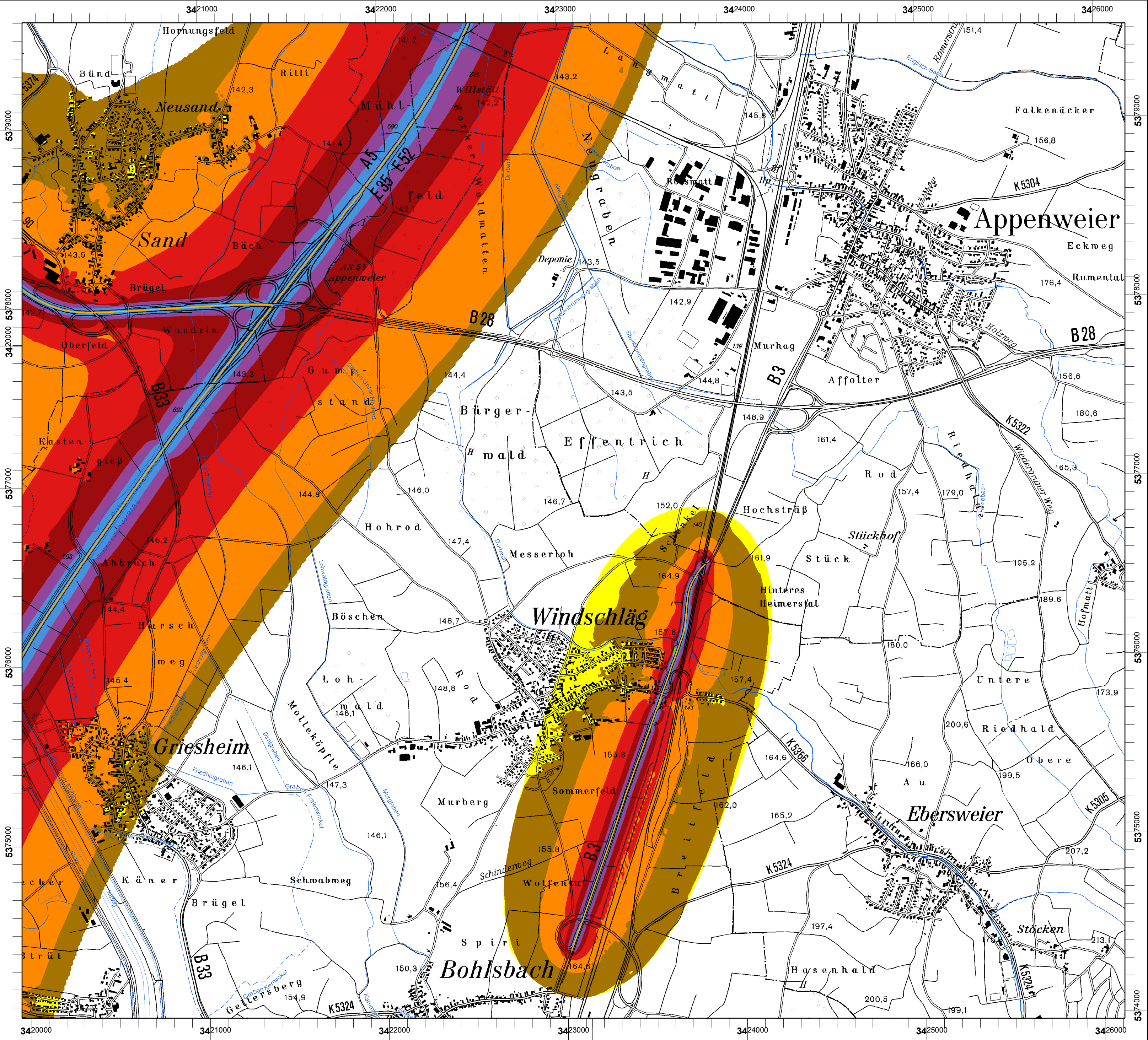


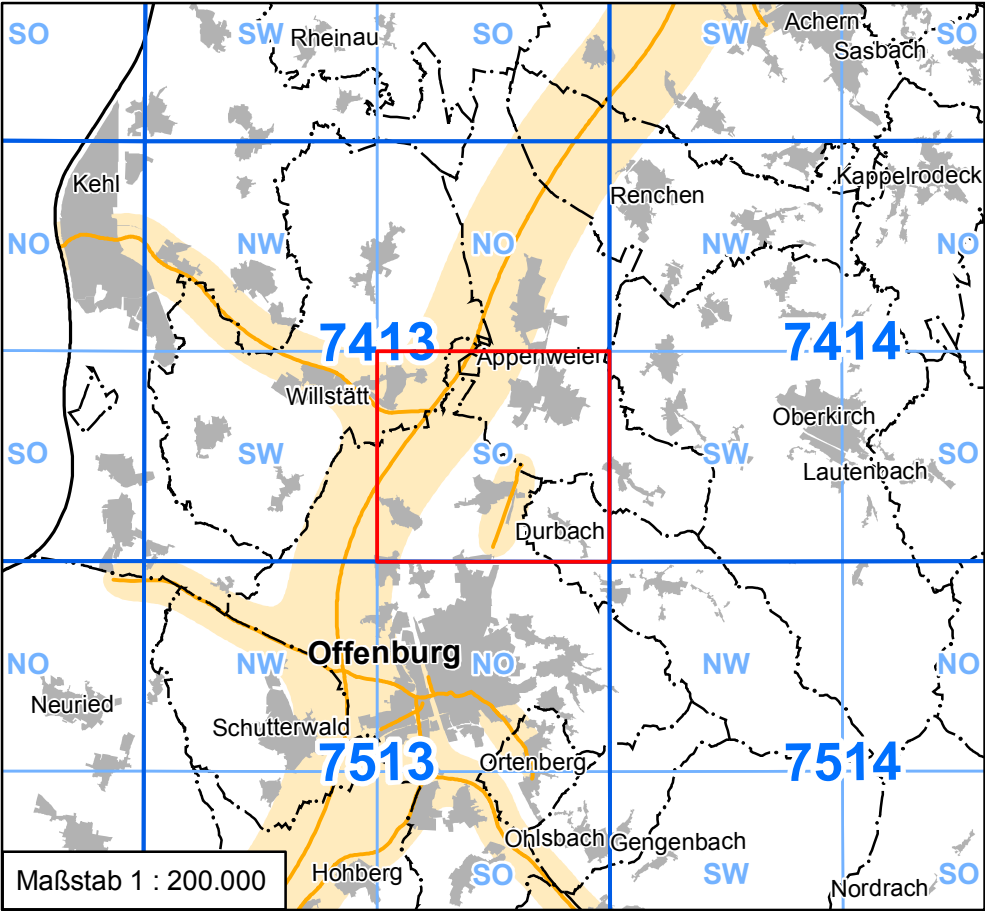
14.1 Lärmkarten LUBW

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007, Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Kfz/Jahr, außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern

- 14.1.1 Blatt 7413 NO – Appenweier, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.2 Blatt 7413 SO – Appenweier, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.3 Blatt 7413 SW – Appenweier, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.4 Blatt 7513 NO – Offenburg, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.5 Blatt 7513 NW – Offenburg, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.6 Blatt 7513 SO – Offenburg, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.7 Blatt 7513 SW – Offenburg, Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)**
- 14.1.8 Blatt 7413 NO – Appenweier, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.9 Blatt 7413 SO – Appenweier, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.10 Blatt 7413 SW – Appenweier, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.11 Blatt 7513 NO – Offenburg, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.12 Blatt 7513 NW – Offenburg, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.13 Blatt 7513 SO – Offenburg, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**
- 14.1.14 Blatt 7513 SW – Offenburg, Straßenlärm Nacht – LNight in dB(A)**



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – L_{den} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{den}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{den}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- <= 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

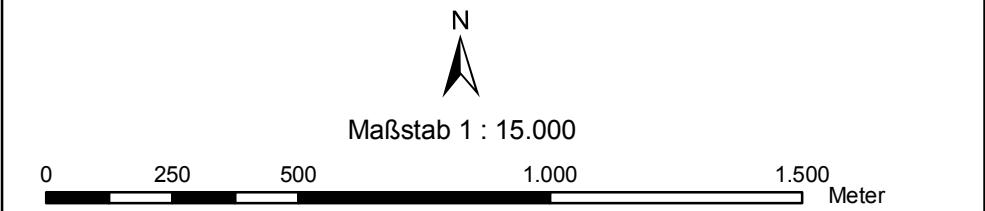
Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-SO Appenweier



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007



Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

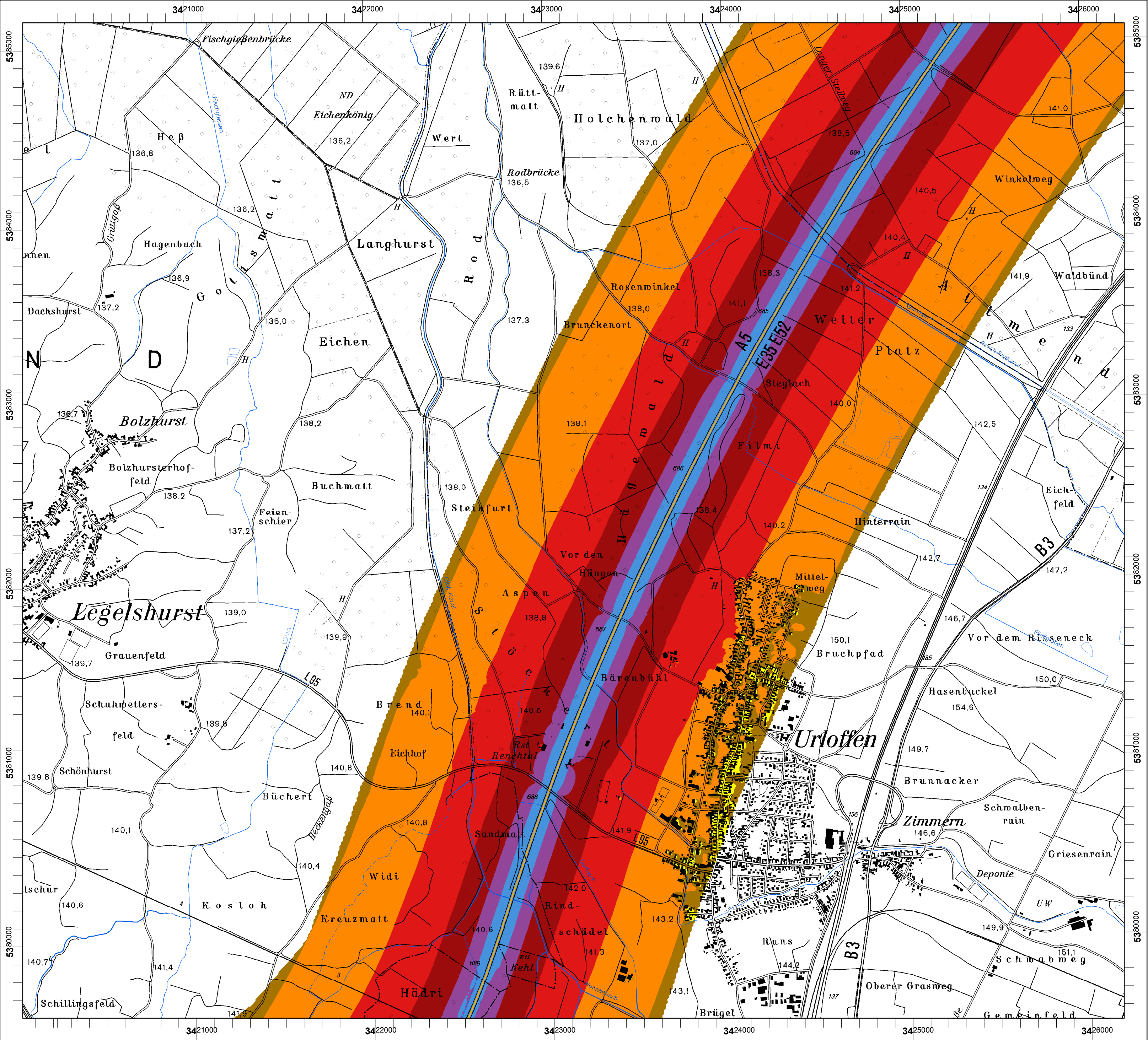
in Zusammenarbeit mit:



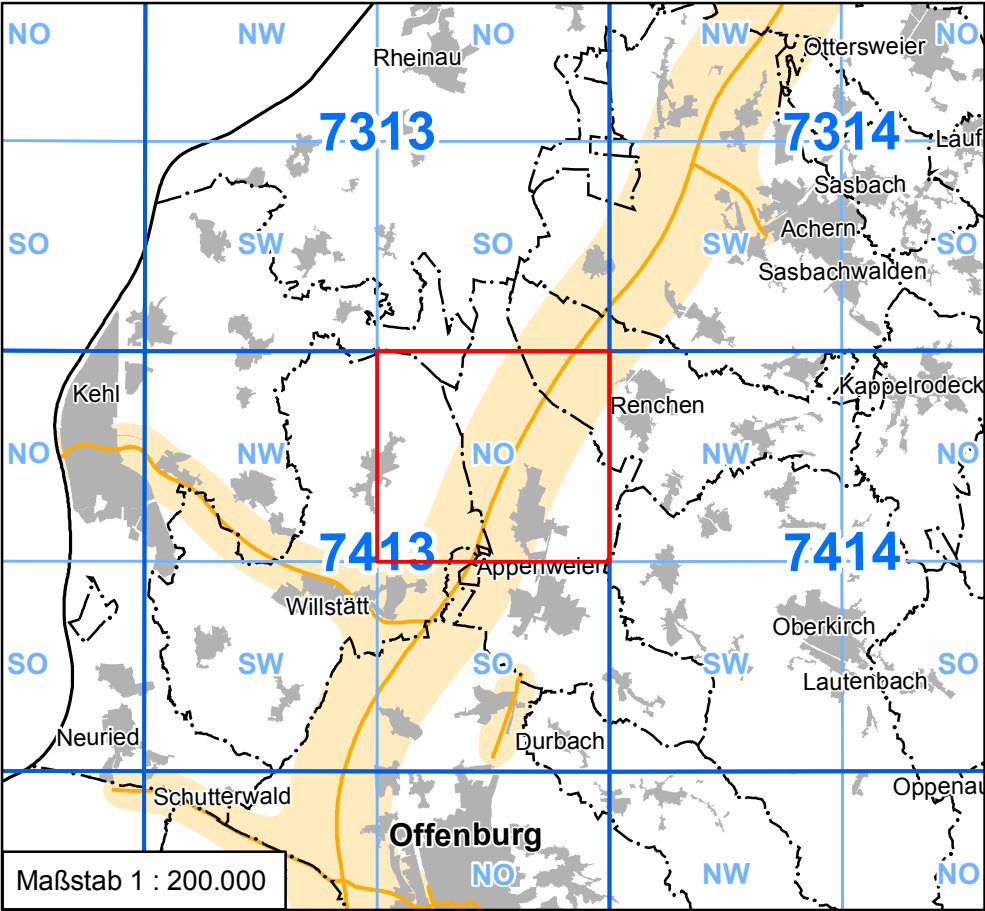
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-LDEN-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-LDEN-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

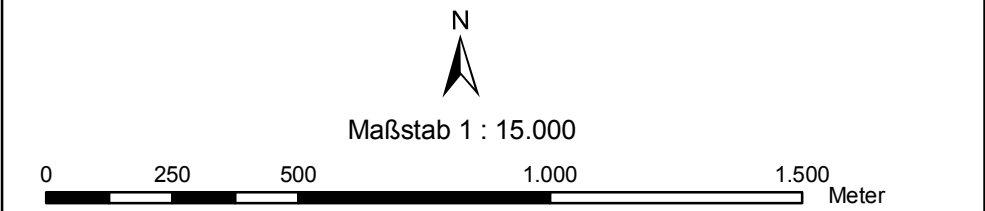
- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- <= 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-NO Appenweiler



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

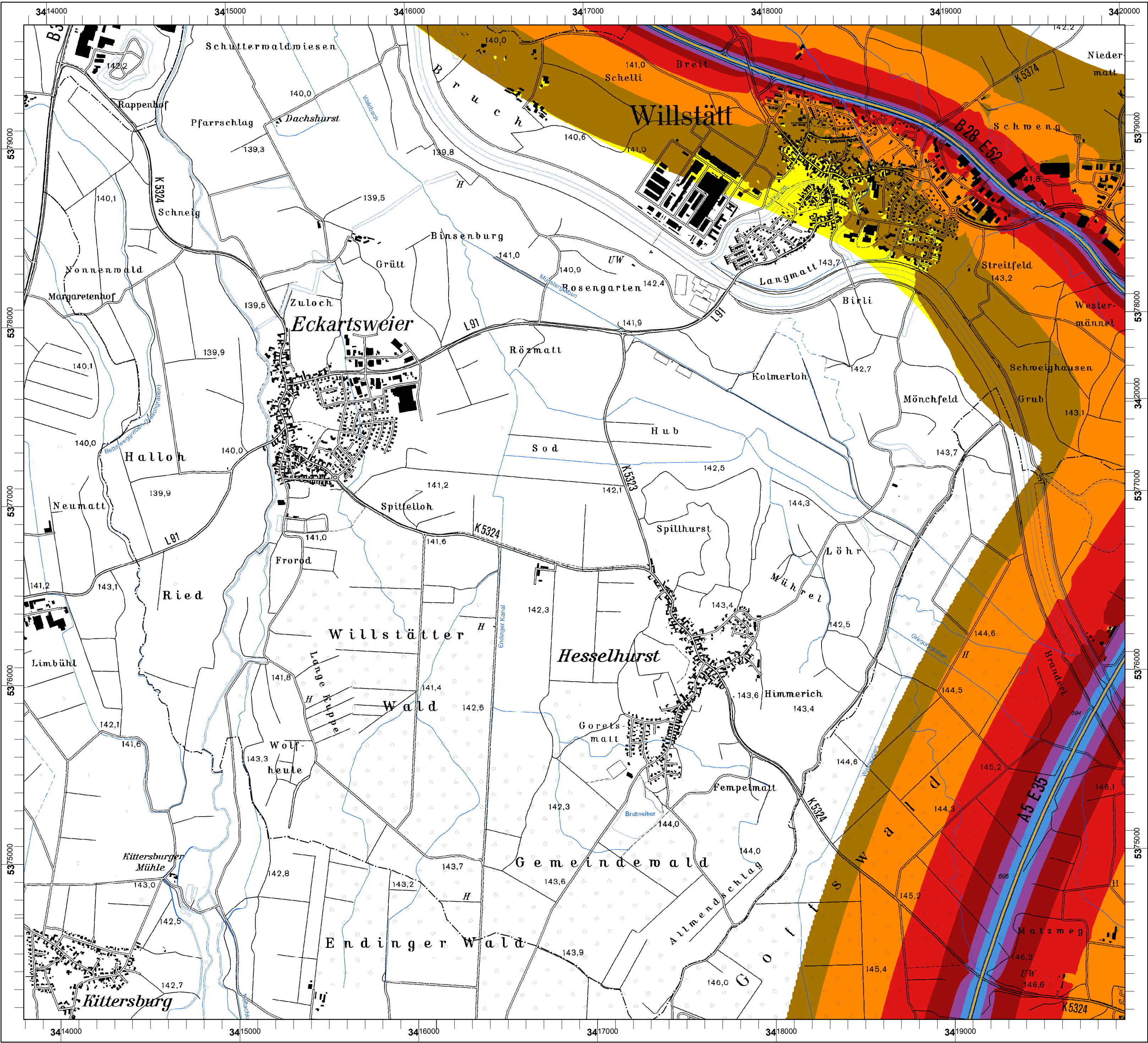
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

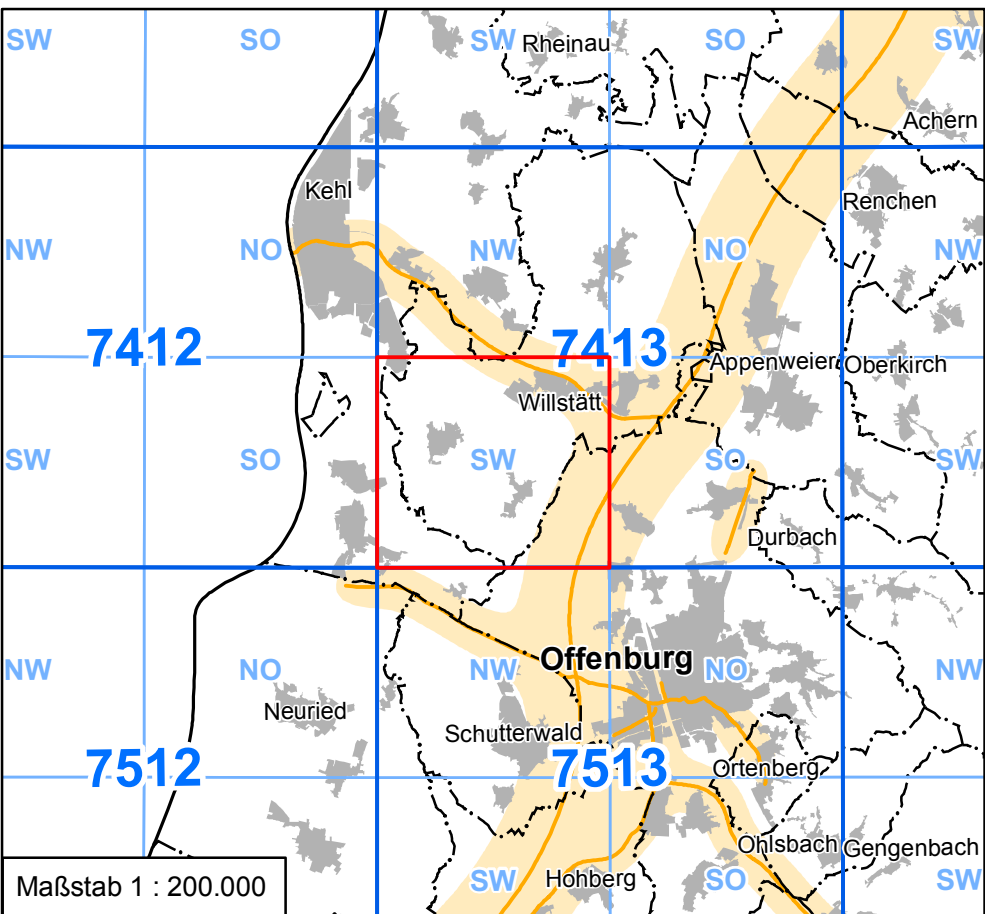
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenburg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg

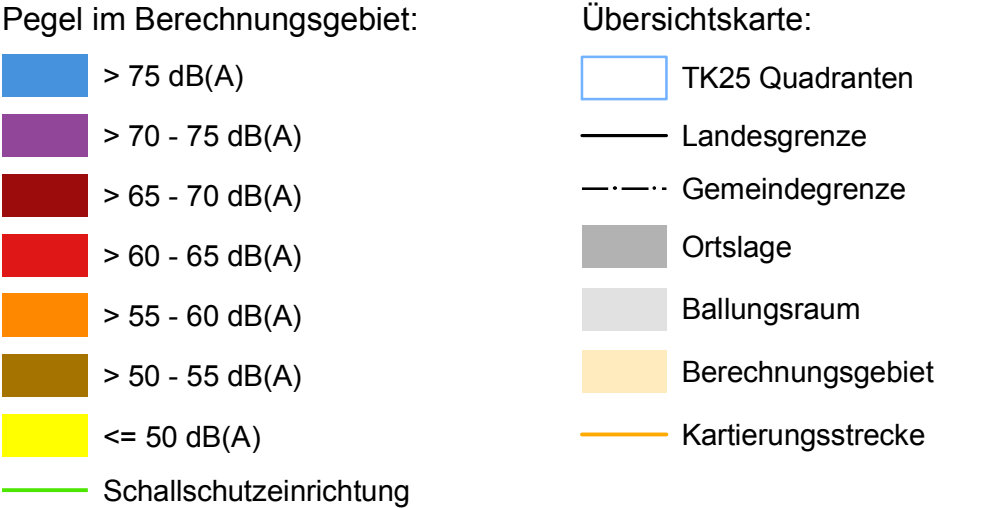


Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



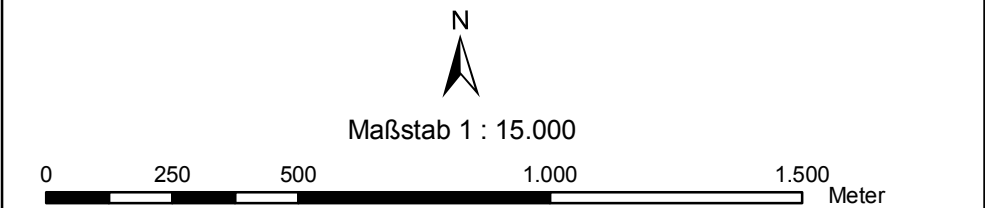
Straßenlärm 24 Stunden – LDEN in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-LDEN-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-LDEN-Isophone.



Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-SW Appenweier



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

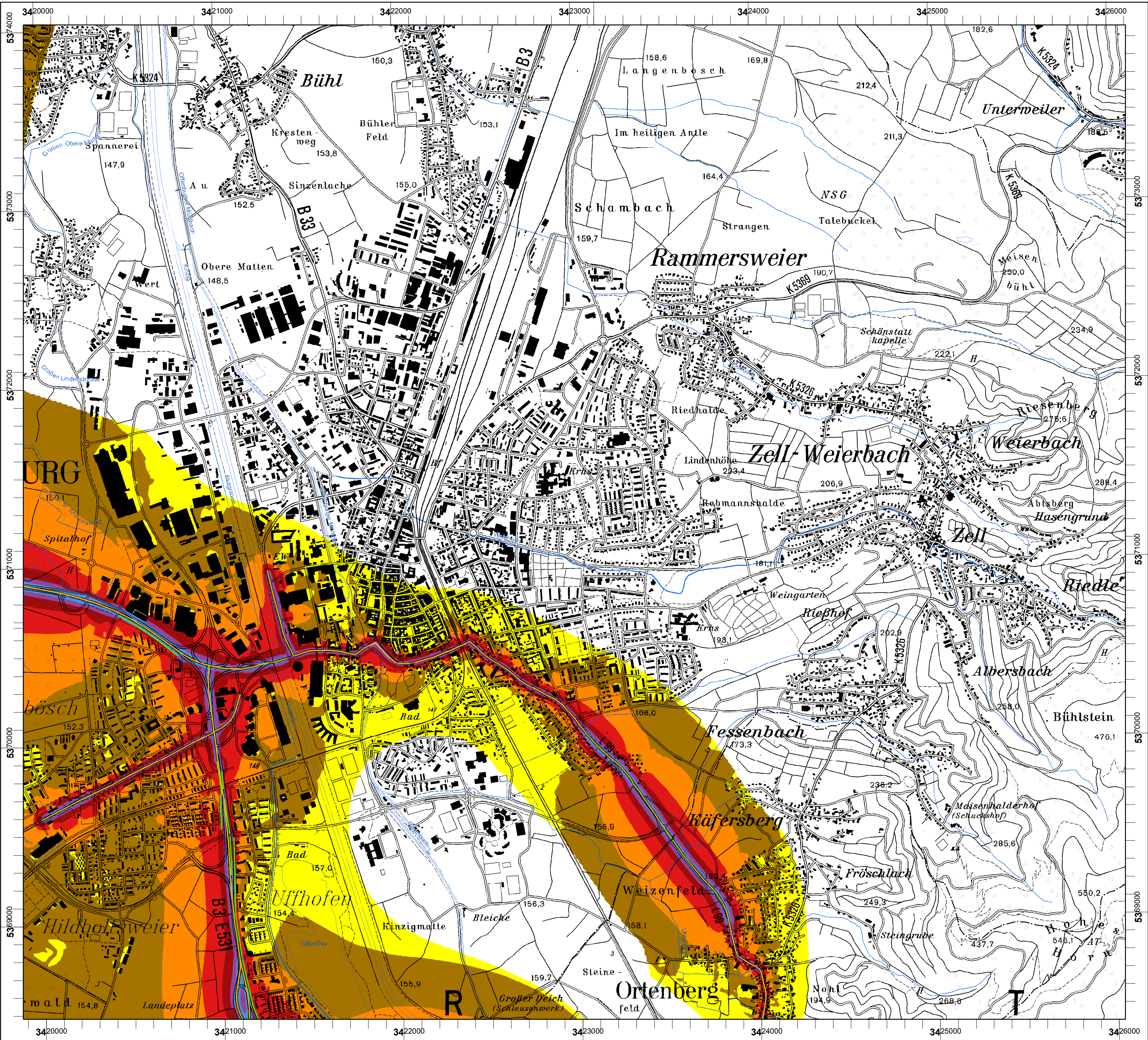
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

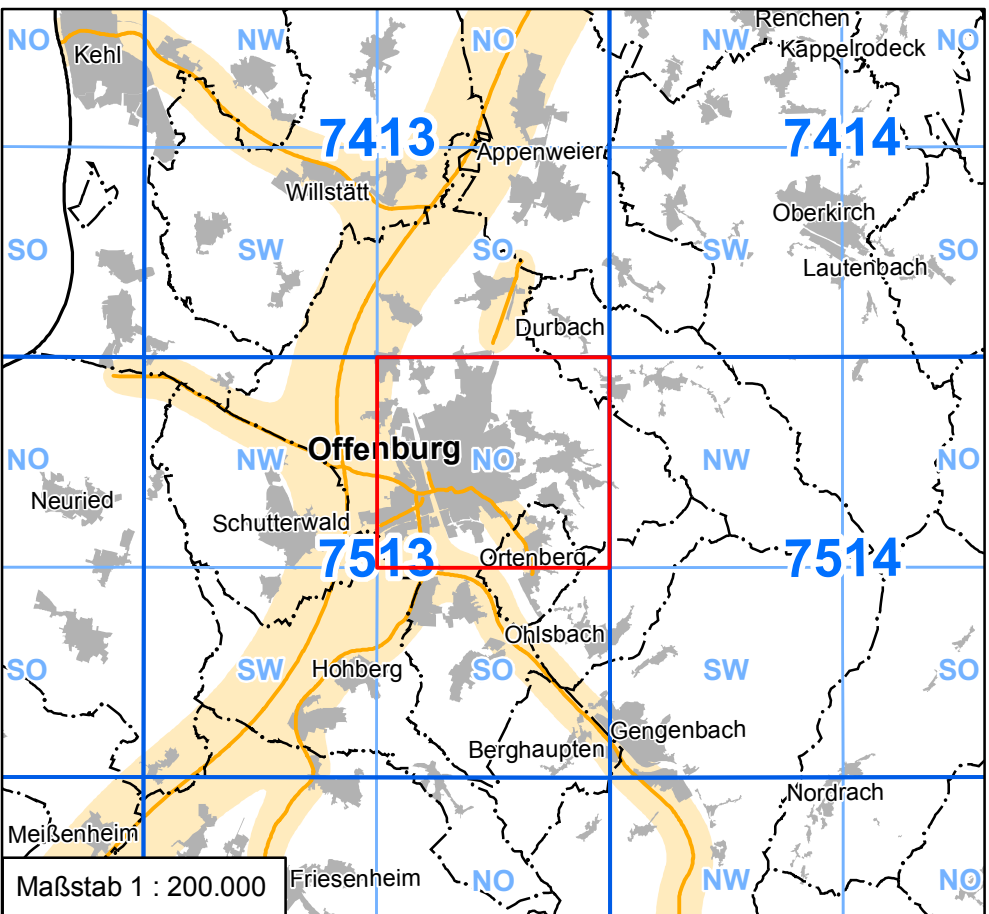
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg

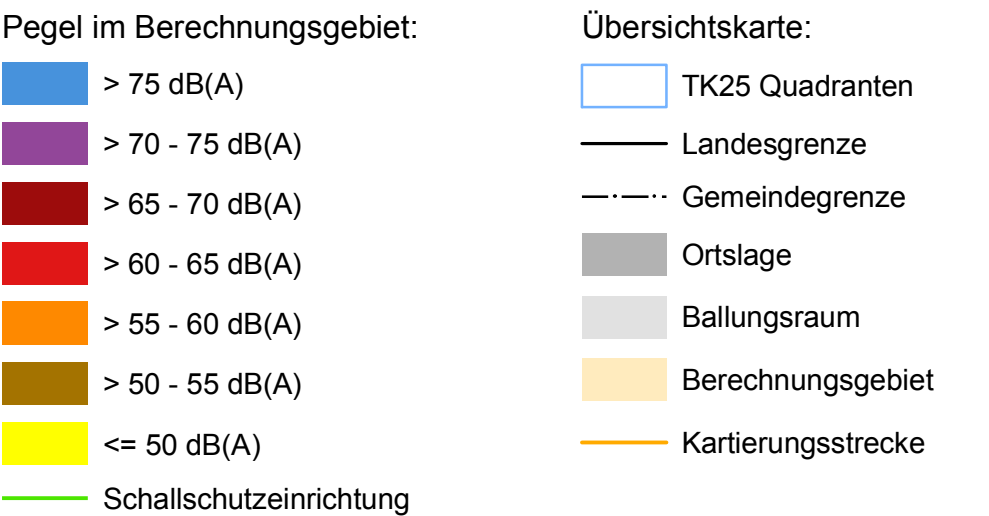


Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – L_{DEN} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)- L_{DEN} -Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)- L_{DEN} -Isophone.



Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-NO Offenburg

Maßstab 1 : 15.000

Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

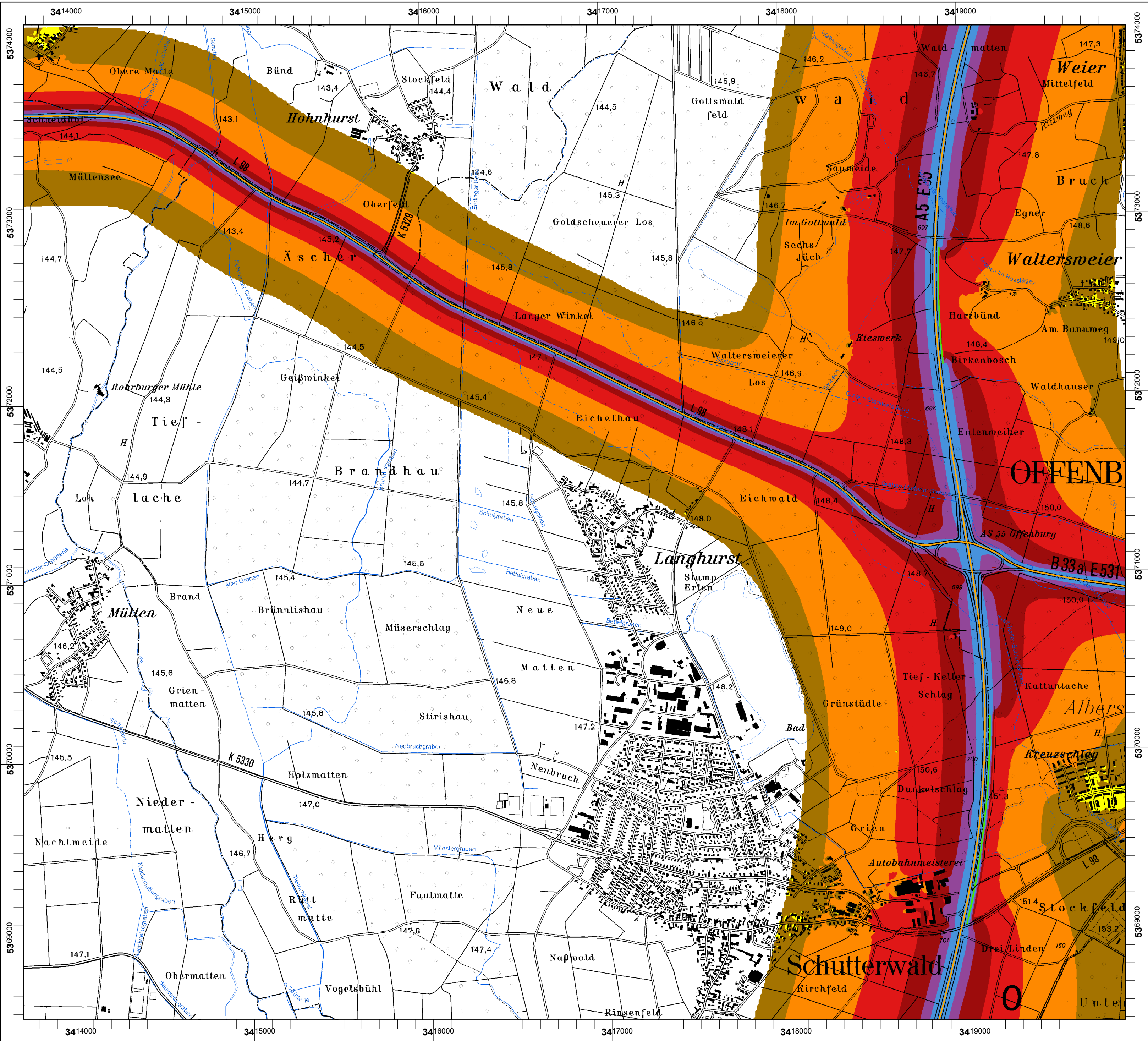
LU:W Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

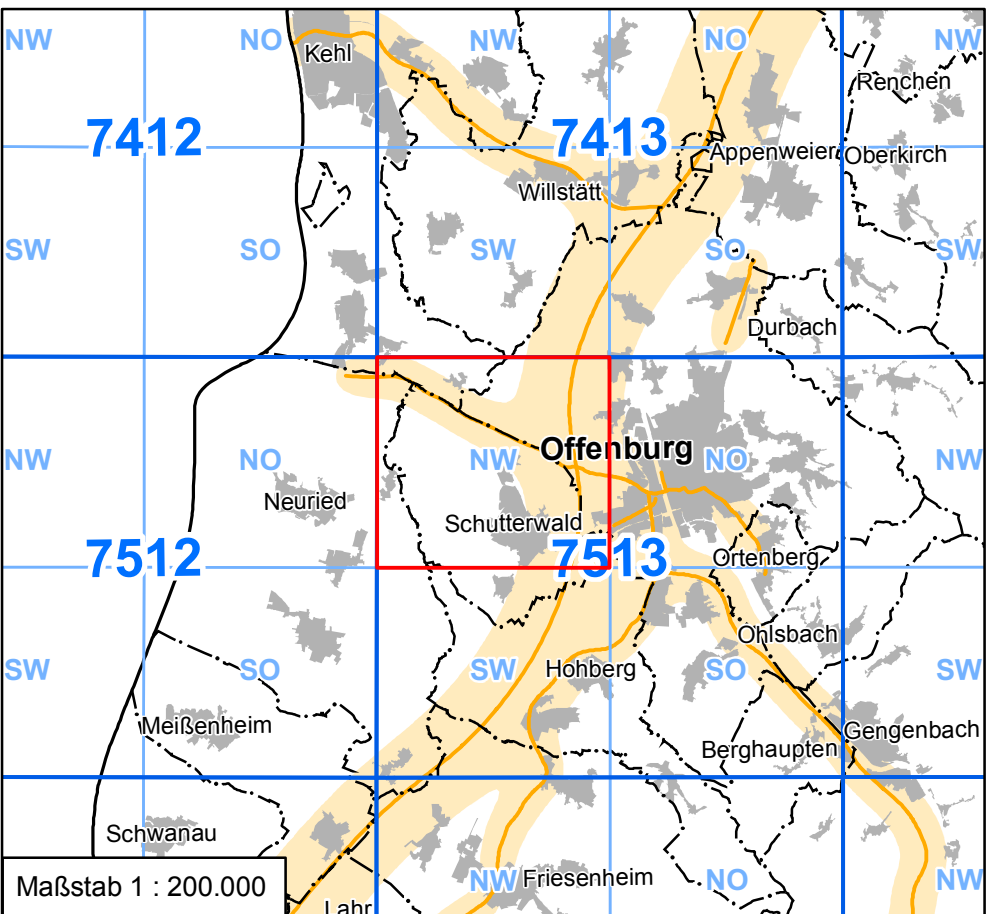
ACCON GmbH ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenburg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – L_{DEN} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:	Übersichtskarte:
> 75 dB(A)	TK25 Quadranten
> 70 - 75 dB(A)	Landesgrenze
> 65 - 70 dB(A)	Gemeindegrenze
> 60 - 65 dB(A)	Ortslage
> 55 - 60 dB(A)	Ballungsraum
> 50 - 55 dB(A)	Berechnungsgebiet
<= 50 dB(A)	Kartierungsstrecke
Schallschutzeinrichtung	

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-NW Offenburg

Maßstab 1 : 15.000

Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

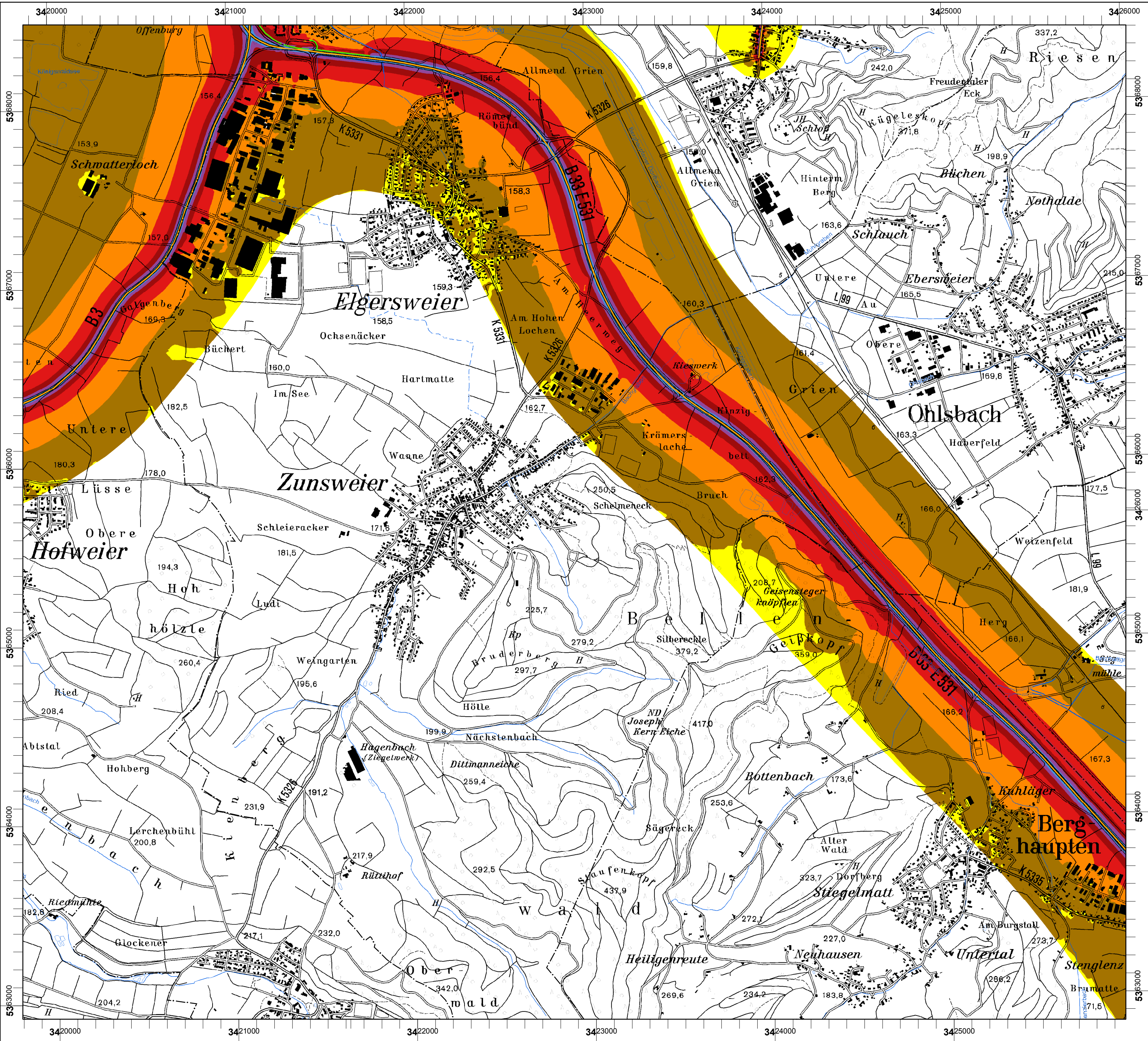
LU:W Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

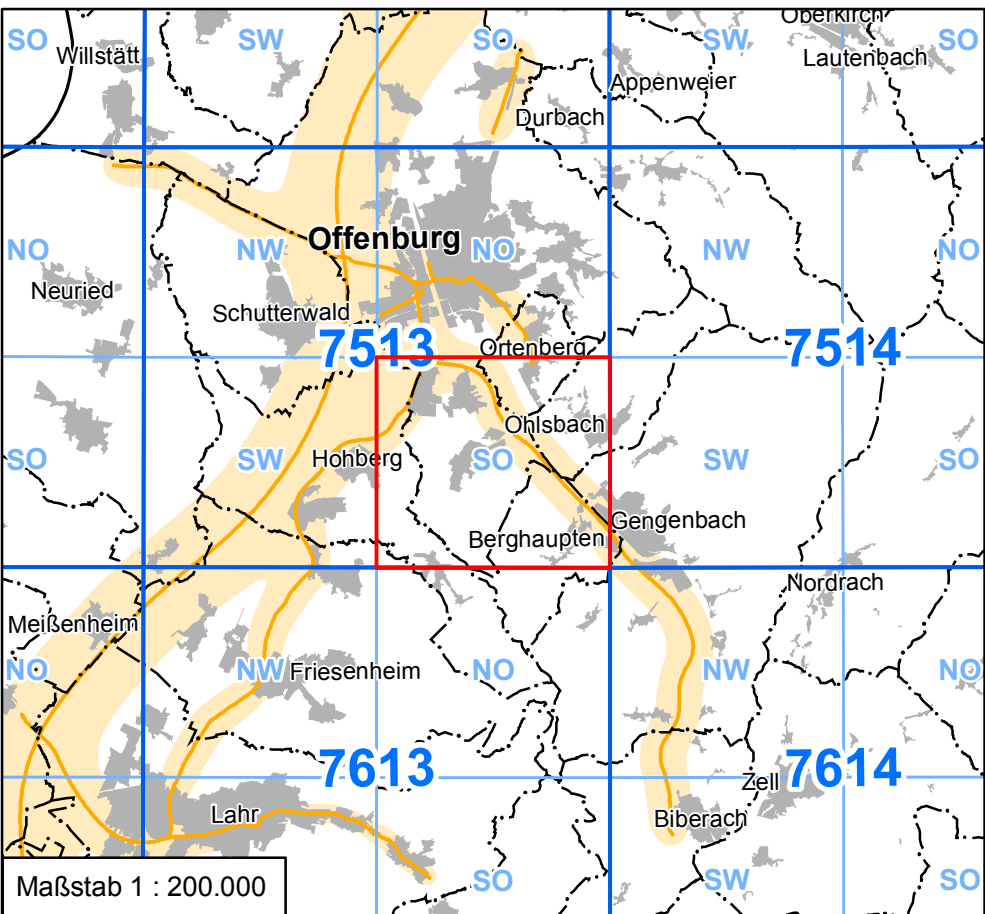
ACCON GmbH ACCON GmbH
Gewerberg 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – L_{DEN} in dB(A)

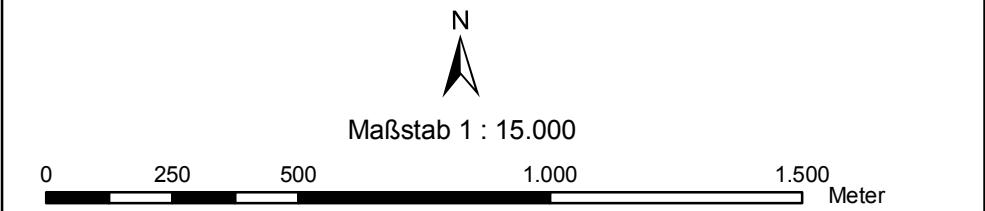
Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| Pegel im Berechnungsgebiet: | Übersichtskarte: |
| > 75 dB(A) | TK25 Quadranten |
| > 70 - 75 dB(A) | Landesgrenze |
| > 65 - 70 dB(A) | Gemeindegrenze |
| > 60 - 65 dB(A) | Ortslage |
| > 55 - 60 dB(A) | Ballungsraum |
| > 50 - 55 dB(A) | Berechnungsgebiet |
| <= 50 dB(A) | Kartierungsstrecke |
| Schallschutteinrichtung | |

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-SO Offenburg



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007



Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

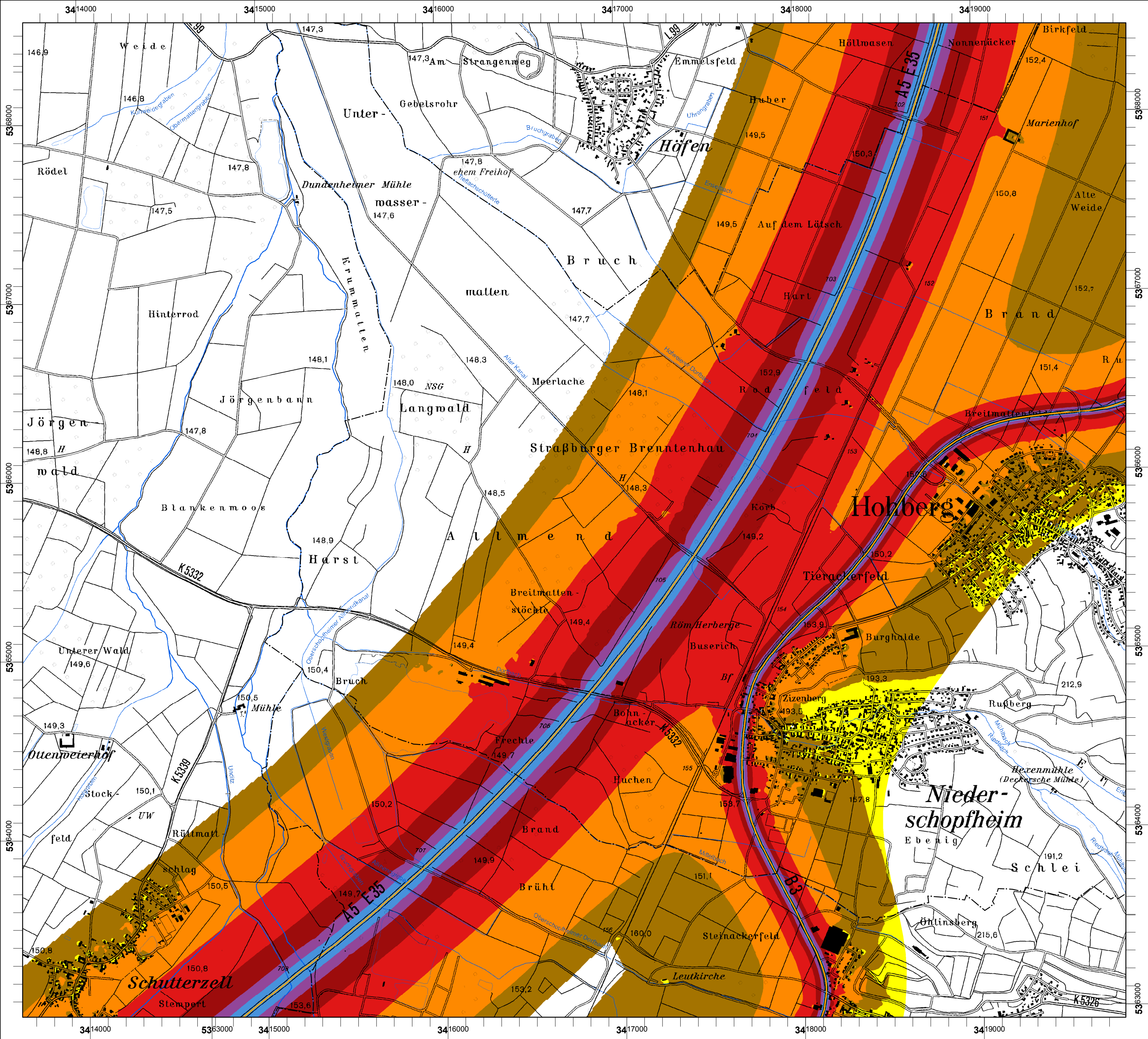
in Zusammenarbeit mit:



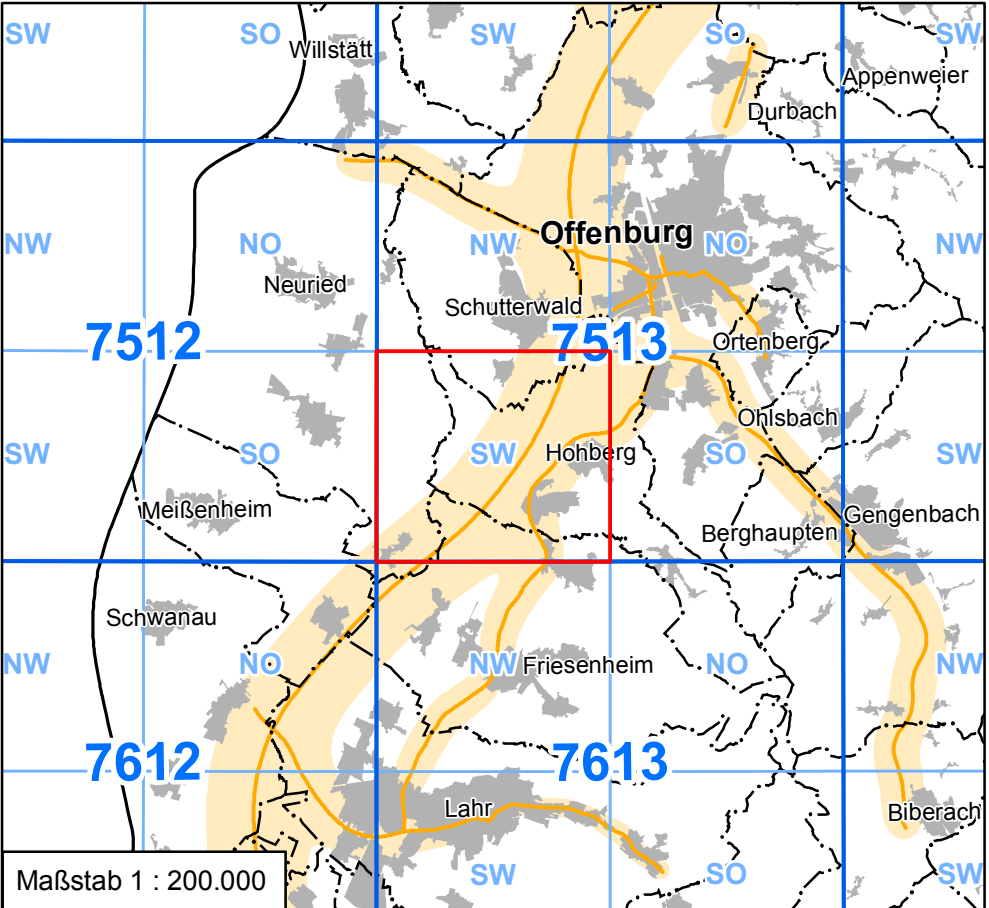
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm 24 Stunden – L_{DEN} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- <= 50 dB(A)

Schallschutteinrichtung

Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-SW Offenburg



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006

Erstellungsdatum: 17.09.2007



Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

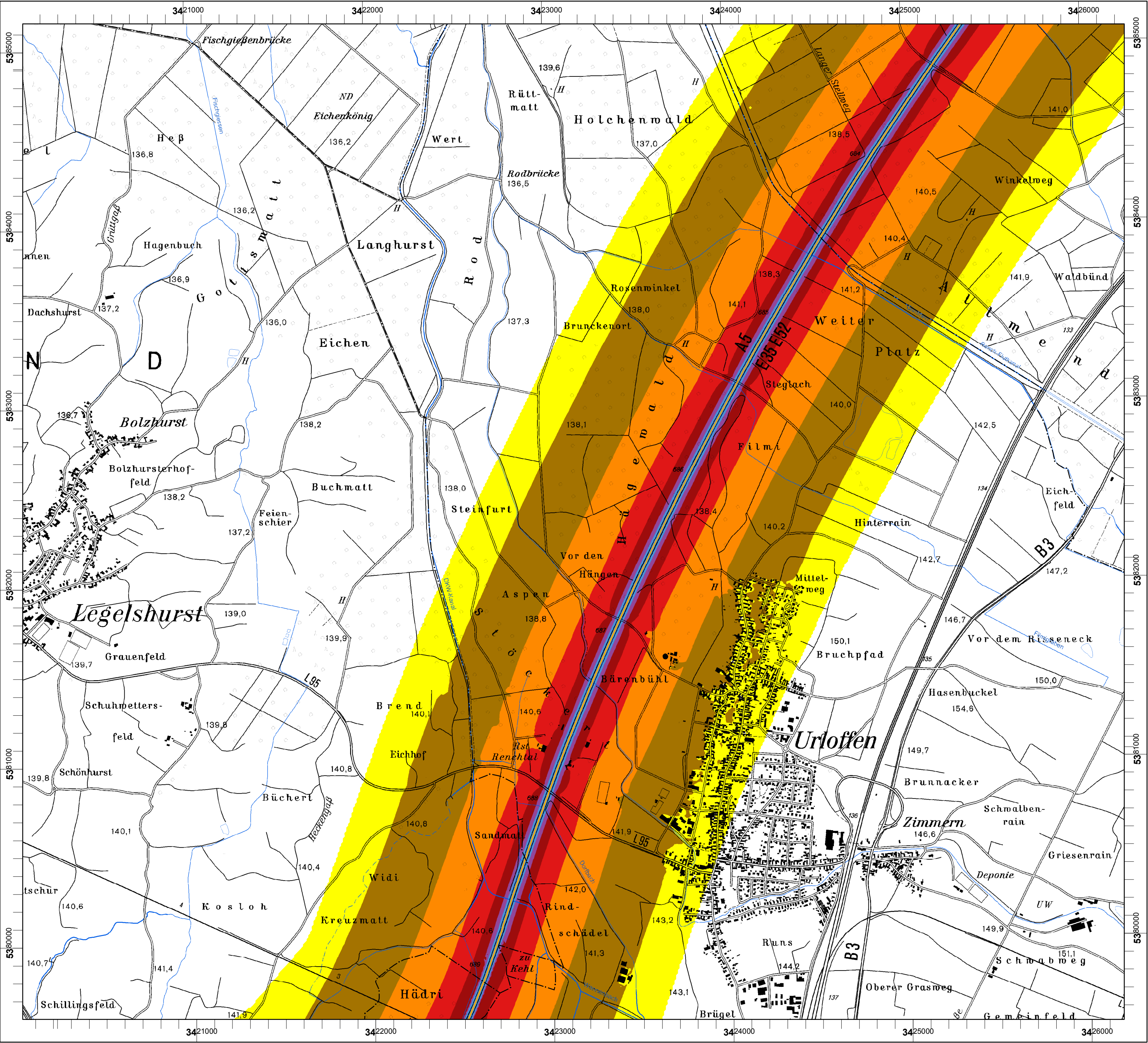
in Zusammenarbeit mit:



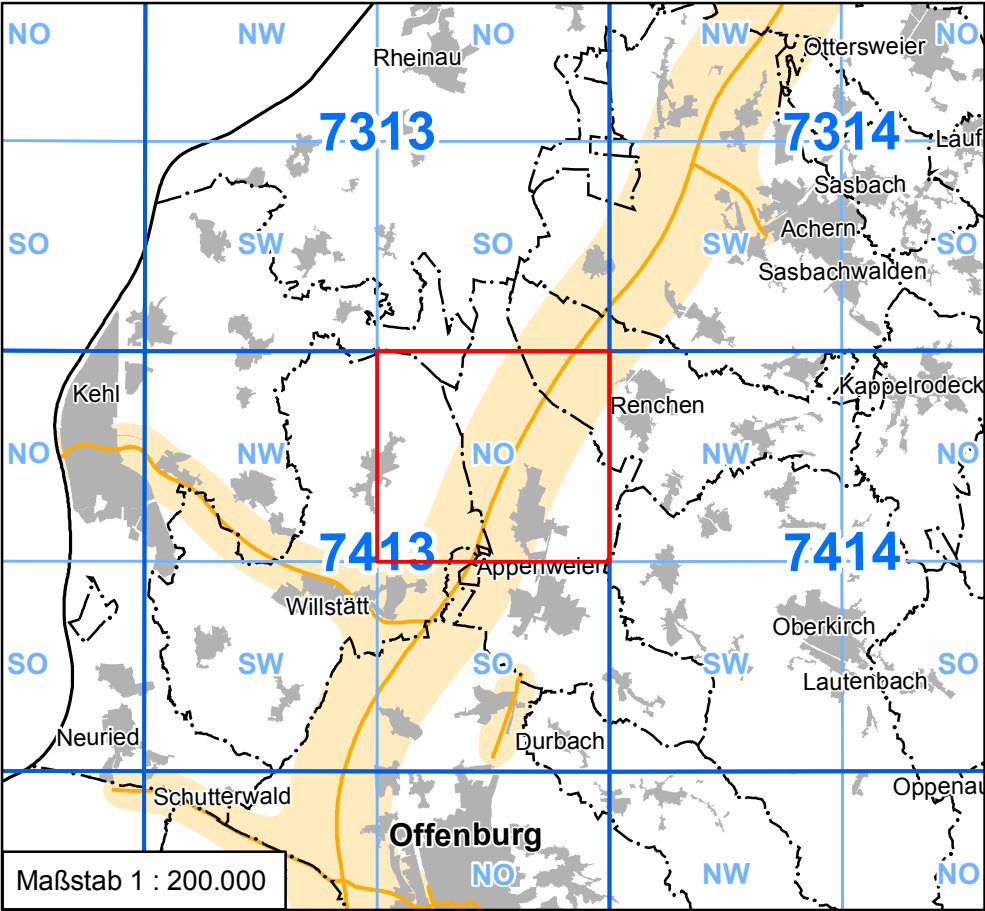
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- <= 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

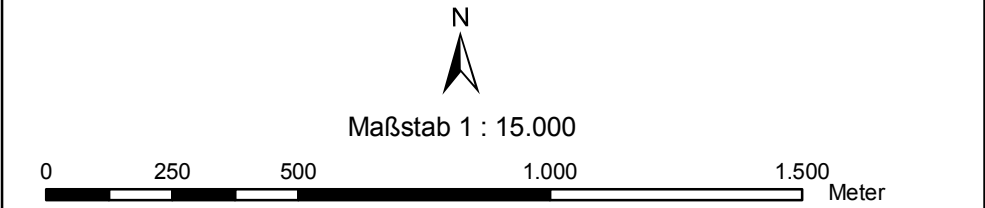
Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-NO Appenweiler



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

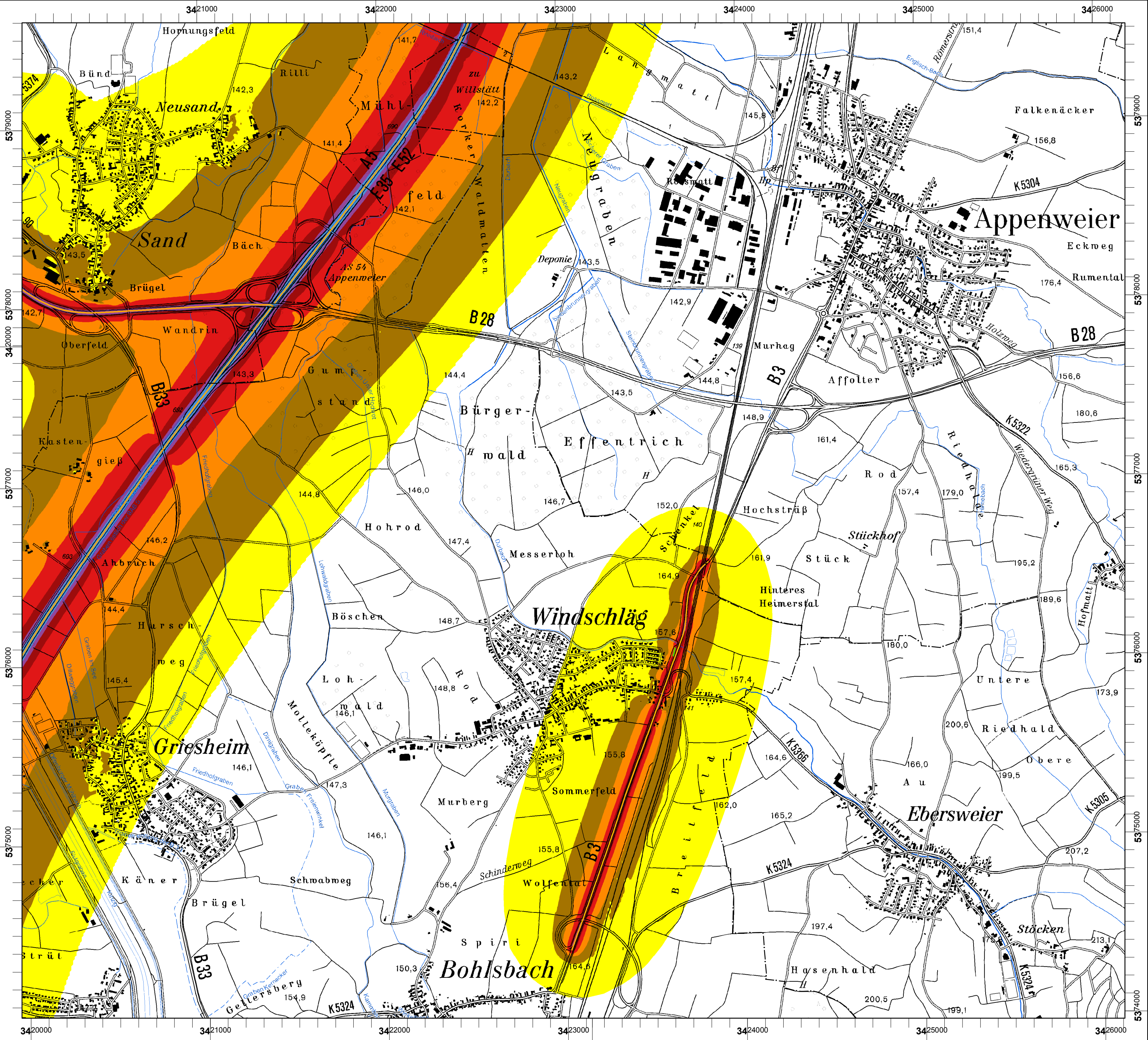
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

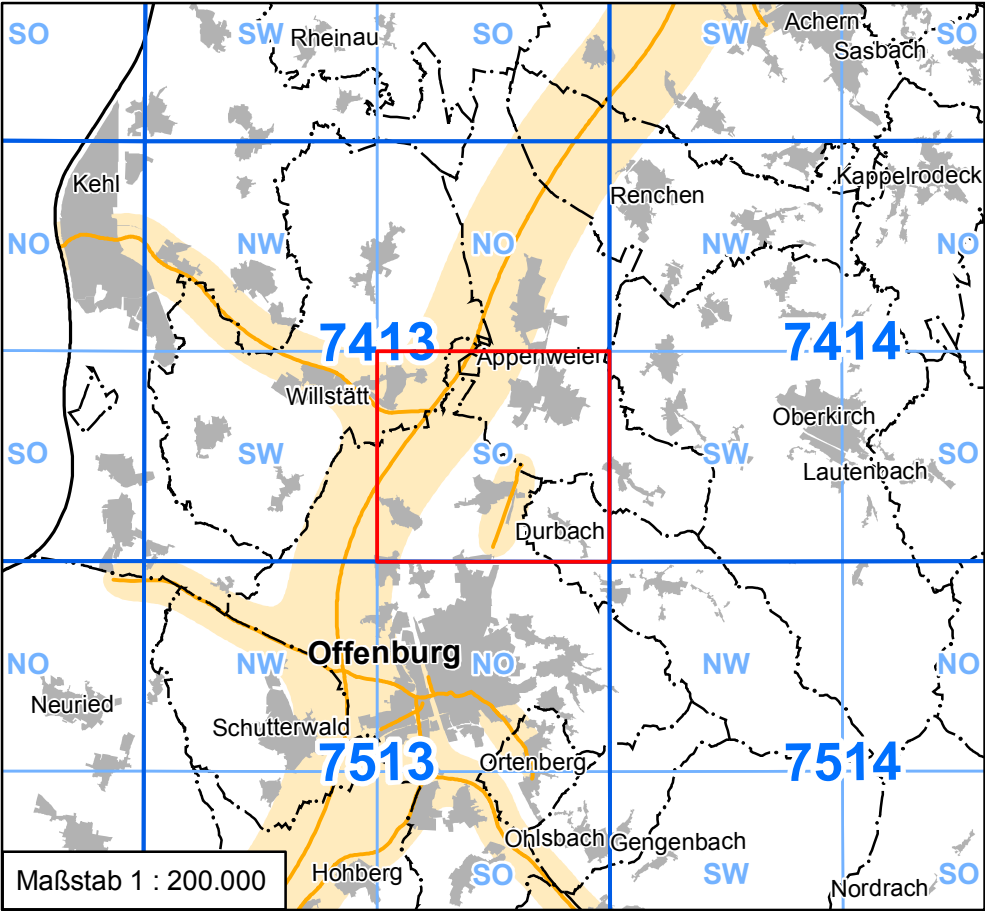
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- ≤ 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

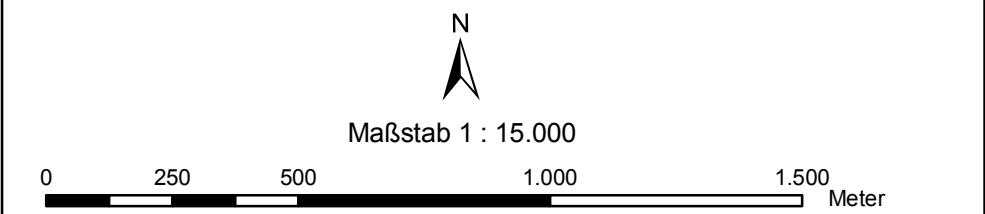
Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-SO Appenweier



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006

Erstellungsdatum: 17.09.2007

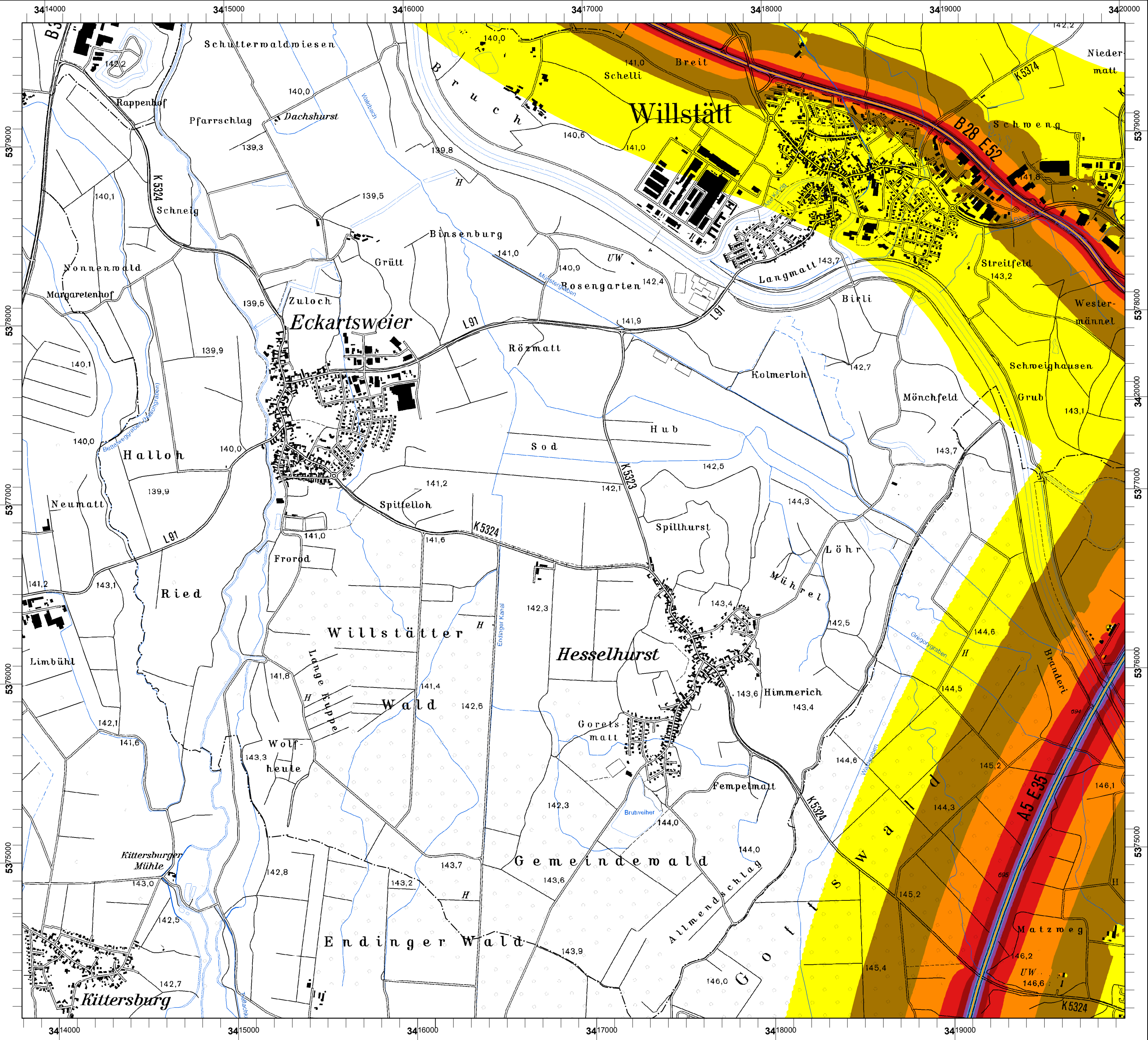
LU:W Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

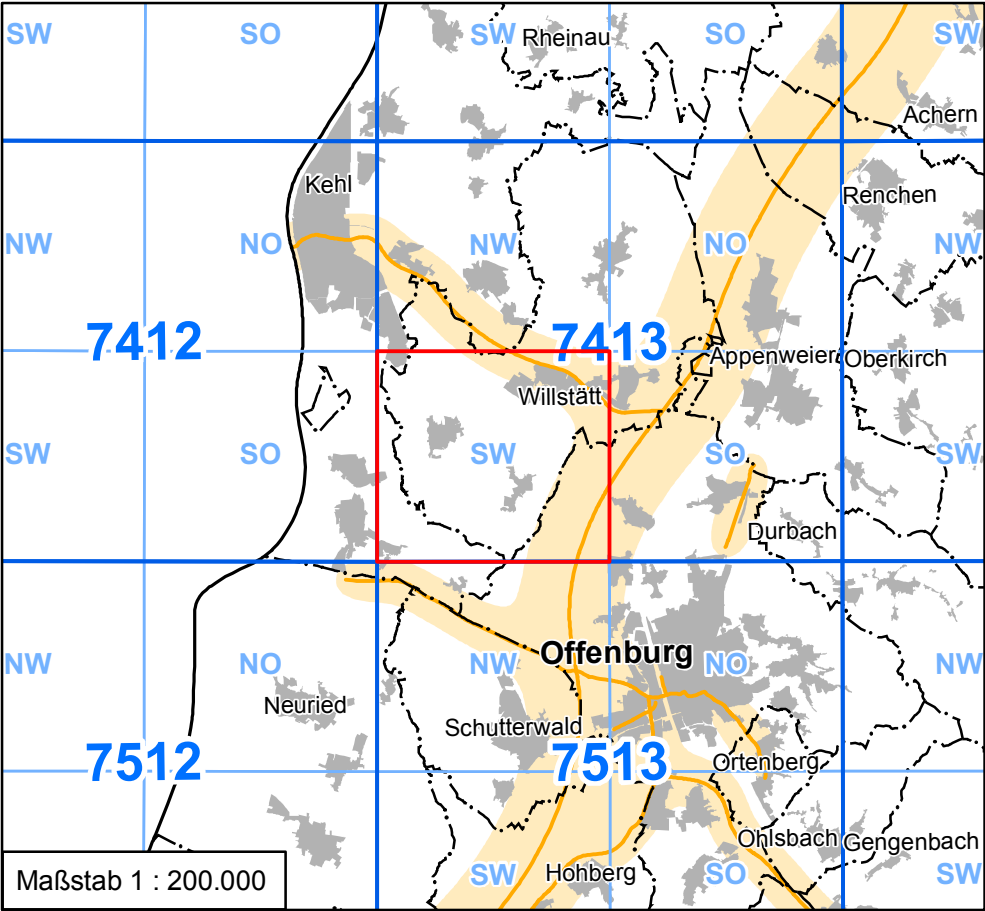
ACCON GmbH ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- ≤ 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

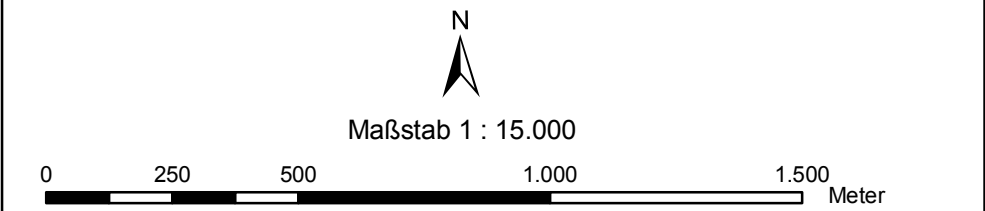
Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7413-SW Appenweier



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

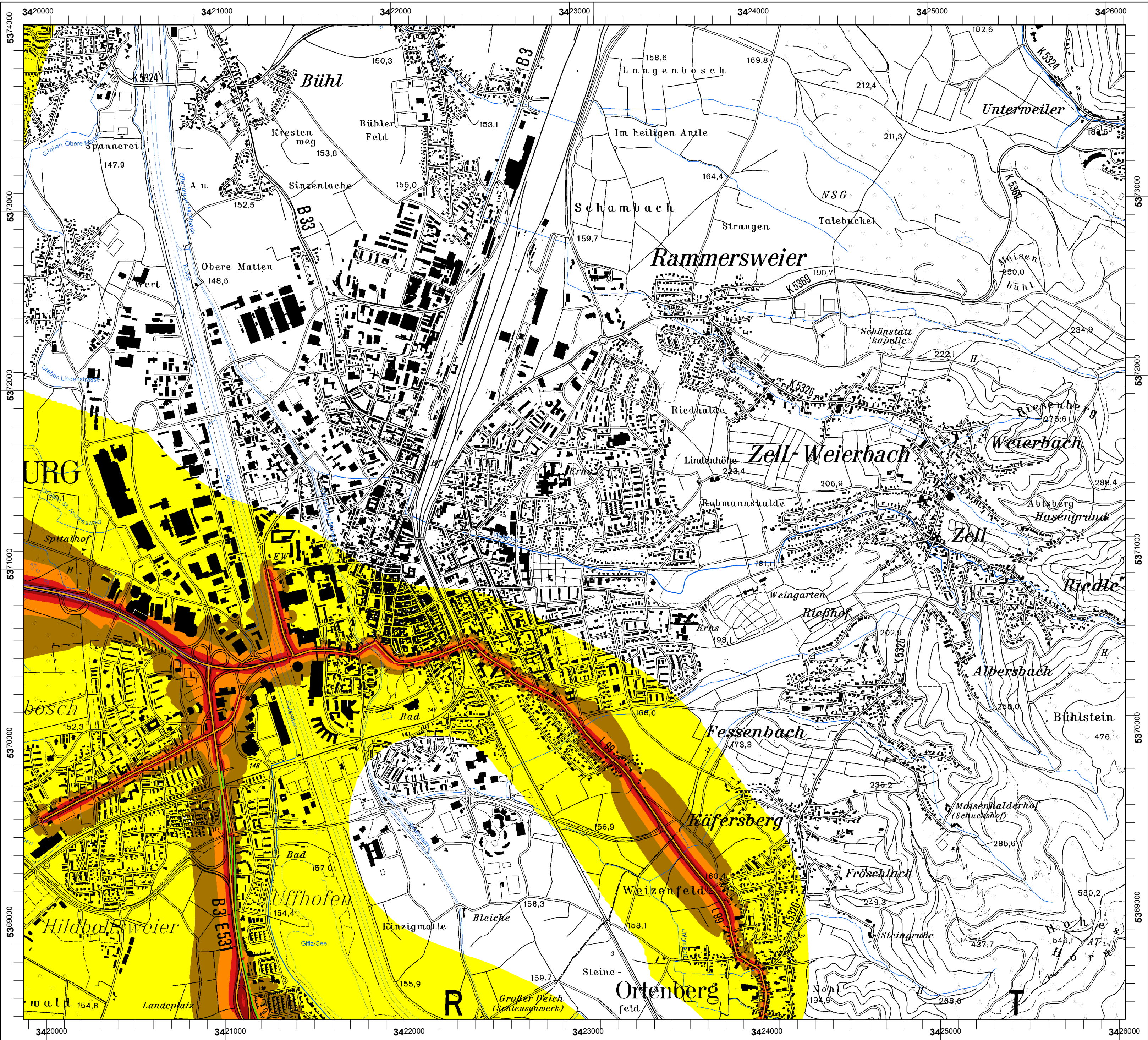
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

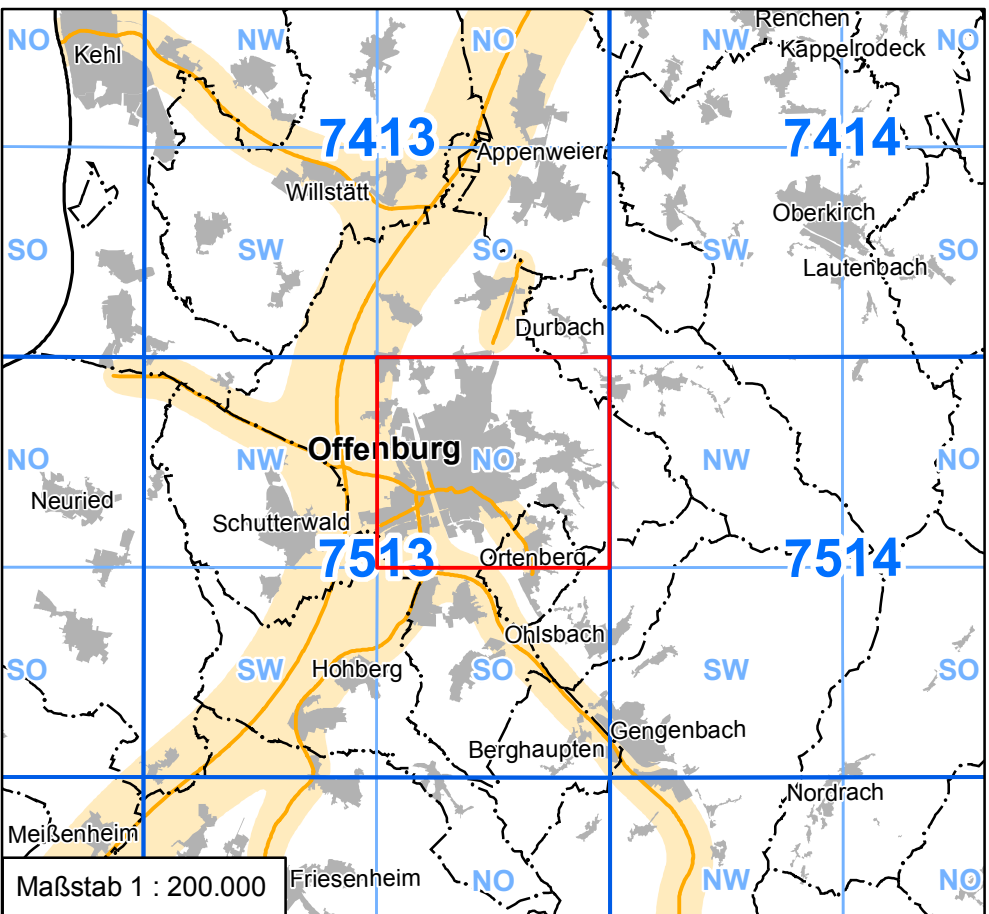
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- ≤ 50 dB(A)
- Schallschutteinrichtung

Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-NO Offenburg

Maßstab 1 : 15.000

Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

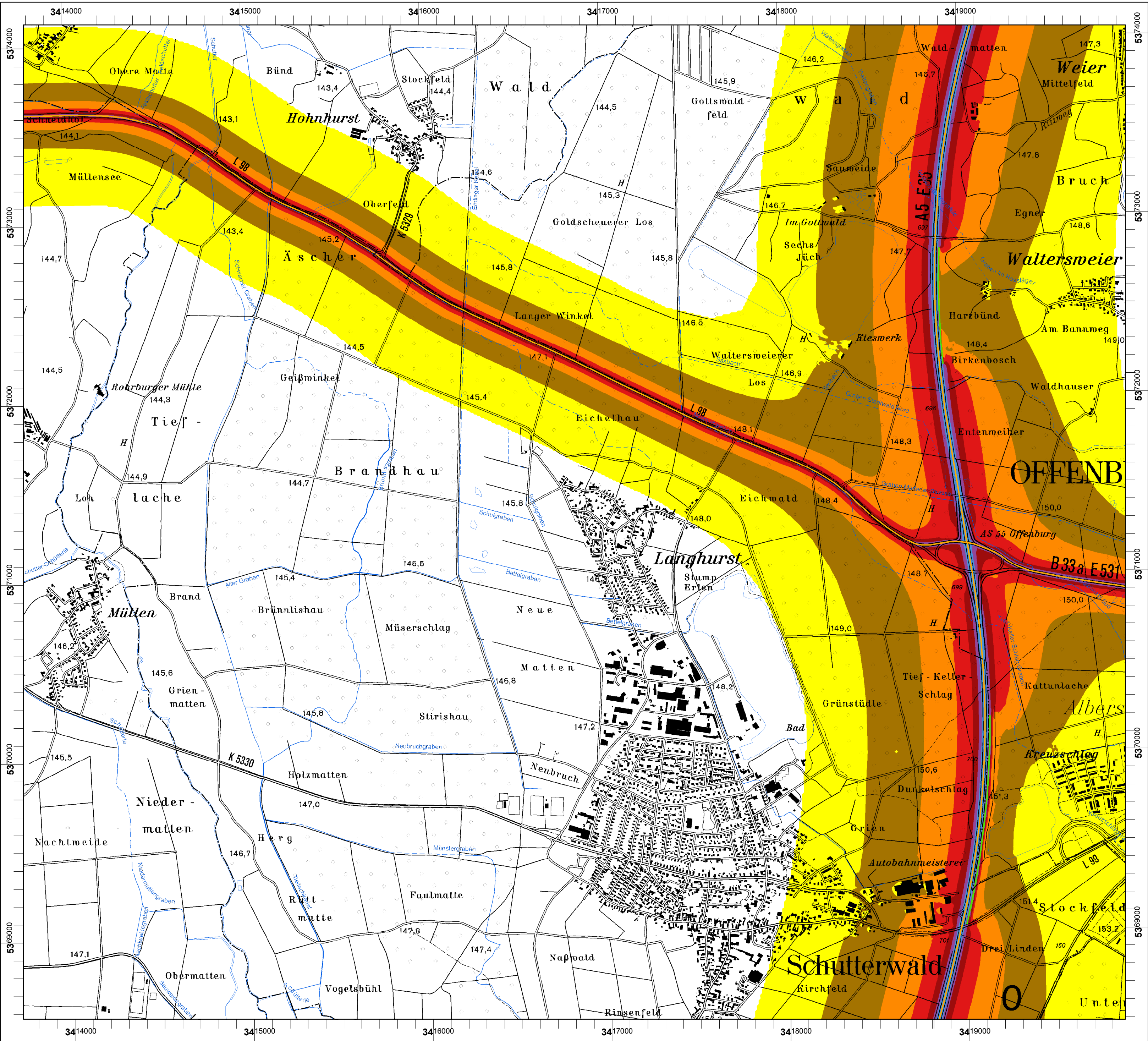
LU:W Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

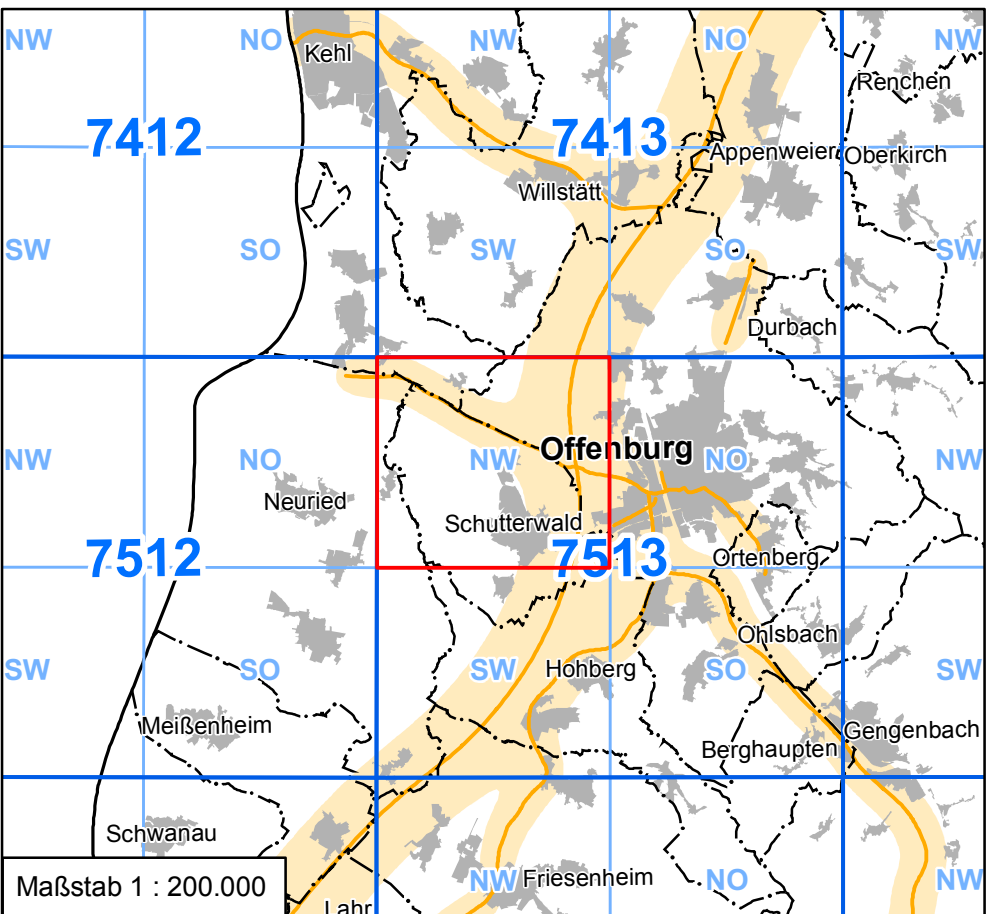
ACCON GmbH ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenburg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)- L_{DEN} -Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)- L_{DEN} -Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- <= 50 dB(A)
- Schallschutzeinrichtung

Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-NW Offenburg

Maßstab 1 : 15.000

Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

LU:BW

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

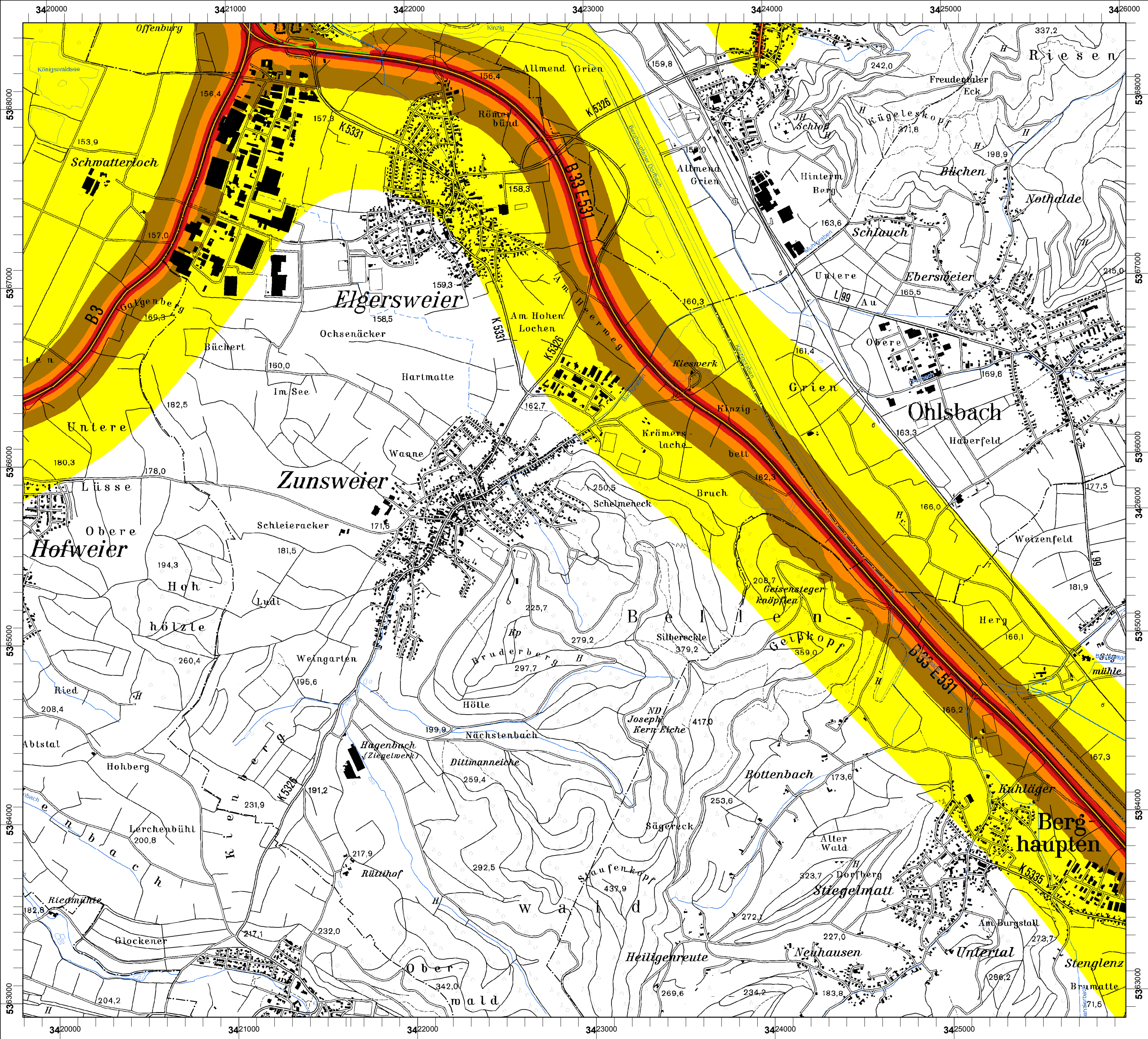
in Zusammenarbeit mit:

ACCON GmbH

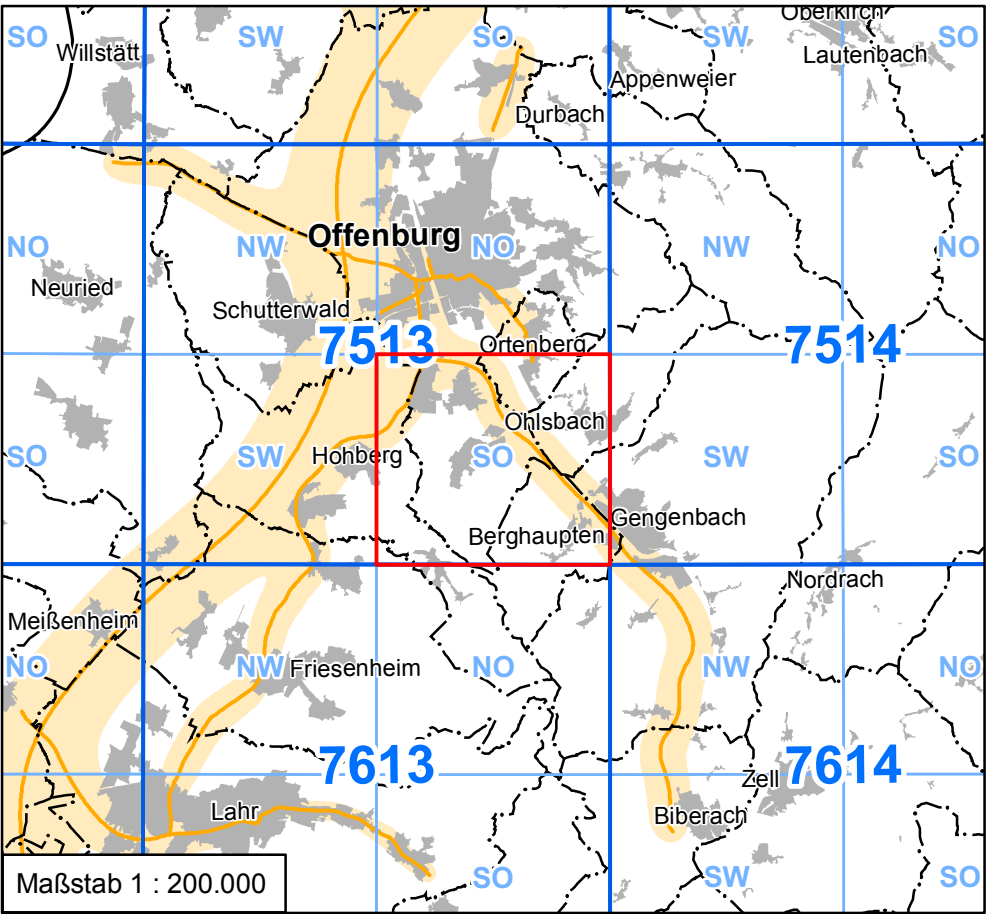
ACCON GmbH
Gewerberg 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{den}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{den}-Isophone.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- ≤ 50 dB(A)

Schallschutteinrichtung

Übersichtskarte:

- TK25 Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-SO Offenburg



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006

Erstellungsdatum: 17.09.2007



Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

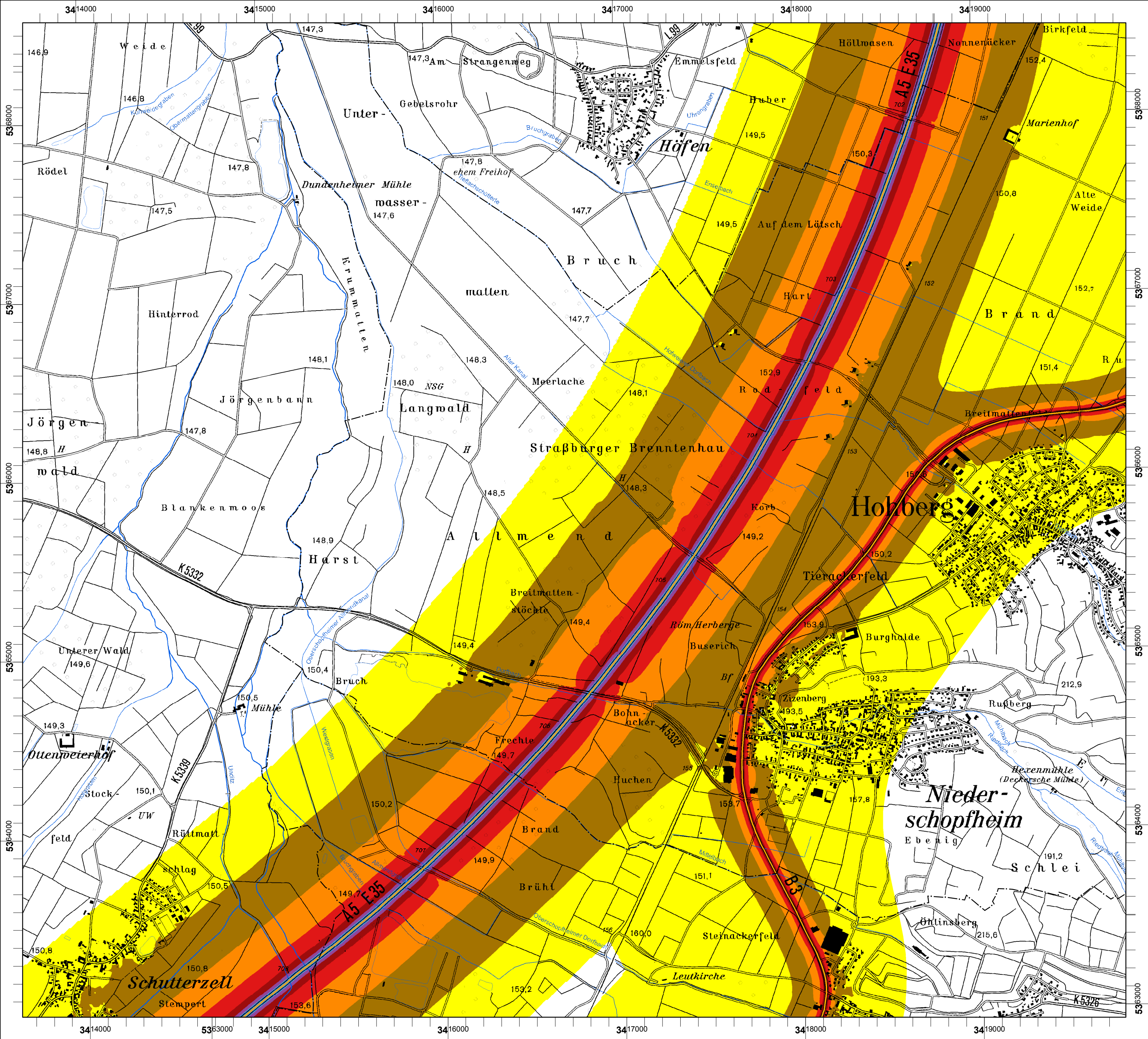
in Zusammenarbeit mit:



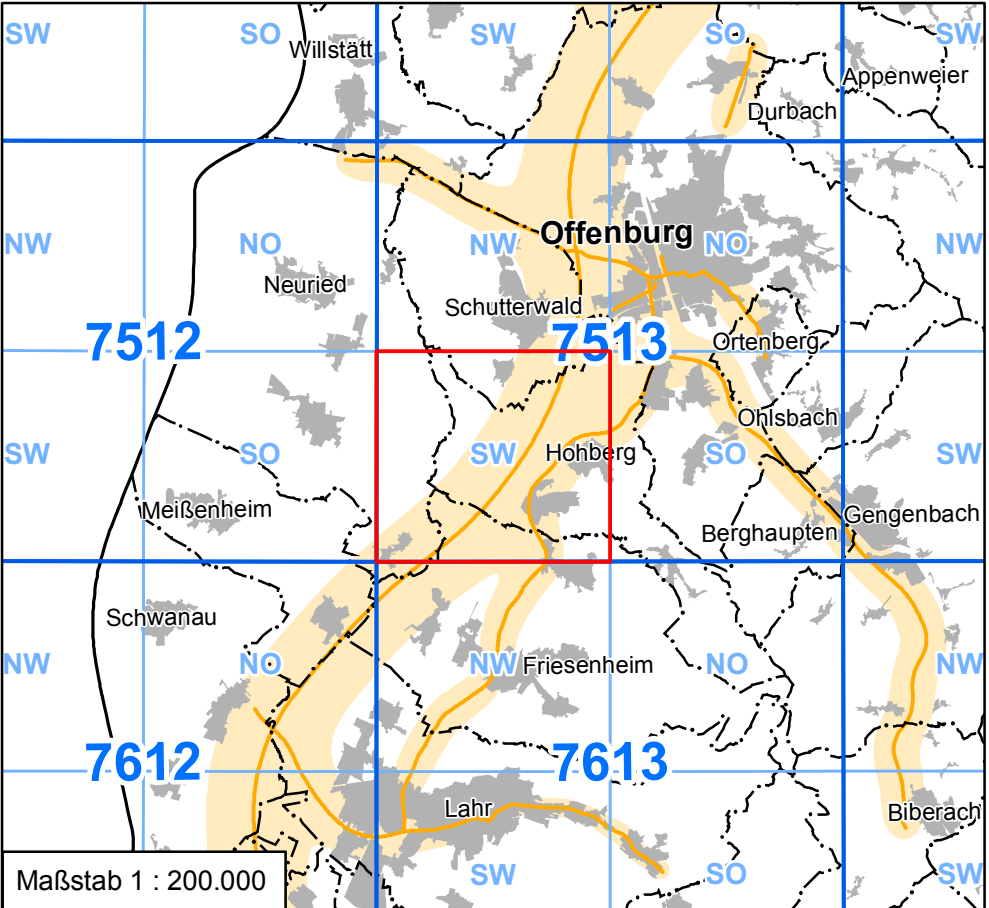
ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg



Gemeindeübersicht und TK25-Blattschnitt (Quadranten)



Straßenlärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: ein Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der 53-dB(A)-L_{DEN}-Isophone bei freier Schallausbreitung bestimmt wird.
In Bereichen mit Korridorbreiten von über 2 km erfolgt eine Begrenzung des Berechnungsgebietes auf die 55-dB(A)-L_{DEN}-Isophone.

- Pegel im Berechnungsgebiet:
- > 75 dB(A)
 - > 70 - 75 dB(A)
 - > 65 - 70 dB(A)
 - > 60 - 65 dB(A)
 - > 55 - 60 dB(A)
 - > 50 - 55 dB(A)
 - ≤ 50 dB(A)
 - Schallschutteinrichtung
- Übersichtskarte:
- TK25 Quadranten
 - Landesgrenze
 - Gemeindegrenze
 - Ortslage
 - Ballungsraum
 - Berechnungsgebiet
 - Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007
Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr
außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Blatt 7513-SW Offenburg

Maßstab 1 : 15.000

0 250 500 1.000 1.500 Meter

Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
© Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19. Stand der Geobasisinformationen: 10/2006
Erstellungsdatum: 17.09.2007

LU:W Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
D-76185 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:

ACCON GmbH ACCON GmbH
Gewerbering 5
D-86926 Greifenberg

Berechnungsprogramm: Cadna/A, Version 3.6.122, Datakustik GmbH

im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg

14.2 Lärmkarten EBA

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007) Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen /Jahr:

14.2.1 Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A) – Nördlich Offenburg (westlicher Teil)

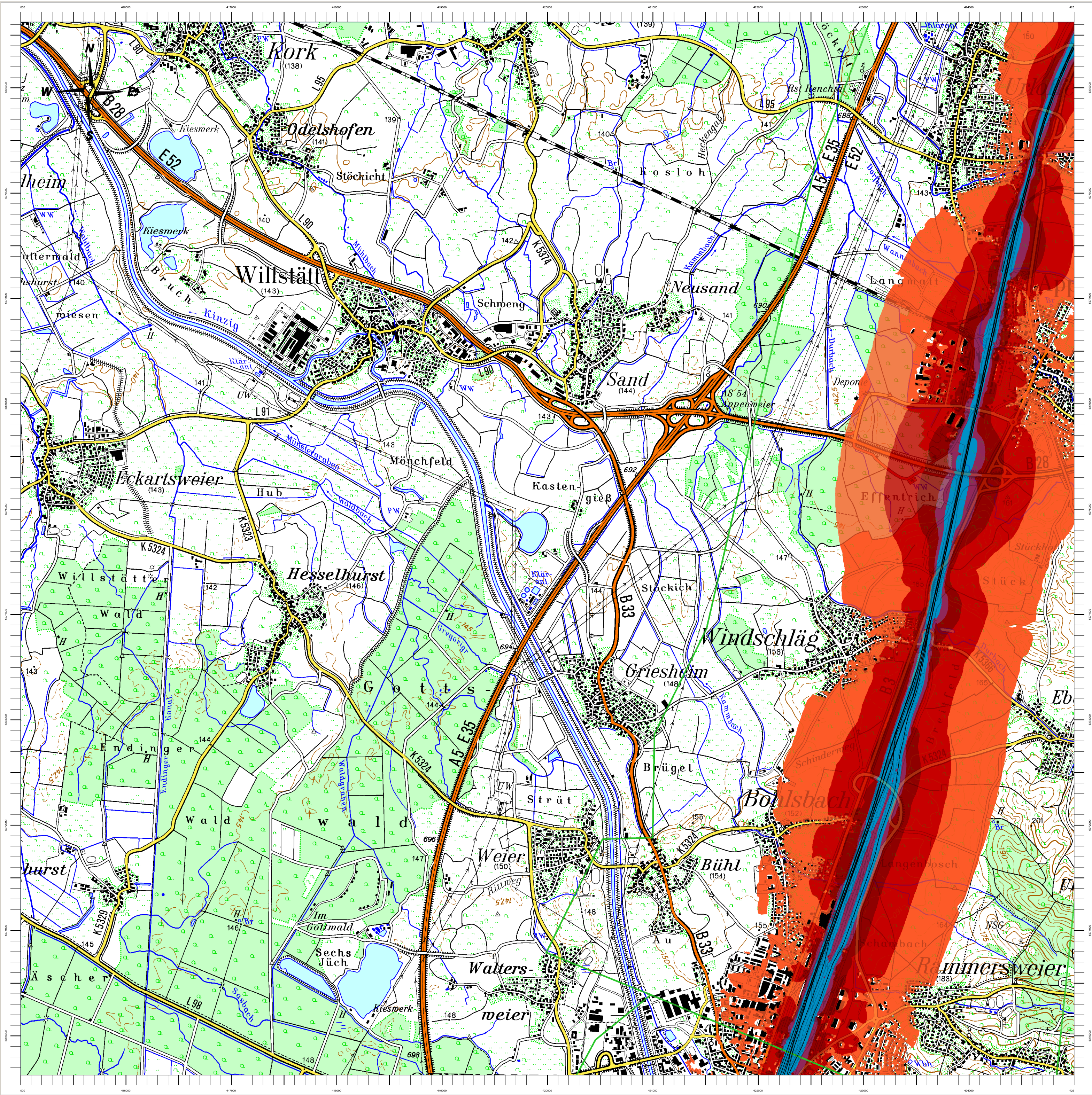
14.2.2 Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A) – Nördlich Offenburg (östlicher Teil)

14.2.3 Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A) – Südlich Offenburg

14.2.4 Schienenlärm Nacht – LNight in dB (A) – Nördlich Offenburg (westlicher Teil)

14.2.5 Schienenlärm 24 Stunden - LNight in dB (A) – Nördlich Offenburg (östlicher Teil)

14.2.6 Schienenlärm Nacht - LNight in dB (A) – Südlich Offenburg



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A)	
Pegelklassen	Legende
>55 - 60 dB (A)	DTK 25
>60 - 65 dB (A)	Rechengebiet
>65 - 70 dB (A)	Eisenbahntrasse
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

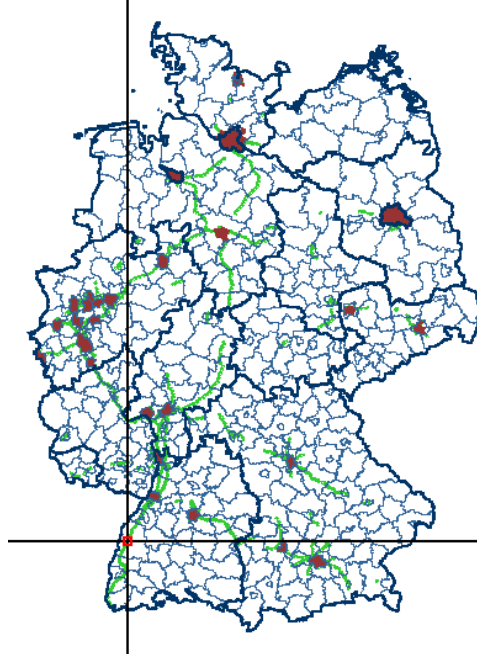
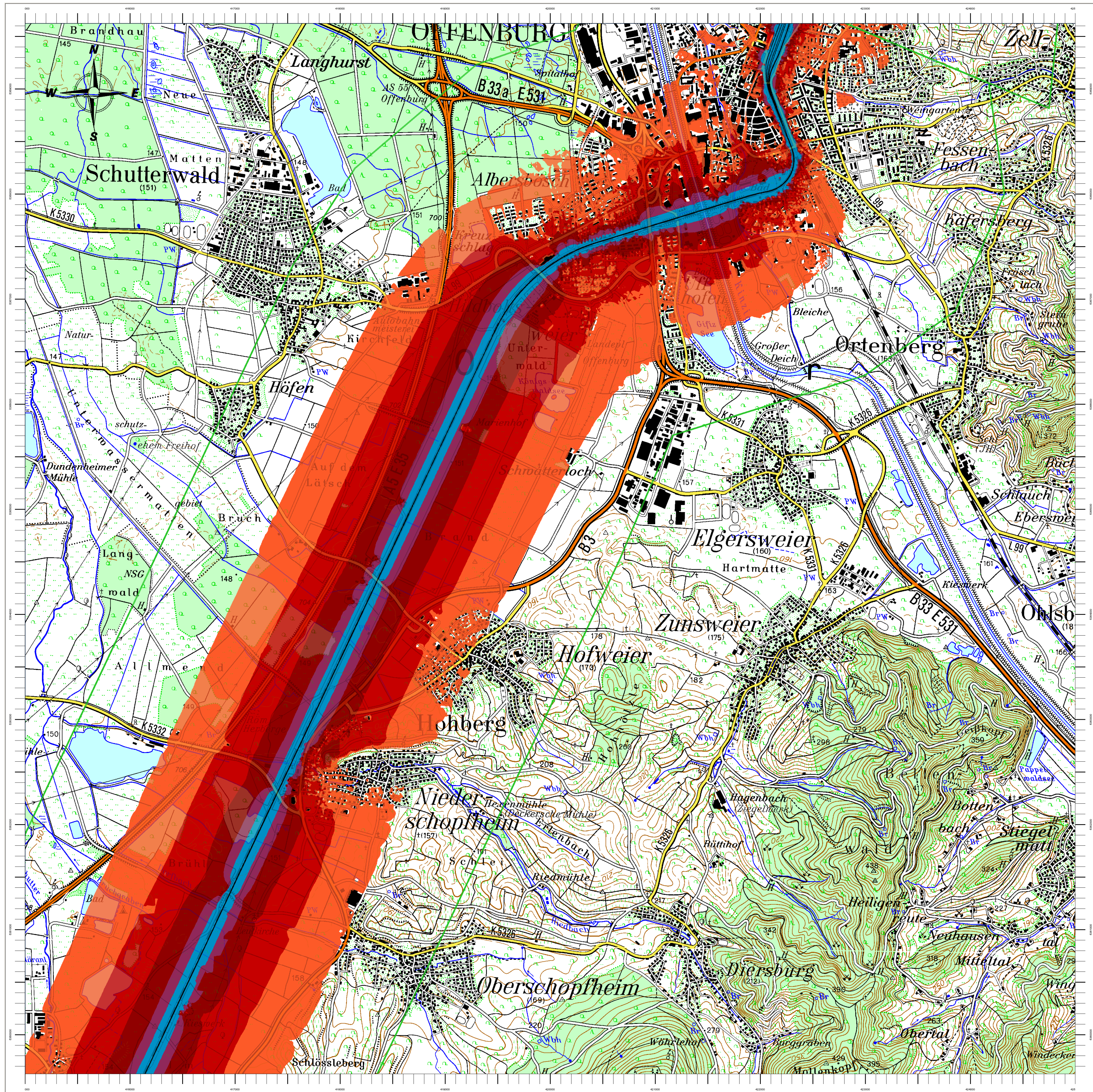
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
<http://www.eba.bund.de>

in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft
PÖYRY | Braunstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000

Erstellungsdatum:
06.09.2008
Seite (1/1)



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

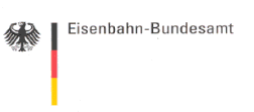
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A)

Pegelklassen	Legende
>55 - 60 dB (A)	DTK 25
>60 - 65 dB (A)	Rechengebiet
>65 - 70 dB (A)	Eisenbahntrasse
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
http://www.eba.bund.de

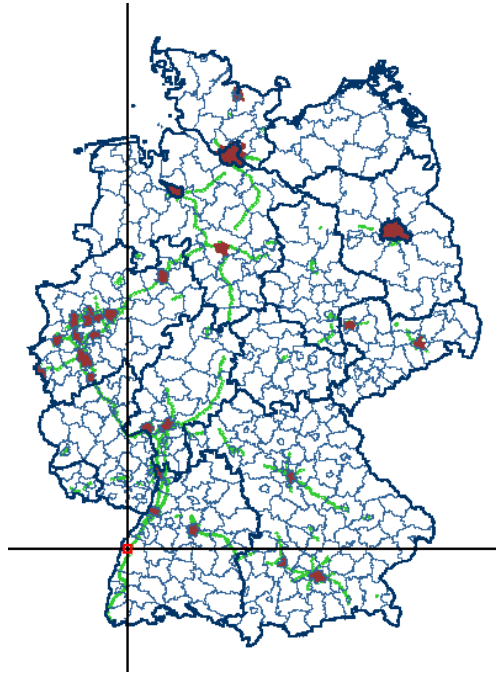
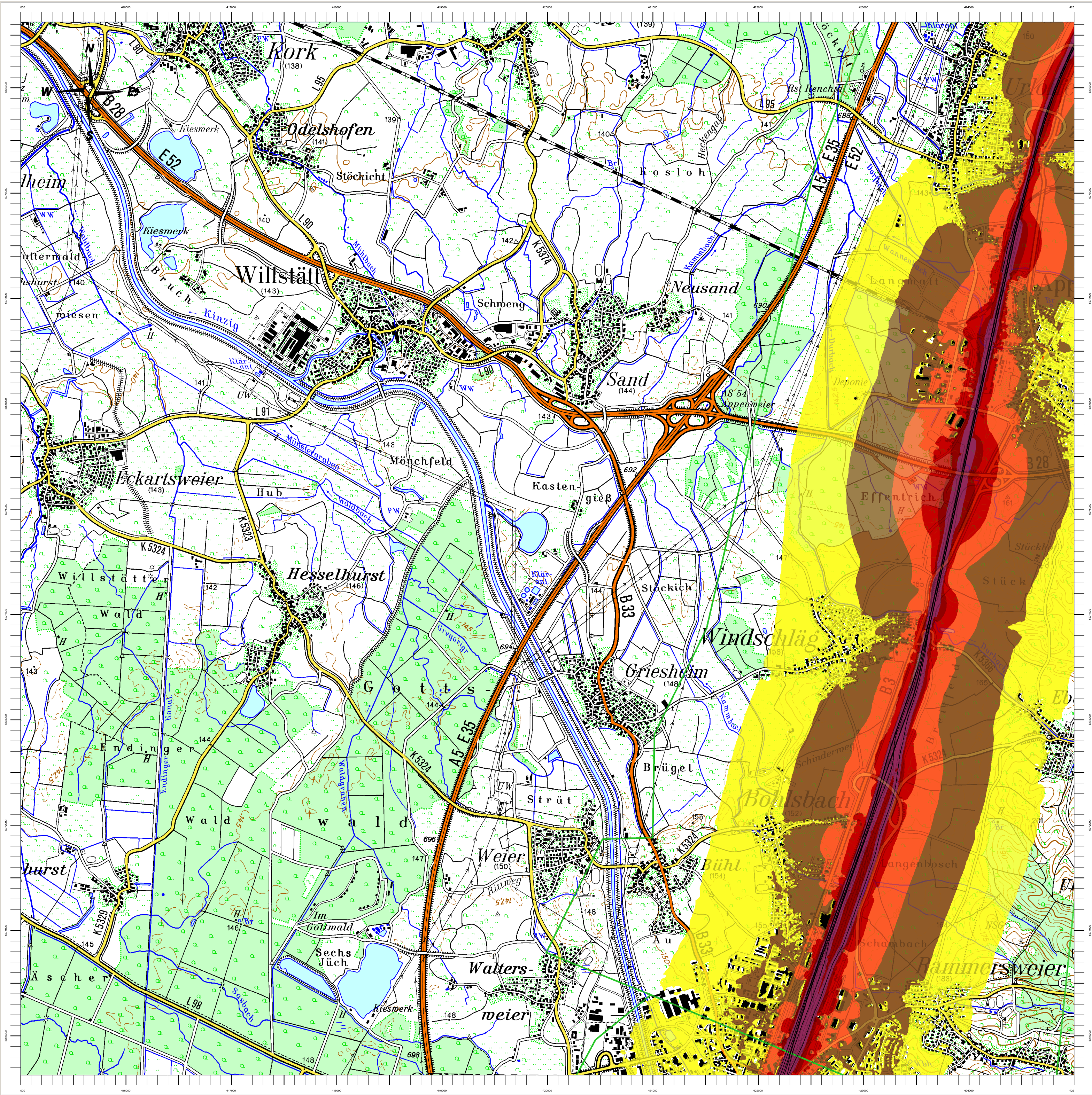


in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft
PÖYRY | Braunstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000



Erstellungsdatum:
06.09.2008
Seite (1/1)



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
GeoInformationen © Vermessungsverwaltungen der
Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches
Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für
die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der
dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser
Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das
Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

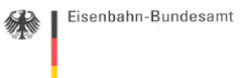
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt.
Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der
Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten
vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht-
kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet
sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des
vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden
Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schienenlärm 8 Stunden - L_{NIGHT} in dB (A)

Pegelklassen	Legende
>45 - 50 dB (A)	DTK 25
>50 - 55 dB (A)	Rechengebiet
>55 - 60 dB (A)	Eisenbahntrasse
>60 - 65 dB (A)	
>65 - 70 dB (A)	
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des
Bundes (2007)
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen
von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
<http://www.eba.bund.de>



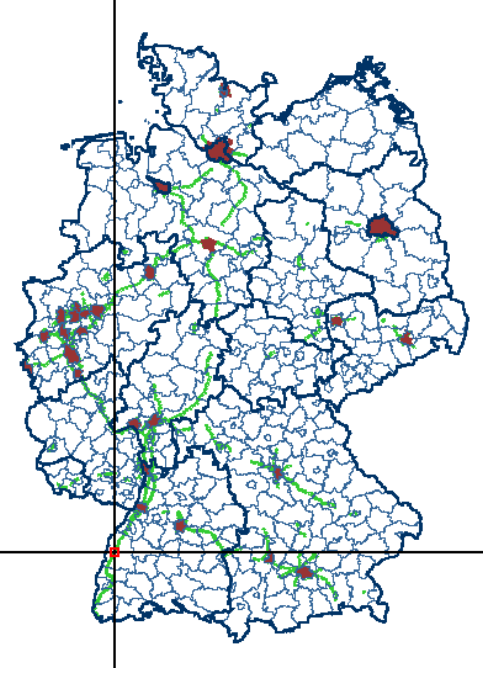
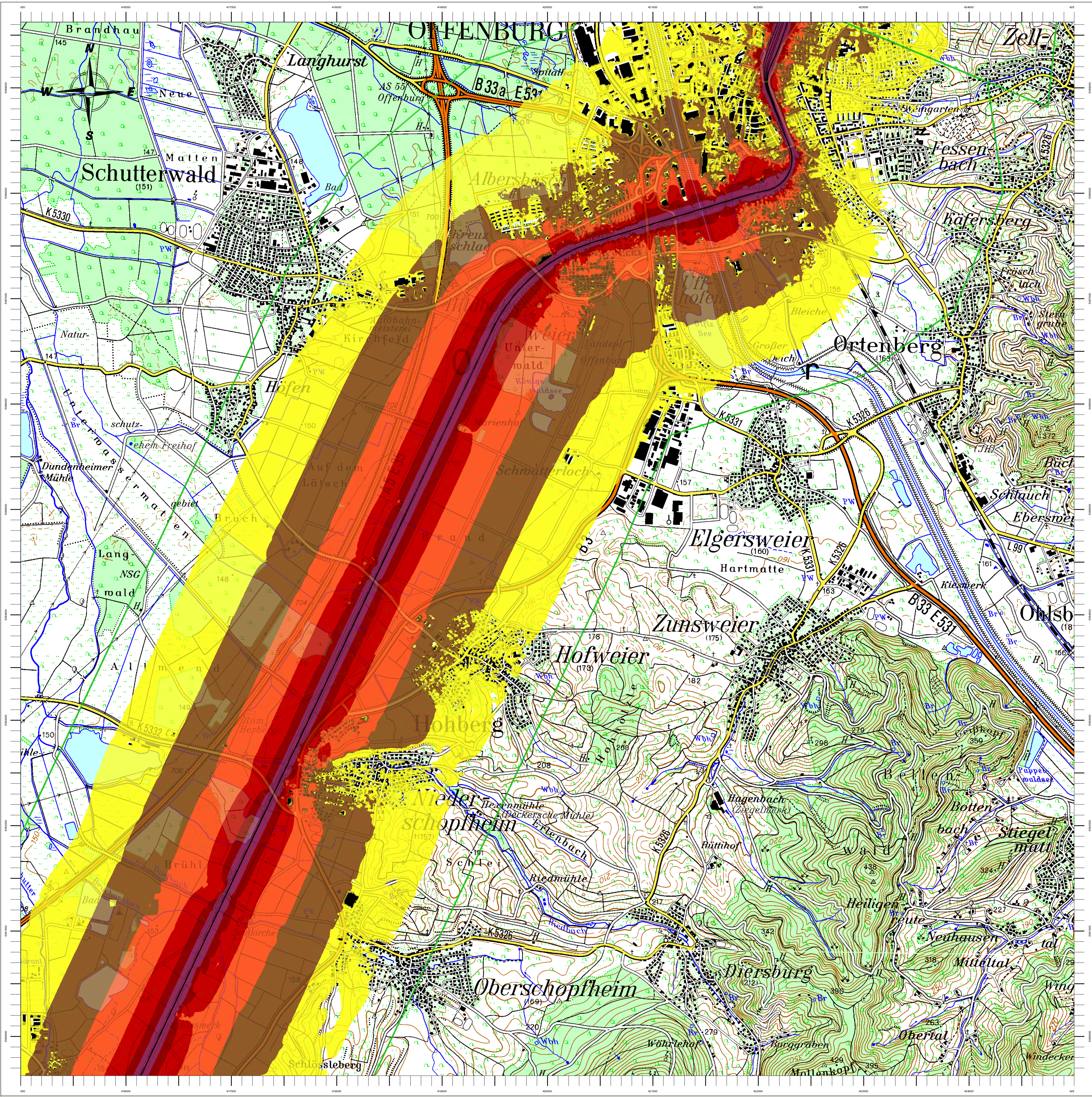
in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft

PÖYRY | Braunstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000



Erstellungsdatum:
06.09.2008
Seite (1/1)



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

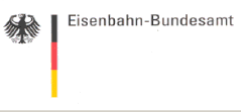
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schielenlärm 8 Stunden - LNIGHT in dB (A)

Pegelklassen	Legende
>45 - 50 dB (A)	DTK 25
>50 - 55 dB (A)	Rechengebiet
>55 - 60 dB (A)	Eisenbahntrasse
>60 - 65 dB (A)	
>65 - 70 dB (A)	
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
<http://www.eba.bund.de>



in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft

FOYRY | Braunstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000

0 1250 m

Erstellungsdatum:
06.09.2008
Seite (1/1)



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A)	
Pegelklassen	Legende
>55 - 60 dB (A)	DTK 25
>60 - 65 dB (A)	Rechengebiet
>65 - 70 dB (A)	Eisenbahntrasse
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
Hauptesisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
http://www.eba.bund.de

in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft
PÖYRY | Braunstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000

Erstellungsdatum:
05.09.2008
Seite (1/1)



Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008
Datengrundlage:
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Schielenlärm 8 Stunden - LNIGHT in dB (A)

Pegelklassen	Legende
>45 - 50 dB (A)	DTK 25
>50 - 55 dB (A)	Rechengebiet
>55 - 60 dB (A)	Eisenbahntrasse
>60 - 65 dB (A)	
>65 - 70 dB (A)	
>70 - 75 dB (A)	
> 75 dB (A)	

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen/Jahr

Herausgegeben von:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
53119 Bonn
<http://www.eba.bund.de>

in Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft
PÖYRY | Braunsstein & Berndt | Intergraph

Maßstab 1 : 25.000

Erstellungsdatum:
05.09.2008
Seite (1/1)

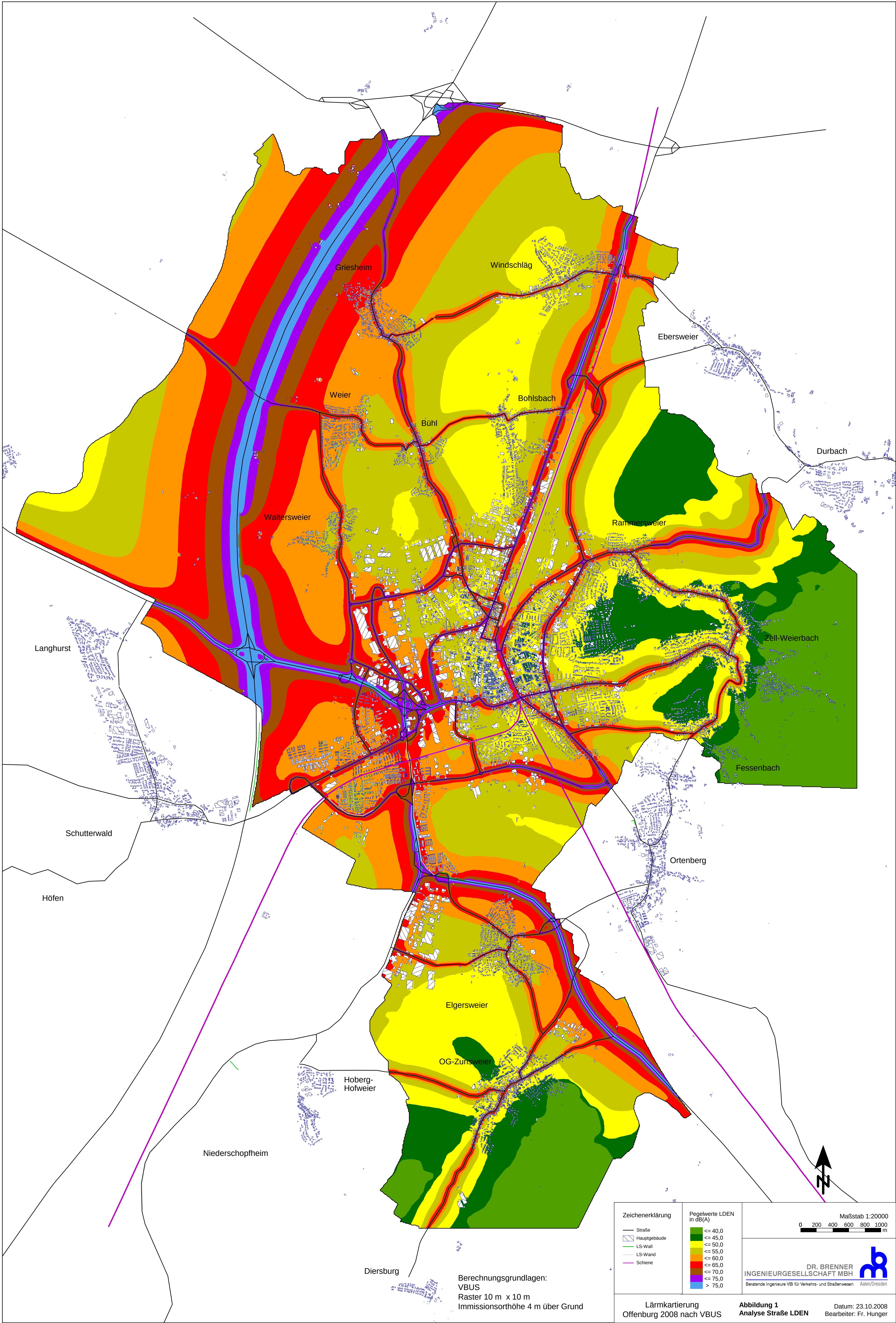
14.3 Lärmkarten Stadt Offenburg

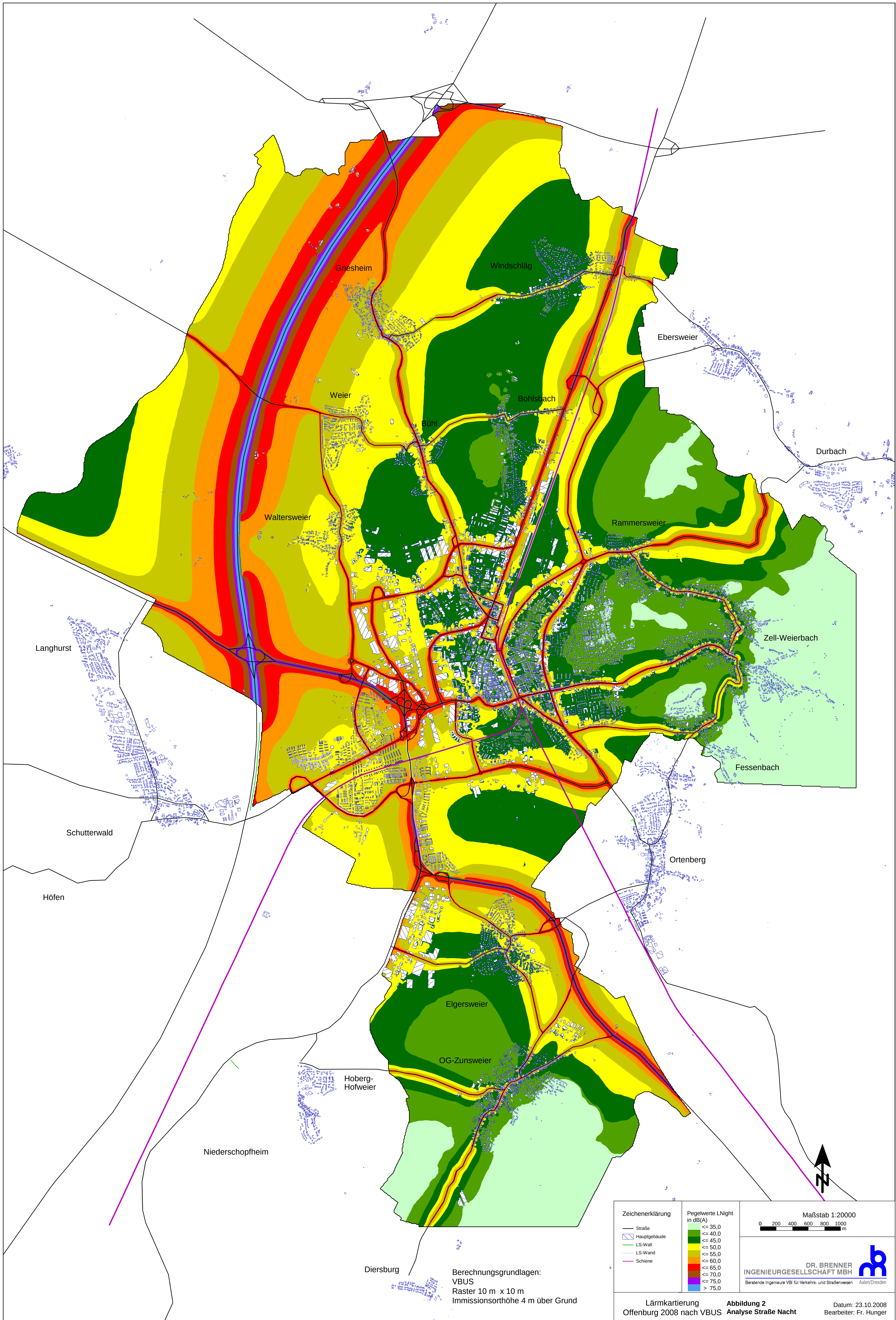
14.3.1 Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUS, Analyse Straße 24 Stunden LDEN

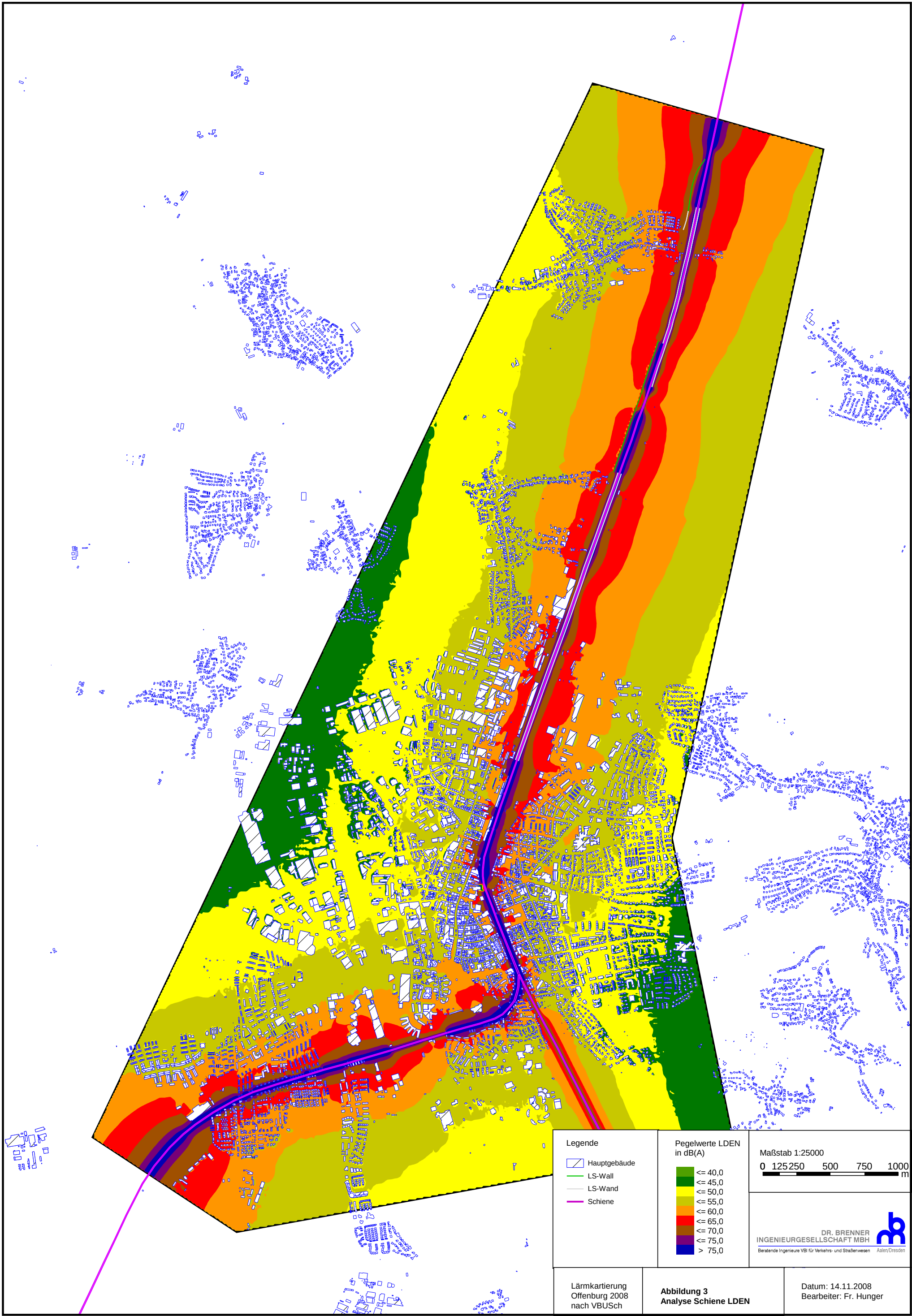
14.3.2 Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUS, Analyse Straße Nacht LNight

14.3.3 Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUSch, Analyse Schiene 24 Stunden LDEN

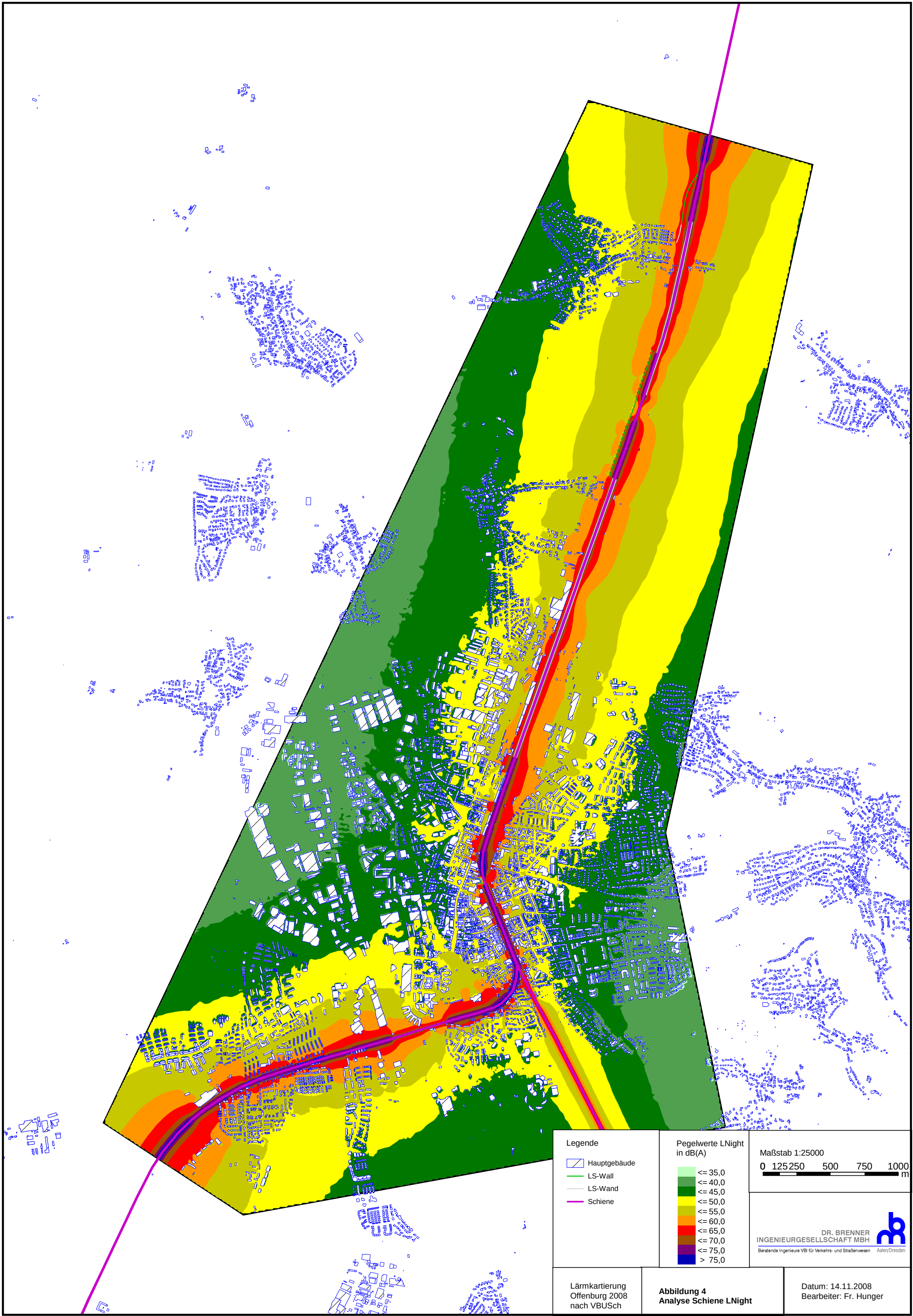
14.3.4 Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUSch, Analyse Schiene Nacht LNight







Legende Hauptgebäude LS-Wall LS-Wand Schiene	Pegelwerte Lden in dB(A) ≤ 40,0 ≤ 45,0 ≤ 50,0 ≤ 55,0 ≤ 60,0 ≤ 65,0 ≤ 70,0 ≤ 75,0 > 75,0	Maßstab 1:25000 0 125 250 500 750 1000 m
		DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen Aalen/Dresden
Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUSch	Abbildung 3 Analyse Schiene Lden	Datum: 14.11.2008 Bearbeiter: Fr. Hunger



Legende Hauptgebäude LS-Wall LS-Wand Schiene	Pegelwerte LNight in dB(A) ≤ 35,0 ≤ 40,0 ≤ 45,0 ≤ 50,0 ≤ 55,0 ≤ 60,0 ≤ 65,0 ≤ 70,0 ≤ 75,0 > 75,0	Maßstab 1:25000 0 125 250 500 750 1000 m
		DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen Aalen/Dresden
Lärmkartierung Offenburg 2008 nach VBUSch	Abbildung 4 Analyse Schiene LNight	Datum: 14.11.2008 Bearbeiter: Fr. Hunger

14.4 Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

14.4.1 Aktionsbereich Straße A01

14.4.2 Aktionsbereich Straße A02

14.4.3 Aktionsbereich Straße A03

14.4.4 Aktionsbereich Straße A05

14.4.5 Aktionsbereich Straße A06

14.4.6 Aktionsbereich Straße A08

14.4.7 Aktionsbereich Straße A09

14.4.8 Aktionsbereich Straße A10

14.4.9 Aktionsbereich Straße A12

14.4.10 Aktionsbereich Straße A13

14.4.11 Aktionsbereich Straße A14

14.4.12 Aktionsbereich Strasse A15

14.4.13 Aktionsbereich Straße A16

14.4.14 Aktionsbereich Strasse A17

14.4.15 Aktionsbereich Strasse A18

14.4.16 Aktionsbereich Straße A19

14.4.17 Aktionsbereich Straße A20

14.4.18 Aktionsbereich Strasse A21

14.4.19 Aktionsbereich Straße A22

14.4.20 Aktionsbereich Straße A23

14.4.21 Aktionsbereich Strasse A24

14.4.22 Aktionsbereich Straße A25

14.4.23 Aktionsbereich Straße A26

14.4.24 Aktionsbereich Straße A28

14.4.25 Aktionsbereich Straße A29

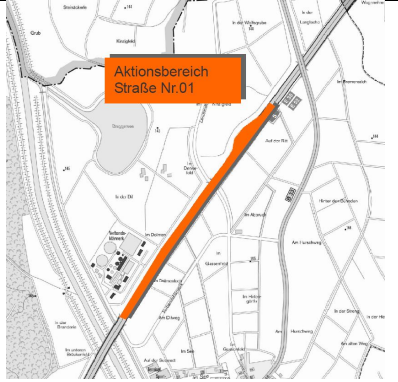
14.4.26 Aktionsbereich Schiene A30

14.4.27 Aktionsbereich Schiene A31

14.4.28 Aktionsbereich Schiene A32

14.4.1 Aktionsbereich Straße A01

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Griesheim			
	Straße:	entlang BAB 5			
	Aktionsbereichs Nr.:	01			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		BAB 5, nördlich der Kinzig bis Gemarkungsgrenze			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	72.800	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	4.510	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	3.060	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	1.020	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	18	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	15,6	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	21,9	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	28,1	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☐	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	30			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	30			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesautobahn, Hauptverbindung Nord-Süd durch Rheinebene	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☒	großräumig
	☐	überregional
	☐	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion keine	
Aufenthaltfunktion keine		
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	☐	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung:
Funktion für den Fußgängerverkehr	☐	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung:
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☐	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☐	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
	☐	Bus
Verkehrssicherheit		Erläuterung: Keine Angaben
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: evtl. gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: evtl. im Rahmen 6-spuriger Ausbau BAB 5

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 35 BauGB Außenbereich
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☐	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)	
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 45 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☒	Durchschnittliche Breite 34 m	
	☐	Minimale Breite m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☐	Gehweg Fußgänger vorhanden Bitte auswählen, durchschnittlich je m	
	☐	Radverkehr	
	☐	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	☐	Radfahrstreifen
	☐	☐	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐	ÖPNV	
	☐	☐	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
	☐	☒	Anzahl der Fahrstreifen 4
	☐	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen	
	☐	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☐	Gehwegparken
	☐	☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☐	Verengungen	Bitte auswählen	
☐	Verschwenk	Bitte auswählen	
Bemerkungen:			

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Außenbereich	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Flächen für die Entsorgung, Grünflächen
Landschaftsplan	Klima: potientiellles Kaltluftsammlgebiet /Kaltluftsee Biotopel: §32 Autobahngehölze, beide Seiten und an kreuzender Straße; Hilfen zur Überwindung von Barrieren an Straße notwendig; Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; Landschaftliche Einbindung des Siedlungsrandes (Kläranlagengelände)
B-Plan (Name des Plans)	Keiner
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.2 Aktionsbereich Straße A02

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Griesheim			
	Straße:	Ortsdurchfahrt B33			
	Aktionsbereichs Nr.:	02			
Abbildung Aktionsbereich					
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		B33 von Ortsanfang bis Ortsende			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	7.100	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	440	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	300	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	80	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	2	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	2	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	2	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	2	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	100			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	140			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	100			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	140			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Ortsdurchfahrt, Bundesstraße		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		mittel
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S6, 7146 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Radweg außerhalb von Ortsdurchfahrt vorhanden, im Ort fehlt Radweg. Hauptradweg in N-S-Richtung an Kinzig entlang. Ortsdurchfahrt wird von einigen Radfahrern benutzt.	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher mäßige Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pfortnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	☐	Grüne Welle
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 11 Unfälle, davon 4 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 6 Verletzte, davon 1 Schwerverletzter)	
Beschränkungen	☒	LKW ab 3,5 t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☒ MI (Dorfgebiet mit landwirtschaftlicher Nutzung)
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit 2 Geschossen (i.d.R.)
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 10,00 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 7,50 m
	☒	Minimale Breite 7,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,30 m
	☒	Radverkehr
	☐	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	☐ Radfahrstreifen
	☐	☐ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV
	☐	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☐	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☐	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐	☐ Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen
	☐	☒ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☒ Gehwegparken
	☐	☐ öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☒	Verschwenk Ortsanfang und -ende mit Querungshilfe	
Bemerkungen:		

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: einige landwirtschaftliche Betriebe vorhanden	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: LKW-Verbot, Verengungen (Querungshilfen) am nördl. und südl. Ortsanfang	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Fahrradschutzstreifen Ortsdurchfahrt	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Festsetzung: gemischte Baufläche (MI)
Landschaftsplan	Biotope: Naturdenkmal westlich der Straße, Flst 52, 3 Platanen, 3 Linden; Klima: /. südl. Ende: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen; Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; südwestl.: Entwicklung landschaftlicher Vielfalt zur Förderung der landschaftsgebundenen Erholung
B-Plan (Name des Plans)	Kein B-Plan
Integriertes Verkehrskonzept	Bis auf Radschutzstreifen sind alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Schutzeinrichtung für Radfahrer (z.B. Radweg, Radstreifen, Schutzstreifen)
Sonstige Pläne	keine

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.3 Aktionsbereich Straße A03

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Windschlag			
	Straße:	entlang B33			
	Aktionsbereichs Nr.:	03			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	B3 im Bereich von Windschlag				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	18.600	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	1.150	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	780	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	200	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	8	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	8	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	8	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	8	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	30			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	30			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☒	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße in Ortsrandlage		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 3
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		gering
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S2, 7135, 7136, 7137 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: hoch, Hauptradweg in NS-Richtung	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: gering	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
	☐	Fußgängersignalanlage	
LSA Steuerung	☒	Knotenpunkt	
	☐	Pfortnerampel	
	☒	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
	☒	Bus (Linksabbieger in Windschläger Straße)	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit mäßig (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 19 Unfälle, davon 15 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 23 Verletzte, davon 2 Schwerverletzte)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: wahrscheinlich nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I -III Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 17 m (incl. Abbiegespuren und Busbucht etc., Kreuzungsbereich)
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☐	Durchschnittliche Breite 17 m
	☐	Minimale Breite 16 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 2,50 m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 2 + Abbiegestreifen
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen
	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Außerhalb der Ortslage	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Schallschutzwand und –wall entlang B3 nördlich der Kreuzung Windschläger Straße; Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Bahnanlagen, Mischflächen, Wohnbauflächen
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, potentielles Flurwindgebiet Biotop: /
B-Plan (Name des Plans)	Kein BPlan vorhanden
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.4 Aktionsbereich Straße A05

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm				
	Stadtbezirk:	Bohlsbach				
	Straße:	entlang B3				
	Aktionsbereichs Nr.:	05				
Beschreibung des Aktionsbereichs						
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	B3 von Wackerstraße bis Okenstraße					
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen					
	DTV	14.070	[Kfz/24h]			
	Tag: 6-18 Uhr	870	[Kfz/h]			
	Abend: 18-22 Uhr	590	[Kfz/h]			
	Nacht: 22-6 Uhr	150	[Kfz/h]			
	LKW-Anteil	8	[%]			
	Tag: 6-18 Uhr	8	[%]			
	Abend: 18-22 Uhr	8	[%]			
	Nacht: 22-6 Uhr	8	[%]			
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit					
	☐	30 km/h	☒	50 km/h (auf Höhe Windschläger Str.)	☒	70 km/h
	Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag			
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich						
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$			
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$					
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$					
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	100				
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0				
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	100				
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB				

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 3
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		gering
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S2, 7135, 7136, 7137 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: wichtige N-S-Verbindung	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: sehr gering	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrsinselfn	
	☐	Fußgängersignalanlage	
LSA Steuerung	☒	Knotenpunkt	
	☐	Pfortnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 22 Unfälle, davon 11 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 13 Verletzte, davon 4 Schwerverletzte)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: wahrscheinlich nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA (sehr kleiner Bereich)
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung z.T. Randnutzungen mit starken Emissionen
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☐ Geschlossene Raumkante
	☒ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☐ Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒ Heterogene Bauhöhen mit I - III Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 25 m incl. 2 Wirtschaftswege, 2 Grünstreifen
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 9 m
	☒ Minimale Breite 9 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Wirtschaftsweg vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 3m
	☒ Radverkehr
	☐ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐ Radfahrstreifen
	☒ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒ ÖPNV
	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☐ Parkplatzflächen
	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☐ öffentliche Stellplätze
	☒ Begrünung / Bäume, Westseite durchgehend, Ostseite vereinzelt
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
Verlauf des Straßenraums	
☐ AufweitungenBitte auswählen	
☒ Verengungen mit Querungshilfen	
☐ VerschwenkBitte auswählen	
Bemerkungen:	

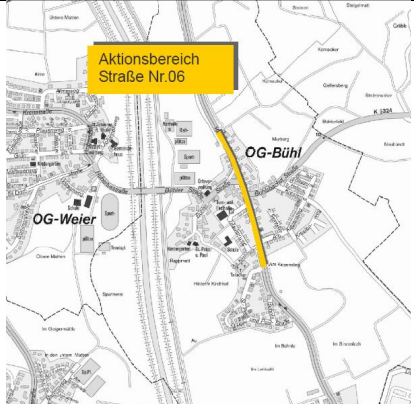
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Größtenteils wechselseitig , einseitige Bebauung, z.T. stellt die Straße eine Nutzungstrennung dar (Wohnen-Gewerbe), sehr große Nutzungsbandbreite, Lärmemittierende Betriebe	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h und Fahrbahnverengungen	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Mischfläche, Gewerbefläche, Landwirtschaftl. Fläche
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, potentielles Flurwindgebiet Biotop: Reste alter Streuobstbestände auf Westseite. Kleingärten auf Ostseite (zwischen Str. und DB) vorgeschlagen. Nördl. Bereich: Erhalt gut geeigneter Standorte f. Kulturpflanzen; nördl. und südl. Ende: Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; nördl. Bereich östl. d. Straße: Vorrangbereich zur Nutzung durch Kleingärten und Freizeitgärten; südl. Bereich westl. d. Straße: Entwicklung des innerörtl. Freiraumangebots.
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Straßenparallele (somit bevorrechtigte) Radwegführung an B3/Am Güterbahnhof bei ehemaliger Spedition ABX
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.5 Aktionsbereich Straße A06

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Bühl			
	Straße:	Ortsdurchfahrt B33			
	Aktionsbereichs Nr.:	06			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Kehler Straße, Ortsdurchfahrt von Bühl vom nördlichen Ortsanfang bis Am Katzensteg				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	10.800	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	670	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	450	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	120	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	2	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	2	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	2	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	2	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	90			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	90			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße, Ortsdurchfahrt		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		mittel
Aufenthaltfunktion		mittel	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S6, 7146 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Radweg abseits der Ortsdurchfahrt vorhanden, im Ort fehlt Radweg. Hauptradweg in N-S-Richtung an Kinzig entlang. Ortsdurchfahrt wird von vielen Radfahrern benutzt.	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	☐	Grüne Welle
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 9 Unfälle, davon 7 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 8 Verletzte, davon 1 Schwerverletzter)	
Beschränkungen	☒	LKW ab 3,5 t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☒ MD
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)	

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☐ Geschlossene Raumkante
	☒ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☒ Homogene Gebäudehöhen mit I - III Geschossen (i.d.R.)
	☐ Heterogene Bauhöhen mit Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 9 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 6,50 m
	☒ Minimale Breite 6 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50 m
	☒ Radverkehr
	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐ Radfahrstreifen
	☐ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒ ÖPNV
	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☒ Parkplatzflächen
	☒ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☐ öffentliche Stellplätze
	☐ Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums
☐ Aufweitungen Bitte auswählen	
☒ Verengungen am Anfang und Ende des Aktionsbereichs	
☐ Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:	

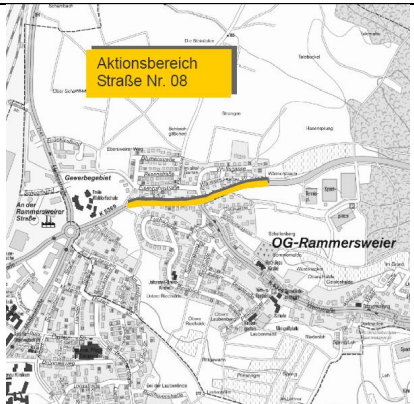
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Vielfach nur einseitig angebaute Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: LKW-Verbot, Verengungen am Anfang und Ende des Aktionsbereichs	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Wohnbaufläche, z.T. geplante Wohnbaufläche, Mischfläche
Landschaftsplan	Klima: / Biotop: östlich der Straße, südl. des Ortsetters alte Streuobstbestände Südl. u. nördl. Ende: Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; südl. / südwestl. Ende: landschaftliche Einbindung des Siedlungsrandes.
B-Plan (Name des Plans)	Krestenweg, Talacker, Talacker/Am Bühnle
Integriertes Verkehrskonzept	Bis auf den Fahrradschutzstreifen sind alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Schutzeinrichtung für Radfahrer (z.B. Radweg, Radstreifen, Schutzstreifen)
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.6 Aktionsbereich Straße A08

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Rammersweier			
	Straße:	Durbacher Straße			
	Aktionsbereichs Nr.:	08			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Durbacher Straße vom Ortsanfang bis Ortsende				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	8.000	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	500	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	340	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	60	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	5	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	5,4	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	4,1	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	2,7	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	10			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	40			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	10			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	40			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Kreisstraße in Ortsdurchfahrt		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☐	Bundesstraße	Bez. B
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☒	Kreisstraße	Bez. K 5369
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☐	überregional	
	☒	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		mittel
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S1 Erläuterung: 30 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: geringe Bedeutung, da Radwegempfehlung für Parallelstraße (Wärmersbacher Weg, Eisenbahnstr.)	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	☐	Grüne Welle
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 12 Unfälle, davon 5 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 6 Verletzte, davon kein Schwerverletzter)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☒ SO Schule
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☐	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)	
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I - III Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 10 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☐	Durchschnittliche Breite 7 m	
	☐	Minimale Breite 7 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50m	
	☒	Radverkehr	
		☒	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
		☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
		☐	Radfahrstreifen
		☐	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV	
		☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
		☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
		☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
		☒	Zweirichtungsverkehr
		☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen	
		☒	vereinzelt im Straßenraum möglich
		☐	Gehwegparken
		☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☐	Verengungen	Bitte auswählen	
☒	Verschwenk	Ortsanfang und –ende mit Querungshilfe	
Bemerkungen:			

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Lockere Bebauung, ländliche Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: KVP Durbacher Str./Weinstr. (2011ff), Fahrradschutzstreifen in Ortsdurchfahrt	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche Mischfläche, Sonderbaufläche Schule
Landschaftsplan	Klima: werstlicher Bereich / vonW her: „lokaler Hauptstrom des Luftaustauschs für die Nacht“ mit Barriere am Ortseingang (von O her anströmend) Biotope: Naturpark „Schwarzwald-Mitte/Nord“ , LSG „Offenburger Vorbergzone“: Landschaftsbild! südl.: Landschaftsschutzgebiet „Offenburger Vorbergzone“ angrenzend an Straße; östl. u. westl. Ende: Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; dazwischen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes: Erhalt und Entwicklung von gliedernden Freiräumen zwischen den Siedlungen; kreuzend: Aufwertung von Gewässern.
B-Plan (Name des Plans)	Diverse
Integriertes Verkehrskonzept	KVP Durbacher Str./Weinstr. (2011ff), Fahrradschutzstreifen in Ortsdurchfahrt
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Schutzeinrichtung für Radfahrer (z.B. Radweg, Radstreifen, Schutzstreifen)
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.7 Aktionsbereich Straße A09

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm		
	Stadtbezirk:	Zell-Weierbach		
	Straße:	Weingartenstraße		
	Aktionsbereichs Nr.:	09		
Beschreibung des Aktionsbereichs				
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Weingartenstraße von Ortseingang (Kirche) bis Weinstraße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen			
	DTV	7.980	[Kfz/24h]	
	Tag: 6-18 Uhr	490	[Kfz/h]	
	Abend: 18-22 Uhr	340	[Kfz/h]	
	Nacht: 22-6 Uhr	90	[Kfz/h]	
	LKW-Anteil	5	[%]	
	Tag: 6-18 Uhr	5,7	[%]	
	Abend: 18-22 Uhr	3,7	[%]	
	Nacht: 22-6 Uhr	1,7	[%]	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☒	30 km/h in der zentralen Ortslage	☒	50 km/h	☐ 70 km/h
Fahrbahnoberfläche				
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag	
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich				
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$			
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$			
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	10		
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	100		
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0		
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0		
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	10		
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	100		
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB		

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Weingartenstraße von Ortseingang (Kirche) bis Kreuzung Weinstraße	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☐	regional
	☒	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion mittel		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S3 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: geringe Bedeutung, da Radwegempfehlung über Parallelstraßen
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☒	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☐	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☐	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
	☐	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 31 Unfälle, davon 9 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 9 Verletzte, davon keine Schwerverletzten)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA sowie Gemeinbedarfsfläche
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☐	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit II - III Geschossen (i.d.R.)	
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 10 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☒	Durchschnittliche Breite 5,50 m	
	☒	Minimale Breite 5,50 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50m	
	☒	Radverkehr	
		☒	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
		☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
		☐	Radfahrstreifen
		☐	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV	
		☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
		☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
		☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
		☒	Zweirichtungsverkehr
		☐	Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen	
		☒	vereinzelt im Straßenraum möglich
		☐	Gehwegparken
		☒	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☐	Verengungen	Bitte auswählen	
☒	Verschwenk	am Ortseingang bei Kirche mit Querungshilfe	
Bemerkungen:			

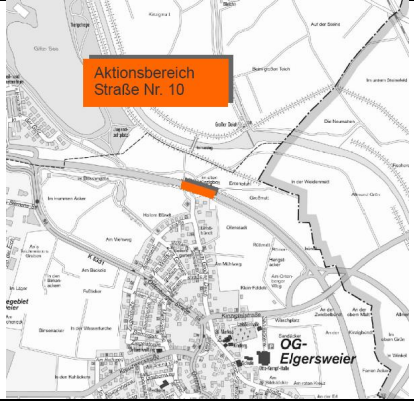
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Ländliche Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Querungshilfe Weingartenstr./Kirche, Ausbau Weingartenstr. mit Verengung auf 6m und neuem Gehweg auf der Südseite, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der zentralen Ortslage	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche
Landschaftsplan	Klima: westlicher Bereich bzw. von W her: „lokaler Hauptstrom des Luftaustauschs für die Nacht“ mit Barriere am Ortseingang (von O her anströmend) Biotope: Naturpark „Schwarzwald-Mitte/Nord“ , LSG „Offenburger Vorbergzone“: Landschaftsbild! Naturdenkmale: Weingartenstr. 173 (Linde). Weingartenstr. / Ortseingang östl. Friedhof (Birnbäum von 1910) Westl. Ende: Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; östl. Bereich: Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan (Name des Plans)	Zellermatt, Auf dem Äckerle
Integriertes Verkehrskonzept	Alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich sind umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.8 Aktionsbereich Straße A10

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Elgersweiler			
	Straße:	B33 auf der Höhe der Straße Zum großen Deich			
	Aktionsbereichs Nr.:	10			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		B33 auf Höhe der Straße Zum großen Deich			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	21.630	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	1.340	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	910	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	240	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	13	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	13	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	13	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	13	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☐	50 km/h	☒	80 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	10			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	10			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße am Ortsrand		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		keine
Aufenthaltfunktion		keine	
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Radweg auf Wirtschaftsweg neben B33	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: Fußgänger laufen auf Wirtschaftsweg neben B33	
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) kein Unfall	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja, im Rahmen Ausbau B33, 2009	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☒ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)	

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I-III Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 22 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☐	Durchschnittliche Breite 10 m
	☐	Minimale Breite 10 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☐	Gehweg Fußgänger vorhanden Bitte auswählen, durchschnittlich je m
	☐	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☐	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐	ÖPNV
	☐	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☐	MIV Richtungsverkehr
	☐	Anzahl der Fahrstreifen
	☐	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen
	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☐	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

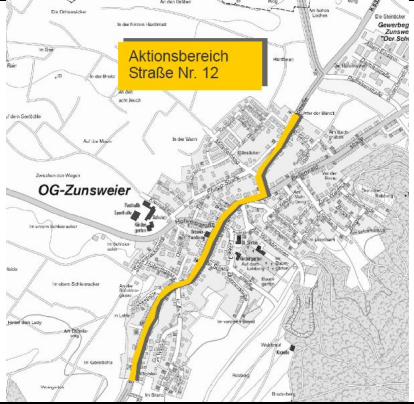
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich:	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Lärmschutz im Rahmen Ausbau B33 (4m hohe Lärmschutzwand)	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche, Grünfläche
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, seitlicher Bereich des „Kinzigtälers“ Biotop: / Erhalt gut geeigneter Standorte für Kulturpflanzen; Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung.
B-Plan (Name des Plans)	Kein BPlan vorhanden
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.9 Aktionsbereich Straße A12

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Zunsweier			
	Straße:	Ortsdurchfahrt K5326			
	Aktionsbereichs Nr.:	12			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Ortsdurchfahrt, Michael-Armbruster-Straße und Geroldsecker Straße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	3.750	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	230	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	160	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	30	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	7	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	7,6	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	5,7	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	3,8	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	50			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	180			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	50			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	180			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Kreisstraße in Ortsdurchfahrt	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☒	Kreisstraße Bez. K 5326
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion hoch Bereich Geroldsecker Straße		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S6 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: mittlere Bedeutung; Nebenstraßen werden wenig benutzt, da diese häufig Anstiege aufweisen
Funktion für den Fußgängerverkehr	☐	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: mittlere Bedeutung, Nebenstraßen werden wenig benutzt, da diese häufig Anstiege aufweisen
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☐	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☐	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)	☐	Bus
		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 62 Unfälle, davon 12 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 16 Verletzte, davon 5 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☐ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB, in kleinen Teilbereichen (Einmündung „Im Brand“ und nördl. Ortsausgang) nach §30
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☒ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industriebauanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industriebauanlagen)

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☒ Geschlossene Raumkante (im südl. Ortsausgang weniger deutlich)
	☐ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☒ Homogene Gebäudehöhen mit 2-3 Geschossen (i.d.R.)
	☐ Heterogene Bauhöhen mit Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 9 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 6,5 m
	☒ Minimale Breite 5,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50m; teilweise deutliche Engstellen, insbesondere im Bereich der südlichen Geroldsecker Straße ab Im Brand
	☒ Radverkehr
	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐ Radfahrstreifen
	☐ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒ ÖPNV
	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☒ Parkplatzflächen
	☒ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☒ öffentliche Stellplätze
	☒ Begrünung / Bäume im Bereich nicht verdolter Hagenbach
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
Verlauf des Straßenraums	
☐ Aufweitungen Bitte auswählen	
☒ Verengungen in Dorfmitte und bei Im Brand mit Querungshilfe	
☒ Verschwenk Ortsanfang und -ende mit Querungshilfe	
Bemerkungen:	

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Beidseitig angebaute Ortsdurchfahrt, teilweise mit dominantem Bachlauf, der die Straße teilt	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Querungshilfen Ortsanfang Michael-Armbruster-Str. und Ortsanfang Geroldsecker Str., Querungshilfe Geroldsecker Str./Im Brand	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Gemischte Baufläche
Landschaftsplan	Nordwestl. Bereich: Wasserschutzgebiet Zone IIIB; Aufwertung von Gewässern; nördl. u. südl. Ende: Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung.
B-Plan (Name des Plans)	
Integriertes Verkehrskonzept	Alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich sind umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.10 Aktionsbereich Straße A13

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Zunsweier			
	Straße:	B33 auf der Höhe des Anwesens Altwasser			
	Aktionsbereichs Nr.:	13			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		B33 auf Höhe Bellenwaldstraße / Anwesen Altwasser			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	21.870	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	1.360	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	920	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	240	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	11	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	11	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	11	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	11	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☐	50 km/h	☒	60 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	5			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	5			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	5			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	5			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: B33 am Ortsrand auf der Höhe der Bellenwaldstraße		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		gering (1 Anwesen)
Aufenthaltfunktion		mittel (Anglersee)	
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Radweg auf Wirtschaftsweg neben B33	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: Fußgänger laufen auf Wirtschaftsweg neben B33	
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
	☐		
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 3 Unfälle, kein Personenschaden)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja, im Rahmen Ausbau B33, 2009	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht: Außenbereich gem. §35
	☐ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☒ WR einzelnes Anwesen
	☐ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☐	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit II Geschossen (i.d.R.)	
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 10 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☒	Durchschnittliche Breite 14 m	
	☒	Minimale Breite 14 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☐	Gehweg Fußgänger vorhanden Bitte auswählen, durchschnittlich je m	
	☒	Radverkehr	
		☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
		☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
		☐	Radfahrstreifen
		☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐	ÖPNV	
		☐	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
		☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
		☒	Anzahl der Fahrstreifen 2 (+ Abbiegespuren)
		☒	Zweirichtungsverkehr
		☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen	
		☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
		☐	Gehwegparken
		☐	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume nur vereinzelt	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)		
Verlauf des Straßenraums			
☒	Aufweitungen	für Abbiegespuren	
☐	Verengungen	Bitte auswählen	
☐	Verschwenk	Bitte auswählen	
Bemerkungen:			

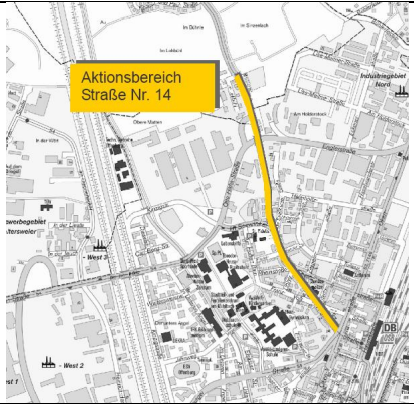
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Außenbereich, Splittersiedlung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: passiver Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus B33	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Grünfläche
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, seitlicher Bereich des „Kinzigaltälers“ Biotop Naturpark „Schwarzwald Mitte/ Nord“, Landschaftsbild beachten! Sicherung des Luftaustauschs durch Freihalten der Flur; westl. d. Kreuzung: Entwicklung landschaftlicher Vielfalt zur Förderung der landschaftsgebundenen Erholung.
B-Plan (Name des Plans)	
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.11 Aktionsbereich Straße A14

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NW-Stadt			
	Straße:	B33, Straßburger Straße			
	Aktionsbereichs Nr.:	14			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Straßburger Straße von Im Lehbühl bis Freiburger Platz			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	11.310	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	700	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	480	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	120	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	2	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	2	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	2	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	2	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	210			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	350			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	210			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	350			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße im Stadtteil, neben B3 Hauptverbindungsstraße Nord-Süd	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☒	Bundesstraße Bez. B 33
	☐	Landesstraße Bez. L
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☒	überregional
	☐	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion mittel (Schweigereck, Windeck)		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S4, S6 7146 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: hoch, Hauptradweg Nord-Süd
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☒	Verkehrinseln
	☐	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 22 Unfälle, davon 12 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 14 Verletzte, davon 3 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja, im Rahmen der Umgestaltung (MehrLiN)

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☒ MI sowie Gemeinbedarfsfläche
	☐ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☒ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☒ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☒ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☒ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I - VIII Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 15 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 11 m
	☒	Minimale Breite 6,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50 m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☒	Radfahrstreifen
	☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 2 (+ Abbiegespuren)
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☒	Einbahnverkehr (Bereich Franz-Volk-Str. bis Freiburger Platz)
	☒	Parkplatzflächen
	☒	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☒	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume nur vereinzelt
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	AufweitungenBitte auswählen	
☒	Verengungenauf Höhe Rheinstr. mit Verkehrsinsel	
☐	VerschwenkBitte auswählen	
Bemerkungen:		

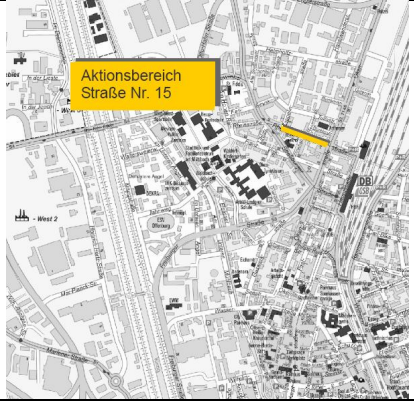
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Z.T. starke Gemengelage, verdichtete Baustruktur	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Umgestaltung und Reduzierung der Fahrstreifenbreiten (MehrLiN) 2010 ff	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche, Mischfläche, Gewerbefläche, Parkanlage
Landschaftsplan	Klima:nördliches Ende: Kaltluftentstehungsgebiet Biotop: / teils seitlich: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen.
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.12 Aktionsbereich Strasse A15

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NW-Stadt			
	Straße:	B33, Rheinstraße westlich Okenstraße			
	Aktionsbereichs Nr.:	15			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Rheinstraße von Okenstraße bis Straßburger Straße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	5.490	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	340	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	230	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	60	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	2	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	2	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	2	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	2	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	50			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	50			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße im Stadtteil, neben B3 Hauptverbindungsstraße Nord-Süd		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		gering
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S4, S6, 7146 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: mittlere Bedeutung, Verbindung nördl. Oststadt-Nordwest-Stadt	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrsinself	
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage	
	☒	Knotenpunkt	
	☐	Pfortnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☒	Grüne Welle (im Zuge B3)	
	☒	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit sehr gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 8 Unfälle, davon 2 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 2 Verletzte, davon kein Schwerverletzter)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja, im Rahmen der Umgestaltung (MehrLIN)	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA sowie Grünanlage
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☒ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☒	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit III - IV Geschossen (i.d.R.)	
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 14 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☒	Durchschnittliche Breite 6 m	
	☒	Minimale Breite 6 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 2m	
	☒	Radverkehr	
		☒	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
		☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
		☐	Radfahrstreifen
		☐	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV	
		☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
		☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
		☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
		☐	Zweirichtungsverkehr
		☒	Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen	
		☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
		☒	Gehwegparken
		☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☐	Verengungen	Bitte auswählen	
☐	Verschwenk	Bitte auswählen	
Bemerkungen:			

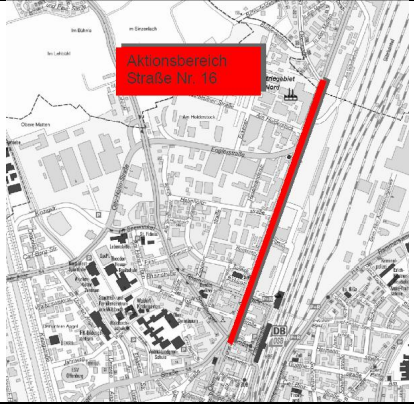
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich:	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Umgestaltung (u.a. Reduktion auf 1 Fahrstreifen und Bau eines Radwegs), (MehrLiN) 2009	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche, geringer Anteil Mischfläche
Landschaftsplan	Am Zwickel 14/15: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen.
B-Plan (Name des Plans)	
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.13 Aktionsbereich Straße A16

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NW-Stadt			
	Straße:	B3, Okenstraße von Englerstraße bis Freiburger Platz			
	Aktionsbereichs Nr.:	16			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Okenstraße von Einmündung Englerstraße bis Freiburger Platz			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	12.300	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	760	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	520	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	140	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	4	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	4	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	4	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	4	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	460			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	500			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	230			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	690			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	500			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße, Hauptverbindungsstraße Nord-Süd		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 3
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		gering
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S2, 7135, 7136, 7137 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Hauptradwegverbindung Nord-Süd	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
	☐	Fußgängersignalanlage	
LSA Steuerung	☒	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☒	Vorrangsschaltung	
	☒	Grüne Welle	
	☒	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 67 Unfälle, davon 39 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 53 Verletzte, davon 13 Schwerverletzte)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: wahrscheinlich nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☒ GE
	☒ GI
	☒ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung (im südlichen Bereich)
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☒ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☒ Geschlossene Raumkante (im südlichen Bereich)
	☒ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☐ Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒ Heterogene Bauhöhen mit I-IV Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 15 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 10 m
	☒ Minimale Breite 10 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Gehweg Fußgänger vorhanden, Freiburger Platz bis Güterstraße beidseitig, Güterstr. bis Okenstraße einseitig (Westseite), durchschnittlich je 1,25m
	☒ Radverkehr
	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☒ Gemeinsamer Geh- und Radweg
	☐ Radfahrstreifen
	☒ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒ ÖPNV
	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2 (+ Abbiegestreifen)
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☐ Parkplatzflächen
	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☐ öffentliche Stellplätze
	☐ Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums
☐ Aufweitungen .Bitte auswählen	
☒ Verengungen mit Querungshilfe Am Holderstock, Güterstr., Helmholzstr.	
☐ Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:	

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Im N wenig Raumkanten, kein Stadtzusammenhang erlebbar; weiter im Süden Raumkanten durch Blockrandbebauung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: LKW-Routenempfehlung, Kfz-Lenkung über Umgehung Englerstraße – Otto-Hahn-Straße	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Verlängerung der Hauptstraße bis zum Knoten Englerstraße/Otto-Hahn-Straße	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Mischbauflächen, Gewerbeflächen, geplante Gewerbeflächen
Landschaftsplan	südl. Ende: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen (Grünanlage)
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.14 Aktionsbereich Strasse A17

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NW-Stadt			
	Straße:	Südliche Okenstraße von Freiburger Platz bis Philipp-Reis-Straße, sowie Philipp-Reis-Straße			
	Aktionsbereichs Nr.:	17			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Okenstraße zwischen Straßburgerstr. und Philipp-Reis-Straße, sowie Philipp-Reis-Straße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	10.100	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	630	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	420	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	80	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	5	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	5,4	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	4,1	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	2,7	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	70			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	300			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	360			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	70			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Kreisstraße, Verbindung zwischen den westl. und östl. Stadtteilen (über Unionbrücke)	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☒	Kreisstraße Bez. K 5369
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion gering	
Aufenthaltfunktion gering		
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Hauptradweg
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen und Grünanlagen genutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
	☐	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit gering (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 16 Unfälle, davon 4 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 4 Verletzte, davon 1 Schwerverletzter)
	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: sanierte Teilstücke gut, Rest mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA sowie Gemeinbedarfsfläche
	☒ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☒ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☒ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☒	Geschlossene Raumkante
	☐	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit V Geschossen im Osten, bzw. II-IV Geschossen im Westen
	☐	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 14 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 7 m
	☒	Minimale Breite 6,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 2m
	☒	Radverkehr
	☐	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Philipp-Reis-Str.)
	☐	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	☐ Radfahrstreifen
	☐	☒ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg) (Okenstraße)
	☒	ÖPNV
	☐	☒ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☐	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☐	☐ Zweirichtungsverkehr
	☐	☒ Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen
	☐	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☐ Gehwegparken
	☐	☒ öffentliche Stellplätze (Okenstr.)
	☒	Begrünung / Bäume nur vereinzelt
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

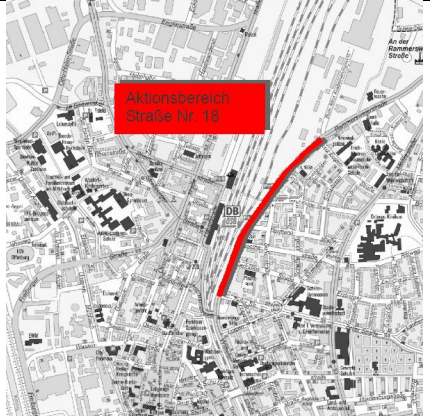
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Okenstraße trennt das städtebaul. Erscheinungsbild (Geschossigkeit, Begrünung)	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Bau Radweg Okenstraße	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Mischbaufläche, Wohnbaufläche, Gemeinbedarfsfläche
Landschaftsplan	Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan (Name des Plans)	Ausschluß von Vergnügungsstätten
Integriertes Verkehrskonzept	Alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich sind umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.15 Aktionsbereich Strasse A18

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NO-Stadt			
	Straße:	Rammersweierstraße von Unionbrücke bis Geschwister-Scholl-Sporthalle			
	Aktionsbereichs Nr.:	18			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Rammersweierstraße von Unionbrücke bis Carl-von-Ossietzky-Weg			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	9.870	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	610	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	410	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	80	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	7	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	7,6	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	5,7	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	3,8	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	250			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	270			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	250			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	270			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Kreisstraße, Hauptverbindungsstraße Nord-Süd	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☒	Kreisstraße Bez. K 5369
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion gering		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: 7141 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Hauptradwegverbindung Nord-Süd
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: mittlere Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen genutzt werden, allerdings Anbindung zum Bahnhof
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☒	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
	☐	Fußgängersignalanlage
LSA Steuerung	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)	☒	Bus
	☐	Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 51 Unfälle, davon 31 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 42 Verletzte, davon 5 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: sanierte Teilstücke gut, Rest mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☒ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☒ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☒ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☒	Geschlossene Raumkante (in Teilbereichen)
	☒	Offene / abgerückte Bebauung (einseitige Bebauung)
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit 2-4 Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 16 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 7 m
	☒	Minimale Breite 7 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 2,50m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☒	Gemeinsamer gegenläufiger Geh- und Radweg
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen
	☒	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☒	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume nur vereinzelt
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☒	Verengungen auf Höhe Sporthalle mit Querungshilfe	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Einseitig angebaute Fläche mit wechselnden Nutzungen	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Lärmschutzwände entlang der DB – Strecke , Lkw-Routenempfehlung	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Überarbeitung des Beschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 6, Lärmsanierung Bahn, Verringerung der Fahrbahnbreite zwischen Carl-Blos-Straße und Hermannstraße	
Vorgaben aus anderen Planungen: Planfeststellungsbeschluss PFA6 der DB	
FNP	Wohnbaufläche ,Gewerbefläche
Landschaftsplan	Teils nördl. u. südl.: Entwicklung des innerörtlichen Freiraumangebots; südl. Bereich: Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan (Name des Plans)	Verschiedene (einfach und qualifiziert)
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

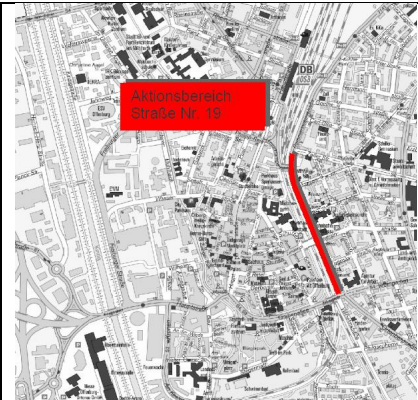
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.16 Aktionsbereich Straße A19

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm				
	Stadtbezirk:	SO-Stadt				
	Straße:	Wilhelmstraße				
	Aktionsbereichs Nr.:	19				
Beschreibung des Aktionsbereichs						
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Wilhelmstraße von Unionbrücke bis Zähringerbrücke					
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen					
	DTV	15.720	[Kfz/24h]			
	Tag: 6-18 Uhr	970	[Kfz/h]			
	Abend: 18-22 Uhr	660	[Kfz/h]			
	Nacht: 22-6 Uhr	170	[Kfz/h]			
	LKW-Anteil	2	[%]			
	Tag: 6-18 Uhr	2,3	[%]			
	Abend: 18-22 Uhr	1,5	[%]			
	Nacht: 22-6 Uhr	0,7	[%]			
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit					
	☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
	Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag			
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich						
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$			
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$					
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$					
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	90				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	110				
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	120				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0				
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	210				
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	110				
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☒	DB				

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Gemeindestraße, Hauptverbindungsstraße Nord-Süd	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
Klassifizierung	☐	Erschließungsstraßen
	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
Straßenfunktion nach RAST 06	☐	Kreisstraße Bez. K
	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
Erschließungsfunktion mittel		
Aufenthaltfunktion gering		
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: mittlere Bedeutung; es werden parallel verlaufende Radwegverbindungen Nord-Süd empfohlen, die aber nicht von jedem angenommen werden.
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: mittlere Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen genutzt werden, allerdings Anbindung Innenstadt und Bahnhof
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☐	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☒	Grüne Welle
	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 45 Unfälle, davon 27 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 30 Verletzte, davon 6 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☒ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☒ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☒ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gemeinbedarfsfläche (Arbeitsamt, Schule)
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)	

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☒	Geschlossene Raumkante
	☐	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit II - IV Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 16 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☐	Durchschnittliche Breite 7 m
	☐	Minimale Breite 6,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50 m
	☒	Radverkehr
	☐	☒ auf der Fahrbahn im Mischverkehr (südl. Friedenstraße)
	☐	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	☐ Radfahrstreifen
	☐	☒ Radweg (Unionbrücke bis Friedenstraße)
	☐	ÖPNV
	☐	☐ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☐	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☐	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐	☐ Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen
	☐	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☐ Gehwegparken
	☐	☒ öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume (entlang Bahngraben)
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	AufweitungenBitte auswählen	
☐	VerengungenBitte auswählen	
☐	VerschwenkBitte auswählen	
Bemerkungen:		

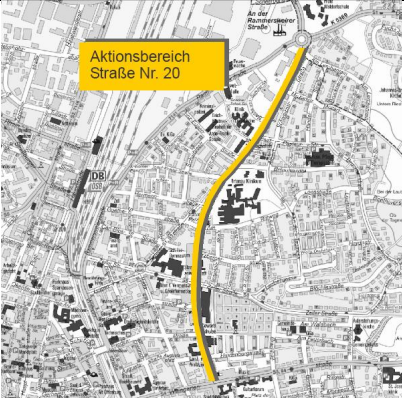
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Einseitig angebaute Bereich (Bahnanlagen tieferliegend, Grünfläche)	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Lärmsanierung Bahn	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Bahnanlagen, Wohnbauflächen, Gemeinbedarfsflächen
Landschaftsplan	Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen (Dreifaltigkeitskirchplatz).
B-Plan (Name des Plans)	Diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Radweg Wilhelmstraße (wird nicht weiterverfolgt)
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.17 Aktionsbereich Straße A20

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NO/SO-Stadt			
	Straße:	Moltkestraße			
	Aktionsbereichs Nr.:	20			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Gesamte Moltkestraße zwischen Rammersweierstraße und Ortenberger Straße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	12.340	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	770	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	520	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	140	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	3	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	3,4	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	2,2	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	1,0	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	440			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	550			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	440			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	550			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Gemeindestraße, Hauptverbindung Nord-Süd	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion mittel		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S1, S3 Erläuterung: S1 30 Minutentakt, S3 in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: hohe Bedeutung, da Hauptradwegverbindung Nord-Süd
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: mittlere Bedeutung, da Schulen, Krankenhaus und Geschäfte des tägl. Bedarfs in Moltkestraße bzw. Umgebung
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☒	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☒	Grüne Welle
	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 152 Unfälle, davon 74 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 83 Verletzte, davon 10 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: sanierte Teilstücke gut, Rest mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: ja

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA sowie Gemeinbedarfsfläche
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☒ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☒ Schule
	☐ Kindergarten
	☒ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☒	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit II - IV Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 18 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 9 m
	☐	Minimale Breite 7 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen
	☒	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☒	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume Alleecharakter
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	AufweitungenBitte auswählen	
☒	Verengungen auf Höhe Klinikum mit Querungshilfen und auf Höhe Carl-von-Ossietzky-Weg und Mozartstraße	
☐	VerschwenkBitte auswählen	
Bemerkungen:		

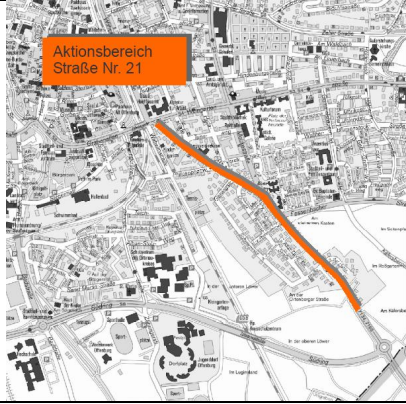
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Viele sehr differente Bereiche	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Fahrbahnverengungen im Bereich Ebertplatz, Klinikum, Carl-von-Ossietzky-Weg und Mozartstraße	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: KVP Ortenberger Str./Moltkestr. (2011)	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche, Mischfläche, Sonderbaufläche
Landschaftsplan	westl.: Grünfläche angrenzend; Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen; Kreuzung: Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	KVP Ortenberger Str./Moltkestr. (2011)
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Verbreiterung des Radwegs auf Höhe Klinikum
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.18 Aktionsbereich Strasse A21

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	SO-Stadt			
	Straße:	L99, Ortenberger Straße			
	Aktionsbereichs Nr.:	21			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Ortenberger Straße von Kreuzung Zähringerbrücke/ Wilhelmstr. bis Ortsausgang				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	14.520	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	900	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	610	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	120	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	5	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	5,4	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	4,1	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	2,7	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	110			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	510			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	20			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	130			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	510			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Landesstraße, Hauptverbindung von und ins Kinzigtal östlich der Kinzig	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☒	Landesstraße Bez. L 99
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion Bitte auswählen	
Aufenthaltfunktion Bitte auswählen		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: 7134/60 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: große Bedeutung südl. der Einmündung Moltkestraße, Hauptradwegverbindung
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☒	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☐	☐ Grüne Welle
	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 66 Unfälle, davon 44 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 50 Verletzte, davon 9 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☒ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☒ MI , sowie Gemeinbedarfsfläche
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☒ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☐	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)	
	☒	Heterogene Bauhöhen mit II - VIII Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 15 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☒	Durchschnittliche Breite 8 m	
	☒	Minimale Breite 7,50 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50 m	
	☒	Radverkehr	
		☒	auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Pfefferle Kreuzung bis Einmündung Moltkestraße)
		☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
		☐	Radfahrstreifen
		☒	Radweg (Einmündung Moltkestraße bis Ortsausgang)
	☒	ÖPNV	
		☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
		☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
		☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
		☒	Zweirichtungsverkehr
		☐	Einbahnverkehr
	☒	Parkplatzflächen	
		☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
		☒	Gehwegparken
		☒	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☒	Verengungen	mit Querungshilfen	
☐	Verschwenk	Bitte auswählen	
Bemerkungen:			

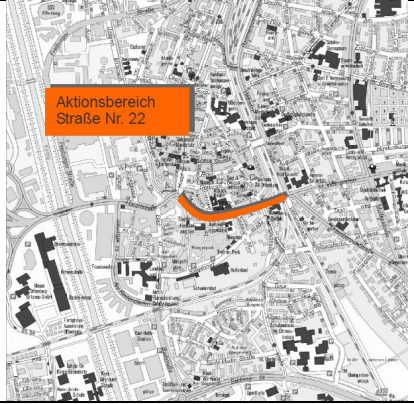
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Städtische Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: KVP Ortenberger Str./Moltkestr. (2011)	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbauflächen, Mischflächen
Landschaftsplan	Klima: südliches Teilstück: Kaltluftentstehungsgebiet bzw pot. Kaltluftsammlgebiet/ Kaltluftsee. Vorhandene Barriere entlang Straße für lokale Hauptwindströme aus Osten. Biotop: / unterer Bereich: Kreuzung mit Gewässer; südl. Ende: Hilfe zur Überwindung von Barrieren notwendig / Erhalt und Entwicklung kleinräumiger Übergänge von Landschaft zu Siedlung; nördl. Bereich östl. d. Straße: Entwicklung des innerörtlichen Freiraumangebots.
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	KVP Ortenberger Str./Moltkestr. (2011)
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.19 Aktionsbereich Straße A22

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Stadtmitte			
	Straße:	L99, Grabenallee			
	Aktionsbereichs Nr.:	22			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Grabenallee von Hauptstraße bis Wilhelmstr.			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	17.520	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	1.090	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	740	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	140	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	3	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	3,2	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	2,4	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	1,6	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	70			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	80			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	680			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	250			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	80			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Landesstraße, Hauptverbindung Ost-West	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☒	Landesstraße Bez. L 99
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion gering	
Aufenthaltfunktion mittel		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S4, S8, 7134/60 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: große Bedeutung, Hauptradwegverbindung Ost-West
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen und Parkanlagen benutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☒	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
	☐	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☒	Grüne Welle
	☒	Bus
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 54 Unfälle, davon 29 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 44 Verletzte, davon 5 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA .Viele Grünanlagen, Gemeinbedarfsflächen
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☒ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☒ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 20 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☐	Durchschnittliche Breite 10 m
	☐	Minimale Breite 9 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 3m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen
	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☐	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume Alleecharakter
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

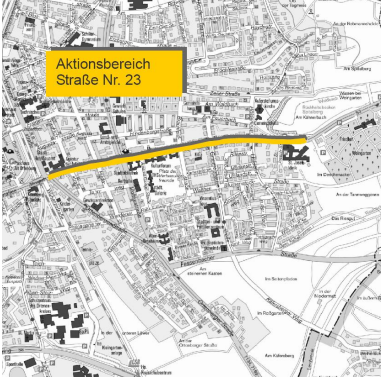
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Überwiegend grünstrukturierte Randbereiche entlang der Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Verkehrslenkung um Innenstadtbereich herum	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: weitere Verkehrslenkungsmaßnahmen	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Grünflächen , Wohnbauflächen, Mischfläche
Landschaftsplan	Klima: südl. angrenzende Grünanlage it innerörtlicher Klimafunktion („Komfortinsel“) Biotop: / südl. u. nördl.: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen.
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Maßnahmenempfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

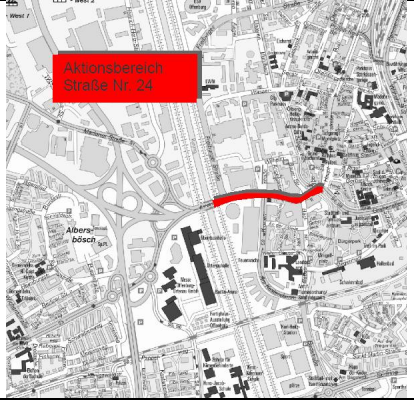
14.4.20 Aktionsbereich Straße A23

8.3.3.20 Aktionsbereich 23 (Priorität III), Weingartenstraße von Ortenberger Straße bis St. Josefs-Klinik

	Anzahl der belasteten Einwohner: tags (24h) LDEN > 70 dB(A): ca. 400 Personen nachts LNight > 60 dB(A): ca. 510 Personen Anzahl der belasteten Beschäftigten, Schüler, Studenten: tags (24h) LDEN > 70 dB(A): ca. 60 Personen nachts LNight > 60 dB(A): ca. 0 Personen maximaler Lärmpegel LDEN 75 dB(A) maximaler Lärmpegel LNight 65 dB(A)
Straßenbaulastträger:	Stadt Offenburg
bereits umgesetzte Maßnahmen	verkehrsabhängige LSA-Schaltung teilweise neue Fahrbahndecke vor wenigen Jahren
bereits geplante / planfestgestellte, jedoch noch nicht umgesetzte Maßnahmen	Keine
konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Keine
Vorschläge für Maßnahmen, die ab 2010 im Rahmen der Fortschreibung des Integrierten Verkehrskonzeptes konkretisiert und dann dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden	① Verbesserung der bestehenden Fahrbahn zwischen Ortenberger Straße und Moltkestraße ② Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
weiteres Vorgehen zu den einzelnen Maßnahmen	①: Umsetzung im Rahmen der Deckensanierung bis Herbst 2009 ②: Konkretisierung ab 2010

14.4.21 Aktionsbereich Strasse A24

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	Stadtmitte			
	Straße:	L99, Hauptstraße von Freiburger Straße bis Grabenallee			
	Aktionsbereichs Nr.:	24			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Hauptstraße von Freiburger Straße bis Grabenallee			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	22.860	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	1.420	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	960	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	250	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	4	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	4,3	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	3,2	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	2,2	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 70 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	70			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	100			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	160			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	70			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Landesstraße, Hauptverbindung Ost-West	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06	
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☒	Landesstraße Bez. L 99
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion mittel	
Aufenthaltfunktion gering		
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: S1, S2, S3, S5, S6, 7141, R2, R9 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: große Bedeutung, da Hauptradweg zur Innenstadt
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen oder Parkanlagen benutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☒	Verkehrsinselfen (von Kreuzung Freiburger Str. bis Angelgasse)
	☐	Fußgängersignalanlage
LSA Steuerung	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☒	Vorrangsschaltung
	☒	Grüne Welle
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)	☒	Bus
	☐	
Beschränkungen	☐	Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 78 Unfälle, davon 46 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 55 Verletzte, davon 11 Schwerverletzte)
	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☒ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
	☐ Krankenhaus
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☒ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☐ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☒ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☒ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☒ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☒ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse			
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums		
	☒	Geschlossene Raumkante	
	☒	Offene / abgerückte Bebauung	
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung		
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)	
	☒	Heterogene Bauhöhen mit III - VI Geschossen	
	Straßenraumgliederung		
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 20 m	
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)		
	☐	Durchschnittliche Breite 12 m	
	☐	Minimale Breite 9,50 m	
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)		
	☒	Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 2 m	
	☒	Radverkehr	
	☐	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	☐	Radfahrstreifen
	☐	☒	Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☒	ÖPNV	
	☐	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr	
	☐	☒	Anzahl der Fahrstreifen 3-4
	☐	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen	
	☐	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☐	Gehwegparken
	☐	☒	öffentliche Stellplätze
	☒	Begrünung / Bäume nur vereinzelt	
	Prinzip der Straße		
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)	
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)	
	Verlauf des Straßenraums		
☐	Aufweitungen	Bitte auswählen	
☒	Verengungen	Höhe Badstraße mit Querungshilfe	
☐	Verschwenk	Bitte auswählen	
Bemerkungen:			

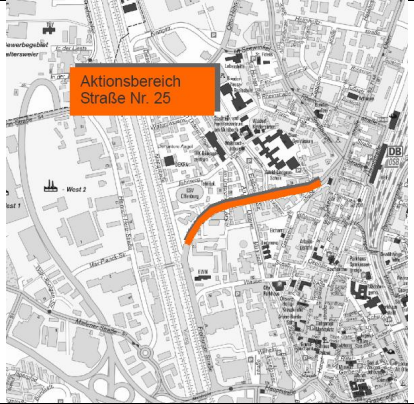
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Stadteingangsbereich mit geringer Aufenthaltsqualität	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Umbau südl. Hauptstraße mit Reduktion der Fahrstreifenanzahl und -breiten	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Gewerbefläche, Mischfläche
Landschaftsplan	östl. Bereich: Kreuzung mit Gewässer; kleiner Zipfel nördl.: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen (Grünanlage).
B-Plan (Name des Plans)	diverse
Integriertes Verkehrskonzept	Alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich sind umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.22 Aktionsbereich Straße A25

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	NW-Stadt			
	Straße:	B3/33, Freiburger Straße von Freiburger Platz bis Kinzigstraße			
	Aktionsbereichs Nr.:	25			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadtträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Freiburger Straße von Freiburger Platz bis Kinzigstraße			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	18.080	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	810	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	550	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	140	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	8	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	8	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	8	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	8	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	60			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	80			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	50			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	110			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	80			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☐	anbaufreie Hauptverkehrsstraße (teilweise)	
	☒	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 3/33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		mittel
Aufenthaltfunktion		gering	
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: Hauptradweg in N-S-Richtung an Kinzig und Mühlbach entlang. Aktionsbereich dient als wichtige Verbindung zum Bahnhof.	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden	
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☒	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☒	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☒	Fußgängersignalanlage	
	☒	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☒	Vorrangsschaltung	
	☐	☐	Grüne Welle
	☒	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 79 Unfälle, davon 55 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 67 Verletzte, davon 9 Schwerverletzte)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: wahrscheinlich nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☒ MI
	☐ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☒ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☐ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☒ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☒ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☐ Geschlossene Raumkante
	☒ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☐ Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒ Heterogene Bauhöhen mit II IV Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 16,50 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 10,50 m
	☒ Minimale Breite 10,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig (Bereich O-W-Ausrichtung), durchschnittlich je 1,50 m
	☒ Radverkehr
	☐ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐ Radfahrstreifen
	☒ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐ ÖPNV
	☐ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 2
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☐ Parkplatzflächen
	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☐ öffentliche Stellplätze
	☐ Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums
☐ Aufweitungen Bitte auswählen	
☒ Verengungen im Verlauf des Aktionsbereichs	
☐ Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:	

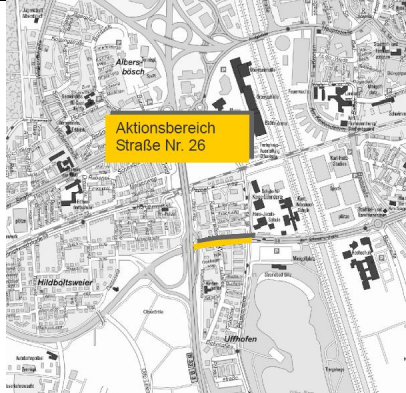
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Gewerbliche Prägung, z.T. einseitig angebaut ,entlang Kinzigdamm tieferliegend	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Wegweisung über Englerstr.-Otto-Hahn-Str., Bau Stadtwaldtrasse, Lkw-Routenempfehlung	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Gewerbe , Sonderbaufläche (OBI), Mischflächen, Flächen für Gemeinbedarf, Flächen für Ver- und Entsorgung
Landschaftsplan	Kreuzt Mühlbach; strukturelle Durchlässigkeit erhalten! nördl.: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen; Kreuzung: Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan (Name des Plans)	
Integriertes Verkehrskonzept	Alle empfohlenen Maßnahmen für diesen Aktionsbereich sind umgesetzt.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Verbreiterung der Querungshilfe auf Höhe Ernst-Batzer-Straße auf 2,10 m
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.23 Aktionsbereich Straße A26

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	SW-Stadt			
	Straße:	Ahornallee von B3/33 bis Platanenallee			
	Aktionsbereichs Nr.:	26			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	Ahornallee von B3/33 bis Platanenallee				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	13.860	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	860	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	580	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	150	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	2	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	2,3	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	1,5	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	0,7	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☒	50 km/h	☐	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	30			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße		
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Gemeindestraße, Zufahrt zur B3/33	
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06	
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße
	☐	Erschließungsstraßen
Klassifizierung	☐	Bundesstraße Bez. B
	☐	Landesstraße Bez. L
	☐	Kreisstraße Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion	
	☐	großräumig
	☐	überregional
	☒	regional
	☐	nahräumig
	☐	kleinräumig
	Erschließungsfunktion gering	
Aufenthaltfunktion gering		
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung:
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: große Bedeutung, da Hauptradwegverbindung Ost-West
Funktion für den Fußgängerverkehr	☒	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung: eher geringe Bedeutung, da wo möglich Nebenstraßen benutzt werden.
	☒	Signalisierte Querungsmöglichkeit
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen
	☐	Verkehrinseln
	☐	
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage
	☒	Knotenpunkt
	☐	Pförtnerampel
	☐	Vorrangsschaltung
	☐	Grüne Welle
	☒	Bus (im Zuge Platanenallee)
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 13 Unfälle, davon 6 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 10 Verletzte, davon 2 Schwerverletzte)
Beschränkungen	☐	LKW ab t
	☐	Nachtfahrverbot für
	☐	Anliegerfrei
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt
	☐	Pflasterbelag
	☐	Teilaufpflasterungen
	☐	Schwellen
	☒	Baulicher Zustand: gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☒ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung (ein kleines Einkaufszentrum /Kneipe)
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse	
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums
	☐ Geschlossene Raumkante
	☐ Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung
	☐ Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒ Heterogene Bauhöhen mit I - IV Geschossen
	Straßenraumgliederung
	☒ Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 18 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)
	☒ Durchschnittliche Breite 10,50 m
	☒ Minimale Breite 10,50 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)
	☒ Gehweg Fußgänger vorhanden beidseitig, durchschnittlich je 1,50m
	☒ Radverkehr
	☐ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐ Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐ Radfahrstreifen
	☒ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐ ÖPNV
	☐ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒ MIV Richtungsverkehr
	☒ Anzahl der Fahrstreifen 3 (incl. Abbiegestreifen)
	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐ Einbahnverkehr
	☐ Parkplatzflächen
	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐ Gehwegparken
	☐ öffentliche Stellplätze
	☐ Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße
	☐ Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒ Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums
☐ AufweitungenBitte auswählen	
☐ VerengungenBitte auswählen	
☐ VerschwenkBitte auswählen	
Bemerkungen:	

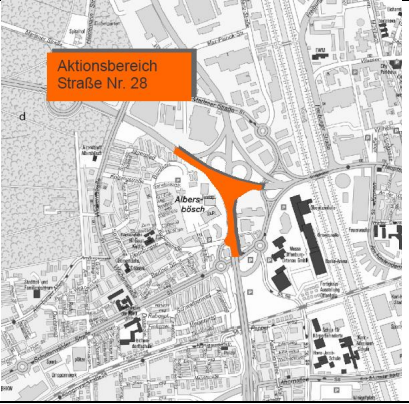
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Keine Verzahnung von Wohnen und Straße (kein Aufenthalt) , starker Trennungseffekt durch die Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche
Landschaftsplan	---
B-Plan (Name des Plans)	Obere Schlangenmatten
Integriertes Verkehrskonzept	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☐	Priorität II
	☒	Priorität III

14.4.24 Aktionsbereich Straße A28

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	W-Stadt			
	Straße:	B33a, Höhe Schloßleibühnd und B3/33 Bereich vor Messe			
	Aktionsbereichs Nr.:	28			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		B33a, Höhe Schloßleibühnd bis Bereich vor Messe			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung		Verkehrsmengen			
		DTV	24.450	[Kfz/24h]	
		Tag: 6-18 Uhr	1.520	[Kfz/h]	
		Abend: 18-22 Uhr	1.030	[Kfz/h]	
		Nacht: 22-6 Uhr	270	[Kfz/h]	
		LKW-Anteil	13	[%]	
		Tag: 6-18 Uhr	13	[%]	
		Abend: 18-22 Uhr	13	[%]	
		Nacht: 22-6 Uhr	13	[%]	
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit			
☐	30 km/h	☐	50 km/h	☒	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	50			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	50			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße, Hauptverbindungsstraße von und zur Autobahn		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAS 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 33a, 33 und 3
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAS 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		keine
Aufenthaltfunktion		keine	
Funktion für den ÖPNV	☐	Buslinie: Erläuterung	
Funktion für den Radverkehr	☐	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung:	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☐	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung:	
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)	☐	Bus	
		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 52 Unfälle, davon 34 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 41 Verletzte, davon 4 Schwerverletzte und 1 Toter)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. gut in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☐ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☐ WR
	☒ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☒ GE
	☐ GI
	☒ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☐ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☐ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrianlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☐	Heterogene Bauhöhen mit I-IV Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 30 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 15 m
	☐	Minimale Breite 10 m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☐	Gehweg Fußgänger vorhanden
	☐	Radverkehr
	☐	☐ auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	☐ Gemeinsamer Geh- und Radweg
	☐	☐ Radfahrstreifen
	☐	☐ Radweg (ggf. Wirtschaftsweg)
	☐	ÖPNV
	☐	☐ ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	☐ ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☐	☒ Anzahl der Fahrstreifen 4
	☐	☒ Zweirichtungsverkehr
	☐	☐ Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen
	☐	☐ vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	☐ Gehwegparken
	☐	☐ öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

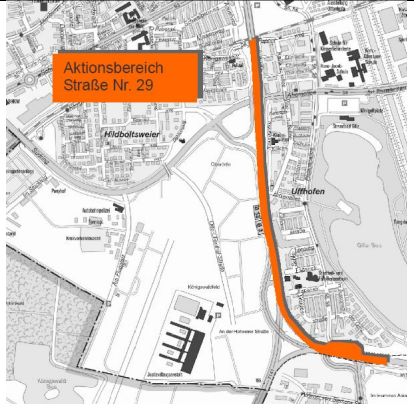
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Tiefer als Str. gelegenes Wohngebiet, keine Bezüge zwischen Wohnen und Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Erneuerung der Fahrbahndecke	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Südzubringer mit Autobahnanschluss Süd (2015ff) und damit Verkehrsentlastung	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Wohnbaufläche, Sonderbaufläche, Gewerbefläche
Landschaftsplan	teilweise schmale Grünstreifen: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen; südwestl. Ecke: Sport-/Freizeitflächen
B-Plan (Name des Plans)	Albersbösch
Integriertes Verkehrskonzept	Bis auf den Autobahnanschluss Süd sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegekarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.25 Aktionsbereich Straße A29

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans
Steckbrief

	Geräuschart:	Straßenverkehrslärm			
	Stadtbezirk:	SW-Stadt			
	Straße:	B3/33, Bereich Uffhofen bis Auffahrt Gewerbegebiet Elgersweiler			
	Aktionsbereichs Nr.:	29			
Beschreibung des Aktionsbereichs					
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk	B3/33 von Eisenbahnbrücke bis Auffahrt K5331				
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung	Verkehrsmengen				
	DTV	31.480	[Kfz/24h]		
	Tag: 6-18 Uhr	1.950	[Kfz/h]		
	Abend: 18-22 Uhr	1.320	[Kfz/h]		
	Nacht: 22-6 Uhr	350	[Kfz/h]		
	LKW-Anteil	9	[%]		
	Tag: 6-18 Uhr	9	[%]		
	Abend: 18-22 Uhr	9	[%]		
	Nacht: 22-6 Uhr	9	[%]		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit				
☐	30 km/h	☐	50 km/h	☒	70 km/h
Fahrbahnoberfläche					
☒	Bitumen/Asphalt	☐	Pflasterbelag		
Schalltechnische Analyse Straßen im Aktionsbereich					
Auslösekriterium	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$		$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$		
Maximaler Lärmpegel L_{DEN}	$\leq 75 \text{ dB(A)}$				
Maximaler Lärmpegel L_{Night}	$\leq 65 \text{ dB(A)}$				
Zahl der Belasteten Einwohner	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	100			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	120			
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0			
Zahl der Belasteten Gesamt	bei $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	100			
	bei $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	120			
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	DB			

Analyse verkehrliche Merkmale Straße			
Einordnung im gesamtstädtischen Verkehrsnetz	Beschreibung der Verkehrsströme / Verkehrsverflechtungen: Bundesstraße, Hauptverbindung Nord-Süd		
Straßenkategorie	Kategorien nach RAST 06		
	☒	anbaufreie Hauptverkehrsstraße	
	☐	angebaute Hauptverkehrsstraße	
	☐	Erschließungsstraßen	
Klassifizierung	☒	Bundesstraße	Bez. B 3/33
	☐	Landesstraße	Bez. L
	☐	Kreisstraße	Bez. K
Straßenfunktion nach RAST 06	Verbindungsfunktion		
	☐	großräumig	
	☒	überregional	
	☐	regional	
	☐	nahräumig	
	☐	kleinräumig	
	Erschließungsfunktion		keine
Aufenthaltfunktion		keine	
Funktion für den ÖPNV	☒	Buslinie: 7141 Erläuterung: in HVZ 30 Minutentakt, in NVZ 60 Minutentakt	
Funktion für den Radverkehr	☒	Bedeutung im Radverkehrsnetz Erläuterung: geringe Bedeutung, da parallel verlaufender Wirtschaftsweg	
Funktion für den Fußgängerverkehr	☐	Bedeutung im Fußwegenetz Erläuterung:	
	☐	Signalisierte Querungsmöglichkeit	
	☐	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	
	☐	Bauliche Fußgängerquerungshilfen	
	☐	Verkehrinseln	
LSA Steuerung	☐	Fußgängersignalanlage	
	☐	Knotenpunkt	
	☐	Pförtnerampel	
	☐	Vorrangsschaltung	
	☐	Grüne Welle	
	☐	Bus	
Verkehrssicherheit (3 Kategorien: sehr gering, gering, erhöht)		Erläuterung: Unfallhäufigkeit erhöht (in 5 Jahren (2003-2007) insg. 34 Unfälle, davon 15 Unfälle mit Personenschaden, hierbei insg. 27 Verletzte, davon 6 Schwerverletzte und 1 Toter)	
Beschränkungen	☐	LKW ab t	
	☐	Nachtfahrverbot für	
	☐	Anliegerfrei	
Fahrbahnoberfläche	☒	Bitumen/Asphalt	
	☐	Pflasterbelag	
	☐	Teilaufpflasterungen	
	☐	Schwellen	
	☒	Baulicher Zustand: evtl. mäßig in den nächsten 10 Jahren Sanierung geplant: wahrscheinlich nein	

Städtebauliche Analyse	
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht
	☒ nach § 30 BauGB
	☒ nach § 34 BauGB
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)
	☒ WR
	☐ WA
	☐ WB
	☐ MI
	☐ MK
	☐ GE
	☐ GI
	☐ SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung
	☐ Schule
	☒ Kindergarten
☐ Krankenhaus	
☐ Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers
	☐ Kerngebiet
	☐ Stadtkernnahes Gebiet
	☐ Stadtteil
	☒ Randlage
Quartiersnutzung/Charakterisierung des Straßenraums	☒ Wohnnutzung
	☒ Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen z.T. Büros, Praxen, Landwirtschaft, Einzelhandel
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐ Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐ Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐ Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐ Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
	☐ Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)

Städtebauliche Analyse		
Straßenräumliche Situation	Begrenzung des Straßenraums	
	☒	Geschlossene Raumkante, nur einseitig
	☐	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen (i.d.R.)
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I - IX Geschossen, Punkthaus mit XIV Geschossen
	Straßenraumgliederung	
	☒	Durchschnittliche Gesamtbreite des öffentlichen Raums 25 m
	Breite der Fahrbahn (Bordsteinkante – Bordsteinkante)	
	☒	Durchschnittliche Breite 14 m
	☐	Minimale Breite m
	Aufteilung des Querschnitts (Angaben zu Nutzungsansprüchen)	
	☐	Gehweg Fußgänger vorhanden Bitte auswählen, durchschnittlich je m
	☒	Radverkehr
	☐	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
	☐	Schutzstreifen/Angebotsstreifen
	☐	Radfahrstreifen
	☒	Wirtschaftsweg
	☒	ÖPNV
	☒	ÖPNV - Bus im Mischverkehr
	☐	ÖPNV - Bus separate Busspur
	☒	MIV Richtungsverkehr
	☒	Anzahl der Fahrstreifen 4
	☒	Zweirichtungsverkehr
	☐	Einbahnverkehr
	☐	Parkplatzflächen
	☐	vereinzelt im Straßenraum möglich
	☐	Gehwegparken
	☐	öffentliche Stellplätze
	☐	Begrünung / Bäume Bitte ausfüllen
	Prinzip der Straße	
	☐	Mischungsprinzip (= Fußgängerverkehr zusammen mit fließendem Verkehr)
	☒	Trennungsprinzip (= Fußgängerverkehr getrennt vom fließenden Verkehr)
	Verlauf des Straßenraums	
☐	Aufweitungen Bitte auswählen	
☐	Verengungen Bitte auswählen	
☐	Verschwenk Bitte auswählen	
Bemerkungen:		

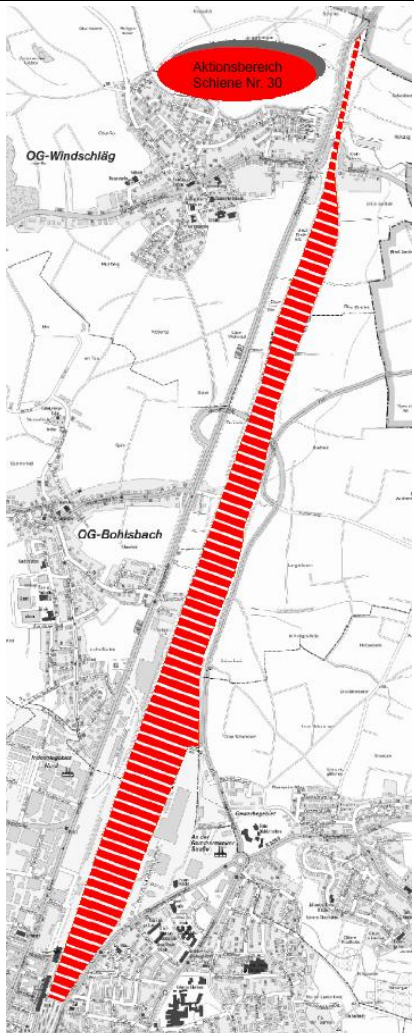
Städtebauliche Analyse	
Struktur im Aktionsbereich: Starke Abtrennung des Wohnbereiches durch Lärmschutzeinrichtungen, keinerlei Verzahnung zur Straße, Wohnbereich nur westlich der Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Schallschutzwände im Bereich Uffhofen und Hildboltsweier	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Südzubringer mit Autobahnanschluss Süd (2015ff) und damit Verkehrsentlastung im Bereich B3/33	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbauflächen, Grünflächen
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, potentielles Flurwindgebiet Biotop: Geschützte Biotop zur Straße (Feldgehölze, Feldhecken) Sicherung des Luftaustauschs durch Freihalten der Flur; westl. angrenzend: Vorrangbereich zur Nutzung durch Klein- u. Freizeitgärten.
B-Plan (Name des Plans)	
Integriertes Verkehrskonzept	Autobahnanschluss Süd (2015ff) und damit Verkehrsentlastung im Bereich B3/33
Nahverkehrsplan 2006	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Fahrradförderprogramm IV / Radwegkarte	Es sind keine Empfehlungen für diesen Aktionsbereich enthalten.
Sonstige Pläne	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☐	Priorität I
	☒	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.26 Aktionsbereich Schiene A30

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans **Steckbrief**

	Geräuschart:	Schienenverkehr (Eisenbahnstrecke des Bundes)
	Stadtbezirk:	Offenburg
	Strecke:	Karlsruhe - Basel
	Aktionsbereichs Nr.:	30
Beschreibung des Aktionsbereichs Der Aktionsbereich erstreckt sich entlang der Rheintalbahn zwischen der nördlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Offenburg und dem Offenburger Hauptbahnhof im Süden. Die Strecke besitzt eine Länge von ca. 5,3 km und verläuft auf kompletter Länge östlich parallel zur Bundesstraße B3. Sie führt westlich des Stadtteils Windschlag-Breitfeld und östlich entlang der beiden Stadtteile Windschlag und Bohlsbach, bevor sie zwischen den Industrie- und Gewerbeflächen 'Gewerbegebiet Nord' und 'An der Rammersweirer Straße' die Nordwest-Stadt und das Kerngebiet der Stadt Offenburg erreicht. Der Güterbahnhof Offenburg schließt sich auf fast kompletter Länge unmittelbar westlich an. Die Schienenstrecke des Aktionsbereichs ist Bestandteil des (nahezu) komplett umgesetzten Teilabschnitt des laufenden Verfahrens zur NBS/ABS Karlsruhe-Basel (Planfeststellungsabschnitt 6.0 'Offenburg – Nord'). Der Planfeststellungsbeschluss wurde 1989 veröffentlicht. Da bei dem Ausbau der Schienenstrecke von den planfestgestellten Planungen abgewichen wurde, erfolgten im Nachgang einzelne Nachbesserungen durch Planfeststellungsänderungen im Bezug auf die umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen. Diese Änderungen sind bis heute nicht planfestgestellt und somit auch noch nicht umgesetzt.		

Beschreibung des Aktionsbereichs					
Streckenbezeichnung		Rheintalbahn Strecke-Nr. 4000			
Trassenbeschreibung		Die Trassenführung ist nahezu ebenerdig und gradlinig (ca. Nord-Süd-Richtung). Es befinden sich insgesamt drei Straßenüber- bzw. -unterführungen in diesem Abschnitt der Rheintalbahn. Im Bereich zwischen der Gemarkungsgrenze bis ca. Höhe Ortsteil Bohlsbach bzw. Graf Schenk-von-Stauffenberg-Brücke, dem Beginn des Güterbahnhofs Offenburg, ist die Strecke 4-gleisig. Im Anschluss fächern sich die Gleise bis zum Hauptbahnhof auf.			
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Die Trasse der Rheintalbahn verläuft im Bereich des Aktionsbereichs auf Höhe der beiden betroffenen Ortsteile durch die östlichen Ausläufer beider Siedlungsbereiche.			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt 4000		Verkehrsmengen Zugzahlen Status-quo (2006/07)			
		Zugzahlen/24 Std.	366		
		Day	168		
		Evening	102		
		Night	86		
		Zugparameter			
		Zuglänge (D _l) Day	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Evening	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Night	50 - 600m		
		Geschwindigkeit (D _v)	ausserorts 120 - 250 km/h, innerorts 80 km/h		
		Bremsbauart (D _D) und Fahrzeugart (D _{Fz})			
		☒	Radscheibenbremsen	☐	Radabsorber
		☒	Andere Fahrzeugart		
		0 -100%	Anteil Scheibenbremsen		
		Fahrbahn (Fahrwegparameter, D _{Fb})			
		☐	Feste Fahrbahn	☒	Schotterbett, Holzschwellen
		☒	Schotterbett, Betonschwellen		
		Kurvenradius (Gleisbogen, D _{Ra})			
		☐	< 300 m	☐	300 bis < 500 m
☐	> 500 m				
Eisenbahntechnische Merkmale:		☐	Bahnübergänge (Fahrwegparameter D _{Bü})		
		☐	Brücken (Fahrwegparameter D _{Br})		
		☒	Bahnhof/Haltepunkt		
		☒	Weichen		
		☒	Güter-/Rangierbahnhof		
		☒	Verflechtungsbereich		
		Sonstige Hinweise:			

Schalltechnische Analyse Eisenbahn im Aktionsbereich:				
Auslösekriterium	LDEN > 70 dB(A)		LNight > 60 dB(A)	
Maximale LDEN	65 - 70 dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Maximale LNight	60 - 65 dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Zahl der Belasteten Einwohner (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	LDEN > 70 dB(A)	100		
	LNight > 60 dB(A)	110		
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	LDEN > 70 dB(A)	100		
	LNight > 60 dB(A)	0		
Zahl der Belasteten Gesamt	LDEN > 70 dB(A)	200		
	LNight > 60 dB(A)	110		
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	Straße		
Analyse verkehrlicher Merkmale Eisenbahn:				
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Baujahr offen			
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Erläuterung: offen			
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik	hoher Güterzuganteil: Tag 39%, Abend 39%, Nacht 67%			
Städtebauliche Analyse:				
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht			
	☒	nach § 30 BauGB		
	☐	nach § 34 BauGB		
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)			
	☐	WR	☐	MK
	☒	WA	☒	GE
	☐	WB	☐	GI
	☒	MI	☒	SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung			
	☐	Schule	☐	Krankenhaus
☐	Kindergarten	☐	Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers			
	☐	Kerngebiet		
	☐	Stadtkernnahes Gebiet		
	☐	Stadtteil		
	☒	Randlage		

Städtebauliche Analyse:		
Quartiersnutzung/Charakterisierung der angrenzenden Nutzungen	☒	Wohnnutzung
	☐	Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐	Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☒	Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐	Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐	Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
Räumliche Situation entlang der Trasse	k.A.	Abstände zu den Gleisen
	k.A.	Abstände zwischen den Gleisen
	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen
	☒	Heterogene Bauhöhen mit II - IV Geschossen

Städtebauliche Analyse:	
Struktur im Aktionsbereich: Der Aktionsbereich 30 zeichnet sich durch eine ebenerdige und geradlinige Linienführung der Schienenanlage aus. Die östlich und westlich anschließenden Strukturen sind ebenfalls ebenerdig. Im nördlichen Abschnitt grenzen die kleinstädtisch geprägten Ortsteile Windschlag und Bohlsbach an die Rheintalbahn. Der südliche Abschnitt des Aktionsbereichs ist von angrenzenden Gewerbe- und Industrieanlagen dominiert.	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen	
Für den nördlichen Abschnitt des Aktionsbereichs wurden im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 6.0 'Offenburg-Nord' Maßnahmen zur Lärmvorsorge umgesetzt. Ein Großteil der aktiven Maßnahmen wurde durchgeführt. Die noch fehlenden Maßnahmen, die einen geringen Umfang haben, befinden sich im Bereich nördlich des Bahnhofs. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1989 wurde zum Teil ergänzt.	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen:	
Von den bereits planfestgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen ist noch keine umgesetzt worden. Bedingt durch nachträgliche Änderungen im Gleisbau und durch eine andere Gleisnutzung muss der Planfeststellungsbeschluss von 1989 ergänzt werden, da sich der Anspruch auf Lärmschutz geändert hat.	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	NBS/ABS Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des BVWP 2003
Generalverkehrsplan (Land B.-W.)	4-gleisiger Ausbau der Strecke Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg.
Integriertes Verkehrskonzept	
FNP	Bahnanlagen, Wohnnutzung, Mischflächen, Gewerbeflächen
Landschaftsplan	Klima: Kaltluftentstehungsgebiet, potentiell Flurwindgebiet Biotope: pot. Vorkommen der stark geschützten Mauereidechse im gesamten Bereich der Bahnanlagen. Strukturelle Durchlässigkeit nicht noch weiter herabsetzen. Nördl. Bereich Wasserschutzgebiet Zone III; weiter südl.: WSG Zone IIIA; kreuzende Gewässer; Hilfen zur Überwindung von Barrieren notwendig.
B-Plan	Direkt angrenzend im Osten „Güterbahnhof-Süd, ansonsten diverse
Sonstige Planwerke	

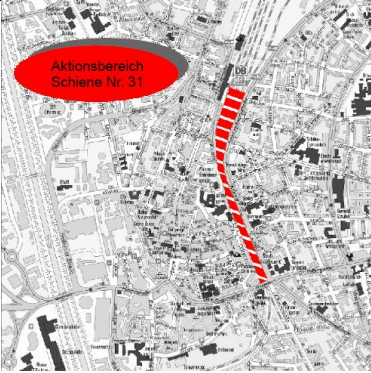
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.27 Aktionsbereich Schiene A31

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

Steckbrief

	Geräuschart:	Schienenverkehr (Eisenbahnstrecke des Bundes)
	Stadtbezirk:	Offenburg
	Strecke:	Karlsruhe - Basel
	Aktionsbereichs Nr.:	31
Beschreibung des Aktionsbereichs Der Aktionsbereich erstreckt sich entlang der Rheintalbahn zwischen der Mitte des Bahnhofsgebäudes des Offenburger Hauptbahnhofs bis zur Grabenallee. Die Strecke besitzt eine Länge von ca. 1,0 km. Sie führt unmittelbar durch das Kerngebiet der Stadt Offenburg. Siedlungsbereiche schließen sich unmittelbar zu beiden Seiten an. Nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs befindet sich der Planfeststellungsabschnitt 6.0 'Offenburg – Nord', südlich der Planfeststellungsabschnitt 7.1 'Offenburg–Süd – Hohberg' der NBS/ABS Karlsruhe – Basel. Die Schienenstrecke des Aktionsbereichs ist somit Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 7.1 'Offenburg–Süd-Hohberg'. Das formelle Planfeststellungsverfahren ist bislang nicht abgeschlossen.		

Beschreibung des Aktionsbereichs					
Streckenbezeichnung		Rheintalbahn Strecke-Nr. 4000, Schwarzwaldbahn Nr. 4250 und Güterstrecke Nr. 4263			
Trassenbeschreibung		Südlich des Offenerburger Hauptbahnhofs schließt sich der Bereich des Bahngrabens (bis zu 6 Gleise) an, der Richtung Süd-Osten führt. Die Gleise befinden sich in einer Troglage.			
Stadtäumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Die Trasse der Rheintalbahn sowie der Schwarzwaldbahn verläuft im Bereich des Aktionsbereichs durch den Kernbereich der Stadt Offenburg.			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt 4000		Verkehrsmengen Zugzahlen Status-quo (2006/07)			
		Zugzahlen/24 Std.	386		
		Day	186		
		Evening	112		
		Night	86		
		Zugparameter			
		Zuglänge (D _l) Day	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Evening	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Night	50 - 600m		
		Geschwindigkeit (D _v)	innerorts 80 km/h		
		Bremsbauart (D _D) und Fahrzeugart (D _{Fz})			
		☒	Radscheibenbremsen	☐	Radabsorber
		☒	Andere Fahrzeugart		
		0 -100%	Anteil Scheibenbremsen		
		Fahrbahn (Fahrwegparameter, D _{Fb})			
		☐	Feste Fahrbahn	☒	Schotterbett, Holzschwellen
		☒	Schotterbett, Betonschwellen		
		Kurvenradius (Gleisbogen, D _{Ra})			
		☐	< 300 m	☐	300 bis < 500 m
		☐	> 500 m		
Eisenbahntechnische Merkmale:		☐ Bahnübergänge (Fahrwegparameter D _{Bü})			
		☐ Brücken (Fahrwegparameter D _{Br})			
		☒ Bahnhof/Haltepunkt			
		☒ Weichen			
		☐ Güter-/Rangierbahnhof			
		☒ Verflechtungsbereich			
		Sonstige Hinweise:			
		Bereich des Bahngrabens stellt Sondersituation dar (Topographie, Verflechtungsbereich, Brücken etc.)			

Schalltechnische Analyse Eisenbahn im Aktionsbereich:		
Auslösekriterium	LDEN > 70 dB(A)	LNight > 60 dB(A)
Maximale LDEN	> 75 dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittweise Differenzierung)	
Maximale LNight	70-75dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittweise Differenzierung)	
Zahl der Belasteten Einwohner (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittweise Differenzierung)	LDEN > 70 dB(A)	200
	LNight > 60 dB(A)	310
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	LDEN > 70 dB(A)	1190
	LNight > 60 dB(A)	0
Zahl der Belasteten Gesamt	LDEN > 70 dB(A)	1390
	LNight > 60 dB(A)	310
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☒ Straße	
Analyse verkehrlicher Merkmale Eisenbahn:		
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Baujahr: offen	
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Erläuterung: offen	
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik	hoher Güterzuganteil: Tag 37%, Abend 38%, Nacht 72%	

Städtebauliche Analyse:				
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht			
	☒	nach § 30 BauGB		
	☒	nach § 34 BauGB		
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)			
	☐	WR	☒	MK
	☒	WA	☐	GE
	☐	WB	☐	GI
	☒	MI	☐	SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung			
	☒	Schule	☐	Krankenhaus
	☐	Kindergarten	☐	Pflegeeinrichtungen
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers			
	☒	Kerngebiet		
	☐	Stadtkernnahes Gebiet		
	☐	Stadtteil		
	☐	Randlage		
Quartiersnutzung/Charakterisierung der angrenzenden Nutzungen	☐	Wohnnutzung		
	☒	Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen		
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen		
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)		
	☒	Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)		
	☐	Gewerbe- bzw. Industrienutzung		
	☐	Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)		
	☐	Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)		
Räumliche Situation entlang der Trasse	k.A.	Abstände zu den Gleisen		
	k.A.	Abstände zwischen den Gleisen		
	Begrenzung des Straßenraums			
	☒	Geschlossene Raumkante		
	☐	Offene / abgerückte Bebauung		
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung			
	☒	Homogene Gebäudehöhen mit III - IV Geschossen		
	☒	Heterogene Bauhöhen mit III - IV Geschossen		

Städtebauliche Analyse:	
Struktur im Aktionsbereich: Der Aktionsbereich ist städtisch geprägt. Bis zum Hauptbahnhof Offenburg verlaufen die Gleise ebenerdig, südlich des Hauptbahnhofs verlaufen die Gleise im Bereich des Bahngrabens abgesenkt gegenüber der östlich und westlich anschließenden Bebauung. An die mehrgleisige Trasse grenzen zu beiden Seiten vor allem mehrgeschossige Gebäude.	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen	
Geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Für den Aktionsbereich ist im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 7.1 'Offenburg-Süd – Hohberg' Lärmvorsorge geplant. Es sind aktive und passive Maßnahmen vorgesehen.	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	NBS/ABS Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des BVWP 2003
Generalverkehrsplan (Land B.-W.)	4-gleisiger Ausbau der Strecke Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg.
Integriertes Verkehrskonzept	
FNP	Bahnanlagen, Wohn- und Mischgebietsnutzungen, Gemeinbedarfsflächen
Landschaftsplan	Klima: angrenzend Schwimmbad, Grünanlage als Komfortinsel mit innerörtlicher Klimafunktion. Biotope: potenzielles Vorkommen der stark geschützten Mauereidechse im gesamten Bereich der Bahnanlagen. Strukturelle Durchlässigkeit nicht noch weiter herabsetzen. Kreuzendes Gewässer; Teilbereiche: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen.
B-Plan	diverse
Sonstige Planwerke	

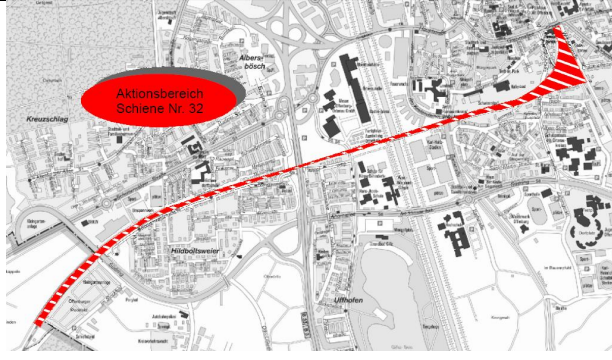
Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.4.28 Aktionsbereich Schiene A32

Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

Steckbrief

	Geräuschart:	Schienenverkehr (Eisenbahnstrecke des Bundes)
	Stadtbezirk:	Offenburg
	Strecke:	Karlsruhe - Basel
	Aktionsbereichs Nr.:	32
Beschreibung des Aktionsbereichs Der Aktionsbereich befindet sich entlang der Rheintalbahn zwischen der Grabenallee und der südlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Offenburg. Die Strecke besitzt eine Länge von ca. 2,8 km. Sie führt unmittelbar durch das Stadtgebiet von Offenburg. Siedlungsbereiche schließen sich unmittelbar zu beiden Seiten an. Der gesamte Bereich ist Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 7.1 'Offenburg-Süd – Hohberg' der NBS/ABS Karlsruhe – Basel.		

Beschreibung des Aktionsbereichs					
Streckenbezeichnung		Rheintalbahn Strecke-Nr. 4000			
Trassenbeschreibung		Die Trasse der Rheintalbahn führt 2-gleisig durch die Offenburger-Kurve in westlicher Richtung über die Kinzig entlang der Stadtteile Uffhofen, Hildboltsweier, Albersbösch und Kreuzschlag. In der Durchfahrt der Offenburger-Kurve befindet sich die Rheintalbahn in einer Troglage, während im Anschluss die Gleise erhöht in Dammlage über die Kinzig führen. Anschließend führt die Strecke allmählich wieder ebenerdig bis zur südlichen Stadtgrenze Offenburgs. Im Rahmen der NBS/ABS Karlsruhe – Basel ist der 4-gleisige Ausbau geplant.			
Stadträumliche Lage und Abgrenzung im Stadtbezirk		Die Trasse der Rheintalbahn sowie der Schwarzwaldbahn verläuft im Bereich des Aktionsbereichs durch den Kernbereich der Stadt Offenburg.			
Verkehrliche Emissionsfaktoren / Eingangsdaten der Lärmkartierung Im Abschnitt 4000		Verkehrsmengen Zugzahlen Status-quo (2006/07)			
		Zugzahlen/24 Std.	290		
		Day	136		
		Evening	80		
		Night	74		
		Zugparameter			
		Zuglänge (D _l) Day	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Evening	50 - 600m		
		Zuglänge (D _l) Night	50 - 600m		
		Geschwindigkeit (D _v)	außerorts 120 - 250 km/h innerorts 80 km/h		
		Bremsbauart (D _D) und Fahrzeugart (D _{Fz})			
		☒	Radscheibenbremsen	☐	Radabsorber
		☒	Andere Fahrzeugart		
		0 -100%	Anteil Scheibenbremsen		
		Fahrbahn (Fahrwegparameter, D _{Fb})			
		☐	Feste Fahrbahn	☐	Schotterbett, Holzschwellen
		☒	Schotterbett, Betonschwellen		
		Kurvenradius (Gleisbogen, D _{Ra})			
		☐	< 300 m	☒	300 bis < 500 m
		☐	> 500 m		
Eisenbahntechnische Merkmale:		☐	Bahnübergänge (Fahrwegparameter D _{Bü})		
		☒	Brücken (Fahrwegparameter D _{Br})		
		☐	Bahnhof/Haltepunkt		
		☒	Weichen		
		☐	Güter-/Rangierbahnhof		
		☒	Verflechtungsbereich		
		Sonstige Hinweise: keine			

Schalltechnische Analyse Eisenbahn im Aktionsbereich:				
Auslösekriterium	LDEN > 70 dB(A)		LNight > 60 dB(A)	
Maximale LDEN	> 75 dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Maximale LNight	70-75dB dB (Hinweis: Angabe bezieht sich auf Gebäude im gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)			
Zahl der Belasteten Einwohner (Hinweis: Angabe bezieht sich auf den gesamten Aktionsbereich, keine abschnittsweise Differenzierung)	LDEN > 70 dB(A)		630	
	LNight > 60 dB(A)		1130	
Zahl der Belasteten Beschäftigten, Schüler und Studenten	LDEN > 70 dB(A)		580	
	LNight > 60 dB(A)		0	
Zahl der Belasteten Gesamt	LDEN > 70 dB(A)		1210	
	LNight > 60 dB(A)		1130	
Aktionsbereich für andere Geräuschart	☐	Straße		
Analyse verkehrlicher Merkmale Eisenbahn:				
Baulicher Zustand des Gleises	Gleisalter / Baujahr: offen			
Wann findet die nächste Streckensanierung statt	Erläuterung: offen			
Beschreibung der eingesetzten Fahrzeuge / Stand der Technik	hoher Güterzuganteil: Tag 49%, Abend 50%, Nacht 78%			
Städtebauliche Analyse:				
Planungsrechtliche Einstufung	Bestehendes Planungsrecht			
	☒	nach § 30 BauGB		
	☒	nach § 34 BauGB		
	Grobe planungsrechtliche Einstufung der Gebietsart nach BauNVO (Hinweis: Diese Einstufung dient nicht als Grundlage zur Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren)			
	☐	WR	☐	MK
	☒	WA	☐	GE
	☐	WB	☐	GI
	☐	MI	☒	SO
	Vorhandensein besonders schutzwürdiger Nutzung			
	☒	Schule	☐	Krankenhaus
☐	Kindergarten	☐	Pflegeeinrichtungen	
Einordnung der stadträumlichen Lage und der städtebaulichen Qualitäten /Potentiale des Quartiers im Stadtgebiet	Typisierung des Quartiers			
	☐	Kerngebiet		
	☒	Stadtkernnahes Gebiet		
	☐	Stadtteil		
	☒	Randlage		

Städtebauliche Analyse:		
Quartiersnutzung/Charakterisierung der angrenzenden Nutzungen	☒	Wohnnutzung
	☐	Überwiegende Wohnnutzung mit gewerblichen Nutzungen
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen
	☐	Überwiegend gewerbliche Nutzungen mit Büronutzung in den oberen Geschossen (z.B. Praxen, Labors und Agenturen)
	☐	Büronutzung (Banken, Versicherungen, Verwaltung)
	☐	Gewerbe- bzw. Industrienutzung
	☐	Straßenabgewandte Nutzung (z.B. gewerblich - handwerkliche Nutzungen in Blockinnenbereichen oder Hinterhöfen)
	☐	Straßenferne Nutzungen (z.B. größere Gewerbe- und Industrieanlagen)
Räumliche Situation entlang der Trasse	k.A.	Abstände zu den Gleisen
	k.A.	Abstände zwischen den Gleisen
	Begrenzung des Straßenraums	
	☐	Geschlossene Raumkante
	☒	Offene / abgerückte Bebauung
	Geschossigkeiten angrenzende Bebauung	
	☐	Homogene Gebäudehöhen mit Geschossen
	☒	Heterogene Bauhöhen mit I - IV Geschossen
Struktur im Aktionsbereich: Der Aktionsbereich ist durch städtische Strukturen entlang der Gleise geprägt. Im Bereich der Offenburger-Kurve ist die Rheintalbahn gegenüber der Umgebung abgesenkt. Zur Querung der Kinzig sowie im südlich anschließenden Bereich führt die Rheintalbahn auf einer gegenüber der Umgebung erhöhten Dammlage. Während sich hauptsächlich Wohnnutzungen entlang des Aktionsbereichs befinden, liegen nördlich der Schienenwege zum Teil auch andere Nutzungen wie Freizeitanlagen, Messehallen und Büronutzungen.		
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen keine		
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Für den gesamten Abschnitt des Aktionsbereichs ist im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 7.1 'Offenburg-Süd – Hohberg' Lärmvorsorge geplant. Es sind aktive und passive Maßnahmen vorgesehen. Ebenso ist im Bereich von Albersbösch und Hildboltsweier eine Absenkung der A3-Trasse geplant.		

Städtebauliche Analyse:	
Vorgaben aus anderen Planungen	
Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	NBS/ABS Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des BVWP 2003
Generalverkehrsplan (Land B.-W.)	4-gleisiger Ausbau der Strecke Karlsruhe - Basel ist Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg.
Integriertes Verkehrskonzept	
FNP	Bahnanlagen, Grünflächen, Wohnbauflächen, Gewerbeflächen
Landschaftsplan	Klima: südlicher Teil: Kaltluftentstehungsgebiet, potentiell Flurwindgebiet Biotop: Kreuzende und parallel laufende Gewässer; Teilbereiche: Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Freiraumstrukturen; Erhalt und Entwicklung innerörtlicher Fließgewässerabschnitte unter Berücksichtigung der freiraumstrukturellen / ortsbildprägenden Qualitäten.
B-Plan	diverse
Sonstige Planwerke	

Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	☒	Priorität I
	☐	Priorität II
	☐	Priorität III

14.5 Wirkungsanalyse zum Güterzugtunnel

14.5.1 Allgemeine Eingangsgrößen zur Ermittlung des Schienenverkehrslärms

14.5.2 Zugzahlen und Emissionspegel für den Nullfall 2006 und den Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 % im Bereich des Bahngrabens

14.5.3 Zugzahlen und Emissionspegel für den Nullfall 2006 und den Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 % im Bereich südlich der Offenburger-Kurve

14.5.4 Emissionsseitige Pegelveränderung für den Nullfall 2006 gegenüber dem Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100%

14.5.1 Allgemeine Eingangsgrößen zur Ermittlung des Schienenverkehrslärms

Zuggattung	Scheibenbremsenanteil	Zuggeschwindigkeit	Zuglänge
	[%]	[km/h]	[m]
ICE	100	80	405
EC/IC	100	80	400
RE	100	80	212
Güterzug	10	80	600
OSB	100	80	150
Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die beiden beispielhaft betrachteten Abschnitte zur Ermittlung und Beurteilung der Geräuschemissionen unter Berücksichtigung des Güterzugtunnels (Bahngraben, südlich Offenburger-Kurve). Sie entsprechen den unterstellten Parametern zur Berechnung der Emissionspegel für die Lärmkartierung der Stadt Offenburg.			

14.5.2 Zugzahlen und Emissionspegel für den Nullfall 2006 und den Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 % in den Planfeststellungsabschnitten 6.0 (ab Tunnelportal Güterzugtunnel nach Süden) und 7.1 nördlich der Offener Kurve (mit den Zügen der Schwarzwaldbahn)

Zuggattung	Nullfall 2006						Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 %					
	Anzahl Züge			Emissionspegel in dB(A)			Anzahl Züge			Emissionspegel in dB(A)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
ICE	32	12	4	55,4	55,9	48,1	45	15	16	56,9	56,9	54,1
EC/IC	8	2	4	53,3	52,1	52,1	3	1	0	49,1	49,1	-
TEC	84	28	62	71,9	71,9	72,4	11	3	6	63,1	62,2	62,2
RE/IRE	68	22	12	59,8	59,7	54,1	47	15	9	58,3	58,1	52,8
OSB	32	12	4	55,1	55,6	47,8	54	18	9	57,4	57,4	51,3
Summe Σ (alle Züge)	224	76	86	72,4	72,4	72,5	160	52	40	65,8	65,3	63,5
Einfluss Fahrbahnart (Zuschlag 2dB)				74,4	74,4	74,5				67,8	67,3	65,5
Quellen	Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft 2009						Fritz Bericht-Nr. 01711-VVS-1 vom 30.04.2007			eigene Berechnung		

14.5.3 Zugzahlen und Emissionspegel für den Nullfall 2006 und den Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 % im Planfeststellungsabschnitt 7.1 südlich der Offenburger-Kurve (ohne die Züge der Schwarzwaldbahn)

Zuggattung	Nullfall 2006						Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 %					
	Anzahl Züge			Emissionspegel in dB(A)			Anzahl Züge			Emissionspegel in dB(A)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
ICE	32	12	4	55,1	55,6	47,8	45	15	16	56,6	56,6	53,9
EC/IC	6	2	4	52,1	52,1	52,1	0	0	0	49,1	49,1	-
TEC	80	26	58	71,7	71,6	72,1	0	0	0	63,1	62,2	62,2
RE/IRE	44	14	8	58,0	57,8	52,3	26	8	6	58,3	58,1	52,8
OSB	-	-	-	-	-	-	23	7	6	53,6	53,3	49,6
Summe Σ (alle Züge)	162	54	74	72,0	71,9	72,2	94	30	28	65,4	64,9	63,4
Einfluss Fahrbahnart (Zuschlag 2dB)				74,0	73,9	74,2				67,4	66,9	65,4
Quellen:	Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft 2009						Fritz Bericht-Nr. 01711-VVS-1 vom 30.04.2007			eigene Berechnung		

14.5.4 Emissionsseitige Pegelveränderung für den Nullfall 2006 gegenüber dem Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100%

Abschnitt	Zeitraum	Nullfall 2006 Emissionspegel in dB(A)	Prognose-Planfall 2015 mit Güterzugtunnel 100 % Emissionspegel in dB(A)	Pegeldifferenz Nullfall zu Prognose-Planfall 2015 Differenz in dB(A)
Planfeststellungs- abschnitt 6.0 ab Tunnelportal nach Süden	Tag	72,4	65,8	6,6
	Abend	72,4	65,3	7,1
	Nacht	72,5	63,5	9,0
Planfeststellungs- abschnitt 7.1 nördlich Offenburger- Kurve	Tag	72,4	65,8	6,6
	Abend	72,4	65,3	7,1
	Nacht	72,5	63,5	9,0
Planfeststellungs- abschnitt 7.1 südlich Offenburger-Kurve	Tag	72,0	65,4	6,6
	Abend	71,9	64,9	7,0
	Nacht	72,2	63,4	8,8