

Stadt Mannheim Lärmaktionsplan 4. Stufe

Entwurf zur
Öffentlichkeitsbeteiligung:
Anhang 6:
Abwägung straßenverkehrs-
rechtliche Maßnahmen

Stand 01 / 2025

Inhaltsverzeichnis

Almenhof Speyerer Straße	1
Gesamtabwägung.....	3
Casterfeld Ost / Pfingstberg Wachenburgstraße	4
Feudenheim Am Aubuckel	6
Feudenheim Ost	8
Feudenheim Wingertsbuckel	10
Friedrichsfeld Vogesenstraße	12
Herzogenried Herzogenriedstraße	14
Hochstätt	16
Innenstadt Bismarckstraße.....	18
Innenstadt Friedrichsring	20
Innenstadt Jungbusch Luisenring	23
Innenstadt Kaiserring	26
Innenstadt Kunststraße West.....	29
Innenstadt Parkring	31
Jungbusch Akademiestraße.....	34
Jungbusch Hafenstraße	37
Käfertal Auf dem Sand.....	39
Käfertal B 38	41
Käfertal Kallstadter Straße	44
Käfertal Lampertheimer Straße.....	46
Käfertal Mannheimer Straße.....	48
Käfertal Neustadter Straße.....	50
Obere Riedstraße West	52
Käfertal Wormser Straße West	54
Lindenhof Glücksteinallee	56
Lindenhof Meeräcker-, Landteilstraße.....	58
Neckarau Mallaustraße	60
Neckarau Morchfeldstraße	62
Neckarau Neckarauer Straße	64
Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße.....	67
Neckarstadt-Ost Carl-Benz-Straße	70
Neckarstadt-Ost Friedrich-Ebert-Straße B38.....	72

Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (Ost)	74
Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (West)	76
Neckarstadt-Ost Schafweide	78
Neckarstadt West Am Messplatz	80
Neckarstadt-West HansasträÙe.....	82
Neckarstadt-West Mittelstraße (Abschnitt Alter Messplatz).....	84
Neckarstadt-West UntermühlaustraÙe.....	86
Neckarstadt-West Waldhofstraße.....	89
Neuhermsheim Hermsheimer Straße	92
Neuostheim Dürerstraße Mitte.....	94
Neuostheim Dürerstraße West	96
Neuostheim Seckenheimer Landstraße Ost.....	98
Neuostheim Seckenheimer Landstraße	100
Oststadt Am oberen Luisenpark.....	102
Oststadt Augustaanlage	104
Oststadt CollinistraÙe	106
Oststadt Friedrichsplatz.....	108
Oststadt Goethestraße	111
Oststadt Kolpingstraße	113
Oststadt Renzstraße	115
Rheinau Relaisstraße Nord.....	117
Sandhofen Blumenau Braunschweiger Allee Mitte	120
Sandhofen Viernheimer Weg Ost.....	122
Sandhofen Viernheimer Weg West.....	124
Schönau Amselstraße	126
Schönau Braunschweiger Allee Süd	128
Schönau Lilienthalstraße	130
Schönau Sonderburger Straße	132
Schwetzingenstadt Traitteurstraße.....	134
Schwetzingenstadt Schwetzingen Straße	136
Schwetzingenstadt Seckenheimer Straße.....	139
Schwetzingenstadt Traitteurstraße.....	142
Schwetzingenstadt Viehhof-, Möhlstraße.....	144
Seckenheim Hauptstraße	147
Seckenheim Kloppenheimer Straße Süd	150
Seckenheim Offenburger Straße Nord	152

Vogelstang Hinter dem Wolfsberg	154
Vogelstang Magdeburger Straße	156
Waldhof Alte Frankfurter Straße.....	159
Waldhof B44.....	161
Waldhof Langer Schlag Ost.....	166
Waldhof Sandhofer Straße.....	169
Waldhof Speckweg.....	171
Waldhof Waldpforte.....	173
Waldhof Waldstraße	175
Wallstadt Keltenstraße.....	178
Wallstadt Mosbacher Straße West	180

Almenhof Speyerer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Speyerer Straße zwischen Kreuzung Neckarauer Straße
- und Kreuzung Meeräckerstraße / Steubenstraße
- Separat: Abschnitte westl. der Kreuzung Steubenstraße / Meeräckerstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	45		
Lärmkennziffer	217		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	674 / 622	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	416 / 380	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	7 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	45		
Differenz	-172		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	232 / 174	-442 / -488	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	35 / 19	-381 / -361	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-7 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0	+
Takt (t / n)	20 / 0	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	Ca. 1000 m	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	51
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o

Gesamtabwägung

Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (L_{den}/L_n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A)) ausgesetzt.

Gegen eine Anordnung T30 auf der Speyerer Straße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.

Zwar führt durch die Straße die Buslinie 63, bei der es aufgrund der Maßnahmen im Gesamtsetz zu Verzögerungen von bis zu 51 Sekunden kommen kann, ein zusätzlicher Umlauf ist nach den Angaben der rnv aber nicht erforderlich. Daher steht der Belang aufgrund der Belastungen oberhalb der Schwelle 67 / 57 (L_{den}/L_n) im Rahmen einer Gesamtabwägung der Anordnung T30 nicht entgegen.

Die LSA an der Kreuzung Speyrer Straße / Steubenstraße / Meeräckerstraße muss angepasst werden, sofern die Anordnung T30 Speyrer Straße auf die Abschnitte westlich der Kreuzung erweitert wird, auf denen aktuell noch keine Beschränkung vorliegt. Daher soll hier eine Anordnung erfolgen, sofern die LSA an diesem Knotenpunkt angepasst wurde. Dies ist insbesondere erforderlich, wenn die durchgängige T30 Anordnung von der Landteilstraße in Norden bis zur Kreuzung Steubenstraße / Rheingoldstraße realisiert werden soll.

Ergebnis:
zwischen Kreuzung Neckarauer
Straße und Kreuzung

Ja ganztags

Abschnitte westlich der
Kreuzung Meeräckerstraße /
Steubenstraße

Ja ganztags, wenn eine Anpassung der LSA erfolgt ist

Casterfeld Ost / Pfingstberg Wachenburgstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Wachenburgstraße zwischen Einmündung Martinstraße und
- Einmündung Herbststraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	69		
Lärmkennziffer	127		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	190 / 162	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	157 / 56	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	10 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		25	
Differenz		-102	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	93 / 10	-97 / -152	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	8 / 0	-149 / -56	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-10 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Klassifizierung	Landesstraße		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1		+
Takt (t/n)	10 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		o
Streckenlänge [m]	ca. 530		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	52	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	66.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Die Wachenburgstraße besitzt als klassifizierte Landesstraße und Hauptverkehrsstraße im städtischen Netz eine hohe Verkehrsbedeutung. Zudem erfolgt die Erschließung der westlichen Wohnbebauung über eine von der Hauptfahrbahn getrennten Fahrspur. Aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion und vor dem Hintergrund der Prioritätengruppe und Rang des Untersuchungsgebietes (LKZ 127) wird die Maßnahme T30 auf die Nacht (22 bis 6 Uhr) begrenzt. Hier wird dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden ein höheres Gewicht beigemessen.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja nachts, nach Austausch LSA		

Feudenheim Am Aubuckel

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Erweiterung der bestehenden T30 Regelung T30 nachts auf ganztags
- Am Aubuckel siedlungsnaher Fahrspur (östlich)
- Wingertsbuckel siedlungsnaher Fahrspur (südlich) bis Einmündung Talstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	80		
Lärmkennziffer	86		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 Nacht)		o
Betroffenheit [L _{den} / L _{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	137 / 90	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	107 / 66	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	66 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	56		
Differenz	-30		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	115 / 90	-22 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	77 / 66	-30 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	4 / 0	-62 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	4 / 0		-
Takt (t/n)	20 bzw. 30 / -		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 950		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	30	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	458.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Für die Straße Am Aubuckel und den Wingertsbuckel besteht für die siedlungsnahen Fahrbahn aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Nacht. Auf eine Beschränkung am Tag wurde aufgrund der Verkehrsfunktion verzichtet. Ebenso auf eine Maßnahme auf der siedlungsfernen (westlichen) Fahrbahn. Hier war mit rund 1 dB(A) der Lärminderungseffekt aufgrund des größeren Abstandes (eigenständiges Gleisbett der Stadtbahn trennt die beiden Fahrbahnen) zur Wohnbebauung nicht wesentlich. Die siedlungsnahen Fahrbahn ist hier pegelbestimmend.</p> <p>Bei der aktuellen Analyse hat sich gezeigt, dass Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vorliegen, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag vorhanden.</p> <p>Die Straße Am Aubuckel ist eine klassifizierte Kreisstraße und hat im städtischen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Sie ist einseitig angebaut. Ebenso fahren tagsüber hier 4 Buslinien, die Straßenbahn hat hier aber ein separates Gleisbett. In der Gesamtabwägung wird daher die bestehende Regelung bestätigt. Berechnungen haben zudem gezeigt, dass eine Ausweitung der T30 nachts Regelung auf die westliche Fahrbahn nur unwesentliche Effekte hat (10 betroffene weniger oberhalb des Schwellenwertes 55 dB(A) in der Nacht).</p>			
Ergebnis	Keine weitere Maßnahme		

Feudenheim Ost

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Ilvesheimer Straße zwischen bestehender T30
Regelung im Westen und
- Kreuzung Banater Straße /Siebenbürger Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	68		
Lärmkennziffer	127		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	178 / 172	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	124 / 108	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	37 / 37	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	64		
Differenz	-63		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	109 / 103	-69 / -69	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	55 / 58	-69 / -50	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	20 / 20	-17 / -17	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung			o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	152.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Es liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen. Die Maßnahme ist umzusetzen. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Austausch LSA		

Feudenheim Wingertsbuckel

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30



- Wingertsbuckel zwischen Kreuzung am Aubuckel und
- Einmündung Hölderlinstraße

Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	87		
Lärmkennziffer	61		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	148 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	60 / 0	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	2 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		10	
Differenz		-51	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	42 / 0	-106 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	7 / 0	-53 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-2 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		+
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	226.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Für die Straße Am Aubuckel und den Wingertsbuckel besteht für die siedlungsnahen Fahrbahn aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Nacht. Auf dem Abschnitt des Wingertsbuckels westlich der Einmündung Talstraße gilt die Anordnung für beide Fahrtrichtungen.</p> <p>Auf eine Beschränkung am Tag wurde aufgrund der Verkehrsfunktion als klassifizierte Kreisstraße und Hauptverkehrsstraße verzichtet. Ebenso auf eine Maßnahme auf der siedlungsfernen (nördlichen) Fahrbahn im westlichen Abschnitt des Wingertsbuckels. Hier war mit rund 1 dB(A) der Lärminderungseffekt aufgrund des größeren Abstandes (eigenständiges Gleisbett der Stadtbahn trennt die beiden Fahrbahnen) zur Wohnbebauung nicht wesentlich. Die siedlungsnahen Fahrbahn ist hier pegelbestimmend.</p> <p>Bei der aktuellen Analyse hat sich gezeigt, dass Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vorliegen, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag vorhanden.</p> <p>Der Wingertsbuckel ist eine klassifizierte Kreisstraße und hat im städtischen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Sie ist einseitig angebaut. Am Tag überwiegen die Belange des Verkehrs. In der Gesamtabwägung wird die bestehende Regelung T30 nachts bestätigt.</p>			
Ergebnis	Keine weitergehende Maßnahme		

Friedrichsfeld Vogesenstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- von Neckarhauser Straße Kreuzung Ahornstraße
- bis Vogesenstraße (S-Bahnhof Friedrichsfeld Süd)

Auf diesem Straßenabschnitt ist teilweise bereits T30 nachts (aus dem LAP 2. Stufe) und ganztags angeordnet. Hier soll einheitlich T30 ganztags angeordnet werden.



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	14		
Lärmkennziffer	145		
Maßnahme vorhanden	Ja (teilweise T30 nachts / ganztags)		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	428 / 236	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	236 / 160	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	125 / 2	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		75	
Differenz		-70	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	326 / 190	-102 / -46	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	133 / 137	-103 / -23	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	2 / 2	-123 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	3/0	-
Takt (t/n)	30 bzw. 60 / -	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 1000	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		-
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Im Tagzeitraum sind auch deutliche Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr vorhanden.</p> <p>Zwar fahren auf dem Abschnitt auch drei Buslinien, diese aber nur im Tagzeitraum und in einem 30 bzw. 60 Minutentakt. Die Verzögerung durch die Ausweitung T30 liegt dabei unter 30 Sekunden und damit in einem tolerierbaren Bereich. Es wird kein zusätzlicher Umlauf erforderlich.</p> <p>Vor diesem Hintergrund überwiegen hier die Lärmschutzbelange.</p>		
Ergebnis	Ja (Ausweitung) ganztags	

Herzogenried Herzogenriedstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Herzogenriedstraße zwischen Kreuzung Waldhofstraße und
- Beginn Wohnbebauung westlich der Einmündung „Zum Herzogenried“



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	83		
Lärmkennziffer	68		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	248 / 245	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	78 / 54	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		6	
Differenz		-62	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	45 / 26	-201 / -218	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-78 / -54	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	- / -	
Streckenlänge [m]	ca. 900	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	74
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 74 Sekunden, führt aber nicht zu einem zusätzlichen Umlauf.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtabwägung überwiegen die Lärmschutzbelange in dem rund 900 m langen Abschnitt der Herzogenriedstraße.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Hochstätt

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- L 542 zwischen Brücke Rangierbahnhof und
- Höhe Wendehammer Hochstättstraße bzw. Brücke BAB 6



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	67		
Lärmkennziffer	130		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	180 / 185	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	124 / 134	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 6	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		104	
Differenz		-26	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	173 / 179	-7 / -6	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	88 / 111	-36 / -23	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 1	0 / -5	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	
		nein	-
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	-
Takt (t / n)	10 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	o
Streckenlänge [m]	ca. 450	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	46 sec	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Nacht (60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Die Berechnungen der Maßnahme T30 haben gezeigt, dass hiermit kaum eine Wirkung erzielt werden kann. Dies ist überwiegend darauf zurückzuführen, dass die BAB 6 hier als dominierende Verkehrslärmquelle die Geräuscheinwirkungen bestimmt.</p> <p>Wegen geringer Wirksamkeit wird die Maßnahme verworfen.</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Innenstadt Bismarckstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Bismarckstraße

- Zwischen Kreuzung Kaiserring
- und Einmündung L5 / L6



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	7		
Lärmkennziffer	1007		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	500 / 493	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	484 / 475	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	398 / 378	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	698		
Differenz	-309		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	476 / 467	-24 / -26	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	415 / 383	-69 / -92	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	378 / 297	-20 / -81	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße 37		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		o
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	17.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr 70 / 60 ist die Maßnahme umzusetzen. Neben der grundsätzlichen Anordnungspflicht T30 oberhalb 67/57 stehen in diesem gesundheitsgefährdenden Belastungsbereich nur Belange von besonderer Bedeutung entgegen.</p> <p>Im Ergebnis wird der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zugestanden. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.</p> <p>Die Maßnahme ist in Zusammenhang mit der Maßnahme Schwetzingenstadt Reichskanzler-Müller-Straße zu sehen und im Verbund umzusetzen.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja nachts nach Anpassung LSA im Verbund mit Reichskanzler-Müller-Straße		

Innenstadt Friedrichsring

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- zwischen Kurpfalzkreisel
- und Kreuzung Friedrichsplatz / Fressgasse
- zusätzlich Lückenschluss vor Wasserturm (ca. 80m)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	20		
Lärmkennziffer	455		
Maßnahme vorhanden	Nein		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	919 / 680	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	865 / 216	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	158 / 26	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		182	
Differenz		-273	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	756 / 191	-163 / -489	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	214 / 42	-621 / -174	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	11 / 2	-147 / 24	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
	Ja Teilbereich zum Kaiserring (Bereich westlich des Wasserturms)		++
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Nein		o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	3		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		
DTV Auswirkung Tempo STRAB			
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	727.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Aufgrund der vorhandenen belasteten Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsachse der Ringstraße um die Quadrate am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen. Für die Anordnung der Maßnahme T30 nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange.

Dabei wird der Verkehrsbedeutung Hauptverkehrsachse der Ringstraße um die Quadrate am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zugestanden. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.

Zusätzlich ist die Maßnahme ist in Zusammenhang mit der gesamten Verkehrsberuhigung Luisenring / Parkring/ Kaiserring und Friedrichsring zu sehen. Es ist geplant den Kaiserring (Boulevard Kaiserring) und das Cahn-Garnier-Ufer umzubauen. Im Zuge dieser Umbaumaßnahmen werden auch die Lichtsignalanlagen ausgetauscht. Die Maßnahmenanordnung wird daher bis zum Abschluss der beiden Umbaumaßnahmen respektive dem Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen ausgesetzt.

Ergebnis	Ja nachts, nach Abschluss Umbaumaßnahmen Cahn-Garnier- Ufer und Boulevard Kaiserring resp. Austausch LSA	
	Prüfauftrag T30 ganztags	

Innenstadt Jungbusch Luisenring

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Erweiterung Anordnung T30 von nachts auf ganztags
- Luisenring



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	2		
Lärmkennziffer	1243		
Maßnahme vorhanden	Ja		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1428 / 1352	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	1372 / 1296	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	1296/833	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		923	
Differenz		320	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1390 / 1352	-38 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	1309 / 1296	-63 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	1043 / 833	-250 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße (teilweise bis Einmündung Dalbergstraße)		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja (teilweise Hafent)		-
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		
Hot-Spot Stadtbahn	nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
DTV Auswirkung Tempo STRAB	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja (zum Teil)		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphaltdeck	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	Mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	20.000 €	

Gesamtabwägung

Derzeit besteht auf dem Luisenring bereits eine T30 Anordnung für die Nacht (22-6 Uhr), was als Maßnahme im LAP 2.Stufe beschlossen wurde.
Die Maßnahme ist in eine Verkehrsberuhigung des Ringsystems einzubinden.
Neben der grundsätzlichen Anordnungspflicht T30 oberhalb 67/57 stehen im vorliegenden gesundheitsgefährdenden Belastungsbereich über 70/60 nur Belange von besonderer Bedeutung entgegen. Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) ist die Maßnahme umzusetzen.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zuerkannt. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.

Im vorliegenden Fall ist der Luisenring zusammen mit der Akademiestraße der am stärksten belastete Bereich im Stadtgebiet. Alleine der Luisenring weist am Tag 1.296 Personen auf, die Lärmpegeln deutlich oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr ausgesetzt sind. Gleichzeitig ist der Luisenring ein

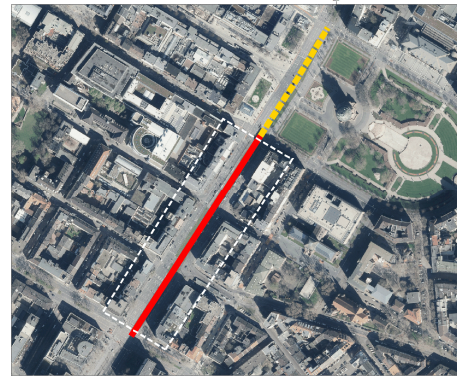
Ergebnis

**T30 nachts bestätigt,
Prüfauftrag T30 ganztags**

Innenstadt Kaiserring

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- zwischen Kreuzung Bismarckstraße
und Kreuzung Friedrichsplatz und O7
- zusätzlich Lückenschluss vor Wasserturm (ca. 80m)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	21		
Lärmkennziffer	443		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	272 / 269	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	269 / 235	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	65 / 28	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		237	
Differenz		-206	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	269 / 233	-3 / -36	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	178 / 49	-91 / -186	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	30 / 27	-281 / -242	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		0
	Ja Teilbereich zum Friedrichsring (Bereich westlich des Wasserturms)		++
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		0
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		0
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	5		
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		
DTV Auswirkung Tempo STRAB	-		
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	0/1		+
	3/0		-
Takt (t/n)	20/20		
Zusätzliche Umläufe	-		
Verlängerte Fahrzeit (t/n)	35 sec		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	Betroffene nach Maßnahme 70/60		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten Austausch	278.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Aufgrund der vorhandenen belasteten Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen beigemessen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung zuerkannt. Für die Anordnung der Maßnahme T30 nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange.

Zusätzlich ist die Maßnahme in Zusammenhang mit der gesamten Verkehrsberuhigung Luisenring / Parkring/ Kaiserring und Friedrichsring zu sehen. Es ist geplant den Kaiserring (Boulevard Kaiserring) umzubauen. Im Zuge dieser Umbaumaßnahmen werden auch die Lichtsignalanlagen ausgetauscht. Die Maßnahmenanordnung wird daher bis zum Abschluss der Umbaumaßnahmen respektive dem Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen ausgesetzt.

Ergebnis	Ja nachts, nach Abschluss Umbaumaßnahmen Boulevard Kaiserring resp. Austausch LSA	
	Prüfauftrag T30 ganztags	

Innenstadt Kunststraße West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Maßnahme Verkehrsknoten B 44 (siehe Untersuchungsgebiet Jungbusch Akadmiestraße
- Abschnitt Kunststraße zwischen Knotenzufahrt und Kreuzung C7 / C8



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	36		
Lärmkennziffer	273		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 teilweiseangeordnet)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	216 / 70	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	70 / 0	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	110		
Differenz	-163		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	152 / 0	- 64 / -70	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-70 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

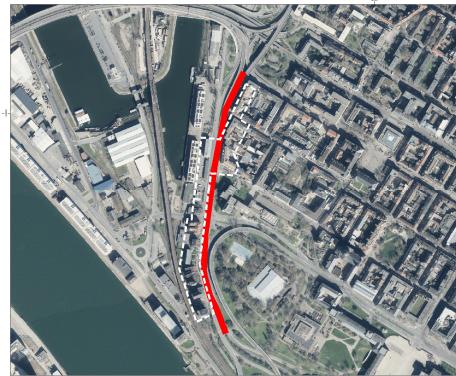
Lückenschluss	Ja		++
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand			o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	57.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Die Maßnahme zum Verkehrsknoten B 44 hat hier wesentlichen Einfluss auf die Belastungen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Daher wird die vorliegende Maßnahme T30 als Lückenschluss zwischen der Anordnung T30 Knoten B 44 und aktueller T30 Beschränkung auf der Kunststraße ab der Kreuzung C7 / C8 gewertet. Die Ermittlung der Belasteten Personen im Planfall T30 erfolgte ebenfalls unter der Berücksichtigung der Maßnahme T30 Knoten B 44.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung der LSA		

Innenstadt Parking

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- zwischen Aufteilung der Fahrspuren südlich der Einmündung der Rheinvorlandstraße
- und Flyover zum Luisenring (Höhe C7)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	14		
Lärmkennziffer	601		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	727 / 583	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	546 / 411	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	311 / 159	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	321		
Differenz	-280		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	526 / 501	-202 / -192	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	394 / 304	-152 / -217	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	30 / 27	-281 / -242	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße B36		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja (Hafen)		--
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2/2		o
Takt (Tag / Nacht)	20/20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		o
Streckenlänge [m]			
Verlängerte Fahrzeit [sec]	33		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Aufgrund der vorhandenen belasteten Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zuerkannt. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen. Für die Anordnung der Maßnahme T30 nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange.

Die Maßnahme ist in eine Verkehrsberuhigung des Ringsystems (Luisenring / Parkring) einzubinden und im Zusammenhang umzusetzen. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

**Ja ganztags, nach Anpassung LSA
im Verbund mit Maßnahme Akademiestraße und Luisenring
Prüfauftrag T30 ganztags**

Jungbusch Akademiestraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Knotenpunkt

- Akademiestraße
- Kurt-Schumacher-Brücke im Bereich der Aufteilung der Spuren
- Zubringer und Abfahrten der Brücke (außer Ausfahrt Richtung Süden)
- „Fly Over“ Luisenring / Parkring Fahrtrichtung Süd – Nord



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	1		
Lärmkennziffer	1658		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	350 / 352	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	350 / 164	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	75 / 61	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		684	
Differenz		-974	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	190 / 144	160 / 208	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	90 / 76	260 / 88	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	45 / 46	30 / 15	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		0
Klassifizierung	Bundesstraße B44		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja		--
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		+
Ausweichrouten vorhanden	nein		0
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	-	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o

Gesamtabwägung

Die Maßnahme ist in Zusammenhang mit der gesamten Verkehrsberuhigung Luisenring / Parkring zu sehen. Ein wesentlicher Teil der Immissionen kommt auch aus dem Verkehr auf dem Ring. Eine ausschließliche Anordnung T30 nur auf der Brücke und den Zubringern (inkl. Akademiestraße) führt zu einer wesentlichen geringeren Wirkung der Maßnahme. Neben der grundsätzlichen Anordnungspflicht T30 oberhalb 67/57 stehen im vorliegenden gesundheitsgefährdenden Belastungsbereich über 70/60 nur Belange von besonderer Bedeutung entgegen. Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen auch oberhalb dieser Schwelle Maßnahmen erforderlich.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zuerkannt. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.

Im vorliegenden Fall ist der Luisenring zusammen mit der Akademiestraße der am stärksten belastete Bereich im Stadtgebiet. Gleichzeitig ist der Luisenring und der Konten Kurt-Schumacher-Brücke ein Kurt-Schumacher-Brücke)
Die Maßnahme ist in eine Verkehrsberuhigung des Ringsystems (Luisenring / Parkring) einzubinden und im Zusammenhang umzusetzen.

Zusätzlich ist die maßgebliche Wirkung der Maßnahmen auf die Belastungen im Untersuchungsgebiet Innenstadt Kunststraße West zu beachten. Hier ist teilweise schon eine Anordnung T30 vorhanden. Die Verkehrslärmeinwirkungen durch den Verkehrsknoten auf dem Ring (Brücke) sowie die Einfahrt in die Quadrate auf dem derzeit T50 angeordnet ist sind hier pegelbestimmend. Die Maßnahme sorgt hier für eine erhebliche Entlastung im Untersuchungsgebiet Innenstadt Kunststraße West.

Ergebnis	Ja nachts im Verbund mit Maßnahme Luisenring und Parkring	
	Prüfauftrag T30 ganztags	

Jungbusch Hafenstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Lückenschluss zwischen bestehender Regelung Zone 30 Einmündung Hellingstraße und
- Kreuzung Neckarvorlandstraße
- Hafenstraße zwischen Einmündung Pyramidenstraße und bestehender Zone 30



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	71		
Lärmkennziffer	124		
Maßnahme vorhanden	Ja teilweise Zone 30Ja		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	460 / 81	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	61 / 46	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		95	
Differenz		-29	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	450 / 31	-10 / -50	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-61 / -46	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Ja		++
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1	-
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	o
Streckenlänge [m]	ca. 200	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	nicht relevant	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Lückenschluss zu einer bestehenden Tempo 30 Zone. Es gibt keine Belange, welche die Lärmschutzbelange überwiegen. Die Maßnahme ist ganztags umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Käfertal Auf dem Sand

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Auf dem Sand
- zwischen Kreuzung B38 Rollbühlstraße
- und Kreuzung Obere Riedstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	35		
Lärmkennziffer	282		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	610 / 588	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	496 / 494	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	18 / 14	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	60		
Differenz	-222		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	365 / 229	-245 / -359	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	24 / 21	-472 / -473	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	- 18 / -14	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

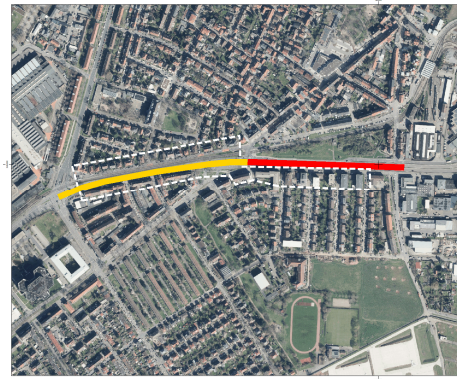
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1		+
Takt (t/n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-/-		
Streckenlänge [m]	ca. 750 m		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	65		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	2.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt, diese sind jedoch im Kreuzungsbereich zu dem übergeordneten Straßennetz vorhanden, bei dem die Maßnahme T30 auf dem Sand keinen Einfluss hat.</p> <p>Gegen eine Anordnung T30 auf der Straße auf dem Sand liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p> <p>Zwar führt durch die Straße die Buslinie 50, bei der es aufgrund der Maßnahmen im Gesamtsetz zu Verzögerungen von bis zu 65 Sekunden kommen kann, ein zusätzlicher Umlauf ist nach den Angaben der rnv aber nicht erforderlich. Daher steht der Belang aufgrund der Belastungen oberhalb der Schwelle 67 / 57 (t/n) im Rahmen einer Gesamtabwägung der Anordnung T30 nicht entgegen.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung der LSA		

Käfertal B 38

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 / T50

- Abschnitt B38 zwischen Kreuzung Auf dem Sand / Kallstadter Straße und Einmündung Völklinger Straße in die Weinheimer Straße
- Ist Zustand
 - westlich Kreuzung Mannheimer Straße T50
 - östlich Kreuzung Mannheimer Straße T70
- Prüfung T30
 - westlich Kreuzung Mannheimer Straße T30
 - östlich Kreuzung Mannheimer Straße T50
- Prüfung T50
 - westlich Kreuzung Mannheimer Straße T50
 - östlich Kreuzung Mannheimer Straße T50



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A			+++
Prioritätenliste Rang	17			
Lärmkennziffer	488			
Maßnahme vorhanden	Nein			+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]				
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	603 / 584		
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	530 / 485		
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	367 / 254		+++
Wirksamkeit T30				
Lärmkennziffer neu	250			
Differenz	-238			
		Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)		470 / 445	-133 / -139	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)		371 / 348	-159 / -137	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)		85 / 33	-282 / -221	
Wirksamkeit T50				
Lärmkennziffer neu	361			
Differenz	-127			
		Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)		531 / 518	-72 / -66	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)		455 / 401	-75 / -84	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)		229 / 76	-138 / -178	
Gesamtbewertung (Lärm)				+++

Verkehr			
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße B38		--
Netzbedeutung	Bundesstraße		--
Straßencharakter	Angebaute Straße		
		nein	-
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--
Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	10.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Umsetzung von Maßnahme notwendig. Die Prüfung erfolgte für 2 Szenarien Reduzierung T30 / T50 und Reduzierung auf T50 (im Teilbereich mit T70 im Ist-Zustand). Die Verringerung der von Lärm belasteten Personen fällt bei der Prüfung T30 grob doppelt als hoch aus, als bei der Teilvariante T50. Trotzdem wird in der Gesamtschau aufgrund der Verkehrsbedeutung als klassifizierte Bundesstraße die Variante T50 bevorzugt.

Die Maßnahme T50 auf dem Teilabschnitt der B38 zwischen der Kreuzung Mannheimer Straße und der Einmündung der Völklinger Straße in die Weinheimer Straße (Ist-Zustand T70) ist umzusetzen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit westlich der Kreuzung Mannheimer Straße bleibt unverändert bei T50.

Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

**Ja ganztags T50,
nach Anpassung LSA**

Käfertal Kallstadter Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Kallstadter Straße zwischen Rollbühlstraße B 38 und
- Mannheimer Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	52		
Lärmkennziffer	195		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	73 / 73	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	73 / 73	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	64		
Differenz	-131		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	73 / 26	0 / -47	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	2 / 0	-71 / -73	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

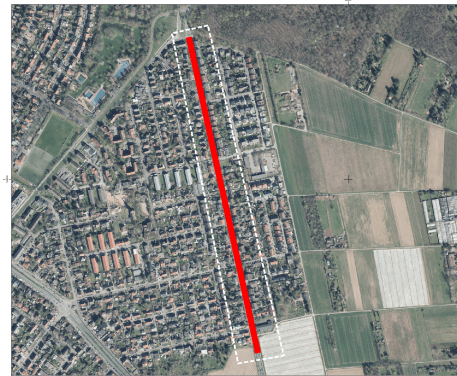
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t /n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 180	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
+		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Kallstadter Straße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	+

Käfertal Lampertheimer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Lampertheimer Straße zwischen Beginn der Wohnbebauung im Süden südlich Einmündung „Morgenröte“ und
- Ende der Wohnbebauung im Norden südlich Einmündung „Stiller Weg“



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	93		
Lärmkennziffer	46		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	199 / 189	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	45 / 37	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		2	
Differenz		-280	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	19 / 14	-180 / -175	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-45 / -37	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0	+
Takt (t / n)	30 / 0	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 900	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	44
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		-
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen deutliche Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Ebenso sind Personen Lärmpegeln oberhalb der kritischen Werte 67 / 57 (t/n) ausgesetzt. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Zwar führt die Maßnahmen zu einer Verlängerung der Fahrzeit der Buslinie 55 um bis zu 44 Sekunden am Tag, ein zusätzlicher Umlauf wird aber nicht erforderlich. Die Lampertheimer Straße besitzt die Funktion als lokale Sammel- bzw. Anliegerstraße. Hier bestehen keine erhöhten Anforderungen in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit und der Funktion der Straße.</p> <p>Im Rahmen einer Gesamtabwägung wird den Lärmschutzbelangen der Vorrang gegeben. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Käfertal Mannheimer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Mannheimer Straße zwischen Kreuzung Boveristraße und Knoten B38 Rollbühlstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	31		
Lärmkennziffer	308		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	485 / 470	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	435 / 433	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	114 / 79	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		97	
Differenz		-211	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	340 / 250	-145 / -220	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	97 / 59	-338 / -374	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-114 / -79	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	4 / 2		-
Takt (t / n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1		--
Streckenlänge [m]	ca. 700		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	49 sec		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			--
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	20.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Aufgrund der hohen Betroffenheiten oberhalb der Schwellenwerte 67 / 57 besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung T30. Ebenso dafür spricht die Anzahl von Personen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60; hier ist eine abwägungsgerechte Lösung notwendig.</p> <p>Über die Mannheimer Straße fahren 4 Buslinien tags und 2 Buslinien nachts. Nach Angaben der rnv führt T30 zu einer Verzögerung von bis zu 49 sec und bei Linie 53 zu einem zusätzlichen Umlauf tags und nachts.</p> <p>Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>Im Hinblick auf die Auswirkungen auf den ÖPNV und der 4 Buslinien am Tag wird die Maßnahme T30 auf die Nacht (22 bis 6 Uhr) begrenzt. Hier sind lediglich 2 Buslinien betroffen.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja nachts, nach Anpassung LSA		

Käfertal Neustadter Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Neustadter Straße zwischen bestehender T30
Regelung im Süden und
- Kreuzung Mannheimer Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	75		
Lärmkennziffer	114		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 im südlichen Abschnitt)		o
Betroffenheit [L _{den} / L _{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	220 / 216	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	144 / 140	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		33	
Differenz		-81	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	131 / 130	-89 / -86	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	5 / 2	-139 / -138	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	5 / 2	-
Takt (t / n)	20 bzw. 30 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 (Linie 53) / 1 (Linie 53)	--
Streckenlänge [m]	ca. 700	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	bis zu 49 -
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sind keine Betroffenheiten vorhanden.</p> <p>Die Neustadter Straße besitzt im städtischen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Ebenso führen hier am Tag 5 und in der Nacht 2 Buslinien. Mit einer T30 Regelung würde hier für die Linie 53 tags und nachts ein weiterer Umlauf erforderlich. Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>Die Neustadter Straße hat mit einer Lärmkennziffer von 114 (Rang 75) eine verhältnismäßig geringe Betroffenheit. Ebenso sind durch die östlich angrenzende Schienentrasse der östlichen Riedbahn teils erhebliche Schienenverkehrslärmeinwirkungen zu erwarten, welche die Wirkung T30 auf der Straße in der Gesamtbelastung in Teilen kompensieren würden. Vor dem Hintergrund der Funktion der Straße und der Auswirkungen auf den Busverkehr überwiegen im Tagzeitraum im vorliegenden Fall die Belange des Verkehrs und des ÖPNV. Während der Nacht wird den Lärmschutzbelangen Vorrang vor den anderen Belangen gegeben. Für das nördlich angrenzende Untersuchungsgebiet Mannheimer Straße wird ebenfalls für die Nacht T30 als Maßnahme vorgesehen.</p>		
Ergebnis	Ja nachts	

Obere Riedstraße West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Obere Riedstraße zwischen Kreisverkehr Sybilla-Merian-Straße / Oskar-von-Miller-Straße und
- Werkseinfahrt Mitarbeiterparkplatz Daimler Truck



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	115		
Lärmkennziffer	7		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L _{den} / L _{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	31 / 31	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		2	
Differenz		-5	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	12 / 12	-19 / -19	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		o
	Nein		
Ausweichrouten vorhanden	Ja		o
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Im vorliegenden Fall hat die Straße eine Erschließungsfunktion. Insbesondere das westlich angrenzende Daimler Werk wird über diese Straße erschlossen, hier ist vor allem zu den Schichtwechseln mit hohen Verkehrsmengen zu rechnen. Außerhalb dieser Zeiten dürfe die Verkehrsmenge aufgrund der Ausführung als Sackgasse sehr gering sein. Mit 31 Betroffenen Personen oberhalb der Werte 65 dB(A) / 55 dB(A) liegt die Betroffenheit zudem in einem geringen Bereich. Lärmbelastungen oberhalb der kritischeren Werte 67 dB(A) / 57 dB(A) liegen keine vor.</p> <p>In der Gesamtabwägung wird vor diesem Hintergrund keine Maßnahme vorgesehen.</p>			
Ergebnis	Keine Maßnahme		

Käfertal Wormser Straße West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Wormser Straße zwischen Kreuzung Auf dem Sand und
- Einmündung Innere Wingertstraße (bestehende T30 Zone)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	118		
Lärmkennziffer	1		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	2 / 1	o
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		0	
Differenz		-1	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1 / 1	-1 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			o

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1	o
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1	--
Streckenlänge [m]	ca. 360	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	17 / 17
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Aufgrund der sehr geringen Belastung oberhalb der Werte 65 / 55 überwiegen die Belange des ÖPNV.</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Lindenhof Glücksteinallee

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Zwischen Kreuzung Windeckstraße und
- Bestehendem verkehrsberuhigtem Bereich (westlich Einmündung Meerfeldstraße)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	49		
Lärmkennziffer	199		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	318 / 325	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	180 / 185	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	21 / 31	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	70		
Differenz	-129		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	115 / 133	-203 / -192	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	73 / 79	-107 / -106	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-21 / -31	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße (Westlich Kreuzung Gontardstraße)		o
	Anliegerstraße (östlich Kreuzung Gontardstraße)		++
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	- (Freihaltetrasse - künftig separater Gleiskörper)		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Glücksteinallee liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Lindenhof Meeräcker-, Landteilstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Landteilstraße von Kreuzung Haber-Straße bis Kreuzung Lindenhofstraße
- Lindenhofstraße von Kreuzung Landteilstraße bis Meeräckerstraße
- Meeräckerstraße von Lindenhofstraße bis Kreuzung Speyrer Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	26		
Lärmkennziffer	366		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	566 / 543	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	496 / 490	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	380 / 367	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		181	
Differenz		-185	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	467 / 452	-99 / -91	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	351 / 300	-145 / -190	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 3	-380 / -354	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
	Ja		
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	1		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		
DTV Auswirkung Tempo STRAB			
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		+
Gesamtbewertung (ÖPNV)			+
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
- Kreuzung Speyerer Str.	Gesonderte Anpassung		
	Geschätzte Kosten (gesamt)	470.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Die Lärmschutzbelange überwiegen im vorliegenden Fall. Darüber hinaus liegen keine wichtigen Belange vor, die gegen eine Anordnung sprechen.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen bis zur Speyerer Straße nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p> <p>Südlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet befindet sich der Belastungsschwerpunkt „Neckarau Steuben, Rheingold-, Sedanstraße“. Hier ist vor der Anordnung der vorgesehenen Maßnahme T30 ganztags eine Anpassung und eine Erneuerung der Ampelanlagen erforderlich. Damit wäre eine durchgängige T30 Strecke von der Landteilstraße in Norden bis zur Kreuzung Steubenstraße / Rheingoldstraße realisiert. Allerdings ist hierzu eine Umfassende Anpassung / Erneuerung der LSA an der Kreuzung Meeräckerstraße / Steubenstraße / Landteilstraße notwendig. Dies ist bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung der LSA		

Neckarau Mallastraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Mallastraße zwischen Kreuzung Morchfeldstraße / Floßwörthstraße und
- Kreuzung im Morchhof



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	105		
Lärmkennziffer	27		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	20 / 20	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	14 / 14	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	2 / 2	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		6	
Differenz		-21	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	12 / 12	-8 / -8	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	2 / 2	-12 / -12	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-2 / -2	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja		--
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1		+
Takt (t/n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 450		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	22	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand			
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich		o
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. 2 Personen sind Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr ausgesetzt.</p> <p>Der östliche Teil des Gebiets ist gewerblich geprägten und im westlichen Abschnitt ist ein Wohngebiet vorhanden. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt hier aus lärmschutzgründen eine Abstandsfläche zur Straße fest. Die Mallaustraße ist eine Hauptverkehrsachse von und zu einem Gewerbegebiet mit entsprechendem Schwerverkehr. Die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 22 Sekunden (t/n). Ein zusätzlicher Umlauf ist nicht nötig. Es liegen Zudem liegen nur verhältnismäßig geringe Betroffenheiten vor, was an der geringen Lärmkennziffer von 27 deutlich ablesbar.</p> <p>Im Rahmen einer Gesamtabwägung wird der Verkehrsfunktion der Mallaustraße Vorrang gegenüber den Lärmschutzbelangen gegeben.</p>			
Ergebnis	Keine Maßnahme		

Neckarau Morchfeldstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Morchfeldstraße zwischen Kreuzung Floßwörthstraße / Mallaustraße und
- Einmündung Donaustraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	110		
Lärmkennziffer	14		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	34 / 32	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	12 / 12	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	1 / 1	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		4	
Differenz		-10	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	8 / 6	-26 / -26	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	3 / 2	-9 / -10	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-1 / -1	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 470	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Auch wenn die Anzahl der lärmbelasteten Personen sich in einem niedrigen Bereich bewegt, überwiegt der Lärmschutzbelang aufgrund der Funktion der Morchfeldstraße als Sammelstraße. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neckarau Neckarauer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Neckarauer Straße

- von Kreuzung Speyrer Straße
- bis Brückenauffahrt Abzweigung Rhenaniastraße (auf Höhe Seilwolf Center)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	9		
Lärmkennziffer	872		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	2176 / 2066	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	2026 / 1870	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	1738 / 1596	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		523	
Differenz		-349	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1909 / 1832	-267 / -234	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	1710 / 1586	-316 / -284	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	1124 / 242	-614 / 1354	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		Nein	
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja		--
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja über B36		+
	nein		
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	1		
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	0/1		+
	2/0		o
Takt (t/n)	20/20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		o
Streckenlänge [m]	2.000		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	18		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten Austausch	467.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Maßnahme erforderlich.

Die Neckarauer Straße entlang einem großen Abschnittes nur einseitig mit Wohnbebauung angebaut. Die Straße ist eine der Hauptzufahrtrouten von Süden in die Innenstadt. Zudem wird über die Neckarauer Straße ein Großteil der Wirtschaftsverkehre für das John Deere Werk abgewickelt. Vor diesem Hintergrund am Tag den Belangen des Verkehrs ein höherer Stellenwert eingeräumt. In der Nacht wird dem Ruhebedürfnis der Wohnbevölkerung ein höheres Gewicht beigemessen. Daher wird die Maßnahme T30 auf die zwischen 22.00 und 6.00 Uhr begrenzt.

Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

Ja nachts, nach Austausch LSA

Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- ab Steubenstraße Kreuzung Speyerer Straße
- bis Rheingoldstraße Abzweigung Steubenstraße
- Steubenstraße Abzweigung Rheingoldstraße Richtung Westen bis Einmündung Neckarauer Waldweg (bestehende Anordnung T30)
- Rheingoldstraße Abzweigung Steubenstraße Richtung Osten bis Einmündung Germaniastraße
- Germaniastraße ab Abzweigung Rheingoldstraße bis Kreuzung Sedanstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	16		
Lärmkennziffer	581		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1493 / 1485	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	1259 / 1258	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	722 / 703	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	221		
Differenz	-360		
		Neu	Differenz
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)		1153 / 1122	-340 / -363
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)		638 / 629	-621 / -629
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)		0 / 0	-722 / -703
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	1		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
- Kreuzung Speyerer Str.	Gesonderte Anpassung		
	Geschätzte Kosten Austausch	1.421.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Umsetzung der Maßnahme notwendig.

Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) ist die Maßnahme umzusetzen. Mit der Maßnahme bestehen keine Belastungen oberhalb der Schwelle 70 / 60 mehr.

Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Nördlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet befindet sich der Belastungsschwerpunkt „Lindenhof Meeräcker-, Landteilstraße“. Hier ist vor der Anordnung der vorgesehenen Maßnahme T30 ganztags eine Anpassung der Ampelanlagen erforderlich. Damit wäre eine durchgängige T30 Strecke von der Landteilstraße in Norden bis zur Kreuzung Steubenstraße / Rheingoldstraße realisiert. Allerdings ist hierzu eine Umfassende Anpassung / Erneuerung der LSA an der Kreuzung Meeräckerstraße / Steubenstraße / Landteilstraße notwendig. Dies ist bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Ergebnis

**Ja ganztags,
nach Austausch der erforderlichen LSA**

Neckarstadt-Ost Carl-Benz-Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Carl-Benz-Straße zwischen Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße B38 und
- Einmündung Kinzigstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	81		
Lärmkennziffer	85		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	153 / 147	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	87 / 77	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		10	
Differenz		-71	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	45 / 31	-108 / -116	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-87 / -77	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0		+
Takt (t/n)	20 / 0		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1		--
Streckenlänge [m]	500		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	36	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			--
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	7.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Die Maßnahme führt nach Angabe der rnv zu einer Verzögerung des Busverkehrs von bis zu 36 Sekunden. Die Gesamtverzögerung im Netz durch alle Maßnahmen führt zu einem zusätzlichen Umlauf.</p> <p>Die Linie 61 hat auf der Carl-Benz-Straße eine Taktung von 20 Minuten, durch eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf einem 500 m langen Teilstück ist nicht mit einer erheblichen Verlängerung der Fahrtzeit zu rechnen. Nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung führt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h überschlägig auf einer Strecke von 1 km zu einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden. Im vorliegenden Fall werden die zu erwartenden 10 Sekunden Verzögerung als nicht relevant eingestuft.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Neckarstadt-Ost Friedrich-Ebert-Straße B38

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Knotenpunkt

- Von Friedrich-Ebert-Straße Kreuzung Käfertaler Straße
- Bis Friedrich-Ebert-Straße Einmündung Eisenlohrstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	13		
Lärmkennziffer	634		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	858 / 841	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	794 / 775	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	680 / 595	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	413		
Differenz	-221		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	801 / 782	-57 / -59	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	740 / 680	-54 / -95	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	405 / 303	-275 / -292	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße B38		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	
Hot-Spot Stadtbahn	ja	
	nein	o
Separater Gleiskörper	Ja	+
DTV Auswirkung Tempo STRAB	-	
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
o		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten Austausch	719.000 €
Gesamtabwägung		
<p>Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</p> <p>Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Umsetzung der Maßnahme notwendig. Aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung als Bundesstraße wird die Maßnahme auf die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr begrenzt. Hier wird dem Ruhebedürfnis der Anwohner in der kritischen Nachtzeit ein höheres Gewicht beigemessen. Damit sind 292 Personen weniger besonders kritischen Lärmpegeln oberhalb der 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt. Solange ein Austausch der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>		
Ergebnis	Ja nachts, nach Austausch der erforderlichen LSA	

Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (Ost)

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Käfertaler Straße zwischen Kreuzung Bibienstraße / Röntgenstraße und
- Kreuzung Gutenbergstraße / Eisenlohrstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	54		
Lärmkennziffer	175		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	447 / 369	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	180 / 116	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	64 / 11	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	66		
Differenz	-109		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	140 / 112	-307 / -257	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	93 / 74	-87 / -42	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-64 / -11	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	ja		o
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

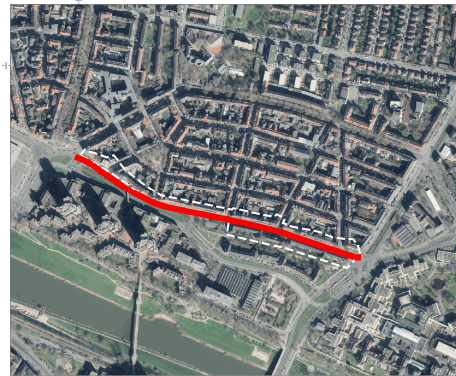
Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0		+
Takt (t / n)	20 / -		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 700		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	21	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	-		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich		o
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Personen Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A) t/n) ausgesetzt.</p> <p>Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Käfertaler liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags		

Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (West)

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 ganztags Käfertaler Straße

- Zwischen Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße
- Und Kreuzung Lange Rötterstraße.
- Ausweitung der bestehenden T30 Anordnung Nacht auf ganztags
- Die Maßnahme ist in Zusammenhang mit der Maßnahme Neckarstadt Ost Schafweide zusehen. Die Ermittlung der Belastung erfolgt unter Berücksichtigung T30 Schafweide.



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	10		
Lärmkennziffer	812		
Maßnahme vorhanden	Ja T 30 nachts		
	Ja		
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	447 / 369	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	180 / 116	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	61 / 11	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		438	
Differenz		-374	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	140 / 112	-307 / -257	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	93 / 74	-87 / -42	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-64 / -11	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+++

Verkehr

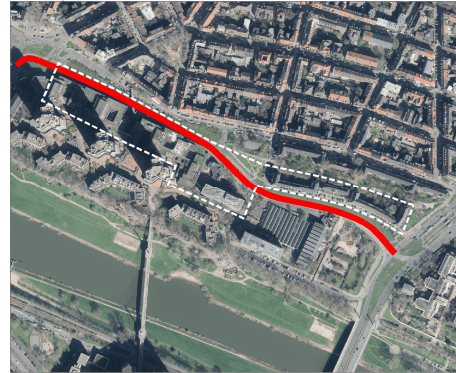
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße L538		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden			
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	
	Geschätzte Kosten		
	bis Lange Rötterstraße	14.000 €	
	mit Knoten Mittelstraße	155.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Neben der grundsätzlichen Anordnungspflicht T30 oberhalb 67/57 stehen im vorliegenden gesundheitsgefährdenden Belastungsbereich über 70/60 nur Belange von besonderer Bedeutung entgegen. Aufgrund der hohen Anzahl belasteter Personen auch oberhalb dieser Schwelle ist die Maßnahme umzusetzen. Der Lärmschutz überwiegt in diesem Fall einer Klassierung als Landesstraße und Hauptverkehrsachse.</p> <p>Zudem ist für die Käfertaler Straße bereits T30 nachts als Lärmschutzmaßnahme aus dem LAP 2. Stufe umgesetzt worden.</p> <p>Zudem ist die Maßnahme im Verbund zur Maßnahme im Untersuchungsgebiet Neckarstadt-Ost Schafweide zu sehen, da sie sich aufgrund der räumlichen Nähe in ihrer Wirkung z.T. ergänzen.</p> <p>Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags		

Neckarstadt-Ost Schafweide

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Schafweide zwischen Friedrich-Ebert-Straße B38 und
- Brückenstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	79		
Lärmkennziffer	90		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	214 / 214	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	145 / 109	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		38	
Differenz		-52	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	133 / 113	-81 / -101	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	39 / 12	-106 / -97	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	9.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Neben der Wohnbevölkerung ist auch noch eine Schule von den Lärmeinwirkungen betroffen.</p> <p>Bei einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht allerdings die Gefahr, dass Teile des Verkehrs auf die Lange Rötter Straße verdrängt wird. Vor diesem Hintergrund wird die Maßnahme auf den Nachtzeitraum beschränkt. Hier überwiegt das Ruhebedürfnis der Anwohner.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja nachts, nach Anpassung LSA		

Neckarstadt West Am Messplatz

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Straße Am Messplatz zwischen Kreuzung Mittelstraße
- und Kreuzung Dammstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	24		
Lärmkennziffer	404		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	124 / 115	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	115 / 112	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	28 / 19	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		188	
Differenz		-216	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	115 / 68	-9 / -47	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	31 / 23	-84 / -89	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	8 / 0	-20 / -19	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1/1		+
Takt (t / nt)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe	1		o
Abschnittslänge [m]	ca. 130		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	3		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	möglich		o
	Geschätzte Kosten	15.000 €	
T30 nachts	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten Austausch	174.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen hohe Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>Aufgrund der Betroffenenzahlen oberhalb der Schwellenwerte überwiegen die Belange des Lärmschutzes. Dem ÖPNV ist eine Fahrtzeitverlängerung von 3 Sekunden auf dem rund 130 m langen Streckenabschnitt zumutbar. Zudem ist nicht davon auszugehen, dass der Busverkehr aufgrund die derzeit gültige Höchstgeschwindigkeit tatsächlich fährt kann.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags nach Anpassung der LSA		

Neckarstadt-West HansasträÙe

Ermessensausübung zur straÙenverkehrsrechtlichen MaÙnahme T30

- HansasträÙe zwischen UntermühlaustraÙe und WaldhofstraÙe



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	29		
Lärmkennziffer	335		
MaÙnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L _{den} / L _{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	102 / 102	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	98 / 95	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	19 / 3	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	321		
Differenz	-280		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	526 / 501	-202 / -192	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	394 / 304	-152 / -217	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	30 / 27	-281 / -242	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	SammelstraÙe		o
StraÙencharakter	Angebaute StraÙe	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete StraÙennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	(1)	+
Takt (t/n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 150	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	11	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
o		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	o
Gesamtabwägung		
Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Daher überwiegen hier die Lärmschutzbelange. Zudem stehen der Anordnung keine wesentlichen Belange entgegen		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neckarstadt-West Mittelstraße (Abschnitt Alter Messplatz)

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Mittelstraße zwischen Einmündung lange Rötterstraße und Waldhofstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	47		
Lärmkennziffer	205		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	63 / 58	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	55 / 37	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	22 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		83,7	
Differenz		-121	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	54 / 18	-9 / -40	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	23 / 0	-32 / -37	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-22 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung			o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1		+
Takt (t/n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		o
Streckenlänge [m]	Ca. 190 m		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	3	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			+
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	127.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A)) ausgesetzt. Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Mittelstraße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden. Zwar führt durch die Straße die Buslinie 53, eine Verzögerung von 3 Sekunden aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung ist akzeptabel. Daher steht der Belang aufgrund der Belastungen oberhalb der Schwelle 67 / 57 (t/n) im Rahmen einer Gesamtabwägung der Anordnung T30 nicht entgegen. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Neckarstadt-West Untermühlaustraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags

- B44 Ludwig-Jolly-Straße / Untermühlaustraße
- zwischen Einmündung Fardelystraße
- und Kreuzung Waldhofstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	39		
Lärmkennziffer	255		
Maßnahme vorhanden	Ja T30 nachts		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	681 / 484	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	498 / 422	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	263 / 3	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		148	
Differenz		-107	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	491 / 484	-190 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	443 / 422	-54 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	17 / 3	-246 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0		+
Takt (t / n)	20 / -		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]			
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	82	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	12.000 €	

Gesamtabwägung

Im Lärmaktionsplan der Stufe wurde für die Untermühlaustraße T30 zwischen 22 und 6 Uhr empfohlen, aber nicht umgesetzt, da die Lichtsignalanlagen nicht angepasst werden konnten. Diese Empfehlung wurde zwischenzeitlich als Maßnahme nach dem Austausch der Anlagen umgesetzt.

Aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion der Untermühlaustraße als Bundesstraße und der Auswirkung auf den ÖPNV wurden am Tag die Belange des Lärmschutzes zurückgestellt.

Die Belastung im Untersuchungsgebiet liegt oberhalb der Schwellenwerte, ab denen eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen vorliegt. Ebenso sind am Tag Belastungen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A). In der Nacht besteht bereits eine Anordnung T30. Andererseits besitzt die Reichskanzler-Müller-Straße als 4-spurig ausgebaute Bundesstraße eine besondere Verkehrsbedeutung. Zudem ist entlang der Untermühlaustraße zu Teilen nur einseitig Wohnnutzung vorhanden.

Im Ergebnis wird der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen. Die Maßnahme aus der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wird damit bestätigt.

Ergebnis

Keine weitere Maßnahme

Neckarstadt-West Waldhofstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Zwischen Altem Messplatz
- und Abzweig Akazienstraße (Riedbahnbrücke)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	18		
Lärmkennziffer	469		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1959 / 1475	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	1704 / 508	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	344 / 54	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		136	
Differenz		333	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1363 / 289	-596 / -1186	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	243 / 59	-1461 / -449	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-344 / -54	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		0
Klassifizierung	Bundesstraße B44 (ca. 150m nördlicher Teilabschnitt ab Einmündung Untermühlaustraße)		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Angebaute Straße	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		0
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		0
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	2		
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		++
	Nein		
Separater Gleiskörper	Ja (größtenteils)		+
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		
DTV Auswirkung Tempo STRAB			
Bus			
Anzahl betroffener Linien	1		+
	(2-3)		
	(3+)		
Takt (t/n)			
Zusätzliche Umläufe	-		
Verlängerte Fahrzeit (t/n)	47 / 47 sec.		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			+
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	nicht geplant		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	1.190.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.

Nach Rückmeldung der rnv hängen die Auswirkungen auf den ÖPNV davon ab, ob Tempo 30 durch Verkehrszeichen für die Fahrbahn angeordnet werden soll (kaum ÖV-Betroffenheit) oder ob es rnv-intern auch auf dem besonderen Bahnkörper, ggf. auch für die südlich der Carl-Benz-Straße dort verkehrenden Busse, gelten soll. Für die Stadtbahnlinie 1 würde eine rnv-interne Regelung einen zusätzlichen Umlauf hervorrufen; bei der Buslinie 61 würde (bei der derzeitigen Führung) eine Maßnahmenkombination (s. Käfertaler Straße) die gleiche Folge haben.

Aufgrund der hohen Anzahl belasteten Personen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr von (70/60) überwiegen die Belange des Lärmschutzes. Die Maßnahme ist ganztags umzusetzen. Um die Auswirkungen auf den ÖPNV zu minimieren ist soll die T 30 Regelung ausschließlich für die KFZ auf der Fahrbahn gelten.

Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA	
----------	--	--

Neuhermsheim Hermsheimer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Lückenschluss zwischen den T30 Streckenabschnitten auf der Hermsheimer Straße zwischen dem Gemeindezentrum und der Einmündung Musketenweg



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	108		
Lärmkennziffer	19		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	22 / 22	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		0	
Differenz		-19	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	0 / 0	-22 / -22	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+

Verkehr

Lückenschluss	Ja		++
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Im vorliegenden Fall gibt es keine Belange, welche den Lärmschutz überwiegen würden. Zudem handelt es sich um einen Lückenschluss zur bestehenden T30 Anordnungen. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neuostheim Dürerstraße Mitte

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Dürerstraße zwischen bestehender T30 Anordnung westlich des Abschnitts und
- Kreuzung Konrad-Witz-Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	57		
Lärmkennziffer	157		
Maßnahme vorhanden	Ja (teilweise T30 im weiteren Verlauf)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	111 / 111	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	85 / 72	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	15		
Differenz	-142		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	30 / 27	-81 / -84	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-85 / -72	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	1	o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja	
	Nein	o
Separater Gleiskörper	Ja	
	Nein (Auswirkungen auf MIV)	
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)	-
DTV Auswirkung Tempo STRAB	ca. 2.500 Kfz / 24h	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	+
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	-	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Durch Neuostheim fährt die Stadtbahnlinie 6/6a (10 Minutentakt tags und 20 Minutentakt nachts), wobei nach Rückmeldung der rnv GmbH in Kombination mit den Gesamtmaßnahmen T30 in Summe eine Verzögerung von 36 Sekunden zu erwarten ist. Ein zusätzlicher Umlauf für die dort fahrenden Linien 6/6a ist jedoch nicht notwendig.</p> <p>Westlich des Abschnittes befindet sich bereits eine angeordnete T30 Strecke (ca. 200 m) an die das Untersuchungsgebiet Neuostheim Dürerstraße West (ca. 350 m) anschließt. Hier sieht der vorliegende LAP ebenfalls als Maßnahme T30 vor.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Lärmbelastungen oberhalb der 67/57 dB(A), der bestehenden T30 Anordnung und der Maßnahme T30 im westlichen Abschnitt (mit Belastungen (>70/60 dB(A))) wird im Rahmen einer Gesamtabwägung den Belangen des Lärmschutzes Vorrang gegeben.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neuostheim Dürerstraße West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Dürerstraße
- Zwischen Kreuzung Theodor-Heuss-Anlage / Seckenheimer Landstraße
- und Kreuzung Grünewaldstraße (bestehende T30 Regelung)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	34		
Lärmkennziffer	292		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	217 / 216	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	182 / 163	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	32 / 13	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	60		
Differenz	-232		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	90 / 90	-127 / -126	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	13 / 2	-169 / -161	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-32 / -13	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Lärm)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	1	o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja	
	Nein	o
Separater Gleiskörper	Ja	
	Nein (Auswirkungen auf MIV)	
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)	-
DTV Auswirkung Tempo STRAB	DTV ca. 2.000 Kfz / 24h	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant (derzeit Kopfsteinpflaster)	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Aufgrund des vorhandenen Kopfsteinpflasters sind entlang der Dürerstraße erhöhte Verkehrslärmeinwirkungen vorhanden. Diese liegen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Durch Neuostheim fährt die Stadtbahnlinie 6/6a (10 Minutentakt tags und 20 Minutentakt nachts), wobei nach Rückmeldung der rnv GmbH in Kombination mit den Gesamtmaßnahmen T30 in Summe eine Verzögerung von 36 Sekunden zu erwarten ist. Ein zusätzlicher Umlauf für die dort fahrenden Linien 6/6a ist jedoch nicht notwendig.</p> <p>Östlich des Abschnittes befindet sich bereits eine angeordnete T30 Strecke (ca. 200 m) an die das Untersuchungsgebiet Neuostheim Dürerstraße Mitte (ca 200 m) anschließt. Hier sieht der vorliegende LAP ebenfalls als Maßnahme T30 vor.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Lärmbelastungen oberhalb der 67/57 dB(A), der bestehenden T30 Anordnung und der Maßnahme T30 im östlichen Abschnitt (mit Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) wird im Rahmen einer Gesamtabwägung den Belangen des Lärmschutzes Vorrang gegeben.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neuostheim Seckenheimer Landstraße Ost

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Seckenheimer Landstraße zwischen dem Kreisverkehr Will-Sohl-Straße / Seckenheimer Landstraße und
- Westlichem Ende der Wohnbebauung entlang der Seckenheimer Landstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	97		
Lärmkennziffer	37		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	14 / 14	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	12 / 12	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	3 / 3	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	24		
Differenz	-13		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	13 / 13	-1 / -1	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	6 / 7	-6 / -5	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	1 /	-2 / -2	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße L637		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen nur geringe Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Ebenso liegen nur geringe Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Die Seckenheimer Landstraße ist eine klassifizierte Landesstraße und hat im städtischen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße.</p> <p>Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Abschnitt südlich der Wohnbebauung können die Betroffenheiten nur geringfügig verringert werden.</p> <p>Aufgrund der Funktion der Straße und der geringen Auswirkung der Maßnahme überwiegen hier die verkehrlichen Belange</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Neuostheim Seckenheimer Landstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Seckenheimer Landstraße zwischen Kreuzung Dürerstraße / Harrlachweg (im Westen) und
- Einmündung Dürerstraße (im Osten)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	65		
Lärmkennziffer	137		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	405 / 388	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	324 / 324	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	14 / 7	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	43		
Differenz	-94		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	258 / 256	-147 / -132	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	30 / 26	-294 / -298	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-14 / -7	
Gesamtbewertung			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	Nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Die Seckenheimer Landstraße besitzt als Landesstraße und Hauptverkehrsstraße eine besondere Verkehrsfunktion. Zudem befindet sich die schutzbedürftige Wohnnutzung nur nördlich der Seckenheimer Landstraße.</p> <p>Aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion und vor dem Hintergrund der Prioritätengruppe und Rang des Untersuchungsgebietes (LKZ 137) wird die Maßnahme T30 auf die Nacht (22 bis 6 Uhr) begrenzt. Hier wird dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden ein höheres Gewicht beigemessen.</p>		
Ergebnis	Ja nachts	

Oststadt Am oberen Luisenpark

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Am Oberen Luisenpark zwischen Kreuzung Otte-Beck-Straße / Ludwig-Ratzel-Straße / Kolpingstraße und
- Einmündung Schubertstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	59		
Lärmkennziffer	154		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	298 / 285	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	211 / 204	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	21 / 7	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	40		
Differenz	-114		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	175 / 155	-123 / -130	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	19 / 8	-192 / -196	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-21 / -7	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung			
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	6.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Gegen eine Anordnung T 30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Straße Am Oberen Luisenpark liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Oststadt Augustaanlage

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- zwischen Friedrichsplatz
- und Kreuzung Brucknerstraße / Schleiermannstraße
- aktuell bereits T30 nachts aus LAP 2. Stufe
- Lückenschluss zwischen Brucknerstraße / Schleiermannstraße und Kreuzung Schubertstraße (ca. 120 m)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	22		
Lärmkennziffer	417		
Maßnahme vorhanden	Ja: T30 nachts		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	902 / 378	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	876 / 91	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	213 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		168	
Differenz		-249	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	727 / 378	-175 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	246 / 91	-630 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-213 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
			o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			-

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien	3		o
Takt (Tag / Nacht) [min]	20 bzw. 30 / 20		
Zusätzliche Umläufe	-		o
Maximum Mehrfahrtanteil Tag	87		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	Bereits vorhanden		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	10.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Auf der Augustaanlage erfolgte bereits durch den LAP 2. Stufe als Lärmschutzmaßnahme die Anordnung von T30 nachts. Die Umsetzung der Maßnahme ist aufgrund der erforderlichen neuen Lichtsignalanlagen an den Umbau der Augustaanlage gekoppelt. Zusätzlich wird ein Asphalt verbaut, welcher lärmindernde Eigenschaften besitzt.</p> <p>Die Augustaanlage hat aufgrund ihrer Lage im Straßennetz eine wichtige Zubringerfunktion zur Innenstadt und dem Innenstadtring als Verteiler. Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen beigemessen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung zuerkannt. Für die Anordnung der Maßnahme T30 nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange. Damit wird die Maßnahme aus dem LAP 2. Stufe bestätigt.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Keine weitere Maßnahme		

Oststadt Collinistraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30



Anordnung T30 Collinistraße:
Friedrichsring bis Einmündung Mozartstraße

Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	3		
Lärmkennziffer	1185		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	635 / 547	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	402 / 345	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	12 / 4	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		684	
Differenz		-974	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	490 / 375	-145 / -172	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	72 / 70	-330 / -275	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-12 / -4	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

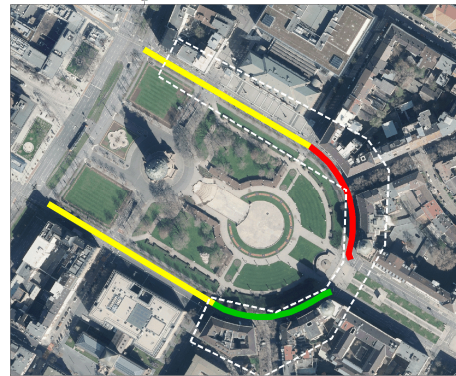
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		+
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Werte 67/57 besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung T30. Auch eine geringe Anzahl von Personen sind Geräuscheinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60) ausgesetzt. Hier ist darüber hinaus grundsätzlich eine abwägungsgerechte Lösung zu erarbeiten. Der Anordnung stehen keine relevanten Belange entgegen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Oststadt Friedrichsplatz

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Tempo 30 zwischen Augustaanlage und Einmündung Stresemannstraße (Rot)
- Lückenschluss zwischen Einmündung Stresemannstraße und Friedrichsring sowie zwischen Kaiserring und Einmündung Roonstraße (gelb)
- Bestehende T30 Regelung (Grün)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	73		
Lärmkennziffer	115		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 abschnittsweise)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	138 / 46	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	108 / 0	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	24 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	41		
Differenz	-74		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	112 / 8	-26 / -38	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	19 / 0	-89 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-24 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Ja (teilweise)		++
Klassifizierung			o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	3 / 1		-
Takt (t /n)	20 bzw. 30 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 600		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	bis zu 87	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	71.000 €	

Gesamtabwägung

Entlang des Friedrichsplatzes liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 67/57 (t/n) vor, ab denen eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag (70 dB(A)) ausgesetzt.

Der Friedrichsplatz schließt unmittelbar an die Augustaanlage an, auf der die Maßnahme T30 nachts vorgesehen ist. Auf einem Teilabschnitt des Friedrichsplatzes ist bereits T30 angeordnet. Analog zur bestehenden Anordnung auf dem südlich Ast wird diese auch für den nördlichen Abschnitt zwischen Augustaanlage und Einmündung Stresemannstraße vorgesehen. Entlang der Abschnitte zwischen Kaiserring / Friedrichsring und der geplanten und vorhandenen T30 nachts Regelung befindet sich keine Wohnbebauung. Hier wird vorgeschlagen die T30 nachts Regelung auf den jeweils rund 200 m langen Abschnitten bis zu Kreuzung Kaiserring / Friedrichsring als Lückenschluss zu verlängern.

Die verlängerten Fahrzeiten für den Busverkehr ergeben sich durch die Maßnahme Augustaanlage in Kombination mit den Maßnahmen auf den restlichen Strecken der jeweiligen Linien. Die Maßnahme Friedrichsplatz führt aufgrund der kurzen Strecke mit mehreren Ampeln nicht zu einer erheblichen Verzögerung der Fahrzeiten. Durch die Beschränkung auf die Nacht werden auch die Auswirkungen auf den ÖPNV minimiert.

So lange die geplanten Maßnahmen T30 nachts am Friedrichs- und Kaiserring nicht umgesetzt sind, kann eine Anordnung der Lückenschlüsse nicht umgesetzt werden. Diese wird daher bis zur Realisierung der Maßnahmen am Ring ausgesetzt.

Der Maßnahmenteil „Tempo 30 zwischen Augustaanlage und Einmündung Stresemannstraße (Rot)“ ist mit T30 nachts anzuordnen, hier entsteht dann auch keine Notwendigkeit Anpassung der LSA.

Ergebnis

Ja nachts

Oststadt Goethestraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 (Ausweitung auf ganztags)

- Abschnitt der Goethestraße auf dem bereits die Maßnahmen T30 nachts aus dem LAP 2. Stufe erfolgte
- Zwischen Kreuzung Friedrichsring und
- Einmündung Berliner Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	50		
Lärmkennziffer	197		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 nachts)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	153 / 8	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	74 / 0	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	31		
Differenz	-166		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	52 / 8	-101 / -	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-74 / -	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	- / -	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		++
	Nein		
Separater Gleiskörper	Ja		+
DTV Auswirkung Tempo STRAB	-		
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		+
Gesamtbewertung (ÖPNV)			+
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Auf der Goethestraße ist aus dem LAP 2. Stufe bereits für die Nacht T30 angeordnet. Am Tag liegen daher noch Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 dB(A) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen beigemessen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung zuerkannt. Für die Anordnung der Maßnahme T30 nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange.</p> <p>Die Maßnahme ist im Verbund mit der Maßnahme Oststadt Renzstraße zu sehen.</p> <p>Eine Anpassung der Lichtsignalanlagen für die Nacht ist nicht erforderlich</p>			
Ergebnis	Keine weitere Maßnahme		

Oststadt Kolpingstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Kolpingstraße zwischen Kreuzung Goetheplatz (BV38) und
- Kreuzung Otto-Beck-Straße / Ludwig-Ratzel-Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	74		
Lärmkennziffer	114		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 nachts)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	168 / 92	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	125 / 69	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	57 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		48	
Differenz		-66	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	99 / 92	-69 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	71 / 69	-54 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-57 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	-		o
	Geschätzte Kosten	-	
Gesamtabwägung			
<p>Auf der Kolpingstraße erfolgte bereits durch den LAP 2. Stufe als Lärmschutzmaßnahme die Anordnung von T30 nachts. Aufgrund der nach wie vor vorhandenen Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) am Tag besteht hier ein Handlungsbedürfnis auch für den Tagzeitraum. Oberhalb der Werte 67/57, ab denen das Ermessen zur Anordnungspflicht erheblich eingeschränkt ist, bestehen ebenfalls noch Belastungen tags und nachts.</p> <p>Daher überwiegen hier die Lärmschutzbelange und die T30 Anordnung ist auf ganztags auszuweiten. Eine Anpassung der LSA ist nur erforderlich, sofern auch auf der Straße „Am Oberen Luisenpark“ T30 angeordnet wird. (Siehe Oststadt Am Oberen Luisenpark)</p>			
Ergebnis	Ja (Ausweitung) ganztags		

Oststadt Renzstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Renzstraße

- Zwischen Kreuzung Collinistraße und Einmündung Hebelstraße
- Inkl. Lückenschluss (ca. 80 m) zum südwestlich angrenzenden Untersuchungsgebiet Oststadt Goethestraße (siehe auch Abwägung T30 Goethestraße)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	8		
Lärmkennziffer	994		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	138 / 138	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	138 / 138	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	126 / 89	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		750	
Differenz		-244	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	138 / 138	0 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	138 / 120	0 / -18	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	48 / 44	-78 / -45	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
	Ja		
Klassifizierung	Bundesstraße B38		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	
		Nein	-
BAB ausgewiesene Umleitungsstrecke	Ja		
	Nein		o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja	
	nein	o
Separater Gleiskörper	Ja	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
o		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr 70 / 60 ist die Maßnahme umzusetzen.</p> <p>Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen beigemessen. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung zuerkannt. Für die Anordnung der Maßnahme T30 (inkl. Lückenschluss) nachts überwiegen im vorliegenden Fall die Lärmschutzbelange.</p> <p>Die Maßnahme ist im Verbund mit der Maßnahme Oststadt Goethestraße zu sehen.</p> <p>Eine Anpassung der Lichtsignalanlagen Goethestraße für die Nacht ist nicht erforderlich</p>		
Ergebnis	Ja nachts	

Rheinau Relaisstraße Nord

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

Anordnung T30 Relaisstraße

- von Kreisverkehr (Nord)
- bis Einmündung Pfarrer-Egger-Straße (St. Antonius Kirche)
- Lückenschluss (ca. 80 m) bis zur Einmündung Rheinauer Ring (ab hier bereits T30)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	11		
Lärmkennziffer	696		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1447 / 1421	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	1182 / 1164	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	719 / 681	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		323	
Differenz		-373	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	1087 / 1068	-360 / -353	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	709 / 673	-473 / -491	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	50 / 39	-669 / -642	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	1	
Hot-Spot Stadtbahn	ja	++
Separater Gleiskörper	Ja	
	Nein (Auswirkungen durch MIV)	
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)	-
DTV Auswirkung Tempo STRAB	nein	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		++
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	
	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten	405.000 €

Gesamtabwägung

Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Werte 67/57 besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung T30.

Zusätzlich liegt eine hohe Anzahl von Personen vor, die einer Lärmbelastung ausgesetzt sind, welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Hier ist über grundsätzliche Pflicht zur Anordnung grundsätzlich eine abwägungsgerechte Lösung zu erarbeiten.

Durch die Relaisstraße führt die Straßenbahnlinie 1. Mit allen Maßnahmen auf der Linie 1 (Schwetzinger Straße, etc.) ist laut rnv mit einer Gesamtverzögerung von 103 sec. zu rechnen. Gleichzeitig ist die Relaisstraße auch als Belastungsschwerpunkt für den Straßenbahnlärm identifiziert worden. Mit einer T30 Anordnung kann sowohl der Straßenverkehrslärm als auch der Schienenverkehrslärm maßgeblich reduziert werden. Nach Rückmeldung der rnv führt eine Anordnung von T30 tagsüber zu einer Verzögerung, welche einen zusätzlichen Umlauf und damit erhebliche Kosten mit sich bringt. Eine Ausnahmegenehmigung von der T30 Anordnung zur Beschleunigung der Straßenbahnverkehre ist aufgrund der Verkehrsbelastung in der Relaisstraße am Tag nicht darstellbar. Im Nachtzeitraum ist eine Ausnahmegenehmigung denkbar. Aufgrund der Auswirkungen auf die Straßenbahnverkehre wird die Anordnung T30 auf die Nacht beschränkt.

Solange ein Austausch der notwendigen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

**Ja nachts
nach Austausch der LSA**

Sandhofen Blumenau Braunschweiger Allee Mitte

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Braunschweiger Allee zwischen südlicher Bebauung Blumenau (auf Höhe bestehender Lärmschutzwand und
- Bestehender T30 Stecke Höhe Einmündung Auf den Brockenweg



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	108		
Lärmkennziffer	8		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	9 / 10	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	2 / 2	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		2	
Differenz		-6	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	4 / 5	-5 / -5	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-2 / -2	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+

Verkehr

Lückenschluss	Ja		++
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t/n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1	--
Streckenlänge [m]	ca. 130	
Verlängerte Fahrzeit (t/n) [sec]	≤ 30	
	> 30	49 / 51
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Die Maßnahme führt nach Angaben der rnv zu einer Verzögerung der Buslinie 51 um bis zu 49 / 51 Sekunden (t/n) und zu einem zusätzlichen Umlauf tags und nachts. Nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung kann zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlüssig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Bei einem 130 m langen Streckenabschnitt ist eine Verzögerung von rund 3 Sekunden zu erwarten. Diese Verzögerung ist im Rahmen einer Abwägung im Verhältnis zum Schutzziel als weniger relevant einzustufen.</p> <p>Zudem ist die Maßnahme eine Ausweitung der ohnehin schon vorhandenen T 30 Streckenregelung auf der Braunschweiger Allee bis zum südlichen Ortseingang. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Sandhofen Viernheimer Weg Ost

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Viernheimer Weg zwischen Frankenthaler Straße B44 und
- Einmündung Kiebitzweg



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	61		
Lärmkennziffer	145		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	42 / 43	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	36 / 36	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	4 / 2	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		91	
Differenz		-46	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	40 / 40	-2 / -3	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	27 / 28	-9 / -8	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-4 / -2	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	3 / 1	o
Takt (t / n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	Ca. 150 m	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	41*
*Die Angabe der rnv bezieht sich auf die gesamte Viernheimer und Scharhofer Straße auch westlich der B 44		
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen verhältnismäßig geringe Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein äußerst geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Die Berechnungen zeigen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur eine sehr geringe Auswirkung auf die Lärmbelastungen hat. Die ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Verkehrslärmeinwirkungen durch die B44 hier einen maßgeblichen Einfluss besitzen und die Verkehrslärmbelastungen durch den Viernheimer Weg zumindest in den hohen Pegelbereichen überlagern.</p> <p>Da die Maßnahme kaum Wirkung erzielt, ist eine Umsetzung aus schallschutztechnischer Sicht wenig sinnvoll.</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Sandhofen Viernheimer Weg West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- zwischen Viernheimer Weg Kreuzung Frankenthaler Straße B44 und
- Scharhofer Straße Einmündung Schönauer Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	63		
Lärmkennziffer	144		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	126 / 126	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	78 / 78	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	43 / 43	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	321		
Differenz	-280		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	67 / 67	-59 / -59	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	43 / 43	-35 / -35	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-43 / -43	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	3 / 1	o
Takt (t /n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 380 m	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	41
Gesamtbewertung (ÖPNV)		-
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs, in Anbetracht der Belastungen oberhalb 70/60 und der Tatsache, dass kein zusätzlicher Umlauf erforderlich wird, überwiegen die Belang des Lärmschutzes.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schönau Amselstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Amselstraße zwischen Kreuzung Lilienthalstraße und
- Kreuzung Viernheimer Weg



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	102		
Lärmkennziffer	29		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	55 / 55	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	47 / 47	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		6	
Differenz		-23	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	29 / 33	-26 / -22	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	2 / 2	-45 / -45	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	Ja	--
Streckenlänge [m]	ca. 630	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	42
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.</p> <p>Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um einen überwiegend gewerblich geprägten Bereich.</p> <p>Die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 42 Sekunden (t/n) und zu einem zusätzlichen Umlauf tags und nachts. Zudem liegen nur verhältnismäßig geringe Betroffenheiten vor, was an der geringen Lärmkennziffer von 29 deutlich ablesbar ist.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass es sich um einen gewerblich genutzten Bereich handelt und die Verzögerung zu einem zusätzlichen Umlauf der Buslinie 51 führt, wird den Belangen des ÖPNV hier Vorrang gegeben.</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Schöнау Braunschweiger Allee Süd

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Braunschweiger Allee zwischen Einmündung Max-Winterhalter-Ring (nördlicher Einmündung) und
- nördlich Einmündung Lilienthalstraße ab der Wohnbebauung
- Lückenschluss zur südlich angrenzenden Maßnahme Sonderburger Straße (ca. 200 m)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	101		
Lärmkennziffer	29		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	123 / 117	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		0	
Differenz		-29	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	0 / 0	-123 / -117	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t /n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1	--
Streckenlänge [m]	ca. 400	
Verlängerte Fahrzeit [sec] (t/n)	≤ 30	
	> 30	49 / 51 -
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
--		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Die Maßnahme führt nach Angaben der rnv zu einer Verzögerung der Buslinie 51 um bis zu 49 / 51 Sekunden (t/n) und zu einem zusätzlichen Umlauf tags und nachts. Die Aussage bezieht sich aber in Summe auf alle Maßnahmen auf der Strecke der Buslinie.</p> <p>Nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung kann zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlüssig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Bei einem 400 m langen Streckenabschnitt ist eine Verzögerung von rund 8 Sekunden zu erwarten. Diese Verzögerung im Rahmen eine Abwägung im Verhältnis zum Schutzziel als weniger relevant einzustufen. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p> <p>Zudem ist auf dem rund 200 m lange Abschnitt zwischen der Maßnahme Braunschweiger Allee Süd und Sonderburger Straße als Lückenschluss ebenfalls als T 30 anzuordnen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	+

Schöнау Lilienthalstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Lilienthalstraße zwischen Kreuzung Königsberger Allee und
- Einmündung Johann-Schütte-Straße (bestehende T30 Regelung)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	86		
Lärmkennziffer	64		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	196 / 196	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	18 / 18	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	4 / 2	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		8	
Differenz		-56	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	18 / 16	-178 / -180	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	8 / 8	-10 / -10	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-4 / -2	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 2		o
Takt (t/n)	20 / 20 bzw. 30		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	- / -		
Streckenlänge [m]	ca. 600		
Verlängerte Fahrzeit [sec] (t/n)	≤ 30		
	> 30	43 / 65	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso besteht eine geringe Betroffenheit oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70 / 60 dB(A) t/n). Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 43 / 65 Sekunden (t/n), führt aber nicht zu einem zusätzlichen Umlauf.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtabwägung überwiegen die Lärmschutzbelange in dem rund 600 m langen Abschnitt der Lilienthalstraße. Zudem ist auf dem westlich angrenzenden Abschnitt der Lilienthalstraße bereits T30 angeordnet.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Schöнау Sonderburger Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Sonderburger Straße zwischen Ende der Wohnbebauung südlich der Kulmer Straße und
- Ende der Wohnbebauung südlich der Kerschensteiner Gemeinschaftsschule



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	82		
Lärmkennziffer	83		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	170 / 168	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	144 / 140	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	66 / 64	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		26	
Differenz		-56	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	85 / 82	-85 / -86	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	62 / 42	-82 / -98	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-66 / -64	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

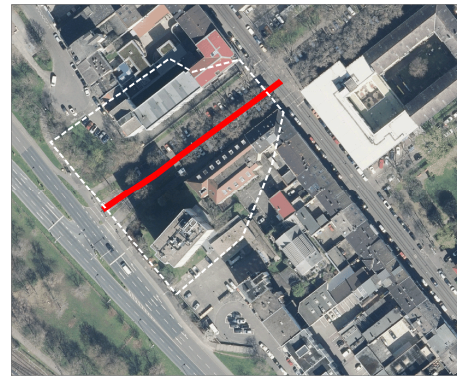
Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 850	
Verlängerte Fahrzeit [sec] (t/n)	≤ 30	
	> 30	67 / 69
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs von bis zu 69 Sekunden, dies führt aber nicht dazu, dass die Linie 50 einen zusätzlichen Umlauf bräuchte.</p> <p>In Anbetracht der Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr überwiegen allerdings die Belange des Lärmschutzes.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schwetzingenstadt Traitteurstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30



Anordnung T30 Traitteurstraße

- Von Kreuzung Reichskanzler-Müller-Straße
- Bis Kreuzung Schwetzingen Straße

Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	6		
Lärmkennziffer	1055		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	353 / 292	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	158 / 100	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	40 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		695	
Differenz		-360	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	231 / 143	-122 / -143	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	100 / 80	-58 / -20	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	40 / 0	-40 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphaltdeck	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Werte 67/57 besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung T30. Auch eine geringe Anzahl von Personen sind Geräuscheinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr ausgesetzt. Diese sind jedoch auf die Verkehrslärmeinwirkungen der Reichskanzler-Müller-Straße zurückzuführen. Die Reduzierung der Betroffenenheiten oberhalb 67/57 dB(A) mit der Maßnahme zeigt jedoch die grundsätzliche Wirksamkeit in dem Bereich auf, in dem der Verkehr der Traitteurstraße pegelbestimmend ist. Der Anordnung stehen keine relevanten Belange entgegen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schwetzingenstadt Schwetzingen Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags

- Schwetzingen Straße zwischen Kreuzung Keplerstraße und Kreuzung B37 Reichskanzler-Müller-Straße
- Lückenschluss Schwetzingen Straße zwischen Kreuzung Keplerstraße und Tattersall (ca. 160m)
- im Zuge der Stufen 1 bis 3 der Lärmaktionsplanung wurde für die gesamte Schwetzingen Straße als Schallschutzmaßnahme bereits T30 für die Nacht angeordnet



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	27		
Lärmkennziffer	366		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 nachts)		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	522 / 299	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	310 / 100	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	63 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	98		
Differenz	-268		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	299 / 294	-223 / -5*	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	83 / 63	-227 / -37*	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-63 / 0	
*Die rechnerische Verringerung in der Nacht ist auf die Maßnahme T30 Viehhof / Möhlstraße zurückzuführen, welche mit in die Berechnung eingeflossen ist.			
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Teilweise		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Nein		
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	2		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		++
	Nein		
Separater Gleiskörper	Ja		
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		-
DTV Auswirkung Tempo STRAB	4.000 – 5.500 Kfz / 24h		
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		+
Takt (t /n)	-		
Zusätzliche Umläufe	-		
Streckenlänge [m]	-		
Verlängerte Fahrzeit	-		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			+
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Austausch)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	85.000 €	

Gesamtabwägung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde für die gesamte Schwetzinger Straße als Maßnahme bereits T30 für die Nacht angeordnet.
Am Tag sind nach wie vor erhebliche Belastungen oberhalb von 67 dB(A) z.T. oberhalb 70 dB(A) vorhanden, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.
Für den betroffenen Abschnitt mit den hohen Belastungen überwiegen die Lärmschutzbelange. Zusätzlich ist zu beachten, dass hier auch ein Hot-Spot beim Straßenbahnlärm für die gesamte Schwetzinger Straße vorliegt.
Die Maßnahme T30 reduziert ebenso die Lärmeinwirkungen durch die Straßenbahn, da diese im Straßenkörper geführt wird.
Zusätzlich ist zwischen dem kartierten Abschnitt der Schwetzinger Straße und dem Tattersall ein rund 160 m langer Abschnitt nicht erfasst, da die Verkehrsmengen unterhalb der Kartierungsschwelle liegen. Für diesen Abschnitt soll als Lückenschluss ebenfalls T30 ganztags angeordnet werden.

Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

Ja ganztags, nach Anpassung der LSA

Schwetzingenstadt Seckenheimer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags

- Abschnitt der Seckenheimer Straße
- zwischen der bestehenden ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung T30 nordwestlich der Einmündung Bachstraße
- und Kreuzung B37 Möhlstraße
- im Zuge der Lärmaktionsplanung wurde für die gesamte Seckenheimer Straße als Schallschutzmaßnahme bereits T30 für die Nacht angeordnet



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	19		
Lärmkennziffer	467		
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 nachts)		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	558 / 299	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	378 / 100	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	63 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	98		
Differenz	-369		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	299 / 291	-259 / -5	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	83 / 63	-295 / -37	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-63 / 0	
*Die rechnerische Verringerung in der Nacht ist auf die Maßnahme T30 Viehhof / Möhlstraße zurückzuführen, welche mit in die Berechnung eingeflossen ist.			
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		o
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	2	
Hot-Spot Stadtbahn	Ja	++
	Nein	
Separater Gleiskörper	Nein (geringe Auswirkungen MIV)	-
DTV Auswirkung Tempo STRAB	DTV 4.000 – 5.000	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1/-	+
Takt (t /n)	30/-	
Zusätzliche Umläufe	-	o
Streckenlänge [m]	ca.400 m	
Verlängerte Fahrzeit	36	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
	Nein	
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o

Gesamtabwägung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde für die gesamte Seckenheimer Straße als Maßnahme bereits T30 für die Nacht angeordnet.
Am Tag sind nach wie vor erhebliche Belastungen oberhalb von 67 dB(A) z.T. oberhalb 70 dB(A) vorhanden.
Für den betroffenen Abschnitt mit den hohen Belastungen überwiegen die Lärmschutzbelange. Zusätzlich ist zu beachten, dass hier auch ein Hot-Spot beim Straßenbahnlärm für die gesamte Seckenheimer Straße vorliegt.
Die Maßnahme T30 reduziert zumindest für den hier vorliegenden Teilabschnitt ebenso die Lärmeinwirkungen durch die Straßenbahn, da diese im Straßenkörper geführt wird.

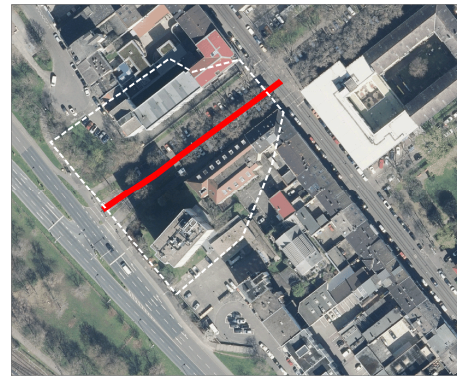
Für den nordwestlich angrenzenden Abschnitt der Seckenheimer Straße liegen aus Lärmschutzgründen keine Anordnungsvoraussetzungen T30 ganztags vor. Hier ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob nicht durch vorhandene schutzbedürftige Einrichtungen eine Anordnung T30 ganztags erfolgen kann.

Ergebnis

Ja ganztags

Schwetzingenstadt Traitteurstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30



Anordnung T30 Traitteurstraße

- Von Kreuzung Reichskanzler-Müller-Straße
- Bis Kreuzung Schwetzingen Straße

Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	6		
Lärmkennziffer	1055		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	353 / 292	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	158 / 100	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	40 / 0	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		695	
Differenz		-360	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	231 / 143	-122 / -143	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	100 / 80	-58 / -20	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	40 / 0	-40 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

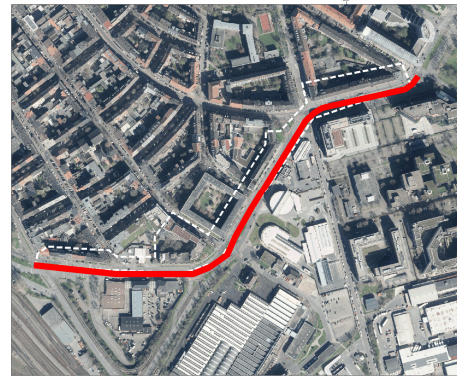
Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphaltdeck	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Werte 67/57 besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung T30. Auch eine geringe Anzahl von Personen sind Geräuscheinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr ausgesetzt. Diese sind jedoch auf die Verkehrslärmeinwirkungen der Reichskanzler-Müller-Straße zurückzuführen. Die Reduzierung der Betroffenenheiten oberhalb 67/57 dB(A) mit der Maßnahme zeigt jedoch die grundsätzliche Wirksamkeit in dem Bereich auf, in dem der Verkehr der Traitteurstraße pegelbestimmend ist. Der Anordnung stehen keine relevanten Belange entgegen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schwetzingenstadt Viehhof-, Möhlstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- B 37
- zwischen Viehhofstraße Kreuzung Schwetzingen Straße
- und Seckenheimer Straße B37 Einmündung Richard-Wagner-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	14		
Lärmkennziffer	590		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	769 / 747	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	740 / 689	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	477 / 414	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	321		
Differenz	-280		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	698 / 678	-71 / -69	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	560 / 5413	-180 / -176	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	112 / 56	-265 / -358	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße B 37		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		
Hot-Spot Stadtbahn	Ja		
	Nein		o
Separater Gleiskörper	Ja		+
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1/0		+
Takt (t/n)	20 min / -		
Zusätzliche Umläufe	-		
Verlängerte Fahrzeit (t/n)	27 sec / 0		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	876.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Aufgrund der erheblichen Anzahl von Lärm belasteten Personen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vor (70/60) ist eine Maßnahme notwendig.

Im Regelfall wird im vorliegenden Lärmaktionsplan der Verkehrsbedeutung als Bundesstraße und Hauptverkehrsachse am Tag die höhere Bedeutung als den Lärmschutzbelangen zuerkannt. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.

Über die Viehof- Möhltstraße B 37 soll der Verkehr aus und in die Stadt gelenkt werden. Bei einer Erhöhung des Widerstandes mit T30 ganztags würde der Verkehr ggf. auf die Augustaanlage und den Ring verdrängt, was dann dort zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt. Der Verkehr soll nicht Aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion als Bundesstraße Daher wird die Maßnahme auf die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr begrenzt. Damit sind 414 Personen weniger besonders kritischen Lärmpegeln oberhalb der 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt.

Solange ein Austausch der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

**Ja nachts,
nach Austausch der erforderlichen LSA**

Seckenheim Hauptstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Hauptstraße Seckenheim zwischen Badener Straße / Badener Platz und Einmündung Überlinger Straße
- Überlinger Straße
- Schwabenstraße zwischen Hauptstraße und Einmündung Überlinger Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	64		
Lärmkennziffer	143		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	670 / 657	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	533 / 408	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	162 / 160	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	90		
Differenz	-53		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	356 / 324	-314 / -333	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	186 / 178	-347 / -230	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	89 / 87	-73 / -73	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße		-
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			-

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1		o
Hot-Spot Stadtbahn	Ja (Im Bereich der Gleisführung im Straßenkörper)		++
	Nein		
Separater Gleiskörper	Ja (östlich Einmündung Offenburger Straße)		+
	Nein (Auswirkungen auf MIV)		--
	Nein (geringe Auswirkungen MIV)		
DTV Auswirkung Tempo STRAB	Ja		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	5 / 5		-
Takt (t/n)	10-60 min / 20-30 min		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	2 (Linien 43 und 46) / 1 (Linie 43)		--
Streckenlänge [m]	ca. 1.600		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	9 (Linie 40) / 23 (Linie 43)	o
	> 30	62 (Linie 46) 116 (Linie 42) 59 (Linie 44)	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			--
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)		o
	Geschätzte Kosten	380.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Entlang der Hauptstraße liegen hohe Belastungen oberhalb der Werte 67/57 dB(A) (t/n) vor. Auch sind 160 / 163 (t/n) Personen von Überschreitungen der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung betroffen. Auf der anderen Seite führt die Einführung von T30 teils zu deutlichen Ausweitungen der Busfahrtzeiten und in zwei Fällen zu einem zusätzlichen Umlauf. Bezogen auf die Strecke der Stadtbahn, die auf dem Straßenkörper geführt wird, führt T30 auch zu deutlichen Fahrtzeitverlängerungen von bis zu 70 Sekunden. Vor dem Hintergrund der Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr und der erheblichen Belastungen > 67 / 57 dB(A) /t/n überwiegt hier aber der Lärmschutzaspekt. Zusätzlich hat die Prüfung ergeben, dass drei Lichtsignalanlagen nicht mehr an T30 anpassbar sind und ausgetauscht werden müssen. Dies verursacht Kosten von rund 300.000 €. Aufgrund der hohen Kosten ist ein kurzfristiger Austausch nicht denkbar, auch ist der Austausch nicht über das Budget der Erhaltungsmaßnahmen abbildbar. Solange ein Austausch der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

Ja ganztags (Umsetzung nach Austausch LSA)

Seckenheim Kloppenheimer Straße Süd

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Kloppenheimer Straße zwischen Kreisverkehr Neuosstheimer Straße / Suebenheimer Allee und
- Einmündung Freiburger Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	76		
Lärmkennziffer	112		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	69 / 52	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	51 / 24	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	6 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		31	
Differenz		-81	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	46 / 20	-23 / -32	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-51 / -24	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	(1)	+
Takt (t /n)	10 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 300	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Die Verlängerung der Busfahrzeiten liegt mit 2 Sekunden in einem nicht relevanten Bereich. Es liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen. Die Maßnahme ist umzusetzen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Seckenheim Offenburger Straße Nord

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Offenburger Straße zwischen Hauptstraße und
- Zähringer Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	51		
Lärmkennziffer	196		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	277 / 44	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	204 / 13	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	9 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu			12
Differenz			-184
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	37 / 4	-240 / -40	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	4 / 0	-200 / -13	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-9 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
	Nein		o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		o
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 2	o
Takt (t /n)	10 bzw. 30 / 20 bzw. 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	
Streckenlänge [m]	ca. 400 m	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	bis zu 18
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag (70 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Offenburger Straße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Vogelstang Hinter dem Wolfsberg

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Hinter dem Wolfsberg



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	43		
Lärmkennziffer	225		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	132 / 132	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	116 / 111	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	47 / 46	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	321		
Differenz	-280		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	125 / 120	-7 / -12	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	73 / 70	-43 / -41	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	44 / 44	-3 / -2	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Nein		o
Netzbedeutung	Abbiegespur		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	Betroffene nach Maßnahme	
	Personen 70/60	41 / 13
	Personen 67/57	111 / 108
	Personen 65/55	132 / 139
	Kosten	400.000 €
	(ca. 700 m ² Ansichtsfläche *576 €/m ²)	
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
Bestimmend für die hohen Belastungen sind die Verkehrslärmeinwirkungen durch die Bundesstraße. Diese kann auch durch eine Lärmschutzwand nicht merklich reduziert werden. Die verhältnismäßig geringen Auswirkungen auf die Betroffenheit im Untersuchungsgebiet stehen einer T30 Anordnung auf der Straße Hinter dem Wolfsberg nicht entgegen. Der Verkehrsbedeutung der der Bundesstraße wird im vorliegenden Fall im Rahmen einer Gesamtabwägung (im Verhältnis geringe Betroffenheit) der Vorrang gegeben. Eine Prüfung T50 / T30 auf der Bundesstraße erfolgt nicht.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Vogelstang Magdeburger Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 / T50

- Magdeburger Straße zwischen Abfahrt / Einmündung B 38 und
- Höhe Wendeschleife Leipziger Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	104		
Lärmkennziffer	27		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	84 / 93	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	27 / 28	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		8	
Differenz		-19	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	46 / 65	-38 / -28	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-27 / -28	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Wirksamkeit T50			
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	64 / 71	-20 / -22	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	21 / 12	-6 / -16	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		0
Klassifizierung	Kreisstraße		0
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	
		nein	-
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		0
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		0
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1		+
Takt (t / n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 550		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	13	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			o
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	Betroffene nach Maßnahme 70/60		
	Personen 70/60	0 / 0	
	Personen 67/57	0 / 0	
	Personen 65/55	28 / 53	-
	Keine Betroffenen > 65/55		
	Kosten	778.000 €	++
	(ca. 1.350 m ² Ansichtsfläche *576 €/m ²)		
Gesamtbewertung (andere Lärmschutzmaßnahmen)			++
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	2.000 €	

Gesamtabwägung

Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Auch oberhalb der Werte 67 / 57 dB(A) liegen Lärmbetroffenheiten vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht.

Die Magdeburger Straße ist eine klassifizierte Kreisstraße und im Netz der Stadt eine wichtige Hauptverkehrsstraße. In Anbetracht der Verkehrsfunktion und der geringen Belastungen im Untersuchungsgebiet (Lärmkennziffer 27 Rang 104) wird im Rahmen einer Gesamtabwägung der Verkehrsfunktion Vorrang eingeräumt.

Derzeit besteht auf der Magdeburger Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Ergänzend zur Prüfung T30 wurde auch eine Prüfung T50 auf dem gleichen Abschnitt durchgeführt. Hier ergeben sich zwar keine Entlastungen wie mit T30, aber T50 steht der Verkehrsfunktion nicht entgegen und es erfolgt dennoch eine geringe Entlastung. In der Gesamtabwägung wird T50 als Lärmschutzmaßnahme auf der Magdeburger Straße vorgesehen.

Aufgrund der hohen Kosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand wird davon abgesehen diese Lärmschutzvariante weiter zu verfolgen.

Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.

Ergebnis

Ja ganztags T50

Waldhof Alte Frankfurter Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Alte Frankfurter Straße zwischen Hanauer Straße und bestehender T30 Regelung
- Hanauer Straße zwischen Alte Frankfurter Straße und Kreuzung Waldstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	46		
Lärmkennziffer	209		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	238 / 234	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	221 / 196	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	41 / 30	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	42		
Differenz	-167		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	90 / 63	-148 / -171	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	33 / 19	-188 / -177	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-41 / -30	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1	o
Takt (t/n)	20 bzw. 30 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1	--
Streckenlänge [m]	500	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	19
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Durch die Straße führen die Buslinien 53 und 55, wobei die Linie 55 nachts nicht fährt. Nach Rückmeldung der rnv kommt es aufgrund der Maßnahmen im Gesamtsetz zu Verzögerungen von bis zu 19 Sekunden.</p> <p>Die Maßnahme führt nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendzeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>Im Rahmen einer Gesamtabwägung stehen der Belang des ÖPVN aufgrund der Belastungen oberhalb der Schwelle 70/60 sowie 67 / 57 (t/n) der Anordnung T30 nicht entgegen. Aufgrund des nur 500 m langen betroffenen Abschnittes ist davon auszugehen, dass eine Zeitverzögerung nicht zu einer wesentlichen Verlängerung der Fahrzeiten führt. Hier kann (mit Verweis auf den Kooperationserlass, S. 24) von einer durchschnittlichen Fahrtzeitverlängerung von 10 Sekunden ausgegangen werden.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Waldhof B44

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 / T40

- Abschnitt der B44 westlich der Wohnbebauung Waldhof-West auf Höhe des S-Bahnhofs Waldhof



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	48		
Lärmkennziffer	199		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	355 / 275	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	243 / 52	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	16 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu	49		
Differenz	-150		
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	202 / 39	-153 / -236	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	24 / 0	-219 / -52	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-16 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Bundesstraße		--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion		
		nein	-
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	nein		o
BAB ausgewiesene Umleitungsstrecke	Ja		
	Nein		o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1	-
Takt (t /n)	20 bzw. 30 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	o
Streckenlänge [m]	ca. 600	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	6	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (Anpassung möglich)	mittelfristig	o

Gesamtabwägung

Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ein geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag von 70 dB(A) ausgesetzt. Die Bundesstraße B44 westlich der Wohnbebauung Waldhof-West besitzt eine besondere Verkehrsfunktion, welche dem Grunde nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung widerspricht.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h wird eine Pegelreduzierung von 3 dB(A) erreicht, was einer Halbierung der Verkehrsmenge (bei gleichen Lkw-Anteilen) entspricht. Dies ist auch die Vorgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) nach der eine Anordnung T30 durchgeführt wird.

Aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung als mehrspurig ausgebauten Bundesstraße wird im Rahmen der Abwägung gegenüber der Belange des Lärmschutzes die Anordnung von T40 vorgesehen. Die Pegelreduzierung entspricht mit weniger als 3 dB(A) zwar nicht den Vorgaben, trotzdem werden damit die hohen Belastungen oberhalb der 70/60 dB(A) und 67/57 dB(A) verringert. Die Belastungen > 70 können damit ebenfalls vollständig aufgehoben werden. Im Vergleich zur Ist-Situation sind bei T40 auch rund 200 Personen tags und rund 40 Personen nachts weniger Pegeln oberhalb der 67 / 57 dB(A) ausgesetzt. In Betracht zu ziehen ist auch, dass die Vermeidung von Pegelspitzen für Lärmbetroffene eine spürbare Verbesserung bedeuten kann, auch ohne dass mit der Maßnahme eine Reduzierung des dahingehend nur begrenzt aussagekräftigen Mittelungspegels um 3 dB(A) erreicht wird (siehe dazu VG Düsseldorf, Urteil vom 27. Mai 2014, Az. 6 K 2470/12, Rn. 133ff.)

Zudem wird dadurch auch die Querung zur Straßenbahnhaltestelle erleichtert, die in diesem Bereich zwischen den Fahrspuren angeordnet ist. Gleiches gilt für die oberirdische Querung vom und zum Bahnhof aus westlicher Richtung.

Zudem zu berücksichtigen ist, dass bei T40 entgegen T30 nach Rücksprache mit dem zuständigen Straßenbaulastträger die Lichtsignalanlagensteuerung leichter anzupassen ist. Es ist vorgesehen die Lichtsignalanlagen zeitnah zu erneuern. Lediglich die südlichste Anlage wird nicht erneuert und kann auch nicht angepasst werden.

Daher wird die Maßnahmenanordnung so angepasst, dass die südlichste Anlage nicht betroffen ist:

Abschnitt der B44 nördlich angrenzend der Wohnbebauung Waldhof-West auf Höhe des S-Bahnhofs Waldhof nördlich der Wohnbebauung zwischen den beiden Fahrtrichtungen (Luzenbergstraße 90) und Höhe Einmündung Altrheinstraße.

Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung ausgesetzt.

Ergebnis

T40 ganztags, nach Anpassung LSA

Waldhof Kasseler Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Kasseler Straße zwischen Kreuzung Waldstraße und
- Kreuzung Langer Schlag



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	78		
Lärmkennziffer	95		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	138 / 193	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	120 / 173	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	7 / 82	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		61	
Differenz		-34	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	106 / 178	-32 / -15	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	80 / 126	-40 / -47	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 75	-7 / -7	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 (Linie 53) / 1 (Linie 53)	--
Streckenlänge [m]	ca. 600	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Die Belastungen oberhalb der Werte 70/60 verringern sich mit der Maßnahme nur marginal, was darauf hindeutet, dass hier die Verkehrslärmeinwirkungen durch die Waldstraße die hohe Belastung verursachen.</p> <p>Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs, diese liegt aber mit bis zu 12 Sekunden in einem tolerierbaren Bereich. Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>In Anbetracht der Belastungen oberhalb 67/57 dB(A) überwiegen allerdings die Belange des Lärmschutzes.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Waldhof Langer Schlag Ost

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Langer Schlag zwischen Einmündung Anemonenweg und
- Einmündung Dahlienplatz (rot)
- Lückenschluss zwischen Einmündung Dahlienplatz und
- Bestehender T30 Zone (ca. 180m) Einmündung Maienweg (gelb)



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	116		
Lärmkennziffer	7		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	28 / 22	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		0	
Differenz		-7	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	0 / 2	-28 / -20	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+

Verkehr

Lückenschluss	Nein	0	
	Ja (teilweise)	++	
Klassifizierung	-	0	
Netzbedeutung	Anliegerstraße	++	
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein	0	
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein	0	
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Bus (nur im Abschnitt Lückenschluss)		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t / n)	20 / 20	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1	--
Streckenlänge [m]	180	
Verlängerte Fahrzeit (t/n) [sec]	≤ 30	12 / 12
	> 30	
Gesamtbewertung ÖPNV (Langer Schlag)		o
Gesamtbewertung ÖPNV (Lückenschluss)		--
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o

Gesamtabwägung

Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Auf dem Abschnitt Langer Schlag Ost liegen keine Belange vor, welche den Lärmschutz überwiegen würden. Bei der Anliegerstraße ist auch bei geringer Betroffenheit eine Anordnung T30 verhältnismäßig.

Zwischen dem Untersuchungsgebiet und T30 Zone westlich des Gebietes ist ein rund 180 m langer Streckenabschnitt mit T50. Hier wird zur Verstetigung des Verkehrsflusses ebenfalls eine T30 Strecke vorgesehen. Hier verläuft von der Kasseler Straße kommend die Buslinie 53, bei der mit der Maßnahme Kasseler Straße eine Verzögerung von 12 Sekunden und nach Angaben der rnv ein zusätzlicher Umlauf zu erwarten ist.

Nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung kann zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Bei einem 180 m langen Streckenabschnitt ist eine Verzögerung von rund 4 Sekunden zu erwarten. Diese Verzögerung ist im Rahmen einer Abwägung im Verhältnis zum Schutzziel als weniger relevant einzustufen.

Unabhängig von der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans hat die Untere Straßenverkehrsbehörde im Untersuchungsgebiet bereits T 30 angeordnet. In Nachgang wird jetzt noch geprüft, ob auf dem verbleibenden Abschnitt mit T50 als Lückenschluss ebenfalls T30 angeordnet wird.

Ergebnis

Keine Maßnahme; da T30 bereits angeordnet

Waldhof Sandhofer Straße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30



- Sandhofer Straße Ortslage Luzenberg
- Ausweitung von T30 Nacht auf ganztags

Lärm

Prioritätenliste Gruppe	A		+++
Prioritätenliste Rang	4		
Lärmkennziffer	1135		
Maßnahme vorhanden	Ja T30 Nacht		o
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	415 / 386	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	394 / 378	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	374 / 336	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		857	
Differenz		-278	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	388 / 386	-27 / 0	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	378 / 378	-16 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	341 / 336	-33 / 0	
Gesamtbewertung Lärm (entspricht höchster Bewertung)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja (unerwünschter Verkehr durch Luzenberg, Ausweichroute vorhanden)		o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja (B44 und Bürstader Straße)		+
Gesamtbewertung (Verkehr)			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	1		
Hot-Spot Stadtbahn	ja		++
Separater Gleiskörper	Nein (Auswirkungen T30 durch MIV)		--
DTV Auswirkung Tempo STRAB	da Hotspot STRAB vorhanden, Effekt erwünscht		++
Bus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			++
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarmen Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	2.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Derzeit besteht für die Sandhofer Straße in der Ortslage von Luzenberg bereits eine T30 Anordnung für die Nacht (22-6 Uhr). Aufgrund der hohen Betroffenheiten oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr und der hohen Lärmbelastung durch die Straßenbahn (Hot-Spot), überwiegen die Lärmschutzbelange. Diese Maßnahme aus dem LAP 2.Stufe wird auf den ganzen Tag ausgeweitet.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags nach Anpassung LSA		

Waldhof Speckweg

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Speckweg zwischen Kreisverkehr Karl-Feuerstein-Straße und
- Kreisverkehr Maria-Kirch-Straße / Sibylla-Merian-Straße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	90		
Lärmkennziffer	51		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	295 / 104	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	82 / 4	++
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	3 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		2	
Differenz		-49	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	12 / 3	-283 / -101	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	3 / 0	-79 / -4	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	-3 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1		o
Takt (t/n)	20 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		
Streckenlänge [m]	ca. 1.500		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	57	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand			o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso besteht eine geringe Betroffenheit oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr am Tag (70 dB(A)). Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 57 Sekunden (t/n), führt aber nicht zu einem zusätzlichen Umlauf. Im Rahmen der Gesamtabwägung überwiegen die Lärmschutzbelange in dem rund 1500 m langen Abschnitt des Speckwegs.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Waldhof Waldpforte

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Waldpforte zwischen Einmündung Waldfrieden und
- Kreuzung Waldstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	70		
Lärmkennziffer	125		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	139 / 137	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	115 / 109	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	43 / 43	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		63	
Differenz		-62	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	130 / 117	-9 / -20	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	52 / 46	-63 / -63	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	9 / 7	-34 / -36	
Gesamtbewertung (Lärm)			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	-		
Netzbedeutung	Anliegerstraße		++
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			++

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1		o
Takt (t/n)	20 bzw. 30 / 20		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	Ja (Linie 53)		--
Streckenlänge [m]	ca. 450		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	5	o
	> 30		
Gesamtbewertung (ÖPNV)			-
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	15.000 €	
Gesamtabwägung			
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Lärmbelastungen oberhalb der Schwelle von 67 / 57 dB(A) (t/n) vor, ab der eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen besteht. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt.</p> <p>Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle hier im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen – wobei für die Waldstraße noch keine Berechnung mit Tempo 40 vorliegt. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>In Anbetracht der Belastungen oberhalb 70/60 dB(A) überwiegen die Belang des Lärmschutzes.</p> <p>Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>			
Ergebnis	Ja ganztags		

Waldhof Waldstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 / T40

- Waldstraße
- zwischen Brücke Riedbahntrasse
- und Beginn der Lärmschutzwand südwestlich der Kreuzung Waldstraße / Neues Leben / Sonnenschein



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	B		++
Prioritätenliste Rang	33		
Lärmkennziffer	293		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	1000 / 1004	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	793 / 780	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	512 / 496	+++
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		147	
Differenz		-146	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	714 / 831	-286 / -305	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	515 / 494	-278 / -286	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	147 / 126	-365 / -370	
Wirksamkeit T40			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	831 / 823	-169 / -181	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	665 / 634	-128 / -146	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	429 / 362	-83 / -134	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+++

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Landesstraße L597		-
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse		--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion		
		nein	-
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			--

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbahn			
Anzahl betroffener Linien	- (separater Gleiskörper)		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 1		o
Takt (t / n)	20, 30 / 20, 30		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	1 / 1 (Linie 53)		--
Streckenlänge [m]	1.900		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	55		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			--
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	Betroffene nach Maßnahme		
	Personen 70/60	263 / 250	+++
	Personen 67/57	497 / 488	
	Personen 65/55	729 / 757	
	Keine Betroffenen > 65/55		
	Kosten (ca. 4.200 m ² Ansichtsfläche *576 €/m ²)	2,42 Mio. €	
Gesamtbewertung (mildere Mittel)			+++
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	24.000 €	

Gesamtabwägung

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Werte 67/57 (t/n) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Die Waldstraße ist eine klassifizierte Landesstraße und eine ausgewiesene Umleitungsstrecke für die BAB 6. Als solche ist die Waldstraße 4-spurig ausgebaut.

Nach Angaben der rnv führt die Maßnahme nur gemeinsam mit anderen Maßnahmen zu einem zusätzlichen Umlauf bei der Linie 53. Rechnerisch ist es nur dann der Fall, wenn alle im Verlauf der Linie genannten Maßnahmen zusammenkommen. Einschränkend ist dabei festzustellen, dass die Linie 53 vergleichsweise verspätungsanfällig ist und deshalb die von der rnv angenommene Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.

Mildere Mittel wie eine Lärmschutzwand wurden geprüft, aber aufgrund der hohen Kosten und der nach Umsetzung der Maßnahme immer noch vorhanden Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr verworfen.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h wird eine Pegelreduzierung von 3 dB(A) erreicht, was einer Halbierung der Verkehrsmenge (bei gleichen Lkw-Anteilen) entspricht. Dies ist auch die Vorgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) nach der eine Anordnung T30 durchgeführt wird.

Aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung als mehrspurig ausgebauten Hauptverkehrsstraße und Umleitungsstrecke für die BAB 6 wird im Rahmen der Abwägung gegenüber der Belange des Lärmschutzes die Anordnung von T40 vorgesehen. Die Pegelreduzierung entspricht mit weniger als 3 dB(A) zwar nicht den Vorgaben, trotzdem werden damit die hohen Belastungen oberhalb der 70/60 dB(A) und 67/57 dB(A) verringert. Die Belastungen > 70 / 60 können damit tagsüber um 83 Personen und nachts um 134 Personen verringert werden. Im Vergleich zur Ist-Situation sind bei T40 auch 128 Personen tags und 146 Personen nachts weniger Pegeln oberhalb der 67 / 57 dB(A) ausgesetzt. In Betracht zu ziehen ist auch, dass die Vermeidung von Pegelspitzen für Lärmbetroffene eine spürbare Verbesserung bedeuten kann, auch ohne dass mit der Maßnahme eine Reduzierung des dahingehend nur begrenzt aussagekräftigen Mittelungspegels um 3 dB(A) erreicht wird (siehe dazu VG Düsseldorf, Urteil vom 27. Mai 2014, Az. 6 K 2470/12, Rn. 133ff.)

Zudem zu berücksichtigen ist, dass bei T40 entgegen T30 nach Rücksprache mit dem zuständigen Straßenbaulastträger die Lichtsignalanlagensteuerung leichter anzupassen ist. Auch führt eine T40 Regelung zu einer geringeren Auswirkung auf den ÖPNV.

Solange eine erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt. Die Erforderlichkeit ist zu prüfen.

Ergebnis

**T40 ganztags, nach Anpassung der LSA
(sofern erforderlich)**

Wallstadt Keltenstraße

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Keltenstraße zwischen Kreuzung Siebenbürger Straße und
- Bestehender T30 Zone Abzweigung Mosbacher Straße / Römerstraße



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	107		
Lärmkennziffer	22		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L _{den} / L _{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	22 / 21	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	2 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		3	
Differenz		-19	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	5 / 0	-17 / -21	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	-2 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			
			+

Verkehr

Lückenschluss	Ja		++
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			
			++

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Im vorliegenden Fall gibt es keine Belange, welche den Lärmschutz überwiegen würden. Zudem handelt es sich um einen Lückenschluss zur bestehenden T30 Zone. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Wallstadt Mosbacher Straße West

Ermessensausübung zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

- Mosbacher Straße zwischen Kreuzung Wingertsbuckel (Einmündung Abfahrt Sudetenstraße) und
- Kreuzung Klingenberger Straße / Maudauer Ring



Lärm

Prioritätenliste Gruppe	C		+
Prioritätenliste Rang	89		
Lärmkennziffer	55		
Maßnahme vorhanden	Nein		+
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	103 / 97	+
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0	
Wirksamkeit T30			
Lärmkennziffer neu		321	
Differenz		-280	
	Neu	Differenz	
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	0 / 0	-103 / 97	
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	0 / 0	0 / 0	
Gesamtbewertung (Lärm)			+

Verkehr

Lückenschluss	Nein		o
Klassifizierung	Kreisstraße		o
Netzbedeutung	Sammelstraße		o
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja	+
		nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja		
	Nein		o
Ausweichrouten vorhanden	Ja		
	nein		o
Gesamtbewertung (Verkehr)			+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
o		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmarter Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
<p>Im Untersuchungsgebiet liegen Betroffenheiten oberhalb der Werte 65 / 55 dB(A) (Lden / Ln) vor. Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Im vorliegenden Fall gibt es keine Belange, welche den Lärmschutz überwiegen würden. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	