

Stadt Mannheim

Lärmaktionsplan 4. Stufe

Anhang 6:

Abwägung straßenverkehrs- rechtliche Maßnahmen

Stand 04 / 2025

STADT MANNHEIM²

Geoinformation
und Stadtplanung

Inhaltsverzeichnis

Almenhof Speyerer Straße	1
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
Käfertal Obere Riedstraße West	52
Käfertal Wormser Straße West	54
Lindenhof Glücksteinallee	56
Lindenhof Meeräcker-, Landteilstraße	58
Neckarau Mallastraße	60
Neckarau Mörchfeldstraße	62
Neckarau Neckarauer Straße	64
Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße	67
Neckarstadt-Ost Binienstraße	70
Neckarstadt-Ost Carl-Benz-Straße	72
Neckarstadt-Ost Friedrich-Ebert-Straße B38	74

Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (Ost)	76
Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (West)	78
Neckarstadt-Ost Schafweide	80
Neckarstadt West Am Messplatz	82
Neckarstadt-West Hansastraße.....	84
Neckarstadt-West Mittelstraße (Abschnitt Alter Messplatz).....	86
Neckarstadt-West Untermühlstraße.....	88
Neckarstadt-West Waldhofstraße.....	91
Neuhermsheim Hermsheimer Straße	94
Neuostheim Dürerstraße Mitte.....	96
Neuostheim Dürerstraße West.....	98
Neuostheim Seckenheimer Landstraße Ost.....	100
Neuostheim Seckenheimer Landstraße	102
Oststadt Am oberen Luisenpark.....	104
Oststadt Augustaanlage	106
Oststadt Collinistraße	108
Oststadt Friedrichsplatz.....	110
Oststadt Goethestraße	113
Oststadt Kolpingstraße.....	115
Oststadt Renzstraße	117
Rheinau Relaisstraße Nord	119
Sandhofen Blumenau Braunschweiger Allee Mitte	122
Sandhofen Viernheimer Weg Ost.....	124
Sandhofen Viernheimer Weg West.....	126
Schönau Amselstraße.....	128
Schönau Braunschweiger Allee Süd	130
Schönau Lilienthalstraße	132
Schönau Sonderburger Straße	134
Schwetzingenstadt Traitteurstraße.....	136
Schwetzingenstadt Schwetzingen Straße	138
Schwetzingenstadt Seckenheimer Straße.....	141
Schwetzingenstadt Traitteurstraße.....	144
Schwetzingenstadt Viehhof-, Möhlstraße.....	146
Seckenheim Hauptstraße	149
Seckenheim Kloppenheimer Straße Süd	152
Seckenheim Offenburger Straße Nord.....	154

Vogelstang Hinter dem Wolfsberg	156
Vogelstang Magdeburger Straße	158
Waldhof Alte Frankfurter Straße.....	161
Waldhof B44.....	163
Waldhof Langer Schlag Ost.....	168
Waldhof Sandhofer Straße.....	171
Waldhof Speckweg.....	173
Waldhof Waldpforte.....	175
Waldhof Waldstraße	177
Wallstadt Keltenstraße.....	180
Wallstadt Mosbacher Straße West	182

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	o
	Nein	
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	
Gesamtbewertung (Verkehr)		o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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 Speyerer Straße / Steubenstraße / Meeräckerstraße muss angepasst werden, sofern die Anordnung T30 Speyerer 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

<ul style="list-style-type: none"> - Wachenburgstraße zwischen Einmündung Martinistraße 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>nein</td><td></td> </tr> </table>	Ja	+	nein	
Ja	+					
nein						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja					
	Nein	o				
Ausweichrouten vorhanden	Ja					
	nein	o				
Gesamtbewertung (Verkehr)		--				

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der bestehenden T30 Regelung T30 nachts auf ganztags - Am Aubuckel siedlungsnahe Fahrspur (östlich) - Wingertsbuckel siedlungsnahe Fahrspur (südlich) bis Einmündung Talstraße 																													
Lärm																													
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>80</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>86</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (T30 Nacht)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>137 / 90</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>107 / 66</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>66 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2"></td><td>+++</td></tr> </table>			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			+++
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																													
<table border="1"> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>56</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-30</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>115 / 90</td><td>-22 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>77 / 66</td><td>-30 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>4 / 0</td><td>-62 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2"></td><td></td></tr> </table>			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									
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																													
<table border="1"> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Kreisstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Hauptverkehrsachse</td><td>--</td></tr> <tr> <td rowspan="2">Straßencharakter</td><td rowspan="2">Angebaute Straße</td><td>Ja</td></tr> <tr> <td>nein</td></tr> <tr> <td rowspan="2">Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td rowspan="2">Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2"></td><td></td></tr> </table>			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				
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		
Stadtteil		
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
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 siedlungsnahe 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 siedlungsnahe 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 fahre 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

<ul style="list-style-type: none"> - Ilvesheimer Straße zwischen bestehender T30 Regelung im Westen und - Kreuzung Banater Straße /Siebenbürger Straße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>68</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>127</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>178 / 172</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>124 / 108</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>37 / 37</td></tr> </table>			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
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																								
<table border="1"> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>64</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-63</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>109 / 103</td><td>-69 / -69</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>55 / 58</td><td>-69 / -50</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>20 / 20</td><td>-17 / -17</td></tr> </table>			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			
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten	152.000 €
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. 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.		
Ergebnis	Ja ganztags, nach Austausch LSA	

Feudenheim Wingertsbuckel

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Wingertsbuckel zwischen Kreuzung am Aubuckel und - Einmündung Hölderlinstraße 																																																																																		
Lärm																																																																																		
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>87</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>61</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>148 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>60 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>2 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>10</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-51</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>42 / 0</td><td>-106 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>7 / 0</td><td>-53 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-2 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Kreisstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Hauptverkehrsachse</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>--</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		--
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																													
Ja	+																																																																																	
nein																																																																																		
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																	
	Nein	o																																																																																
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																	
	nein	o																																																																																
Gesamtbewertung (Verkehr)		--																																																																																

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtteil		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	+
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 siedlungsnahe 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 siedlungsnahe 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 bereist 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		
Stadtbus		
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	23
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. Im Tagzeitraum sind auch deutliche Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr vorhanden. Zwar fahren auf dem Abschnitt auch drei Buslinien, diese aber nur im Tagzeitraum und in einem 30 bzw. 60 Minutenrhythmus. Die Verzögerung durch die Ausweitung T30 liegt dabei unter 30 Sekunden und damit in einem tolerierbaren Bereich. Es wird kein zusätzlicher Umlauf erforderlich. Vor diesem Hintergrund überwiegen hier die Lärmschutzbefürfe.		
Ergebnis	Ja (Ausweitung) ganztags	

Herzogenried Herzogenriedstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Herzogenriedstraße zwischen Kreuzung Waldhofstraße und - Beginn Wohnbebauung westlich der Einmündung „Zum Herzogenried“ 																																																																																					
Lärm																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>83</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>68</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>248 / 245</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>78 / 54</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>6</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-62</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>45 / 26</td><td>-201 / -218</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-78 / -54</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>-</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>o</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		o
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																																
Ja	+																																																																																				
nein																																																																																					
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																				
	Nein	o																																																																																			
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																				
	nein	o																																																																																			
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																																																																																			

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtteil		
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 lärmärmer 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. Zwar führt die Maßnahme zu einer Verzögerung des Busverkehrs um bis zu 74 Sekunden, führt aber nicht zu einem zusätzlichen Umlauf. Im Rahmen der Gesamtabwägung überwiegen die Lärmschutzbelange in dem rund 900 m langen Abschnitt der Herzogenriedstraße.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Hochstätt

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td> <td></td> </tr> <tr> <td>nein</td><td>-</td> </tr> </table>	Ja		nein	-
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	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. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Nacht (60 dB(A)) ausgesetzt. 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. Wegen geringer Wirksamkeit wird die Maßnahme verworfen.		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Innenstadt Bismarckstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<p>Anordnung T30 Bismarckstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	
	nein	o
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	17.000 €	
Gesamtabwägung			
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.			
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.			
Die Maßnahme ist in Zusammenhang mit der Maßnahme Schwetzingergasse Reichskanzler-Müller-Straße zu sehen und im Verbund umzusetzen.			
Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja nachts nach Anpassung LSA im Verbund mit Reichskanzler-Müller-Straße		

Innenstadt Friedrichsring

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 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

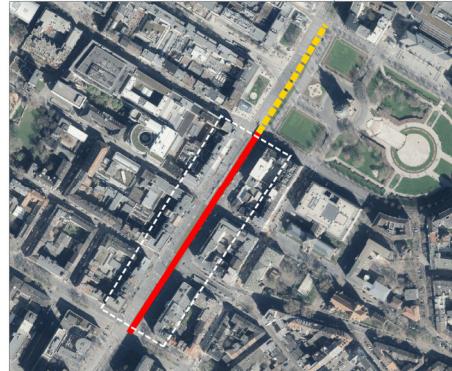
<p>Erweiterung Anordnung T30 von nachts auf ganztags - Luisenring</p>																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>2</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>1243</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>1428 / 1352</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>1372 / 1296</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>1296/833</td></tr> </table>			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
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	+																								
Zubringerfunktion GE / GI	Ja (teilweise Hafen)	-																								
Schwerlastverkehr																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		--																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtteil		
Anzahl betroffener Linien	-	
Hot-Spot Stadtteil	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 lärmärmer Asphaltdeck	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	Mittelfristig
	Geschätzte Kosten	20.000 €

Gesamtabwägung	
<p>Derzeit besteht auf dem Luisenring bereits eine T30 Anordnung für die Nacht (22-6 Uhr), was als Maßnahme im LAP 2. Stufe beschlossen wurde.</p> <p>Die Maßnahme ist in eine Verkehrsberuhigung des Ringsystems einzubinden.</p> <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 der Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) 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 zuerkannt. Wegen des erhöhten Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nacht wird in diesem Zeitraum dem Lärmschutz eine höhere Gewichtung als der Verkehrsbedeutung beigemessen.</p> <p>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</p>	
Ergebnis	T30 nachts bestätigt, Prüfauftrag T30 ganztags

Innenstadt Kaiserring

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	o
	Ja Teilbereich zum Friedrichsring (Bereich westlich des Wasserturms)	++
Klassifizierung	-	
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--
Straßencharakter	Angebaute Straße	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
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 lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme Verkehrsknoten B 44 (siehe Untersuchungsgebiet Jungbusch Akademiestraße) - Abschnitt Kunststraße zwischen Knotenzufahrt und Kreuzung C7 / C8 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>36</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>273</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (T30 teilweise angeordnet)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>216 / 70</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>70 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>			Prioritätenliste Gruppe	B	++	Prioritätenliste Rang	36		Lärmkennziffer	273		Maßnahme vorhanden	Ja (T30 teilweise angeordnet)	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
Prioritätenliste Gruppe	B	++																								
Prioritätenliste Rang	36																									
Lärmkennziffer	273																									
Maßnahme vorhanden	Ja (T30 teilweise angeordnet)	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td>o</td></tr> </table>	Ja	+	nein	o																				
Ja	+																									
nein	o																									
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)																										
++																										

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand			o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	57.000 €	
Gesamtabwägung			
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.			
Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung der LSA		

Innenstadt Parkring

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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			
Stadtbus			
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)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer 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	o
Klassifizierung	Bundesstraße B44	--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--
Straßencharakter	Angebaute Straße	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja	--
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	+
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	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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		
Stadtbus		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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.		
Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Lückenschluss zu einer bestehenden Tempo 30 Zone. Es gibt keine Belange, welche die Lärmschutzbelaenge überwiegend. Die Maßnahme ist ganztags umzusetzen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Käfertal Auf dem Sand

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Sand - zwischen Kreuzung B38 Rollbühlstraße - und Kreuzung Obere Riedstraße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>35</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>282</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>610 / 588</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>496 / 494</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>18 / 14</td></tr> </table>			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
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																								
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)	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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig
	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 lärmärmer 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 Szenerien 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 so 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	9
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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.		
Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Kallstadter Straße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Käfertal Lampertheimer Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+ nein
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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 Fahrtzeit 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 Lärmschutzbefangen der Vorrang gegeben. Die Maßnahme ist umzusetzen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Käfertal Mannheimer Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig
	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

<ul style="list-style-type: none"> - Neustadter Straße zwischen bestehender T30 Regelung im Süden und - Kreuzung Mannheimer Straße 																																																																																					
Lärm																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>75</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>114</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (T30 im südlichen Abschnitt)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>220 / 216</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>144 / 140</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>33</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-81</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>131 / 130</td><td>-89 / -86</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>5 / 2</td><td>-139 / -138</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>-</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Hauptverkehrsachse</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>--</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		--
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																																
Ja	+																																																																																				
nein																																																																																					
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																				
	Nein	o																																																																																			
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																				
	nein	o																																																																																			
Gesamtbewertung (Verkehr)		--																																																																																			

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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	

Käfertal Obere Riedstraße West

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Obere Riedstraße zwischen Kreisverkehr Sybilla-Merian-Straße / Oskar-von-Miller-Straße und - Werkseinfahrt Mitarbeiterparkplatz Daimler Truck 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>115</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>7</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>31 / 31</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>			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
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	+ Nein																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		++																								

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
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, verdichtetet 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.			
In der Gesamtabwägung wird vor diesem Hintergrund keine Maßnahme vorgesehen.			
Ergebnis	Keine Maßnahme		

Käfertal Wormser Straße West

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Wormser Straße zwischen Kreuzung Auf dem Sand und - Einmündung Innere Wingertstraße (bestehende T30 Zone) 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>118</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>1</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>2 / 1</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>			Prioritätenliste Gruppe	C	+	Prioritätenliste Rang	118		Lärmkennziffer	1		Maßnahme vorhanden	Nein	+	Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	2 / 1	Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	0 / 0	Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	0 / 0
Prioritätenliste Gruppe	C	+																								
Prioritätenliste Rang	118																									
Lärmkennziffer	1																									
Maßnahme vorhanden	Nein	+																								
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]																										
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	2 / 1																								
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	Nicht erforderlich	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. Aufgrund der sehr geringen Belastung oberhalb der Werte 65 / 55 überwiegen die Belange des ÖPNV.		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Lindenholz Glücksteinallee

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen Kreuzung Windeckstraße und - Bestehendem verkehrsberuhigtem Bereich (westlich Einmündung Meerkirchstraße) 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>49</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>199</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>318 / 325</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>180 / 185</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>21 / 31</td></tr> </table>			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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		++																								

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	- (Freihaltetrasse - künftig separater Gleiskörper)		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja		+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
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 (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.			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Lindenholz Meeräcker-, Landteilstraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Landteilstraße von Kreuzung Haber-Straße bis Kreuzung Lindenholzstraße - Lindenholzstraße von Kreuzung Landteilstraße bis Meeräckerstraße - Meeräckerstraße von Lindenholzstraße bis Kreuzung Speyerer Straße 																								
Lärm																								
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>26</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>366</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>566 / 543</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>496 / 490</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>380 / 367</td></tr> </table>		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
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	+																						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																							
	Nein	o																						
Ausweichrouten vorhanden	Ja																							
	nein	o																						
Gesamtbewertung (Verkehr)																								
+																								

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	1		o
Hot-Spot Stadtbus	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 lärmärmer 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			
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 Lärmschutzbelaenge überwiegen im vorliegenden Fall. Darüber hinaus liegen keine wichtigen Belange vor, die gegen eine Anordnung sprechen. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen bis zur Speyerer Straße nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
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 realiert. 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 Anpassung der LSA		

Neckarau Mallastraße

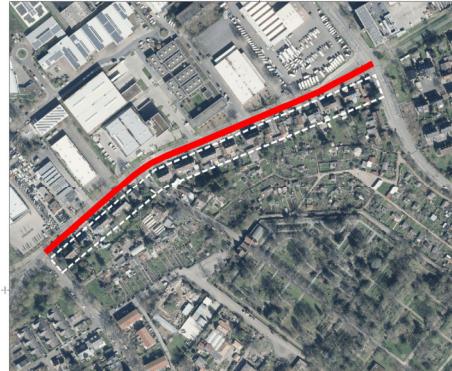
Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Mallastraße zwischen Kreuzung Mörchfeldstraße / Floßwörthstraße und - Kreuzung im Mörchhof 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>105</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>27</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>20 / 20</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>14 / 14</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>2 / 2</td></tr> </table>			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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja	--																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td>Nein</td><td>o</td></tr> </table>	Ja		Nein	o																					
Ja																										
Nein	o																									
Ausweichrouten vorhanden	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td>nein</td><td>o</td></tr> </table>	Ja		nein	o																					
Ja																										
nein	o																									
Gesamtbewertung (Verkehr)		--																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 geprägt und im westlichen Abschnitt ist ein Wohngebiet vorhanden. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt hier aus lärmschutzgründen eine Abstandsfläche zur Straße fest. Die Mallastraße 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 Mallastraße Vorrang gegenüber den Lärmschutzbelangen gegeben.</p>		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Neckarau Mörchfeldstraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Mörchfeldstraße zwischen Kreuzung Floßwörthstraße / Mallastraße 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	o
	Nein	
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht erforderlich	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. Auch wenn die Anzahl der lärmbelasteten Personen sich in einem niedrigen Bereich bewegt, überwiegt der Lärmschutzbelang aufgrund der Funktion der Mörchfeldstraße als Sammelstraße. Die Maßnahme ist umzusetzen.		
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 Seilwolff 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	+ 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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten Austausch	467.000 €

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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>	
Ergebnis	Ja nachts, nach Austausch LSA

Neckarau Steuben-, Rheingold-, Sedanstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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																															
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>16</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>581</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>1493 / 1485</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>1259 / 1258</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>722 / 703</td></tr> </table>		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						
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																													
<table border="1"> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td>221</td><td></td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td>-360</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>1153 / 1122</td><td>-340 / -363</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>638 / 629</td><td>-621 / -629</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-722 / -703</td></tr> </table>		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									
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)																															
<table border="1"> <tr> <td>Verkehr</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>-</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td></td><td>o</td></tr> </table>		Verkehr			Lückenschluss	Nein	o	Klassifizierung	-	o	Netzbedeutung	Sammelstraße	o	Straßencharakter	Angebaute Straße	+	Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		o
Verkehr																															
Lückenschluss	Nein	o																													
Klassifizierung	-	o																													
Netzbedeutung	Sammelstraße	o																													
Straßencharakter	Angebaute Straße	+																													
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	
- 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 „Lindenholz 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 Binienstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Bibienstraße zwischen Firedrich-Ebert-Straße (B38) und Käfertaler Straße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>17</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>492</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>112 / 96</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>112 / 96</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>33 / 13</td></tr> </table>			Prioritätenliste Gruppe	A	+++	Prioritätenliste Rang	17		Lärmkennziffer	492		Maßnahme vorhanden	Nein	+	Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]			Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	112 / 96	Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	112 / 96	Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	33 / 13
Prioritätenliste Gruppe	A	+++																								
Prioritätenliste Rang	17																									
Lärmkennziffer	492																									
Maßnahme vorhanden	Nein	+																								
Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]																										
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	Ermessensverdichtung	112 / 96																								
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	Grundsätzliche Pflicht	112 / 96																								
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	Abwägungsgerechte Lösung	33 / 13																								
Wirksamkeit T30																										
Lärmkennziffer neu		270																								
Differenz		-222																								
Neu		Differenz																								
Personen ≥ 65 / 55 dB(A)	112 / 112	0 / 16																								
Personen ≥ 67 / 57 dB(A)	69 / 52	-152 / -217																								
Personen ≥ 70 / 60 dB(A)	3 / 0	-30 / -13																								
Gesamtbewertung (Lärm)		+++																								
Verkehr																										
Lückenschluss	Nein	o																								
Klassifizierung	-																									
Netzbedeutung	Anliegerstraße	++																								
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja	+																								
	nein																									
Gesamtbewertung (Verkehr)		++																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (Mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	
Gesamtbewertung		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten Austausch	k.a.
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 der Bibienstraße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.</p> <p>Solange ein Austausch der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags, nach Austausch der LSA	

Neckarstadt-Ost Carl-Benz-Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Carl-Benz-Straße zwischen Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße B38 und - Einmündung Kinzigstraße 																																																																																					
Lärm																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>81</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>85</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>153 / 147</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>87 / 77</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>10</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-71</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>45 / 31</td><td>-108 / -116</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-87 / -77</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>-</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>o</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		o
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																																
Ja	+																																																																																				
nein																																																																																					
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																				
	Nein	o																																																																																			
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																				
	nein	o																																																																																			
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																																																																																			

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0		+
Takt (t/n)	20 / 0		
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-		o
Streckenlänge [m]	500		
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30		
	> 30	36	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	7.000 €	
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 Maßnahme führt nach Angabe der rnv zu einer Verzögerung des Busverkehrs von bis zu 36 Sekunden.			
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.			
Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Neckarstadt-Ost Friedrich-Ebert-Straße B38

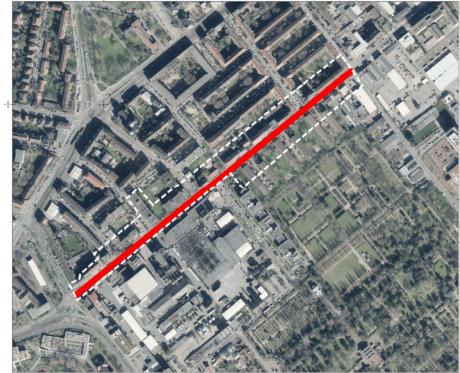
Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<p>Anordnung T30 Knotenpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von Friedrich-Ebert-Straße Kreuzung Käfertaler Straße - Bis Friedrich-Ebert-Straße Einmündung Eisenlohrstraße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>13</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>634</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>858 / 841</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>794 / 775</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>680 / 595</td></tr> </table>			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
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 <table border="1"> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>413</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-221</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>801 / 782</td><td>-57 / -59</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>740 / 680</td><td>-54 / -95</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>405 / 303</td><td>-275 / -292</td></tr> </table>			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						
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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.</p> <p>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.</p> <p>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)

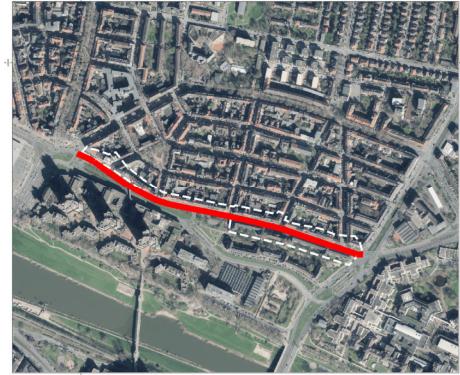
Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Käfertaler Straße zwischen Kreuzung Bibienastraße / Röntgenstraße und - Kreuzung Gutenbergstraße / Eisenlohrstraße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>54</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>175</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>447 / 369</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>180 / 116</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>64 / 11</td></tr> </table>			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
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	+																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	-	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 Personen Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A) t/n) ausgesetzt. Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Käfertaler liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neckarstadt-Ost Käfertaler Straße (West)

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<p>Anordnung T30 ganztags Käfertaler Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden		
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	Nein	
Ja	+					
Nein						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja					
	Nein	o				
Ausweichrouten vorhanden	Ja					
	nein	o				
Gesamtbewertung (Verkehr)						

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	9.000 €	
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. Neben der Wohnbevölkerung ist auch noch eine Schule von den Lärmeinwirkungen betroffen. 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. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja nachts, nach Anpassung LSA		

Neckarstadt West Am Messplatz

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Straße Am Messplatz zwischen Kreuzung Mittelstraße und Kreuzung Dammstraße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>24</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>404</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>124 / 115</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>115 / 112</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>28 / 19</td></tr> </table>			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
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	+																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		+																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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		
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. 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. 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. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.		
Ergebnis	Ja ganztags nach Anpassung der LSA	

Neckarstadt-West Hansastraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Hansastraße zwischen Untermühlstraße und Waldhofstraße 		
Lärm		
Prioritätenliste Gruppe B ++ Prioritätenliste Rang 29 Lärmkennziffer 335 Maßnahme 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 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 Sammelstraße o Straßencharakter Angebaute Straße Ja + Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz Ja o Nein Ausweichrouten vorhanden Ja o nein		
Gesamtbewertung (Verkehr) +		

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 Lärmschutzbelaenge. Zudem stehen der Anordnung keine wesentlichen Belange entgegen		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neckarstadt-West Mittelstraße (Abschnitt Alter Messplatz)

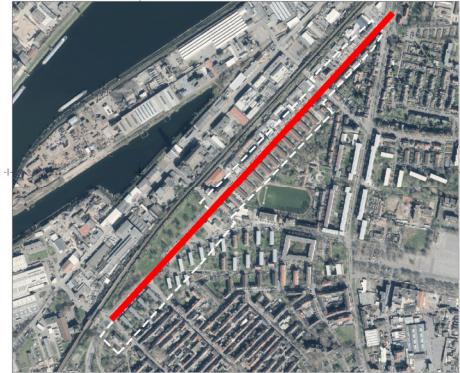
Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Mittelstraße zwischen Einmündung lange Rötterstraße und Waldhofstraße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>47</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>205</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>63 / 58</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>55 / 37</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>22 / 0</td></tr> </table>			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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten	127.000 €
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 (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.		
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA	

Neckarstadt-West Untermühlaustraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags

<ul style="list-style-type: none"> - B44 Ludwig-Jolly-Straße / Untermühlaustraße - zwischen Einmündung Fardelystraße - und Kreuzung Waldhofstraße 																																																		
Lärm																																																		
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>39</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>255</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja T30 nachts</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>681 / 484</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>498 / 422</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>263 / 3</td></tr> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>148</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-107</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>491 / 484</td><td>-190 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>443 / 422</td><td>-54 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>17 / 3</td><td>-246 / 0</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung (Lärm)</td><td></td><td>+++</td></tr> </table>			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)		+++
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 <table border="1"> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Bundesstraße</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Hauptverkehrsachse</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Angebaute Straße</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td></td><td>--</td></tr> </table>			Lückenschluss	Nein	o	Klassifizierung	Bundesstraße	--	Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--	Straßencharakter	Angebaute Straße	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		--																	
Lückenschluss	Nein	o																																																
Klassifizierung	Bundesstraße	--																																																
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--																																																
Straßencharakter	Angebaute Straße	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																													
Ja	+																																																	
nein																																																		
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																	
	Nein	o																																																
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																	
	nein	o																																																
Gesamtbewertung (Verkehr)		--																																																

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
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 lärmärmer 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 ausgebauten 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	o
Klassifizierung	Bundesstraße B44 (ca. 150m nördlicher Teilabschnitt ab Einmündung Untermühlaustraße)	--
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--
Straßencharakter	Angebaute Straße	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	o
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	o
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	nicht geplant	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	o
	Geschätzte Kosten	1.190.000 €

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.</p> <p>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>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.</p> <p>Aufgrund der hohen Anzahl belasteten Personen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr von (70/60) überwiegend 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.</p> <p>Solange ein Austausch der erforderlichen Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.</p>	
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA

Neuhermsheim Hermsheimer Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss zwischen den T30 Streckenabschnitten auf der Hermsheimer Straße zwischen dem Gemeindezentrum und der Einmündung Musketenweg 																																																																																					
Lärm																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>108</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>19</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>22 / 22</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>0</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-19</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-22 / -22</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Ja</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Kreisstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Erschließungsfunktion</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>++</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		++
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																																
Ja	+																																																																																				
nein																																																																																					
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																				
	Nein	o																																																																																			
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																				
	nein	o																																																																																			
Gesamtbewertung (Verkehr)		++																																																																																			

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0	o
Takt (t/n)	30 / 0	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	o
Streckenlänge [m]	90	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	7
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. 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.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Neuostheim Dürerstraße Mitte

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Dürerstraße zwischen bestehender T30 Anordnung westlich des Abschnitts und - Kreuzung Konrad-Witz-Straße 																																																																																
Lärm																																																																																
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>57</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>157</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (teilweise T30 im weiteren Verlauf)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>111 / 111</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>85 / 72</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>15</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-142</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>30 / 27</td><td>-81 / -84</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-85 / -72</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>-</td><td></td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Anliegerstraße</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Erschließungsfunktion</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>++</td></tr> </table>			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	+	Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		++
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	+																																																																														
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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	

Neustadt Dürerstraße West

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Dürerstraße - Zwischen Kreuzung Theodor-Heuss-Anlage / Seckenheimer Landstraße - und Kreuzung Grünewaldstraße (bestehende T30 Regelung) 																								
Lärm																								
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>34</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>292</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>217 / 216</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>182 / 163</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>32 / 13</td></tr> </table>		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
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																								
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																			
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+ Nein
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 0	+
Takt (t / n)	30 / 0	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	-	o
Streckenlänge [m]	1.100	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	94
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
		-
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. Die Seckenheimer Landstraße besitzt als Landesstraße und Hauptverkehrsstraße eine besondere Verkehrsfunktion. Zudem befindet sich die schutzbedürftige Wohnnutzung nur nördlich der Seckenheimer Landstraße. 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.		
Ergebnis	Ja nachts	+

Neuostheim Seckenheimer Landstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein	
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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)		

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-		o
Gesamtbewertung (ÖPNV)			
Auswirkungen Radverkehr			
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein		o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)			
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	6.000 €	
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 (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.			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Oststadt Augustaanlage

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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																																																		
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>22</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>417</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja: T30 nachts</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>902 / 378</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>876 / 91</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>213 / 0</td></tr> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>168</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-249</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>727 / 378</td><td>-175 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>246 / 91</td><td>-630 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-213 / 0</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung (Lärm)</td><td></td><td>+++</td></tr> </table>			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)		+++
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	+ o																																																
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																	
	Nein	o																																																
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																	
	nein	o																																																
Gesamtbewertung (Verkehr)		-																																																

Auswirkungen ÖPNV	
Stadtbus	
Anzahl betroffener Linien	-
	o
Bus	
Anzahl betroffener Linien	3
Takt (Tag / Nacht) [min]	20 bzw. 30 / 20
Zusätzliche Umläufe	-
Maximum Mehrfahrtanteil Tag	87
	-
Gesamtbewertung (ÖPNV)	
	-
Auswirkungen Radverkehr	
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja
	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)	
Einbau lärmärmer Asphalt	Bereits vorhanden
Lärmschutzwand	-
	o
	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)		+++

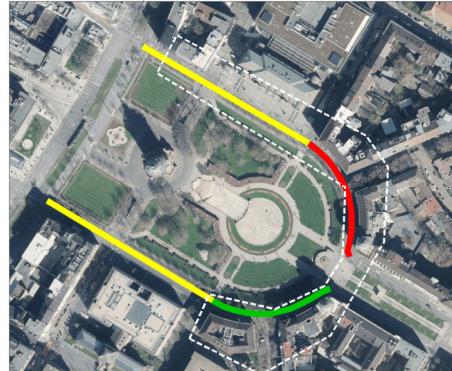
Verkehr

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

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>73</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>115</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (T30 abschnittsweise)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>138 / 46</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>108 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>24 / 0</td></tr> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>41</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-74</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>112 / 8</td><td>-26 / -38</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>19 / 0</td><td>-89 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-24 / 0</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung (Lärm)</td><td></td><td>++</td></tr> </table>		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)		++
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																												
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 lärmärmer 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 anzutragen, hier entsteht dann auch keine Notwendigkeit Anpassung der LSA.

Ergebnis

Ja nachts

Oststadt Goethestraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 (Ausweitung auf ganztags)

<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt der Goethestraße auf dem bereits die Maßnahmen T30 nachts aus dem LAP 2. Stufe erfolgte - Zwischen Kreuzung Friedrichsring und - Einmündung Berliner Straße 																																																																																						
Lärm																																																																																						
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>B</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>50</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>197</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja (T30 nachts)</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>153 / 8</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>74 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>31</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-166</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>52 / 8</td><td>-101 / -</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-74 / -</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>- / -</td></tr> <tr> <td colspan="3">Gesamtbewertung (Lärm)</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Bundesstraße</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Hauptverkehrsachse</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Erschließungsfunktion</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="3">Gesamtbewertung (Verkehr)</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> </table>			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	+	Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)					
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	+																																																																																				
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig
	Geschätzte Kosten	5.000 €
Gesamtabwägung		
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.		
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.		
Die Maßnahme ist im Verbund mit der Maßnahme Oststadt Renzstraße zu sehen.		
Eine Anpassung der Lichtsignalanlagen für die Nacht ist nicht erforderlich		
Ergebnis	Keine weitere Maßnahme	

Oststadt Kolpingstraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>nein</td><td></td> </tr> </table>	Ja	+	nein	
Ja	+					
nein						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja					
	Nein	o				
Ausweichrouten vorhanden	Ja					
	nein	o				
Gesamtbewertung (Verkehr)		o				

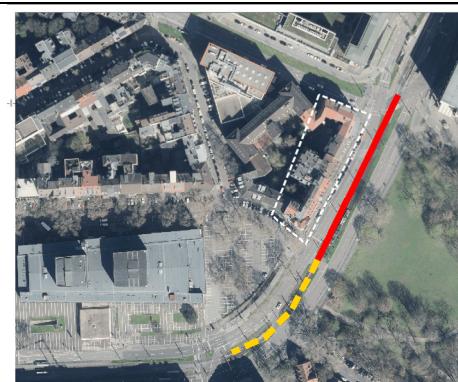
Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbahn		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
	Geschätzte Kosten	-
Gesamtabwägung		
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. 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)		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	-	o
Gesamtabwägung		
Aufgrund der hohen Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr 70 / 60 ist die Maßnahme umzusetzen.		
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.		
Die Maßnahme ist im Verbund mit der Maßnahme Oststadt Goethestraße zu sehen.		
Eine Anpassung der Lichtsignalanlagen Goethestraße für die Nacht ist nicht erforderlich		
Ergebnis	Ja nachts	

Rheinau Relaisstraße Nord

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<p>Anordnung T30 Relaisstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>11</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>696</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>1447 / 1421</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>1182 / 1164</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>719 / 681</td></tr> </table>			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
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																								
<table border="1"> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>323</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-373</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>1087 / 1068</td><td>-360 / -353</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>709 / 673</td><td>-473 / -491</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>50 / 39</td><td>-669 / -642</td></tr> </table>			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			
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 lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - Braunschweiger Allee zwischen südlicher Bebauung Blumenau (auf Höhe bestehender Lärmschutzwand und - Bestehender T30 Stecke Höhe Einmündung Auf den Brockenweg 																								
Lärm																								
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>108</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>8</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>9 / 10</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>2 / 2</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>		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
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																								
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																			
Ja	+																							
nein																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																							
	Nein	o																						
Ausweichrouten vorhanden	Ja																							
	nein	o																						
Gesamtbewertung (Verkehr)																								
++																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t/n)	30 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	- / -	o
Streckenlänge [m]	ca. 130	
Verlängerte Fahrzeit (t/n) [sec]	≤ 30	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. Nach Angaben der rnv in der Öffentlichkeitsbeteiligung ist für die Linie 51 kein zusätzlicher Umlauf Die Maßnahme eine Ausweitung der ohnehin schon vorhandenen T 30 Streckenregelung auf der Braunschweiger Allee bis zum südlichen Ortseingang. Die Maßnahme ist umzusetzen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Sandhofen Viernheimer Weg Ost

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	-
*Die Angabe der rnv bezieht sich auf die gesamte Viernheimer und Scharhofer Straße auch westlich der B 44		
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	o
Gesamtabwägung		
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. Die Berechnungen zeigen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur eine sehr geringe Auswirkung auf die Lärmelastungen hat. Die ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Verkehrslärmeinwirkungen durch die B44 hier einen maßgeblichen Einfluss besitzen und die Verkehrslärmelastungen durch den Viernheimer Weg zumindest in den hohen Pegelbereichen überlagern. Da die Maßnahme kaum Wirkung erzielt, ist eine Umsetzung aus schallschutztechnischer Sicht wenig sinnvoll.		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Sandhofen Viernheimer Weg West

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Ja + </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> nein </div>
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 lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - Amselstraße zwischen Kreuzung Lilienthalstraße und - Kreuzung Viernheimer Weg 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>102</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>29</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>55 / 55</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>47 / 47</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>			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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																					
Ja	+																									
nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		++																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t/n)	20 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	nein	o
Streckenlänge [m]	ca. 630	
Verlängerte Fahrzeit [sec]	≤ 30	
	> 30	42
		-
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
		-
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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.		
Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um einen überwiegend gewerblich geprägten Bereich.		
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.		
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.		
Ergebnis	Keine Maßnahme	

Schönenau Braunschweiger Allee Süd

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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																								
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>101</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>29</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>123 / 117</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> </table>		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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																			
Ja	+																							
nein																								
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																							
	Nein	o																						
Ausweichrouten vorhanden	Ja																							
	nein	o																						
Gesamtbewertung (Verkehr)																								
+																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	+
Takt (t/n)	30 / 30	
Zusätzliche Umläufe (t/n)	0 / 0	o
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 lärmärmer 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>In der Öffentlichkeitsbeteiligung hat die rnv folgende Stellungnahme abgegeben: Die angegebenen Mehrfahrzeiten gelten für beide Abschnitte zusammen. Gemäß einer neuen Berechnung sind es für diesen Abschnitt 34 s. Ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie 51 wird nicht nötig, da der Fahrplan ohnehin aufgrund der schlechten Pünktlichkeit auf einen längeren 30-min-Takt geändert wird.</p> <p>Die 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 anzurufen.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schönau Lilienthalstraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Lilienthalstraße zwischen Kreuzung Königsberger Allee und - Einmündung Johann-Schütte-Straße (bestehende T30 Regelung) 																																																																																					
Lärm																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>86</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>64</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>196 / 196</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>18 / 18</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>4 / 2</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>8</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-56</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>18 / 16</td><td>-178 / -180</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>8 / 8</td><td>-10 / -10</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-4 / -2</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Lärm)</td><td>++</td></tr> <tr> <td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Kreisstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Erschließungsfunktion</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung (Verkehr)</td><td>o</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein	o	Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		o
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																																
Ja	+																																																																																				
nein																																																																																					
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																				
	Nein	o																																																																																			
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																				
	nein	o																																																																																			
Gesamtbewertung (Verkehr)		o																																																																																			

Auswirkungen ÖPNV			
Stadtbus			
Anzahl betroffener Linien	-		o
Bus			
Anzahl betroffener Linien (t/n)	2 / 2		o
Takt (t/n)	20 bzw. 30 / 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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant		o
Lärmschutzwand	-		o
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	5.000 €	
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 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. 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. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA		

Schönaus Sonderburger Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein	
Ja	+					
nein						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja					
	Nein	o				
Ausweichrouten vorhanden	Ja					
	nein	o				
Gesamtbewertung (Verkehr)						

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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. Ebenso sind Betroffene Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 / 60 dB(A)) ausgesetzt. 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. In Anbetracht der Belastungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr überwiegen allerdings die Belange des Lärmschutzes.		
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	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphaltdeck	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	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 ausgesetzt. Diese sind jedoch auf die Verkehrslärmeinwirkungen der Reichskanzler-Müller-Straße zurückzuführen. Die Reduzierung der Betroffenheiten oberhalb 67/57 dB(A) mit der Maßnahme zeigt jedoch die grundsätzliche Wirksamkeit in dem Bereich auf, in dem der Verkehr der Traiteurstraße pegelbestimmend ist. Der Anordnung stehen keine relevanten Belange entgegen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schwetzingerstadt Schwetzinger Straße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 ganztags

<ul style="list-style-type: none"> - Schwetzinger Straße zwischen Kreuzung Keplerstraße und Kreuzung B37 Reichskanzler-Müller-Straße - Lückenschluss Schwetzinger Straße zwischen Kreuzung Keplerstraße und Tattersall (ca. 160m) - im Zuge der Stufen 1 bis 3 der Lärmaktionsplanung wurde für die gesamte Schwetzinger 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	+
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Nein	
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtteil		
Anzahl betroffener Linien	2	o
Hot-Spot Stadtteil	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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Austausch)	mittelfristig
	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	+
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
Bus	
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1/-
Takt (t/n)	30/-
Zusätzliche Umläufe	-
Streckenlänge [m]	ca.400 m
Verlängerte Fahrzeit	36
Gesamtbewertung (ÖPNV)	
Auswirkungen Radverkehr	
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja
	Nein
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)	
Einbau lärmärmer Asphalt	nicht geplant
Lärmschutzwand	-
Verkehrstechnik	
Anpassungsbedarf LSA	-

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	+
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		+

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer Asphaltdeck	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA (grüne Welle)	-	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 ausgesetzt. Diese sind jedoch auf die Verkehrslärmeinwirkungen der Reichskanzler-Müller-Straße zurückzuführen. Die Reduzierung der Betroffenheiten oberhalb 67/57 dB(A) mit der Maßnahme zeigt jedoch die grundsätzliche Wirksamkeit in dem Bereich auf, in dem der Verkehr der Traiteurstraße pegelbestimmend ist. Der Anordnung stehen keine relevanten Belange entgegen.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Schwetzingergasse Viehhof-, Möhlstraße

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - B 37 - zwischen Viehhofstraße Kreuzung Schwetzingergasse - und Seckenheimer Straße B37 Einmündung Richard-Wagner-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße 																											
Lärm																											
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>14</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>590</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>769 / 747</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>740 / 689</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>477 / 414</td><td>+++</td></tr> </table>		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	+++
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand	-	o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Nicht möglich (Austausch)	
	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 Lärmelastung 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- Möhlstraße 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 Lärmelastung 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	o
	Nein	
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	
Gesamtbewertung (Verkehr)		-

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtteil		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	1 / 1	o
Hot-Spot Stadtteil	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	o
	> 30	-
	9 (Linie 40) / 23 (Linie 43)	
	62 (Linie 46) 116 (Linie 42) 59 (Linie 44)	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 Fahrzeitverlängerungen 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 abbildungbar. 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

<ul style="list-style-type: none"> - Kloppenheimer Straße zwischen Kreisverkehr Neuosttheimer 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	o
	Nein	
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	
Gesamtbewertung (Verkehr)		o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	2
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
		o
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	+
	Nein	o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz		
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		o

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. Ein sehr geringer Anteil der Betroffenen ist Verkehrslärmeinwirkungen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung am Tag (70 dB(A)) ausgesetzt. Gegen eine Anordnung T30 auf dem vorliegenden Abschnitt der Offenburger Straße liegen keine Belange vor, die den Lärmschutz überwiegen würden.		
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		
Stadtbus		
Anzahl betroffener Linien	-	o
Bus		
Anzahl betroffener Linien (t/n)	-	o
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	o
Klassifizierung	Kreisstraße	o
Netzbedeutung	Hauptverkehrsachse	--
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	Ja nein
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	o
	Nein	
Ausweichrouten vorhanden	Ja	o
	nein	
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 lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein	
Ja	+					
nein						
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja					
	Nein	o				
Ausweichrouten vorhanden	Ja					
	nein	o				
Gesamtbewertung (Verkehr)						

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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	o
	> 30	
Gesamtbewertung (ÖPNV)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Ja	+
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. 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 Mindestwendezeit als besonders knapp einzuschätzen ist.</p> <p>Im Rahmen einer Gesamtabwägung stehen der Belang des ÖPNV 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 Fahrzeitverlängerung von 10 Sekunden ausgegangen werden.</p>		
Ergebnis	Ja ganztags	

Waldhof B44

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30 / T40

<ul style="list-style-type: none"> - 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	nein	o
Schwerlastverkehr		
BAB ausgewiesene	Ja	
Umleitungsstrecke	Nein	o
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja	
	Nein	o
Ausweichrouten vorhanden	Ja	
	nein	o
Gesamtbewertung (Verkehr)		--

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 Lärm betroffene 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. Gleches 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

	
<ul style="list-style-type: none"> - 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)		+++

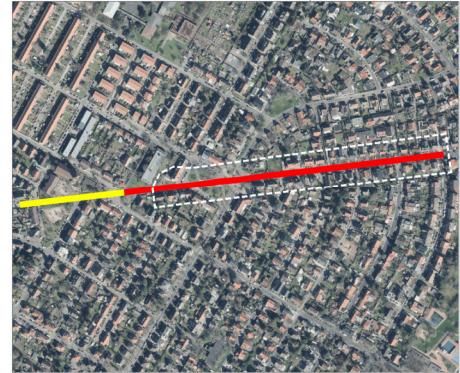
Verkehr

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

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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. 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.		
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.		
In Anbetracht der Belastungen oberhalb 67/57 dB(A) überwiegen allerdings die Belange des Lärmschutzes.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Waldhof Langer Schlag Ost

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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	o				
	Ja (teilweise)	++				
Klassifizierung	-	o				
Netzbedeutung	Anliegerstraße	++				
Straßencharakter	Erschließungsfunktion	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>nein</td><td></td> </tr> </table>	Ja	+	nein	
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
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	o
	> 30	
Gesamtbewertung ÖPNV (Langer Schlag)		
Gesamtbewertung ÖPNV (Lückenschluss)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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 Fahrzeitverlängerung 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																																																	
Lärm																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>A</td><td>+++</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>4</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>1135</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Ja T30 Nacht</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>415 / 386</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>394 / 378</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>374 / 336</td></tr> <tr> <td>Wirksamkeit T30</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>857</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-278</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>388 / 386</td><td>-27 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>378 / 378</td><td>-16 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>341 / 336</td><td>-33 / 0</td></tr> <tr> <td>Gesamtbewertung Lärm (entspricht höchster Bewertung)</td><td>+++</td><td></td></tr> </table>		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)	+++	
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	+																																															
Zubringerfunktion GE / GI Schwerlastverkehr	Ja (unerwünschter Verkehr durch Luzenberg, Ausweichroute vorhanden)	o																																															
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Nein	o																																															
Ausweichrouten vorhanden	Ja (B44 und Bürstadter 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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o	
Lärmschutzwand	-	o	
Verkehrstechnik			
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich	mittelfristig	o
	Geschätzte Kosten	2.000 €	
Gesamtabwägung			
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.			
Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlage nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.			
Ergebnis	Ja ganztags nach Anpassung LSA		

Waldhof Speckweg

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Speckweg zwischen Kreisverkehr Karl-Feuerstein-Straße und - Kreisverkehr Maria-Kirch-Straße / Sibylla-Merian-Straße 																										
Lärm																										
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>90</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>51</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="2">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td><td></td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>295 / 104</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>82 / 4</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>3 / 0</td></tr> </table>			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
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	Nein																					
Ja	+																									
Nein																										
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																									
	Nein	o																								
Ausweichrouten vorhanden	Ja																									
	nein	o																								
Gesamtbewertung (Verkehr)		+																								

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer Asphalt	nicht geplant	o
Lärmschutzwand		o
Verkehrstechnik		
Anpassungsbedarf LSA	Erforderlich (Anpassung möglich)	mittelfristig
	Geschätzte Kosten	5.000 €
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 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. Solange eine Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht erfolgt ist, wird die Maßnahmenanordnung jedoch ausgesetzt.		
Ergebnis	Ja ganztags, nach Anpassung LSA	

Waldhof Waldfporte

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Waldfporte 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			
Stadtbus			
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 lärmärmer 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

<ul style="list-style-type: none"> - 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		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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
	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 Lärm betroffene 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 Kelttenstraße

Ermessensausübung zur Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - Kelttenstraße zwischen Kreuzung Siebenbürger Straße und - Bestehender T30 Zone Abzweigung Mosbacher Straße / Römerstraße 																																																																																		
Lärm																																																																																		
<table border="1"> <tr> <td>Prioritätenliste Gruppe</td><td>C</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Prioritätenliste Rang</td><td>107</td><td></td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer</td><td>22</td><td></td></tr> <tr> <td>Maßnahme vorhanden</td><td>Nein</td><td>+</td></tr> <tr> <td colspan="3">Betroffenheit [L_{den} / L_{night}]</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>Ermessensverdichtung</td><td>22 / 21</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>Grundsätzliche Pflicht</td><td>2 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>Abwägungsgerechte Lösung</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Wirksamkeit T30</td></tr> <tr> <td>Lärmkennziffer neu</td><td></td><td>3</td></tr> <tr> <td>Differenz</td><td></td><td>-19</td></tr> <tr> <td></td><td>Neu</td><td>Differenz</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 65 / 55 dB(A)</td><td>5 / 0</td><td>-17 / -21</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 67 / 57 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>-2 / 0</td></tr> <tr> <td>Personen ≥ 70 / 60 dB(A)</td><td>0 / 0</td><td>0 / 0</td></tr> <tr> <td colspan="3">Gesamtbewertung (Lärm)</td></tr> <tr> <td colspan="3">Verkehr</td></tr> <tr> <td>Lückenschluss</td><td>Ja</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Klassifizierung</td><td>Kreisstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Netzbedeutung</td><td>Sammelstraße</td><td>o</td></tr> <tr> <td>Straßencharakter</td><td>Erschließungsfunktion</td><td> <table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td>Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Nein</td><td></td></tr> <tr> <td>Ausweichrouten vorhanden</td><td>Ja</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>nein</td><td>o</td></tr> <tr> <td colspan="3">Gesamtbewertung (Verkehr)</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein		Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja			Nein		Ausweichrouten vorhanden	Ja			nein	o	Gesamtbewertung (Verkehr)		
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	<table border="1"> <tr> <td>Ja</td><td>+</td></tr> <tr> <td>nein</td><td></td></tr> </table>	Ja	+	nein																																																																													
Ja	+																																																																																	
nein																																																																																		
Verdrängungseffekte ins untergeordnete Straßennetz	Ja																																																																																	
	Nein																																																																																	
Ausweichrouten vorhanden	Ja																																																																																	
	nein	o																																																																																
Gesamtbewertung (Verkehr)																																																																																		

Auswirkungen ÖPNV		
Stadtbus		
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 lärmärmer 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. 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.		
Ergebnis	Ja ganztags	

Wallstadt Mosbacher Straße West

Ermessensausübung zur strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme T30

<ul style="list-style-type: none"> - 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)		
Auswirkungen Radverkehr		
Radverkehr Fahrbahn geführt	Nein	o
Andere Lärmschutzmaßnahmen (mildere Mittel)		
Einbau lärmärmer 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. Im vorliegenden Fall gibt es keine Belange, welche den Lärmschutz überwiegen würden. Die Maßnahme ist umzusetzen.		
Ergebnis	Ja ganztags	