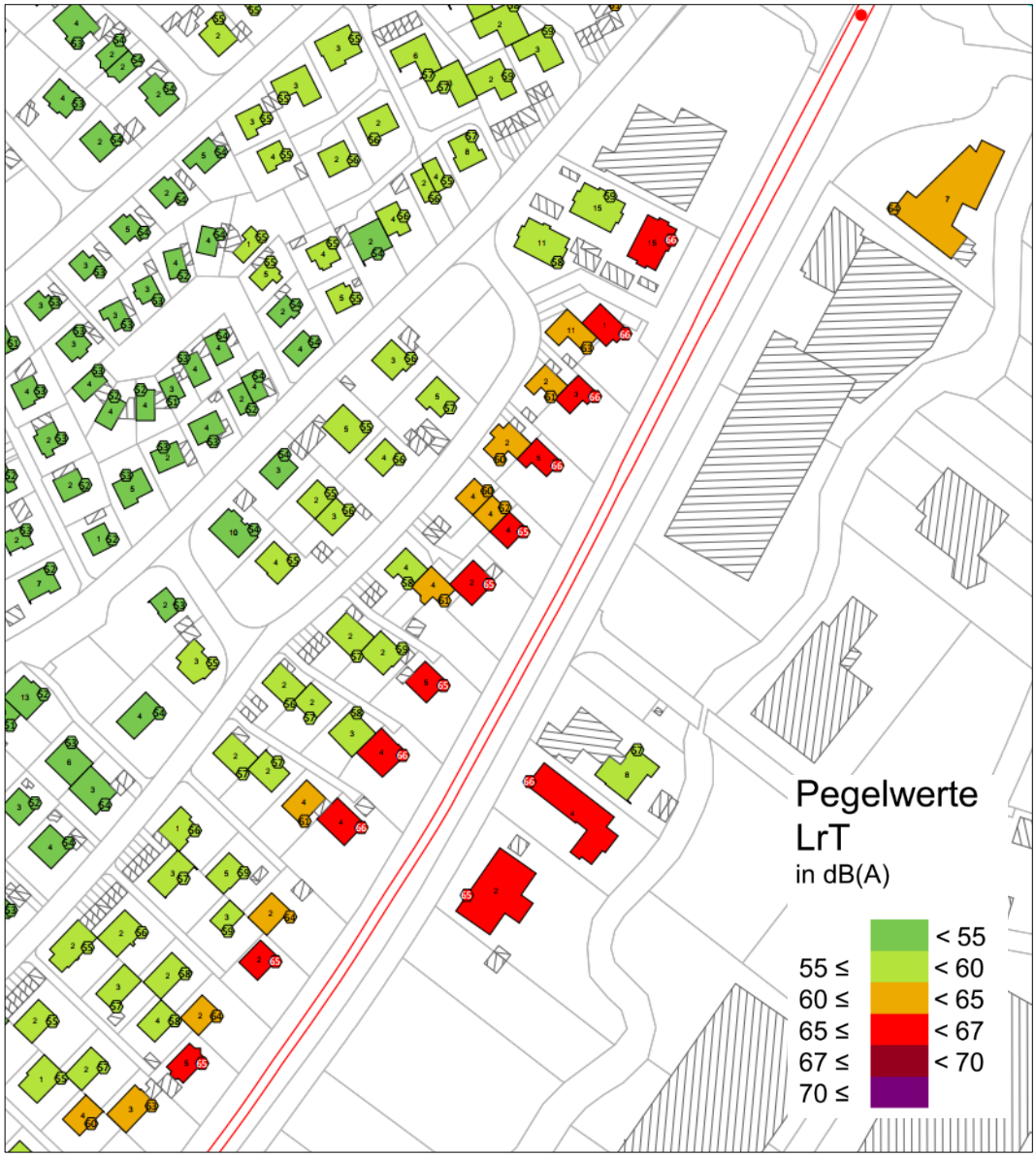


Abbildung 4: Gebäudelärmkarte Tageszeitraum, Ausschnitt L 384 Nehren Mitte

Nördlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 sind entlang der L 384 Nord (Reutlinger Straße) drei Gebäude von Überschreitungen der Pflichtwerte 67/57 dB(A) tags/nachts betroffen, wobei das betroffene Gebäude Daimlerstraße 9 unbewohnt ist.

L 384 Nehren Nord	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Anzahl betroffener Wohngebäude	3	3	1	4	3	3
Anzahl betroffener Einwohner:innen	6	6	0	7	6	6

Tabelle 3: Rechengebiet L 384 Nehren Nord, Betroffenheiten RLS-19



Abbildung 5: Gebäudelärmkarte Tageszeitraum, Ausschnitt L 384 Nehren Nord

3.2 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Hauptlärmquelle in der Gemeinde Nehren ist der Straßenverkehrslärm der L 384 und L 394. Darüber hinaus sind der Gemeindeverwaltung keine weiteren Lärmprobleme oder verbesserungsbedürftige Situationen bezüglich des Straßenverkehrslärms bekannt.

3.3 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nehren

Maßnahme	vorhanden
Änderung des Emissionspegels	
Maßnahmen am Straßenbelag	Ja
Lärmarme Reifen	Ja
Leise Motoren	Ja
Maßnahmen an der Auspuffanlage	Ja
Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten	Nein
Zeitliche Beschränkungen	
Zeitliche Beschränkung für LKW	Nein
Zeitliche Beschränkung für PKW	Nein
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	
Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Ja
Kreisverkehre und Kreuzungen	Nein
Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Nein
Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen	Nein
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Nein
Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Nein
Intelligente Mobilität	Nein
Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren	Nein
Fahrverbote und Umleitungen für LKW	Nein
Fahrverbote und Umleitungen für PKW	Nein
Parkraumbewirtschaftung	Nein
City-Maut	Nein
Lärmschutzwände	
Lärmschutzwände und Instandhaltung	Nein
Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung	Nein
Schalldämmung an Gebäuden	
Schallschutzfenster	Nein
Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung	Nein

Maßnahme	vorhanden
Flächennutzungsplanung	
Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	Ja
Lärmreduzierung für sensible Gebiete	Nein
Abstandsflächen/Pufferzonen	Nein
Lärmschutzbereiche	
Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten	Ja
Verfügbarkeit von Grünflächen	Ja
Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes	Nein
Neue Infrastruktur	Nein
Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Nein
Neubau von Tunneln	Nein
Sperrung von Verkehrsanlagen	
Sperrung von Straßen	Nein
Kommunikation	
Bereitstellung von Informationen	Nein
Beschwerdemanagement	Nein
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	
Förderung der lärmarmen Mobilität	Ja
Förderung des öffentlichen Verkehrs	Ja
Förderung von Carsharing	Ja
Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten	Nein

Tabelle 4: Lärmminderungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen; Nehren

3.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hinweise des Ministeriums für Verkehr vom 08. Februar 2023 zur Lärmminderung mittels städtebaulicher Maßnahmen sind der Gemeinde Nehren bekannt. Die in den Hinweisen genannten Lärmschutzmaßnahmen werden in der kommunalen Bauleitplanung in Betracht gezogen, finden jedoch insbesondere unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit und der städtebaulichen Verträglichkeit nicht immer vollumfänglich Berücksichtigung.

3.5 Schutz ruhiger Gebiete

Für die Festlegung ruhiger Gebiete auf der Gemarkung Nehren fehlt es an der rechtlichen Erforderlichkeit, da den Menschen genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen.

4 Wirkungsanalyse Geschwindigkeitsbeschränkungen, L 384 Nehren Mitte / Nord

Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt eine schalltechnisch wirksame Maßnahme dar, welche schnell und kostengünstig realisierbar ist. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung beispielsweise von 50 km/h anstatt 70 km/h können die Schallleistungspegel um bis zu 3 dB(A) gesenkt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind allerdings nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen gedacht. Entlang der L 384 Bebauung Nehren, südlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394, wurde bereits ein Fahrbahnbelag AC ≤ 11 verbaut. Dessen Lärmminderungswirkung wurde bei der Lärmberechnung nach RLS-19 berücksichtigt.

Entlang der L 384 Süd gilt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h beidseitig. Im Rahmen der Wirkungsanalyse wird nun die straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h ganztags anstatt der bestehenden Tempo-70-Beschränkung (beidseitig) bzw. anstatt der bestehenden Tempo-50 nachts-Beschränkung entlang der L 384 Nord/ Mitte auf ihre Wirkung hin geprüft (s. Abbildung 6).

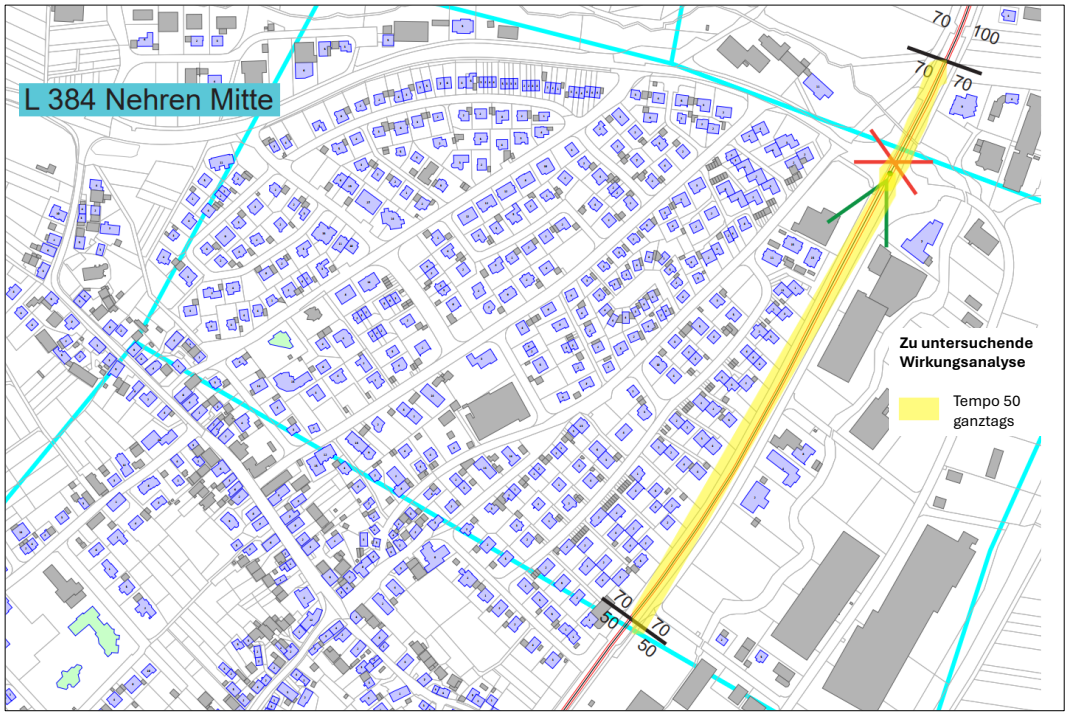


Abbildung 6: L 384 Nehren Mitte/Nord, Untersuchungsbereich WA Tempo 50 beidseitig

Ebenfalls wird eine beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h ganztags anstatt der bestehenden einseitig geltenden Tempo-70-Beschränkung entlang der L 348 Nord auf ihre Wirkung hin geprüft (s. Abbildung 7).

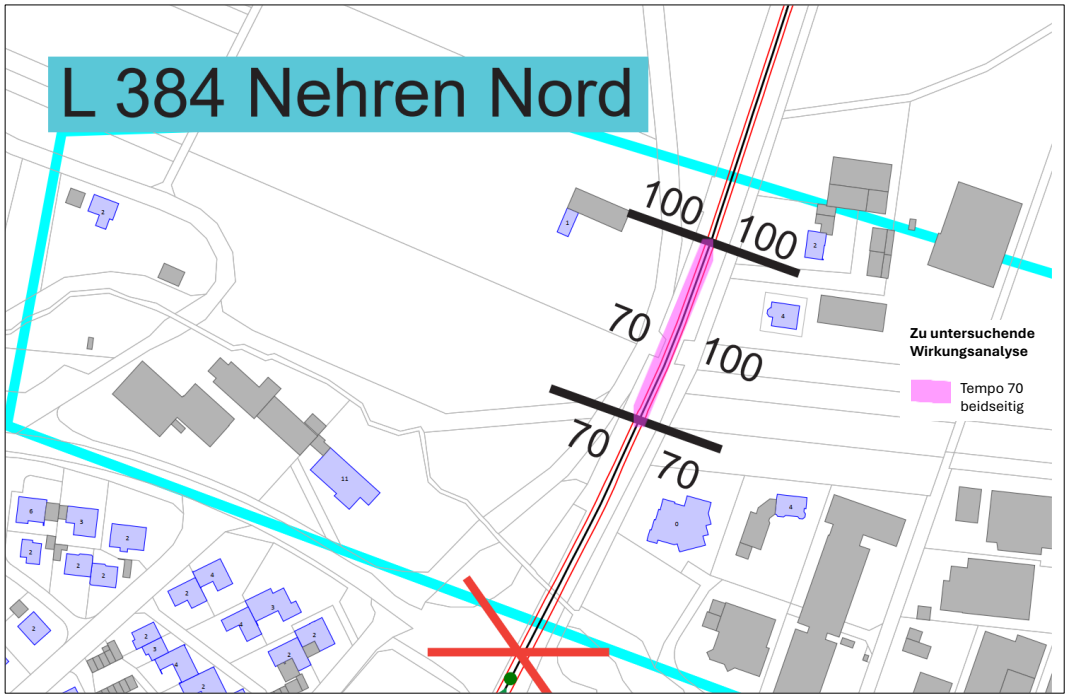


Abbildung 7: L 384 Nehren Nord, Untersuchungsbereich WA Tempo 70 beidseitig

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung … erheblich übersteigt“. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Identifizierung der Gefahrenlage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Ferner heißt es im Kooperationserlass vom 08.02.2023: Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36). Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Im Folgenden wird eine Abwägung der untersuchten Maßnahmen durchgeführt, bei der folgende Aspekte berücksichtigt werden: Lärmminderungswirkung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Verträglichkeit zwischen Kfz- und Rad-/Fußverkehr, Verlagerungseffekte, Verkehrsfluss, Fahrzeitverlust, Auswirkungen auf den ÖPNV, die Akzeptanz, Luftreinhaltung/Luftschadstoffe, Festsetzung von milderen Mitteln sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen.

4.1 Lärmminderung / Reduktion der Betroffenheiten

Mit Schreiben vom 28. Februar 2025 «Lärmschutz an Straßen in Baden-Württemberg, Hinweise zu Lärmaktionsplanung und Verkehrsrecht» konkretisiert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Anforderungen zu Wirkungsnachweisen geplanter Geschwindigkeitsbeschränkungen. Mit einem Excel-Tool können die Lärmemissionen bzw. längenbezogenen Schallleistungspegel für Bestands- und Plansituation ermittelt werden. Meist bedarf es damit keiner eigenständigen Lärmberechnung nach RLS-19 mehr, um die Wirkung geplanter Maßnahmen auszuweisen (bspw. im Rahmen der Lärmaktionsplanung). In der Regel ist es ausreichend, die zu erwartende Größenordnung der Minderungswirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung anhand des Tools zu ermitteln und in die Maßnahmenabwägung einzubeziehen.

Das schalltechnische Wirkungspotential der Maßnahme Tempo 50 beidseitig anstatt Tempo 70 entlang der L 384 Mitte/Nord wird in Tabelle 5 dargestellt. Die Entlastungen durch die Geschwindigkeitsbeschränkung betragen rd. 3 dB(A).

Strecke	**Bestand 70 km/h (Pkw)**		**Plan 50 km/h (Pkw)**		**Differenz T50 zu T70**	
	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)
L 384 Nehren Mitte	84.9	75.3	81.9	72.3	**-2.9**	**-2.9**
L 384 Nehren Nord	86.9	77.8	83.9	74.8	**-3.0**	**-3.0**

Tabelle 5: Vergleich Schallleistungspegel, mit/ohne Tempo 50 beidseitig

Durch die beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h im Bereich der Bebauung L 384 Nehren Mitte können die betroffenen Hauptwohngebäude und deren Einwohner:innen lärmtechnisch entlastet werden (s. Tabelle 6). In Tabelle 6 ist somit ersichtlich, welche Lärmpegel derzeit entlang der L 384 Mitte vorherrschen. Im Tageszeitraum sind es die Lärmpegel der Bestandssituation (Tempo 70), im Nachtzeitraum die Pegel der Plansituation (bereits heutiger Bestand Tempo 50 nachts). Im Bereich L 384 Nord kann das unbewohnte Gebäude Daimlerstraße 9 ebenfalls in seiner Lärmbelastung gemindert werden.

Straßenname Hausnummer	Anzahl EW	Bestandsituation 70 km/h				Plansituation 50 km/h			
		Lärmpegel ungerundet in dB(A)		Lärmpegel gerundet in dB(A)		Lärmpegel ungerundet in dB(A)		Lärmpegel gerundet in dB(A)	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
L 384 Nehren Mitte									
Brühlstraße 24	3	63.0	54.5	63	55	60.1	51.6	61	52
Brühlstraße 26	5	64.6	56.1	65	57	61.7	53.2	62	54
Brühlstraße 38	2	63.1	54.6	64	55	60.2	51.7	61	52
Brühlstraße 40	2	64.9	56.4	65	57	62.0	53.5	62	54
Brühlstraße 50	2	63.8	55.3	64	56	60.9	52.4	61	53
Brühlstraße 58	4	65.0	56.5	65	57	62.1	53.6	63	54
Brühlstraße 66	4	65.1	56.6	66	57	62.2	53.7	63	54
Brühlstraße 72	5	65.0	56.5	65	57	62.1	53.6	63	54
Brühlstraße 78	2	64.2	55.7	65	56	61.3	52.8	62	53
Brühlstraße 82	4	64.9	56.4	65	57	62.0	53.5	62	54
Brühlstraße 86	5	65.2	56.7	66	57	62.3	53.8	63	54
Brühlstraße 90	3	65.3	56.8	66	57	62.4	53.9	63	54
Brühlstraße 94	1	65.3	56.8	66	57	62.4	53.9	63	54
Brühlstraße 98	15	65.9	57.4	66	58	63.0	54.5	63	55
Reutlinger Straße 21	4	65.3	56.8	66	57	62.4	53.9	63	54
Reutlinger Straße 23	2	64.6	56.1	65	57	61.7	53.2	62	54
Reutlinger Straße 3	7	63.2	54.9	64	55	60.3	52.0	61	52
L 384 Nehren Nord									
Daimlerstraße 9	0*	69.2	61.0	70	61	66.2	58.0	67	59

*unbewohnt

Tabelle 6: Lärmpegel Hauptwohngebäude, mit/ohne Tempo 50 beidseitig

Durch eine beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h entlang der L 384 Nord können die Schallleistungspegel um maximal 1,9 dB(A) reduziert werden. Dadurch können zwei Hauptwohngebäude entlastet werden (vergleiche Tabelle 7).

Strecke	Bestand 70 km/h einseitig		Plan 70 km/h beidseitig		Differenz T100/T70 zu T70	
	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)	Lw' Tag dB(A)	Lw' Nacht dB(A)
L 384 Nehren Nord	88.8	79.5	86.9	77.8	**-1.9**	**-1.8**

Straßenname Hausnummer	Anzahl EW	Bestandsituation einseitig 70 km/h				Plansituation beidseitig 70 km/h			
		Lärmpegel ungerundet in dB(A)		Lärmpegel gerundet in dB(A)		Lärmpegel ungerundet in dB(A)		Lärmpegel gerundet in dB(A)	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
L 384 Nehren Nord									
Köhlmut 1	1	63.4	55.1	64	56	61.5	53.3	62	54
Pfaffenwiesen 1/1	4	68.0	59.7	68	60	66.1	57.9	67	58

Tabelle 7: Vergleich Schallleistungspegel / Lärmpegel Hauptwohngebäude, mit/ohne Tempo 70 beidseitig

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastungen unter die Auslösewerte (65/55 dB(A) tags/nachts) zu senken. Die untersuchte beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h erreicht eine vollständige Reduktion der Lärmbetroffenheiten ≥ 65 dB(A) tags im Bereich L 384 Nehren Mitte. Die Betroffenheiten ≥ 55 dB(A) nachts wurden bereits durch die Maßnahme Tempo 50 nachts bis auf ein Hauptwohngebäude (15 Einwohner:innen) vollständig abgebaut. Im Bereich L 384 Nord kann durch die untersuchte beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h das Ziel der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht erreicht werden. Dies begründet sich in der hohen Vorbelastung der betroffenen Hauptwohngebäude.

4.2 Fahrzeitverlust motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrzeitverluste bei Konstantfahrt lassen sich theoretisch errechnen[2]. Für die beidseitig untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h ergibt sich für den 670 Meter langen Streckenabschnitt der L 384 Mitte/Nord ein Fahrzeitverlust in Höhe von 14 Sekunden. Durch die beidseitig untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h ergibt sich für den 85 Meter langen Streckenabschnitt der L 384 Nord ein Fahrzeitverlust in Höhe von einer Sekunde, welcher jedoch nur in Fahrtrichtung Nord zum Tragen kommt. Der Kooperationserlass besagt, dass eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet wird, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Die theoretischen und praktischen Fahrzeitverluste entlang der L 384 Bebauung Nehren überschreiten diese Unerheblichkeitsschwelle nicht.

4.3 Fahrzeitverlust ÖPNV

Im Linienbusverkehr sind die Fahrzeitverluste tendenziell niedriger als im Individualverkehr, da der Linienbusverkehr maßgeblich von anderen Faktoren, wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, Standzeiten an den Haltestellen etc. abhängt. Wenn sich auf der Strecke Halte ergeben (z.B. durch Signalanlagen oder Haltestellen) ist der Fahrzeitverlust entsprechend geringer (da sich der mit Regelgeschwindigkeit befahrene Streckenanteil reduziert). Bei Überlandfahrten ist zu berücksichtigen, dass Linienbusse im Allgemeinen nur 80 km/h und bei Inanspruchnahme von Stehplätzen nur 60 km/h fahren dürfen.

Abbildung 8 zeigt das ÖPNV-Netz im Bereich L 384 Reutlinger Straße Nehren. Es ist ersichtlich, dass entlang des Änderungsbereiches L 384 Nehren Mitte keine Linienbusse fahren. Somit ergibt sich kein Fahrzeitverlust für den ÖPNV. Der Streckenabschnitt der L 384 Nehren Nord wird von der Buslinie 7615 befahren. Allerdings

[2] Verlustzeiten wurden unter vereinfachten Rahmenbedingungen (Konstantfahrt, gesamte Strecke) ermittelt.

ist der Änderungsbereich hier mit knapp 300 Meter recht kurz, sodass erwartet werden kann, dass es zu keiner nennenswerten Fahrzeitverlängerung für diese Buslinie kommt.



Abbildung 8: ÖPNV-Netz Änderungsbereich L 384 Reutlinger Straße (Quelle: öpnvkarte.de)

Der Kooperationserlass besagt, dass, sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, der Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung quantifiziert und konkret darlegen sollten. Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNVs beizutragen (Busspuren, Haltestellenkaps, Digitalisierung), sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden.

4.4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit kann durch Geschwindigkeitsreduzierungen deutlich erhöht werden, da sich die Anhaltewege bei geringeren Geschwindigkeiten verkürzen (s. Abbildung 9). Der Anhalteweg reduziert sich bei Tempo 50 anstatt Tempo 70 um ca. 40%. Verkehrsteilnehmende können bei niedrigeren Geschwindigkeiten mehr Details im Verkehrsraum wahrnehmen und infolgedessen früher reagieren. Sowohl das Unfallrisiko als auch die Unfallschwere sind bei Tempo 50 wesentlich geringer.

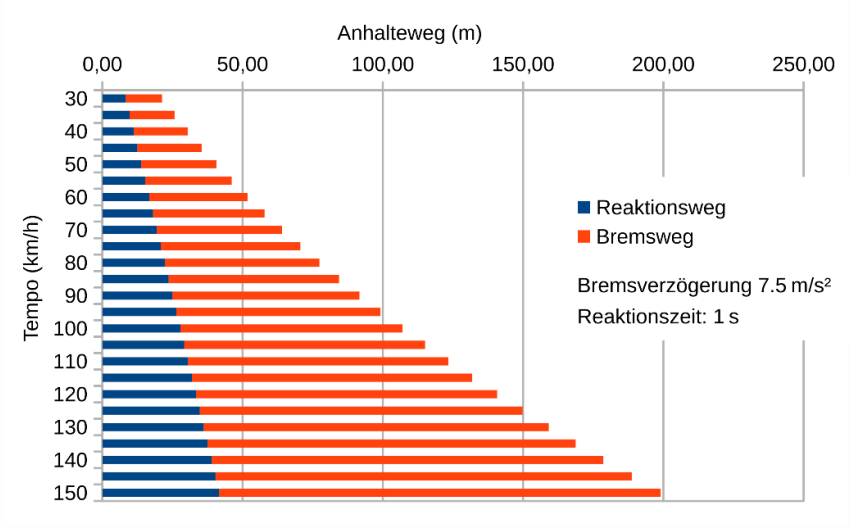


Abbildung 9: Brems- und Anhalteweg bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

4.5 Aufenthaltsqualität

Geschwindigkeitsreduzierungen verbessern die lokale Lebens- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Lärm- und Schadstoffreduktionen sowie eine erhöhte Sicherheit bewirken eine wesentliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Insbesondere in Straßenzügen mit Wohncharakter oder in Straßen, wo sich aufgrund unterschiedlicher Nutzungen viele Menschen aufhalten, spielt eine hohe Aufenthaltsqualität für das Wohlbefinden der Menschen eine große Rolle.

Der hier betrachtete Straßenzug hat einen außerörtlichen Charakter mit einem geringen Anteil an Wohnbebauung. Durch die Reduzierung der Lärmbelastung ergeben sich aber dennoch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im bebauten Umfeld.

4.6 Akzeptanz der Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmenden

In Bezug auf die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in erster Linie die Homogenität des Verkehrsflusses und die subjektive Wahrnehmung, der am Verkehr teilnehmenden Person entscheidend. Der Verkehrsfluss kann sich bei Tempo 50 gegenüber Tempo 70 verbessern. Gegebenenfalls bedarf es unterstützender Geschwindigkeitsmessungen, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu kontrollieren. Dies wird als flankierende Maßnahme angeregt. Einheitliche Geschwindigkeiten werden erfahrungsgemäß von den Verkehrsteilnehmenden eher akzeptiert als häufig wechselnde Geschwindigkeiten. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, wie es Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind, müssen von den Verkehrsteilnehmenden jedoch ohnehin akzeptiert werden.

4.7 Verlagerungseffekte

Im Allgemeinen werden keine direkten Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz erwartet. Bisherige Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen haben laut Umweltbundesamt nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Geringe Reisezeitverluste, verstetigte Verkehrsflüsse und die in den Nebennetzen häufig vorhandenen Tempo-30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Regelungen führen in vielen Fällen dazu, dass die Gefahr von unerwünschten Schleichverkehren gering ist.

Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den

Durchgangsverkehr beizubehalten. Aufgrund keiner parallel zur L 384 verlaufenden Alternativroute werden bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit entlang der L 384 Nehren keine Verlagerungseffekte erwartet. Sollten entgegen der Annahme dennoch Verlagerungen beobachtet werden, müssen flankierende Maßnahmen eingeführt werden.

4.8 Verkehrsfluss

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat nur geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h kann unter bestimmten Voraussetzungen sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen. Die Qualität des Verkehrsflusses kann durch weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge steigen, was sich ebenfalls positiv auf die Lärmimmission auswirkt. Für die subjektive Qualitätswahrnehmung der Kraftfahrzeugführer:innen sind gleichmäßige Verkehrsströme ohne große Geschwindigkeitsdifferenzen auf einem niedrigeren, aber homogenen Niveau positiver als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehr Stopps. Entlang der L 384 Reutlinger Straße wird durch die untersuchte Geschwindigkeitsbeschränkung eine leichte Verbesserung bzw. auf alle Fälle keine Verschlechterung des Verkehrsflusses erwartet.

4.9 Luftreinhaltung / Luftschadstoffe

Ein wesentliches Kriterium für die Schadstoffbelastung ist der Verkehrsfluss. Kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden, sind auch deutliche Reduktionen der Luftschadstoffe möglich, da die besonders schadstofflastigen Beschleunigungsvorgänge verringert werden.

4.10 Alternative Geschwindigkeitsreduzierungen

Die Anordnung einer nur nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen kann eine geeignete Alternative darstellen, wenn im Tageszeitraum nur geringe Betroffenheiten bestehen. Sind die Betroffenheiten im Tageszeitraum jedoch hoch, stellt eine Beschränkung nur in der Nachtzeit keine gleich oder annähernd gleich wirksame Maßnahme dar. Vorteilhaft an einer ausschließlich nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung ist, dass deutlich weniger Verkehrsteilnehmende sowie der ÖPNV nahezu gar nicht betroffen sind.

Entlang des hier betrachteten Streckenabschnittes der L 384 Nehren Mitte sind die Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum höher als im Nachtzeitraum (s. Kapitel 3.1). Mit Tempo 70 tags/Tempo 50 nachts verbleiben noch 13 Wohngebäude (65 Einwohner:innen) mit einem Lärmpegel ≥ 65 dB(A) tags, aber kleiner als 67 dB(A) tags. Im Nachtzeitraum ist entlang der L 384 Nehren Mitte nur noch ein Hauptwohngebäude mit 15 Einwohner:innen und einem Lärmpegel von 55 dB(A) nachts betroffen. Da entlang des Streckenabschnittes der L 384 bereits teilweise eine beidseitige Geschwindigkeit von 50 km/h ganztags gilt, sollte die Anordnung einer rein nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Vereinheitlichung auf den Ganztag ausgeweitet werden.

Entlang des betrachteten Streckenabschnittes der L 384 Nehren Nord sind die Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum ebenso hoch wie im Nachtzeitraum (s. Kapitel 3.1). Eine rein nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung stellt demnach keine geeignete Alternative dar.

5 Fazit und Zusammenfassung der Lärmminderungsmaßnahmen, vor Offenlage

Die Abwägung kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h ganztags entlang des 670 Meter langen Streckenabschnittes der L 384 Bebauung Nehren verhältnismäßig und zielführend ist. Gleiches gilt für die untersuchte Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h ganztags (beidseitig) entlang des 85 Meter langen Streckenabschnittes der L 384 Nord. Die negative Auswirkung von maximal 15 Sekunden Fahrzeitverlust in Fahrtrichtung Nord ist unter Berücksichtigung der Lärmpegel- und Lärmbetroffenenminderung hinnehmbar und verhältnismäßig.

Nach erfolgter Abwägung soll somit folgende Geschwindigkeitsreduzierung gelten:

- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgenden Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße: beginnend Höhe Gebäude Daimlerstraße 9 bis Höhe Wohngebäude Brühlstraße 24 (Beginn/Ende der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h)
- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von beidseitig 70 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen als Sofortmaßnahme für einen 85 m langen Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße, nördlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 / Daimlerstraße

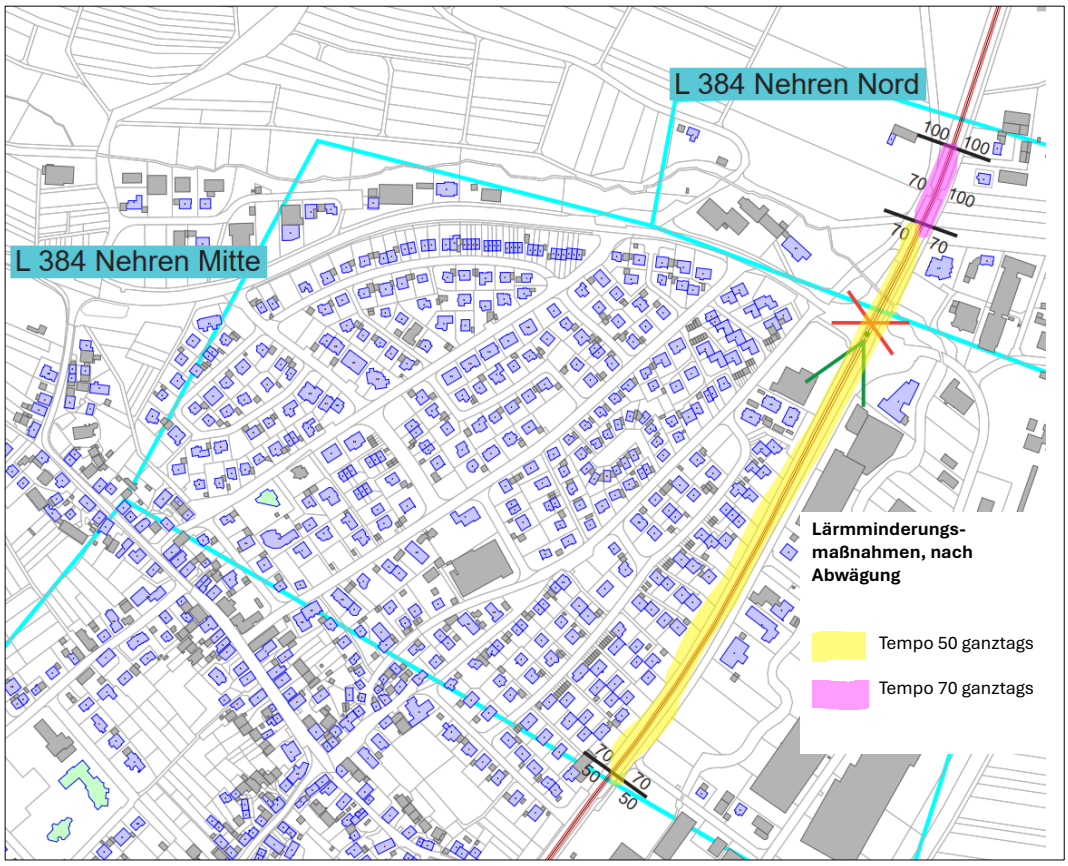


Abbildung 10: Geschwindigkeitsreduzierung L 384 Nehren, nach Abwägung, vor Offenlage

Lärmmindernder Fahrbahnbelag

Von den technisch möglichen und zielführenden Maßnahmen besitzt der lärmmindernde Fahrbahnbelag das größte Lärmminderungspotential. Je nach Typ des lärmmindernden Fahrbahnbelags können durch den Einbau eines solchen Pegelminderungen von 2-4 dB(A) erreicht werden. Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags kann aus wirtschaftlichen Gründen erst mit einem turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgen.

Für den Streckenabschnitt der L 384 Nehren Nord soll bei zukünftigen Straßenbau- bzw. Straßenunterhaltungsmaßnahmen der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags geprüft werden, der dann dem neuesten Stand der Technik entspricht und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann.

Lärmschutzwände- / wälle

Bei hohen Lärmbelastungen kann die Errichtung von Lärmschutzwänden / -wällen in Betracht gezogen werden, da diese ein großes Lärmminderungspotenzial besitzen. Die Errichtung von Lärmschutzwänden / -wällen ist eine mittel- bis langfristig realisierbare Maßnahme zum Schutz von Wohnbebauung. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens muss u.a. geprüft werden, ob und wie sich städtebauliche Aspekte auf die Dimensionierung der Lärmschutzwand auswirken. Der Bau von Lärmschutzwänden ist sehr kostenintensiv. In innerörtlichen Lagen sind die Platzverhältnisse für die Errichtung von Lärmschutzbauwerken oftmals begrenzt und entstehende Trennwirkungen sollten verhindert werden.

Geschwindigkeitsüberwachungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken nur dann eine tatsächliche Lärmminderung, wenn sie durch die Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden oder wenn zumindest das Geschwindigkeitsniveau gegenüber dem Bestand deutlich abgesenkt wird. Die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten durch Kontrollen verstärkt überwacht werden. Mittels Anzeigedisplays kann zusätzlich auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit hingewirkt werden.

Passiver Lärmschutz

Unabhängig von der Umsetzung zukünftiger Lärmminderungsmaßnahmen ermöglicht die sogenannte Lärmsanierung bei bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes/Landes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte:

Nutzungen	**Tag** (dB(A))	**Nacht** (dB(A))
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime, Wohn- u. Kleinsiedlungsgebiete	64	54
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62
Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	-	65

Tabelle 8: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes/Landes

So kann bspw. für die von Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffenen Wohngebäude bei dem zuständigen Regierungspräsidium ein Antrag auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern gestellt werden. Die Gemeindeverwaltung wird die Eigentümer:innen der betroffenen Wohngebäude bei der Antragsstellung unterstützen.

6 Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Im Zeitraum vom 27. April 2026 bis einschließlich 19. Juni 2026 fand die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Lärmaktionsplan statt. Alle Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger:innen hatten die Möglichkeit, Stellung zu den Inhalten des Plans zu nehmen. Insgesamt gingen sechs Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange bei der Gemeindeverwaltung ein. Seitens der Öffentlichkeit wurden keine Bedenken / Anregungen zum Lärmaktionsplan vorgetragen.

Seitens des Landratsamtes Tübingen, dessen Stellungnahme am 17. Juni 2026 eingegangen ist, wurden Bedenken gegenüber der Geschwindigkeitsreduzierung „70 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen als Sofortmaßnahme für einen 85 m langen Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße, nördlich des licht-signalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 / Daimlerstraße“ vorgebracht. Das Regierungspräsidium Tübingen teilt die Auffassung des Landratsamtes. Aufgrund der hohen Lärmpegel und für die Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten (einseitig besteht bereits Tempo 70) wird an der Maßnahme festgehalten. Auch wird der Verkehr durch die Maßnahme - bei einer Länge von lediglich 85 Metern und einer theoretischen Fahrzeitverlängerung von nur einer Sekunde – nicht beeinträchtigt.

Es wird empfohlen, an der Maßnahme

- *Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von beidseitig 70 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen als Sofortmaßnahme für einen 85 m langen Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße, nördlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 / Daimlerstraße*

im Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung festzuhalten.

Das Landratsamtes Tübingen stimmt der Maßnahme «50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgenden Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße: beginnend Höhe Gebäude Daimlerstraße 9 bis Höhe Wohngebäude Brühlstraße 24 (Beginn/Ende der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h)» zu. Das Regierungspräsidium Tübingen hingegen lehnt diese Maßnahme ab. Diese ablehnende Haltung kann aus fachlicher Sicht nicht nachvollzogen werden.

Es wird empfohlen, an der Maßnahme

- *Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgenden Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße: beginnend Höhe Gebäude Daimlerstraße 9 bis Höhe Wohngebäude Brühlstraße 24 (Beginn/Ende der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h)*

im Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung festzuhalten.

Der vollständige Inhalt der Stellungnahmen sowie deren Wertung kann der Anlage 4 entnommen werden.

7 Fazit und Zusammenfassung der Lärmminderungsmaßnahmen, nach Offenlage

Nach erfolgter Abwägung und nach Offenlage sollen somit folgende Geschwindigkeitsreduzierungen gelten:

- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgenden Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße: beginnend Höhe Gebäude Daimlerstraße 9 bis Höhe Wohngebäude Brühlstraße 24 (Beginn/Ende der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h)
- Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von beidseitig 70 km/h aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen als Sofortmaßnahme für einen 85 m langen Teilbereich der L 384 Reutlinger Straße, nördlich des lichtsignalisierten Knotenpunktes L 384 / L 394 / Daimlerstraße

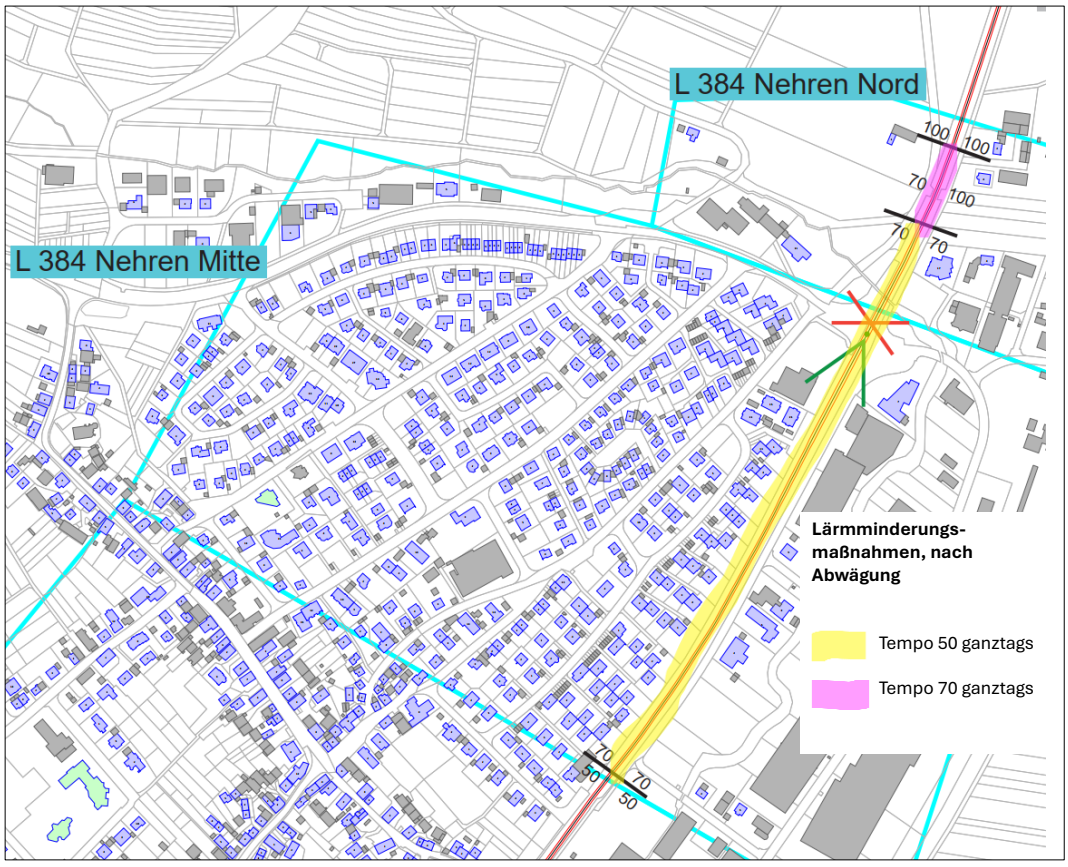


Abbildung 11: Geschwindigkeitsreduzierung L 384 Nehren, nach Offenlage

Rapp AG

Carina Schulz
Fachverantwortliche Schallschutz
Süddeutschland

Nora Ebbers
Fachplanerin Lärmaktionspläne