

## Maßnahmenkonzept

### 1. Kriterien

- für die Definition der von Lärm betroffenen Personen

Personen, die in Gebäuden wohnen, die vor der Fassade einen Lärmpegel über >65 dB(A) am Tag bzw. >55 dB(A) in der Nacht aufweisen, werden als von Lärm betroffene Personen angesehen.

- für die Bildung von Bereichen

Wohngebäude, die in einem Bebauungszusammenhang stehen, Lärmpegel vor der Fassade über >65 dB(A) am Tag bzw. >55 dB(A) in der Nacht aufweisen und in denen insgesamt 20 Bewohner/innen oder mehr davon betroffen sind, werden zu einem Bereich zusammengefasst. Aneinandergrenzende Bereiche, deren Belastung auf die gleiche Verkehrssituation (z. B. aufgrund der Verkehrsführung) zurückzuführen ist, werden zusammengelegt.

- für die Aufnahme in Priorität I

In der nach Tag und Nacht getrennten Auswertung der Lärmkartierung ist in einem Bereich in der Summe die höchste Anzahl der von Lärm betroffenen Personen gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt (>70 dB(A) Tag, >60 (65 GE) dB(A) Nacht). Bereiche in Priorität I werden als Maßnahmenbereiche festgelegt, in denen jeweils bestimmte Maßnahmen zur Lärminderung bzw. zur Minderung der Lärmbeeinträchtigung definiert und gefördert werden. Ausgenommen hiervon sind Bereiche, die wegen einer Überprüfung in Priorität II sind.

- für die Aufnahme in Priorität II

In der nach Tag und Nacht getrennten Auswertung der Lärmkartierung ist in einem Bereich in der Summe die höchste Anzahl der von Lärm betroffenen Personen gesundheitskritischem Lärm ausgesetzt (>65 dB(A) Tag, >55 (60 GE) dB(A) Nacht). Ebenfalls in Priorität II aufgenommen werden Bereiche, in denen noch die Auswirkungen neuer Verkehrsregelungen (Tempo 30), neuer Verkehrsführung oder der Bau von Umgehungsstraßen überprüft werden müssen.

Bereiche in Priorität II werden als Zusatzbereiche festgelegt, wenn es Bereiche sind, die nicht wegen einer Überprüfung in Priorität II sind.

## 2. Bedeutung der Priorisierung

### 2.1. Maßnahmen in Bereichen der Priorität I

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bereichen der Priorität I werden nach Beschluss des Lärmaktionsplans als 1. Stufe des Lärmaktionsplans umgesetzt. Dabei ergibt sich folgende Reihenfolge:

1. **Kurzfristig** sind Maßnahmen, bei denen eine verkehrsrechtliche Anordnung genügt (Temporeduzierungen, Lkw-Nachtfahrverbote). Sie werden zuerst und alsbald ergriffen. Temporeduzierungen werden auf den Bereich begrenzt, in dem die hohen Lärmbelastungen auftreten. Bei Lücken bis zu 300 m zwischen Bereichen mit Temporeduzierungen aufgrund hoher Lärmbelastungen wird die Temporeduzierung aufrechterhalten. Fahrverbote sollen räumlich gut eingrenzbare und nicht mit einem Anstieg der Lärmbelastungen im gesundheitskritischen bzw. gesundheitsgefährdendem Bereich auf den Umfahrungsstrecken verbunden sein. Wo dies nicht möglich ist oder keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitsgefährdend beeinträchtigten Personen um 50 %) erreicht wird, greifen die Maßnahmen in Punkt 2 bzw. ggf. auch in Punkt 3.
2. **Mittelfristig**, d. h. in den nächsten fünf Jahren, sind Maßnahmen, die einen baulichen Eingriff bedeuten (Einbau lärmoptimierter Straßenbelag, Lärmschutzwände). Sie werden in den Bereichen ergriffen, in denen die Temporeduzierungen oder Lkw-Nachtfahrverbot allein keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitsgefährdend beeinträchtigten Personen um 50 %) erbringen oder diese nicht möglich sind. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo der Einbau auch möglich bzw. vertretbar ist (z. B. aufgrund häufig notwendiger Sanierungen durch hohe Belastung). In diesen Fällen greift u.U. die Maßnahme bei Punkt 3.
3. **Mittelfristig**, d. h. in den nächsten fünf Jahren, sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Einbau von lärm-dämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen). Sie werden für Gebäude in den Maßnahmenbereichen ergriffen, in denen die Maßnahmen in Punkt 1. und 2. keine Reduzierung der Lärmbelastung unter die Schwelle der Gesundheitsgefährdung gebracht haben. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt, und die nach Inkrafttreten des Bebauungsplans genehmigt wurden.

Die **mittel- bis längerfristigen**<sup>1</sup> Maßnahmen „Umstellung Busse auf Elektroantrieb“, „Sperrung Belthlestraße“, „Regionalstadtbahn“, Schindhaubasistunnel“ und „Tunnel Ortsumfahrung Unterjesingen“ sind außerhalb der Reihenfolge zu sehen. Hier spielen noch andere Gesichtspunkte als der Lärmschutz (Wirtschaftlichkeit, Machbarkeit) eine Rolle. Außerdem entzieht sich die Umstellung oft dem unmittelbaren Zugriff der Stadt und/oder es sind politische Entscheidungen nötig.

---

<sup>1</sup> Umsetzung nicht in den nächsten fünf Jahren

## 2.2. Maßnahmen in Bereichen der Priorität II

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Bereichen der Priorität II werden nach Umsetzung der Maßnahmen der 1. Stufe als 2. Stufe des Lärmaktionsplans umgesetzt. Dabei ist folgendes zu beachten:

1. **Mittel- bis längerfristig**<sup>1</sup> sind Maßnahmen, bei denen eine verkehrsrechtliche Anordnung genügt (Temporeduzierungen, Fahrverbote). Sie werden zuerst ergriffen. Temporeduzierungen werden auf den Bereich begrenzt, in dem die hohen Lärmbelastungen auftreten. Bei Lücken bis zu 300 m zwischen Bereichen mit Temporeduzierungen aufgrund hoher Lärmbelastungen wird die Temporeduzierung aufrechterhalten. Temporeduzierungen werden ggf. auch **kurzfristig** im Zusammenhang mit Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen (Priorität I) ergriffen. Fahrverbote sollen räumlich gut eingrenzbare und nicht ihrerseits mit höheren Lärmbelastungen auf den Umfahrungsstrecken verbunden sein. Wo dies nicht möglich ist oder keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitskritisch beeinträchtigten Personen um 50 %) erreicht wird, greifen die Maßnahmen in den nachfolgenden Punkten 2 bzw. 3.
2. **Mittel- bis längerfristig**<sup>1</sup> sind Maßnahmen, die einen baulichen Eingriff bedeuten (Einbau lärmoptimierter Straßenbelag, Lärmschutzwände). Sie werden in den Bereichen ergriffen, in denen die Temporeduzierungen allein keine bemerkenswerte Verbesserung der Situation (Reduzierung der gesundheitskritisch beeinträchtigten Personen um 50 %) erbringen oder diese nicht möglich sind. Dies kann jedoch nur dort geschehen, wo der Einbau auch möglich bzw. nicht zu unwirtschaftlich ist (z. B. aufgrund häufig notwendiger Sanierungen durch hohe Belastung). In diesen Fällen greift u. U. die Maßnahme bei Punkt 3.
3. **Mittel- bis längerfristig**<sup>1</sup> sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Einbau von lärm-dämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen). Sie werden für Gebäude in den Bereichen ergriffen, in denen die Maßnahmen in Punkt 1. und 2. keine Reduzierung der Lärmbelastung unter die Schwelle der der Gesundheitsgefährdung gebracht haben. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt.
4. Bereiche, in denen es seit den Berechnungen der Lärmbelastung bereits Änderungen der Verkehrsführungen gab oder welche anstehen bzw. geplant sind, werden in Priorität II zurückgestellt und verbleiben dort, solange es keine Berechnung des neuen Bestands gibt. Es dann wird über die weitere Einteilung in Prioritäten entschieden.
5. Bereiche, in denen Auswirkungen von Änderungen der Verkehrsführungen an anderer Stelle zu erwarten sind, werden in Priorität II zurückgestellt und verbleiben dort, solange es keine Berechnung des neuen Bestands gibt. Es dann wird über die weitere Einteilung in Prioritäten entschieden.

Die **mittel- bis langfristige**<sup>1</sup> Maßnahme „Radschnellweg RS 11 (L) Tübingen - Rottenburg a.N.“ ist außerhalb der Reihenfolge zu sehen. Ihre Realisierung entzieht sich dem unmittelbaren Zugriff der Stadt, da es sich um ein Projekt des Landes handelt.

### 3. Maßnahmenbeschreibung

- Temporeduzierung

- Von 50 km/h auf 40 km/h bzw. 30 km/h auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

In der Innenstadt müssen die Maßnahmen des Luftreinhalteplans bedacht werden, die für große Teile Tempo 40 vorsehen, weil dort bei Tempo 30 die Belastung mit Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM10) höher ist als bei Tempo 40. Vor der Einführung von Tempo 30 ist dort ein Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplans beim Regierungspräsidium zu stellen, in dem gutachterlich belegt ist, dass sich durch die Änderung die Luftschadstoffbelastung nicht erhöht. Auf der Alberstraße und dem Hagellocher Weg zwischen Herrenberger Straße und Rosentalstraße (K 6911) wurde bereits schon Tempo 30 umgesetzt bzw. ist in Umsetzung, was auch der Vermeidung von Lärmbelastungen zu Gute kommt. Auf einigen Straßen des überörtlichen Verkehrs (B 27, B 28, L 1208 (Stuttgarter Straße in Lustnau), K 6911 (Pfrondorfer Straße), Schweickhardtstraße) wird innerorts eine Temporeduzierung auf Tempo 40 vorgesehen. Dabei bleibt ihre Verkehrsfunktion berücksichtigt und der Verkehrsfluss wird gewährleistet.

- Beibehaltung der aufgrund des Luftreinhalteplans verfügbaren Geschwindigkeitsreduzierungen über eine mögliche Aufhebung des Luftreinhalteplans hinaus  
In Unterjesingen sind trotz der bereits bestehenden Geschwindigkeitsreduzierungen aufgrund des Luftreinhalteplans die Lärmbelastungen noch sehr hoch. Eine Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierungen würde die Lärmbelastung wieder erhöhen und noch mehr Bewohner/innen gesundheitsgefährdendem Lärm aussetzen.
- Lkw-Nachtfahrverbot (22-6 Uhr) auf der B 296 zwischen Schlossbergtunnel und Ortsende Unterjesingen  
Die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots muss auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit dem Regierungspräsidium abgestimmt werden. Geeignete Ausweichstrecken müssen vorhanden sein. Dafür bietet sich nach ihrer Fertigstellung die B 28 im Neckartal als Alternative für die B 296 an, die im Stadtgebiet vom Schlossbergtunnel bis zum Ortsende von Tübingen-Unterjesingen verläuft. Anliegerverkehre und notwendige Durchgangsverkehre zu innerstädtischen Zielen (z. B. zu den Kliniken) werden vom Verbot ausgenommen. Ein Fahrverbot wird jedoch erst dann ausgesprochen, wenn durch Verkehrszählungen belegt ist, dass die Inbetriebnahme der B 28 neu im Neckartal nicht schon von sich aus zu einer spürbaren Entlastung der Ortsdurchfahrt von Unterjesingen geführt hat.
- Sperrungen von Straßenabschnitten als Maßnahmen zur Verkehrslenkung
- lärmoptimierter Fahrbahnbelag  
Dafür können unter Beachtung der einschlägigen Voraussetzungen Fördermittel aus dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt werden. In allen dafür vorgeschlagenen Bereichen sind die Voraussetzungen erfüllt. Eine Voraussetzung für die Förderung ist auch, dass die Maßnahme in einem Lärmaktionsplan enthalten ist. Lärmoptimierter Belag wird regelmäßig in den Maßnahmenbereichen eingebaut, wenn sowieso Belagserneuerungen anstehen. In den Bereichen der Priorität II erfolgt dies, wenn es sich an Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger anschließt. Bei einer evtl. vorzunehmenden Priorisierung von Belagserneuerungsarbeiten werden Maßnahmen des Lärmaktionsplans als Kriterium mit einbezogen.
- Lärmschutzwände  
Lärmschutzwände sind visuell ein großer Eingriff in die Straßenraumgestaltung. Außerdem sind sie innerstädtisch wegen Platzmangel oft nicht realisierbar ohne in Eigentumsrechte oder Nutzungsmöglichkeiten einzugreifen. Nur in Ausnahmefällen (z. B. bei sehr exponierter Lage von Gebäuden) kommt der Bau einer Lärmschutzwand im innerstädtischen Bereich in Betracht, wenn die Möglichkeit dazu besteht.

- **Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen**  
Der Einbau von lärmdämmenden Fenstern, Außentüren und Lüftungseinrichtungen ist eine Maßnahme des passiven Schallschutzes. Die Stadt legt hierfür ein Förderprogramm auf, dass darauf ausgerichtet ist die Lärmbelastung innerhalb der Gebäude nach Maßgabe der DIN 4109 zu senken. Das Förderprogramm kann für Gebäude angewandt werden, die an der Fassade Lärm ausgesetzt sind, der gesundheitsgefährdend einzustufen ist (>70 dB(A) Tag, >60 (65 in GE) dB(A) Nacht). Zuschüsse werden nur für Fenster und Türen gewährt, die mindestens der Schallschutzklasse IV entsprechen und die Lärmbelastung im Rauminnern auf wenigstens 40 dB(A) reduzieren. Die Förderung ist begrenzt auf maximal 75 % der förderfähigen Kosten, höchstens jedoch 5.000 € pro Wohneinheit. Für schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen können maximal 500 € pro Schlafräum als Zuschuss gewährt werden. Die Förderung wird in der Regel nur für den Einbau in solchen Aufenthaltsräumen, die der Lärm intensiven Straßenseite zugewandt sind, gewährt. Ausgenommen von der Förderung sind Gebäude, für die es in Bebauungsplänen schon Festsetzungen für passiven Lärmschutz gibt, und die nach Inkrafttreten des Bebauungsplans genehmigt wurden.
- **Radschnellweg RS 11 (L) Tübingen – Rottenburg**  
In einer vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse für die Realisierung von Radschnellverbindungen wurde der Korridor Tübingen – Rottenburg a. N. als potenzieller Korridor, der sich für einen Ausbau zum Radschnellweg eignet, identifiziert und ist deshalb im vordringlichen Bedarf des Landes enthalten. Von einer attraktiven Radschnellverbindung sind Verkehrsumlagerungseffekte zu erwarten, die die Belastungen durch den Kfz-Verkehr im Neckartal oberhalb Tübingens vermindern. Der Radschnellweg befindet sich derzeit in der Planfeststellung.
- **Umstellung Busse auf Elektroantrieb**  
Durch die Umstellung der Busse des Stadtverkehrs auf Elektroantrieb fallen die durch die Motoren hervorgerufenen Lärmemissionen weitgehend weg. Dies macht sich vor allem an Steigungs- und Gefällstrecken bemerkbar.
- **Regionalstadtbahn**  
Die Regionalstadtbahn hat das Potential die Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu bewegen. Dies führt zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung auf den Straßen – und damit auch zu einer Reduzierung des dadurch erzeugten Lärms. Außerdem sind moderne Stadtbahnfahrzeuge leiser als Busse – vor allem bei höheren Geschwindigkeiten (>30 km/h).
- **Schindhaubasistunnel und Tunnel Ortsumfahrung Unterjesingen**  
Durch die Verlegung des Verkehrs in Tunnels bzw. in Ortsumfahrungen reduziert sich der Straßenverkehrslärm, da viele der den Lärm verursachenden Kfz von den Immissionsorten (hier Wohnbereiche) ferngehalten werden. Ortsumfahrungen können jedoch die Lärmbelastung andernorts erhöhen und vormals ruhige Gebiete belasten.

#### 4. Bereiche

4.1. **Maßnahmenbereiche (Priorität I):** Bereiche, in denen ein großer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt ist.

Nr.	Bezeichnung	Maßnahmen mit Zeithorizont (k = kurzfristig, m = mittelfristig, l = langfristig)
M 01	Innenstadt (Mühlstraße/Wilhelmstraße (bis Ammerbrücke)/Am Stadtgraben/Kelternstraße/Belthlestraße/Westbahnhofstraße (bis Rheinlandstraße)/Rümelinstraße/Herrenberger Straße (bis Belthlestraße))	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 durchgehend (Bestand Tempo 30/40) (k/m) Für Westbahnhofstraße, Kelternstraße, Am Stadtgraben, Rümelinstraße, Herrenberger Straße zwischen Belthle- und Rümelinstraße sowie die Belthlestraße zwischen Herrenberger Straße und Kelternstraße muss vorher noch der Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden.</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> <li>• ÖPNV – Umstellung Busse auf Elektroantrieb (m/l)*</li> </ul> <p>* gleichzeitig Maßnahme im Klimaschutzprogramm</p>
M 03	B 28 Hegelstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 40 (Bestand Tempo 50) (k)</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> </ul>
M 05	Hölderlinstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 (Bestand Tempo 40) (m) Vor einer Umsetzung muss vorher der Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden.</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> </ul>
M 06	Wilhelmstraße (inkl. Nordring bis Höhe Gebäude Denzenberghalde 13)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 (Bestand Tempo 50) (k)</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>
M 10	B 27 Stuttgarter Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 40 (Bestand Tempo 50) (k)</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l)</li> <li>• Ertüchtigung Mauer auf Höhe Gebäude Lilli-Zapf-Str. 32 und westlich davon (k)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> <li>• Schindhaubasistunnel (l) (kann noch nicht berechnet werden)</li> </ul>
M 11A	B 28 Reutlinger Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 40 (Bestand Tempo 50) (k)</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m/l)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> </ul>
M 14	B 296 Ortsdurchfahrt Unterjesingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beibehaltung der derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h)</li> <li>• Lkw-Nachfahrverbot (ab 3,5 t) bei starker Belastung trotz Eröffnung der B 28neu</li> <li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (m)</li> <li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m)</li> <li>• Tunnel Ortsumfahrung (l) (kann noch nicht berechnet werden)</li> </ul>

#### 4.2. Zusatzbereiche (Priorität II)

Bereiche, in denen ein größerer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitskritischem, aber nicht gesundheitsgefährdenden Lärm ausgesetzt ist.

	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßnahmen mit Zeithorizont</b> (k = kurzfristig, m = mittelfristig, l = langfristig)	<b>Bemerkungen</b>
Z	Schlossbergtunnel (B 296) – Südportal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lkw-Nachtfahrverbot (m/l)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorher Auswirkungen B 28 neu überprüfen</li> </ul>
Z	B 296 Rheinlandstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lkw-Nachtfahrverbot (m/l)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorher Auswirkungen B 28 neu überprüfen</li> </ul>
Z	B 296 Herrenberger Straße - West	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lkw-Nachtfahrverbot (m/l)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorher Auswirkungen B 28 neu überprüfen</li> </ul>
Z	Hechinger Straße – Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	
Z	Friedrichstraße/ Poststraße		Überprüfung aufgrund neuer Verkehrsführung
Z	Derendinger Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>lärmoptimierter Fahrbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li> </ul>	
Z	K 6900 Weinbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo 40 (Bestand Tempo 50) (m)</li> </ul>	Fahrbahndecke 2023 mit lärmarmen Belag saniert
Z	Gartenstadt (B 27)	<ul style="list-style-type: none"> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	
Z	Wilhelmstraße (von Zentrum für Datenverarbeitung bis Stuttgarter Straße)/ K 6911 Pfrondorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo 40 (Bestand Tempo 50 bzw. 40) (m) auf der Pfrondorfer Straße</li> <li>Tempo 30 auf der Wilhelmstraße (Bestand Tempo 50) (m)</li> <li>lärmoptimierter Fahrbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. frühere Umsetzung</li> <li>ggf. frühere Umsetzung</li> <li>in der Wilhelmstraße ggf. frühere Umsetzung aufgrund von anstehenden Leitungsverlegungen</li> </ul>
Z	Alberstraße/ L 1208 Stuttgarter Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beibehaltung von Tempo 30 auf der Alberstraße</li> <li>Tempo 40 (Bestand Tempo 50) auf der Stuttgarter Straße) (m)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. frühere Umsetzung</li> </ul>
Z	L 370 Ortsdurchfahrt Bühl	<ul style="list-style-type: none"> <li>lärmoptimierter Fahrbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li> <li>Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l)</li> </ul>	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	L 371 Ortsdurchfahrt Hirschau	<ul style="list-style-type: none"> <li>lärmoptimierter Fahrbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li> <li>Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l)</li> <li>passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (m/l)</li> </ul>	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	K 6900 Im Schelmen/ Weilheimer Kneiple (L 370)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radschnellweg Tübingen – Rottenburg (m/l)</li> </ul>	Auswirkungen B 28 neu überprüfen/abwarten
Z	B 296 OD Unterjesingen – Ost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lkw-Nachtfahrverbot (m/l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorher Auswirkungen B 28 neu überprüfen</li> </ul>
Z	L 1208 OD Bebenhausen (Bildung des Bereiches abweichend von der Regel)	derzeit keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zuständigkeit für Fahrbahnsanierungen liegt beim Land: Fahrbahndecke wurde erst saniert (Asphalt AC8DS, Lärminderung um 2 dB (A))</li> <li>Auswirkungen der Umbaumaßnahmen abwarten</li> </ul>

#### 4.3. Maßnahmenbereich in Priorität II

Bereich in dem ein großer Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt ist, der jedoch bzgl. der Wirkung neuer Verkehrsführungen noch überprüft wird.

Nr.	Bezeichnung	Maßnahmen (k = kurzfristig, m = mittelfristig, l = langfristig)	Bemerkungen
M 11B	B 27 / B 28 Französisches Viertel	<ul style="list-style-type: none"><li>• lärmoptimierter Fahrbahnbelag im Rahmen der Lärmsanierung (l)</li><li>• Verlegung und Verlängerung Lärmschutzwand (m/l)</li><li>• passiver Schallschutz an Fenstern, Türen und Lüftungen (k)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Änderung Verkehrsführung Tübinger Kreuz (B 27 / B 28) abwarten; Lärmschutzwand ist dabei als Maßnahme vorgesehen</li></ul>