

## Lärmaktionsplan Ulm

Sachstand:

### **Beschlussfassung durch den Gemeinderat vom 16.12.2008**

Stand: 12.11.2008

#### **1. Fortschreibung „Schienenlärm an der Haupteisenbahnstrecke Stuttgart – Neu-Ulm“**

Stand: 23.08.2010; Beschluss FBA StBU vom 17.05.2011

#### **2. Fortschreibung „Tempo 30 nachts“**

Stand: Entwurf 14.04.2014; Beschluss FBA StBU vom 25.11.2014

---

### **1. Anlass und Methodik der 2. Fortschreibung**

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Ulm wurde in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.12.2008 vorberaten und fristgerecht durch den Gemeinderat am 16.12.2008 beschlossen (GD 455/08). Die 1. Fortschreibung erfolgte zum Thema „Schienenlärm an der Haupteisenbahnstrecke Stuttgart – Neu-Ulm“.

Gem. § 47 d Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Daher hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Ulmer Gemeinderates in einer Sitzung vom 12.11.2013 die Verwaltung mit der Überprüfung des Lärmaktionsplans beauftragt. Die Öffentlichkeit ist, insb. zur Ausweitung der Maßnahme „Tempo 30 nachts“, zu beteiligen.

Die verwaltungsseitige Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans hat zu folgendem Ergebnis geführt:

Das Erfordernis einer grundlegenden Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist für Ulm derzeit nicht zu erkennen. Dies wird wie folgt begründet:

- Das Hauptverkehrsstraßennetz ist in den letzten fünf Jahren nicht verändert worden. Auch gibt es keine verkehrslenkenden Maßnahmen, die dauerhaft die verkehrliche Situation in Ulm beeinflusst hätten. Bedeutsame Entwicklungen für die Lärmsituation sind daher nicht zu erkennen.
- Die Stadt Ulm hat im Mai 2011 das kommunale Lärmschutzprogramm beschlossen und hierbei die Auslösewerte gegenüber der Lärmaktionsplanung nochmals um 5 dB(A) abgesenkt. De facto ist damit eine Fortschreibung der Lärmaktionsplanung hierdurch bereits vorgenommen worden, auch wenn es sich bei dem Programm um eine freiwillige kommunale Aufgabe handelt. Die Umsetzung der hier beschlossenen Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen.
- Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Aufwand einer kompletten Aktualisierung der Verkehrszahlen des Ulmer Verkehrsmodells für eine Neuberechnung der Lärmaktionsplanung aus den oben genannten Gründen unverhältnismäßig wäre.

Zudem basiert auch der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan Ulm/ Neu-Ulm, der am 05.06.2014 dem Ulmer Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt wird, auf den gleichen Verkehrszahlen.

Bei der Betrachtung und Evaluierung der bereits umgesetzten Maßnahmen (vgl. letzten Zwischenbericht im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 12.11.2013, GD 386/13) ist jedoch festzustellen, dass die sehr effektive, vergleichsweise kostengünstige und damit kurzfristig realisierbare Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts auf Ulmer Hauptverkehrsstraßen ausgedehnt werden kann. Dies wird wie folgt begründet:

- Auf den bestehenden Abschnitten (Karlstraße, König-Wilhelm-Straße und Zinglerstraße östlich der B 10) konnte der nächtliche Straßenverkehrslärm für die Anwohner deutlich und wahrnehmbar reduziert werden.
- Die Ausweisung konzentrierte sich 2008 zunächst auf die Hauptlärm Brennpunkte in Ulm, die Karl-, König-Wilhelm- und Zinglerstraße. Es sollte zunächst die Wirkung und Akzeptanz auf diesen Abschnitten untersucht werden. Diese ist, wie die weiter unten aufgeführten Beanstandungsquoten aufzeigen, gegeben. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte im April 2012.
- Die Geschwindigkeitsreduzierung ist auf den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr beschränkt. Der Zeitverlust für Autofahrer und ggf. auch den ÖPNV ist gering und hinnehmbar.

Die Umsetzung von Tempo 30 an allen innerstädtischen Straßen bedarf der Genehmigung durch das Regierungspräsidium Tübingen. In dem so genannten Kooperationserlass vom 23.03.2012 des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur sind insb. die folgenden Maßgaben aufgeführt, die seitens der antragstellenden Kommune nachgewiesen werden müssen:

- eine hohe Zahl Betroffener
- Lärmbelastung von mind. 60 dB(A) nachts

Das Verhältnis der Zahl der Betroffenen zur Lärmbelastung kann sehr anschaulich über den so genannten Noise Score abgebildet werden. Der Noise Score ist ein Lärmbewertungsmaß (ohne Einheit), das die Anzahl der betroffenen Einwohner einbezieht und der Höhe der Pegel ein besonderes Gewicht verleiht, indem hohe Lärmpegel überproportional bewertet werden. Hieraus leitet der Gutachter die so genannten Lärmbrennpunkte ab. Diese bilden die Grundlage für die zu untersuchenden Straßenabschnitte.

Bei der Ermittlung von weiteren Straßenabschnitten im Ulmer Stadtgebiet, auf denen Tempo 30 nachts gelten soll, ist wie folgt vorgegangen worden:

1. Nochmalige Untersuchung der Lärmbrennpunkte „1. Kategorie – Lärmaktionsplan 2008“. Damals ist an 3 Lärmbrennpunkten (Am Bleicher Hag –Abschnitt zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg, Bismarkring/ Furttenbachstraße und Zinglerstraße westlich der B 10) insbesondere auf Grund damals bestehender straßenverkehrstechnischer Bedenken seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde kein Tempo 30 ausgewiesen worden.
2. Untersuchung der Lärmbrennpunkte „2. Kategorie – Kommunales Lärmschutzprogramm“. Hier sind die Auslösewerte um 5 dB(A) gesenkt worden.

3. Untersuchung weiterer Abschnitte, auf den eine Untersuchung auf Grund vorliegender Beschwerden seitens der Bevölkerung in Betracht gekommen ist.

Aus den o.g. Punkten ergibt sich eine Untersuchung der folgenden Straßenabschnitte. Dies bedeutet noch nicht, dass für alle Abschnitte dann tatsächlich auch die Voraussetzungen für Tempo 30 nachts vorliegen. Sie stellen in einem ersten Schritt zunächst den Untersuchungsrahmen dar.

- Bismarkstraße/ Furtenbachstraße
- Zinglerstraße (westlich der B 10 bis Einmündung Haßlerstraße)
- Bleicher Haag (komplett)
- Wagnerstraße
- Söflinger Straße
- Olgastraße
- Frauenstraße

Die Berechnung für die Beantragung von Tempo 30 nachts erfolgt nach der nationalen Berechnungsvorschrift RLS 90. Dies ist für die Beantragung beim Regierungspräsidium Tübingen erforderlich. Das dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegende Verkehrsaufkommen in diesem Straßenabschnitt beruht auf dem von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen aufgestellten Verkehrsmodell der Stadt Ulm. Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2008. Sie sind nicht mehr tagesaktuell, aber dennoch auch noch nicht als veraltet anzusehen. Dies hängt auch damit zusammen, dass sich in den letzten Jahren im Stadtgebiet den Straßenbau und die Verkehrsführung betreffend keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Das Verkehrsmodell der Städte Ulm und Neu-Ulm bildet die Verkehre innerhalb des Stadtgebiets hinsichtlich Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren detailliert ab. Der Bestandsverkehr 2008 wurde auf Basis von Verkehrszählungen und Befragungen, die im Herbst 2008 stattfanden, geeicht.

Die untersuchten Straßenabschnitte sind als Plan in Anlage 1 zur 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans dargestellt.

Im Rahmen der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird die Öffentlichkeit beteiligt. Dies erfolgt durch:

1. Öffentliche Auslegung der Unterlagen im BürgerService Bauen der Stadt Ulm im Zeitraum vom 28.04.2014 bis 06.06.2014
2. die Möglichkeit, die Unterlagen parallel hierzu auch im Internet abrufen und einsehen zu können und
3. zwei Bürgerinformationsveranstaltungen im Weststadthaus (08.05.2014) und im Bürgerhaus Mitte (20.05.2014)

Das Beteiligungsergebnis wird im Anschluss daran dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Dies erfolgt voraussichtlich in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 25.11.2014.

Die anderen Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ulm vom 12.11.2008 bleiben unverändert bestehen. Über deren Umsetzungsstand wird im Rahmen der jährlichen Berichterstattung informiert.

## 2. Rechtsgrundlagen / Aufgabenstellung

Mit der Änderung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 15.06.2005 ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in deutsches Recht erfolgt. Demnach sind Ballungsräume (über 250.000 Einwohner) verpflichtet, bis zum 30.06.2007 Lärmkarten zu erstellen; Ballungsräume der Stufe 2 (über 100.000 Einwohner und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohner pro km<sup>2</sup>) bis zum 30.06.2012.

Die Stadt Ulm hat sich entschlossen, die Lärmkartierung vorzuziehen und entsprechend den Anforderungen des § 47c BImSchG und der 34. BImSchV Lärmkarten für den Straßenverkehr, den Schienenverkehr (nur Straßenbahn) und für Gewerbe- und Industrieanlagen zu erstellen. Die Lärmkarten für den Ballungsraum Ulm (2.Stufe) wurden am 27.05.2008 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vorgestellt. Für besonders lärmbeeinträchtigte Gebiete sind nun Lärmaktionspläne zu erstellen.

Federführend bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ist die Stadt Ulm.

## 3. Orientierungswerte für die Lärmaktionsplanung

Die Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung sind bislang vom Gesetzgeber nicht bestimmt worden. Nach Empfehlung des Umweltministeriums Baden-Württemberg liegt der Auslösewert für die Festlegung von Maßnahmen in jenen Bereichen, in denen eine verkehrsbedingte Verlärmung in Siedlungsflächen mit Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern vorliegt, bei:

- 70 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{DEN}$  bzw.
- 60 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{Night}$ .

Kriterium ist die Überschreitung eines der beiden Werte, des 24-Stunden-Wertes  $L_{DEN}$  oder des Nachtwertes  $L_{Night}$ .

## 4. Analyse der strategischen Lärmkartierung

Für die Hauptverkehrsstraßen liegen seit Oktober 2007 die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse vor. In der erweiterten strategischen Lärmkartierung für den Stadtkreis Ulm, Ballungsraum Stufe 2, (vgl. Anlage „Schalltechnische Untersuchung zur Strategischen Lärmkartierung“), sind die entsprechenden Karten über die Zahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude sowie die Gesamtfläche der lärmbeeinträchtigten Gebiete dargestellt. Sie wurden in einer öffentlichen Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.05.2008 vorgestellt.

## 5. Schienenlärm an der Haupteisenbahnstrecke Stuttgart – Neu-Ulm

### EBA-Lärmstatistik Ulm

Die Daten zur Betroffenheit aus der Lärmkartierung des EBA gemäß Umgebungslärmrichtlinie an der Haupteisenbahnstrecke „4700 Stuttgart – Neu-Ulm“ stellen sich wie folgt dar:

L DEN		L Night	
Pegelbereich in dB(A)	Betroffene (Einwohner)	Pegelbereich in dB(A)	Betroffene (Einwohner)
-	-	(45<L <sub>Night</sub> = 50)	10810
-	-	(50<L <sub>Night</sub> = 55)	3540
55 < L <sub>DEN</sub> = 60	4460	(55<L <sub>Night</sub> = 60)	1060
60 < L <sub>DEN</sub> = 65	1400	(60<L <sub>Night</sub> = 65)	400
65 < L <sub>DEN</sub> = 70	470	(65<L <sub>Night</sub> = 70)	220
70 < L <sub>DEN</sub> = 75	230	L <sub>Night</sub> > 70)	150
L <sub>DEN</sub> > 75	180	-	-

**Tabelle 1:** Geschätzte Zahl der von Lärm durch die Haupteisenbahnstrecke Stuttgart – Neu-Ulm im Stadtgebiet Ulm in ihren Wohnungen belasteten Menschen

L<sub>DEN</sub> Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden für die allgemeine Belästigung (0 – 24 Uhr)

L<sub>Night</sub> Nacht-Lärmindex für Schlafstörungen (22 – 6 Uhr)

L DEN				
Pegelbereich in dB(A)	Betroffene Flächen (km <sup>2</sup> )	Betroffene Wohnungen	Betroffene Schulen	Betroffene Krankenhäuser
L <sub>DEN</sub> >55	12,12	3052	15	11
L <sub>DEN</sub> >65	3,16	392	0	2
L <sub>DEN</sub> >75	0,87	80	0	0

**Tabelle 2:** Von Lärm durch die Haupteisenbahnstrecke Stuttgart – Neu-Ulm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausbauwerke

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Für die unten aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen der Bahn haben diese Berechnungen keine Bedeutung. Die Deutsche Bahn AG hat auf Grund älterer Berechnungen das so genannte Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Bahnstrecken entwickelt.

### Maßnahmen gegen den Eisenbahnlärm

Die Deutsche Bahn AG führt grundsätzlich in folgenden drei Bereichen Lärminderungsmaßnahmen durch:

#### 1. Leisere Fahrzeuge

Die Modernisierung der Wagenflotte stellt ein wichtiges Mittel zur Lärminderung dar. Die Motoren der Lokomotiven sollen eine Schalldämmung erhalten. Langfristig sollen alle Personenzüge vollständig mit Scheibenbremsen ausgestattet sein. Bei den Güterzügen sollen die Bremssohlen aus Grauguss durch Bremssohlen aus Verbundstoffen ersetzt werden. Da die bestehenden Fahrzeuge entsprechend umgerüstet oder durch neue ersetzt werden müssen, wird sich diese Maßnahme über einen längeren Zeitraum hinziehen.

#### 2. Besonders überwachte Gleise

Beim „besonders überwachten Gleis“ (BüG) werden die Schienenoberflächen regelmäßig durch eigens dafür entwickelte Messfahrzeuge kontrolliert und bei Bedarf mit speziellen Schleifzügen geschliffen. Dadurch kann die Schallimmission gegenüber einem durchschnittlich guten Gleiszustand um 3 dB(A) gesenkt werden, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

### 3. Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Bahnstrecken

Seit 2007 werden jährlich 100 Millionen zur Lärmsanierung an bestehenden Bahnstrecken bereitgestellt. Die Bahn hat den Abschnitt Ulm für das 2010 ff für die anstehenden Sanierungsmaßnahmen vorgesehen. Dafür sind die Sanierungsgrenzwerte der „Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene“ maßgeblich:

- 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen und in reinen und allgemeinen Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten
- 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in Kern-, Dorf- und Mischgebieten und
- 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht in Gewerbegebieten.

Bei der Berechnung der Lärmpegelwerte wird gem. § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein so genannter Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt.

### Lärmsanierung an Schienenwegen in Ulm

In der Stadt Ulm hat die Bahn die potentiellen Teilnehmer über das Lärmsanierungsprogramm bereits im Juni 2008 unterrichtet. Danach können 103 Häuser mit insg. 200 Wohneinheiten (WE) entlang der Bahnlinie Ulm – Stuttgart mit Schallschutzfenstern ausgestattet werden. Der Bund übernimmt 75% der Kosten, für das letzte Viertel müssen die Hauseigentümer selbst aufkommen.

Nach Angaben der DB ProjektBau GmbH in Karlsruhe werden folgende Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes im Stadtgebiet Ulm umgesetzt:

#### 1. Aktive Maßnahmen:

Bau einer 205 m langen und ab Schienenoberkante 2 m hohen Lärmschutzwand im Bereich des Örlinger Talwegs. Abschluss der Baumaßnahme ist 2010. Hiervon profitieren die Bewohner der Gebäude am Rechbergweg.

#### 2. Passive Maßnahmen:

Nach den Kriterien der Lärmsanierung sind ca. 200 WE förderfähig. Die Teilnahmeanträge an die Eigentümer wurden im Januar 2010 versendet. Die Eigentümer von 160 WE haben sich vorerst für eine Teilnahme entschieden und eine Wohnungsaufnahme durch ein Ingenieurbüro durchführen lassen. Die Eigentümer von 58 WE erhielten die schalltechnische Objektbeurteilung (Gutachten) der passiven Maßnahmen. Die Umsetzung der passiven Maßnahmen soll bis Mitte 2011 abgeschlossen werden.

## 6. Lärmaktionsplanung der Stadt Ulm

Bezüglich der Auslösewerte des Umweltministeriums Baden-Württemberg (70 dB(A)/ 60 dB(A)) kann festgestellt werden:

- Etwa 1.800 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von LDEN >70 dB(A) auftreten.
- Etwa 1.900 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von LNight >60 dB(A) auftreten.

Dies bedeutet, dass ca. 1.800 Einwohner in Wohnungen leben, in denen sowohl tags als auch nachts die Auslösewerte überschritten werden.

Für die Quellengruppe Straßenverkehr lassen sich folgende Brennpunkte deutlich erkennen:

- der Bereich Bismarckring (B 10) / Zinglerstraße / Furttenbachstraße,
- Zinglerstraße,
- Karlstraße,
- König-Wilhelm-Straße und
- Am Bleicher Hag (zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg).

Darüber hinaus bestehen im Stadtgebiet weitere Straßenabschnitte, in denen die o.g. Auslösewerte überschritten werden.

Hingegen lassen sich bei der Quellengruppe Straßenbahn keine ausgeprägten Brennpunkte finden.

Bei der Quellengruppe der IVU-Anlagen (Anlagen nach der Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) lassen sich keine Brennpunkte ermitteln.

Dies verdeutlicht, dass die Lärm-Betroffenheiten in Ulm in aller erster Linie durch den Straßenverkehr erzeugt werden.

Für die Haupteisenbahnstrecken liegen die Lärmkartierungen durch das Eisenbahnbundesamt mittlerweile vor (vgl. Kapitel 5).

Anhand der Analyse und Bewertung der Lärm- und Konfliktsituation wurden Lärminderungsmaßnahmen in den betroffenen Brennpunkten entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkungen rechnerisch geprüft und bewertet. Die schalltechnische Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen zum Entwurf der Lärmaktionsplanung ist in der Anlage „Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung“ dargelegt.

Lärminderung kann bei den Emissionen oder bei den Immissionen ansetzen. Als primäre Strategie soll die Senkung der Emissionen an der jeweiligen Quelle angestrebt werden. Hierzu können planerische oder organisatorische Maßnahmen beitragen wie z.B. grüne Welle, Verkehrslenkung und -verlagerung, Verkehrsbeschränkungen, Straßenraumgestaltung oder auch Förderung lärmarmen Verkehrsmittel.

Als zweite Strategie kommen aktive Maßnahmen in Betracht, die den Lärm an seiner Ausbreitung hindern. Dabei geht es hauptsächlich um baulichen Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen, Teilabdeckungen, Tunneln oder Einschnitten.

Als dritte Strategie können städtebauliche Maßnahmen in Betracht kommen wie z.B. Schließung von Baulücken, Gebäudeorientierung, Nutzungszonierungen oder das Festsetzen ausreichender Abstände.

Wo aktive Maßnahmen nicht ausreichen, helfen oft nur passive Maßnahmen am Immissionsort wie z.B. Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter.

## 7. Bisherige Maßnahmen zur Lärminderung

Lärminderungsplanung war schon in der Vergangenheit fester Bestandteil der Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Zur Verkehrssituation auf der Ortsdurchfahrt der B 10 wurde zuletzt im Juli 2007 berichtet und das weitere Vorgehen beschlossen (GD 240/07). Die dort beschlossenen Maßnahmen wurden in den Lärmaktionsplan übernommen. Die schalltechnische Bewertung zum Übersichtsplan Lärmschutz B10 kann der Anlage „Schalltechnische Bewertung Lärmschutz B 10“ entnommen werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm, dessen Oberziele die Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen und die flächendeckende Beruhigung der Wohngebiete sind, ist zugleich Grundlage für Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Zur Philosophie der Straßenhierarchie gehören neben einem modernen Verkehrsleitsystem flächendeckend Tempo-30 –Zonen in Wohngebieten und eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung des „Umweltverbunds“ (Förderung des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs und des ÖPNV). Ein Zwischenbericht zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans soll im Herbst dieses Jahres gegeben werden.

Mit dem Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen wurden nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert sondern auch die Luftschadstoff- und Lärmsituation deutlich gemildert. Der Bau der Neuen Mitte hat verdeutlicht, dass auch Hauptverkehrsstraßen innerstädtischen Verhältnissen angepasst werden können, wo alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.

Bereits 1979 hat der Gemeinderat der Stadt Ulm ein Schallschutzfensterprogramm beschlossen, in das zunächst drei Straßenzüge aufgenommen wurden (Karlstraße, Zinglerstraße und Wagnerstraße). In mehreren Schritten wurde das Programm auf insgesamt 27 Straßenabschnitte erweitert. Bei einer Bezuschussung von 25% bewegten sich die Zuwendungen zwischen 190.000 DM (im Jahr 1980) und 30.000 DM (im Jahr 1984). Das Schallschutzfensterprogramm wurde mangels Nachfrage Mitte der 90er Jahre eingestellt.

Die technischen Möglichkeiten des passiven Schallschutzes haben sich seither wesentlich verbessert. Auch der Verkehr und die Sensibilität für Lärm haben zugenommen.

## 8. Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Lärmproblemen

Auf Grundlage der fachgutachterlichen Untersuchungsergebnisse und der Beschlüsse des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat die Verwaltung folgendes Maßnahmenpaket zur weiteren Umsetzung entwickelt. Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung in künftigen Haushaltsjahren.

### 1 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Maßnahme	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
Wo?	Gesamtes Stadtgebiet
Wann?	2009 / Beschluss durch Gemeinderat vom 15.10.08 (GD-Nr.355/08)
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Grundlage aller verkehrslenkenden und beruhigenden Maßnahmen ist der bestehende Verkehrsentwicklungsplan Schwerpunkte: Reduzierung des Verkehrs in der Fläche, Konzentra-



	tion auf Hauptstraßen, Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die inzwischen fertig gestellten Tangenten, flächendeckendes Tempo-limit 30 km/h außer auf Hauptstraßen, Ausbau von Geh- und Radwegen, Verkehrsberuhigung der Innenstadt, Abbau von oberirdischen Parkplätzen, Anlage von Fußgängerbereichen / Plätzen, Ausbau des ÖPNV (S-Bahn, Straßenbahn, Busse).
Kostenannahme	160.000 €

## 2 Flüsterasphalt (Versuchsstrecke Talstraße, K 9912 bei Mähringen und auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – siehe auch Maßnahme 5 „Karlstraße“)

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versuchsstrecke K 9912 mit lärminderndem Fahrbahnbelag</li> <li>- Ermittlung von geeigneten Abschnitten auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zur Aufbringung von Flüsterasphalt</li> </ul>
Wo?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Talstraße (K9912) bei Mähringen</li> <li>- siehe Maßnahme 5 „Karlstraße“</li> </ul>
Wann?	mittelfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Um eigene Erfahrungen zu gewinnen, ist vorgesehen, bei einer dafür geeigneten Straßensanierung, der Talstraße (K 9912) bei Mähringen, versuchsweise einen offenporigen Asphalt einzubauen. Auf der Versuchsstrecke sollen Erfahrungen im Hinblick auf Lärminderung, Unterhalt sowie Kosten gesammelt werden. Nicht geeignet ist diese Technik überall dort, wo das Entwässerungsniveau zu hoch, Brückenbauten oder Kabel bzw. Leitungstrassen zu oberflächennah liegen. Dies ist in der Regel im gesamten innerstädtischen Bereich der Fall.
Kostenannahme	200.000 € für Versuchsstrecke

## 3 Schallschutzfensterprogramm

Maßnahme	Schallschutzförderprogramm (Passiver Schallschutz) Schallschutzfenster für Aufenthaltsräume und Lüftungseinrichtungen sollen einen Zuschuss erhalten. Je höher der Lärm, desto höher soll der Fördersatz ausfallen.
Wo?	Wohngebäude im Lärmpegelbereich Auslösewerte $L_{DEN} > 70$ dB (A) oder $L_{Night} > 60$ dB (A)
Wann?	Ab 2009
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Deutliche Entlastung von ca. 1.900 Einwohnern tags oder nachts
Kostenannahme	300.000 €

## 4 Lärmbrennpunkt B 10

### 4.1 Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8

Maßnahme	Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen
----------	---

Wo?	Verlauf der B 10/ B 28 zwischen der Autobahnanschlussstelle Ulm-West (A 8) und dem Autobahndreieck Hittistetten (A 7)“
Wann?	kurzfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm/ Regierungspräsidium Tübingen
Wirkung/ Ziel	Reduzierung des LKW-Durchgangsverkehrs – Verringert die Schall-emissionen
Kostenannahme	10.000 € für die Beschilderung

## 4.2 Umbau des Söflinger Kreisels

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Tunnels und Umgestaltung des Söflinger Kreisels</li> <li>- Realisierung</li> </ul>
Wo?	Söflinger Kreisel / Bismarckring
Wann?	Mittel- bis langfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Tunnels. Kosten und Wirksamkeiten sollen im Detail analysiert werden, um zu einer sachgerechten Entscheidung kommen zu können.
Kostenannahme	12 bis 14 Mio. € (Planungs- und Baukosten)

## 4.3 Lärmschutzwände entlang der B 10

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmschutzwände an der B 10 gemäß „Übersichtsplan Lärmschutz B 10“ (ohne neue Erschließung des Wohnquartiers „Blumenscheinweg/ westl. Bleichstraße“ von der Blaubeurter Straße aus)</li> </ul>
Wo?	B 10 im Bereich zwischen Adenauerbrücke im Süden und Blaubeurter Tor im Norden
Wann?	Mittel- bis langfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	<p>Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der B 10 gemäß bestehendem Übersichtsplan</p> <p>Sehr hohe Wirksamkeit in den von der Wand geschützten Bereichen an der B 10:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deutliche Entlastung von ca. 250 Einwohnern und deren Aufenthaltsbereichen im Freien</li> <li>- Deutliche Entlastung von ca. 3 ha öffentlichen Freiflächen in den Ehinger Anlagen, Dichterviertel und Blauinsel</li> </ul>
Kostenannahme	2,5 Mio. €

## 5 Lärmbrennpunkt Karlstraße

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung von Alternativen für den verkehrstechnischen und städtebaulichen Umbau der Karlstraße (Vorplanung bereits beauftragt)</li> <li>- Umsetzung der Ergebnisse der in Planung befindlichen Maßnahmen zum Umbau der Karlstraße</li> <li>- Planung und Kostenrechnung für Ausführung in</li> </ul>
----------	--

	Flüsterasphalt
Wo?	Karlstraße
Wann?	Kurz- bis mittelfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Verringerung der Schallemissionen durch Bündelung und Reduzierung von Fahrstreifen und deutliche Vergrößerung des Abstandes der südlichen Bebauung zum Fahrbahnrand, Aufwertung des Straßenraumes
Kostenannahme	2,1 Mio. € - ohne Kosten für das Erneuern/ Verlegen von Leitungen (mit Flüsterasphalt zusätzlich: 450.000 €)

## 6 Versuchsweise Einrichtung einer Tempo-30-Zone nachts auf einer belasteten Hauptverkehrsstraße

Maßnahme	- Versuchsweise Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum auf einer der folgenden Straßenabschnitte: - Zinglerstraße (zwischen Hasslerstraße im Westen und
Maßnahme 6 ersetzt durch Maßnahme 6 a (siehe Ziffer 9)	rstraße im Westen und Frauen-
	- König-Wilhelm-Straße (zwischen Wielandstraße im Süden und Schülinstraße im Norden)
Wo?	N.N.
Wann?	derzeit keine Möglichkeit der Umsetzung gegeben
Zuständig für Umsetzung	<b>Hinweis:</b> <b>Die Umsetzung wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen abgelehnt</b> , da die in Frage kommenden Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße und König-Wilhelm-Straße als Bundes- oder Landesstraße gewidmet sind und die Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum im Hinblick auf die Funktion dieser Straßen als überörtliche Hauptverkehrsstraßen unverhältnismäßig sei. Untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Verringerung der Schallemissionen im Nachtzeitraum
Kostenannahme	N.N.

## 9. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls fortgeschrieben.

Dies ist mit der vorliegenden Fortschreibung erfolgt. Die Maßnahme 6 des Lärmaktionsplans wird auf der Grundlage der gutachterlichen Untersuchung und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fortgeschrieben. Für die drei in der Maßnahme 6 genannten Straßenabschnitte konnte mittlerweile dauerhaft Tempo 30 angeordnet werden. Für die Zinglerstraße konnte bislang nur der Abschnitt östlich der B 10 realisiert werden.

der aktualisierte Maßnahmenstreckbrief lautet nunmehr wie folgt:

6 a Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten nachts auf den entsprechend belasteten Hauptverkehrsstraßen

Maßnahme	- Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum (22.00 bis 06:00 Uhr) auf allen betroffenen Straßenabschnitten: -
Wo?	<b>Bereits umgesetzt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zinglerstraße (östlicher der B 10)</li> <li>- Karlstraße</li> <li>- König-Wilhelm-Straße</li> </ul> <b>Neu:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bismarkring/ Furttbachstraße (siehe Anlage 2)</li> <li>- Zinglerstraße (westlich der B 10 bis Einmündung Haßlerstraße)</li> <li>- Bleicher Haag (von Einmündung Lehrer-Tal-Weg bis Mähringer Weg )</li> <li>- Wagnerstraße (von Theodor-Heuss-Platz Richtung Osten)</li> <li>- Söflinger Straße (von Theodor-Heuss-Platz Richtung Osten)</li> <li>- Olgastraße (von Neutorstraße bis Willy-Brandt-Platz)</li> <li>- Frauenstraße</li> </ul> <p>Zur genauen Abgrenzung vgl. Anlage 1 zur 1. Fortschreibung</p>
Wann?	kurzfristig
Zuständig für Umsetzung	Untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Ulm und Abteilung Strategische Planung (SUB II)
Wirkung/ Ziel	Verringerung der Schallemissionen im Nachtzeitraum
Kostenannahme	ca. 100.000 € (LED-Schilder, herkömmliche Straßenverkehrsschilder und Umrüstung „Grüne Welle“)

## 10. Anlagen zum Lärmaktionsplan Ulm

1. Schalltechnische Untersuchung zur Strategischen Lärmkartierung (ACB-0408-4115/15)
2. Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung (ACB-0708-4115/40)
3. Schalltechnische Bewertung Lärmschutz B 10 (ACB-07/08-4115/20-3)
4. Übersichtsplan Lärmschutz B 10

### Anlagen zur 1. Fortschreibung Lärmaktionsplan Ulm

1. Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007) des Eisenbahnbundesamtes für den Bereich Ulm (LDEN und LNIGHT)

### Anlagen zur 2. Fortschreibung Lärmaktionsplan Ulm

1. Schalltechnische Untersuchung zur Ausweisung von Tempo-30-Bereichen, ACCON GmbH, Bericht v. 17.02.2014 (ACB-0214-4115/66)
2. Übersichtsplan über die Straßenabschnitte für Tempo 30 nachts – Bestand und Planung