

**14.4 Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans**

**14.4.1 Aktionsbereich Straße A01**

**14.4.2 Aktionsbereich Straße A02**

**14.4.3 Aktionsbereich Straße A03**

**14.4.4 Aktionsbereich Straße A05**

**14.4.5 Aktionsbereich Straße A06**

**14.4.6 Aktionsbereich Straße A08**

**14.4.7 Aktionsbereich Straße A09**

**14.4.8 Aktionsbereich Straße A10**

**14.4.9 Aktionsbereich Straße A12**

**14.4.10 Aktionsbereich Straße A13**

**14.4.11 Aktionsbereich Straße A14**

**14.4.12 Aktionsbereich Strasse A15**

**14.4.13 Aktionsbereich Straße A16**

**14.4.14 Aktionsbereich Strasse A17**

**14.4.15 Aktionsbereich Strasse A18**

**14.4.16 Aktionsbereich Straße A19**

**14.4.17 Aktionsbereich Straße A20**

**14.4.18 Aktionsbereich Strasse A21**

**14.4.19 Aktionsbereich Straße A22**

**14.4.20 Aktionsbereich Straße A23**

**14.4.21 Aktionsbereich Strasse A24**

**14.4.22 Aktionsbereich Straße A25**

**14.4.23 Aktionsbereich Straße A26**

**14.4.24 Aktionsbereich Straße A28**

**14.4.25 Aktionsbereich Straße A29**


**14.4.26 Aktionsbereich Schiene A30**

**14.4.27 Aktionsbereich Schiene A31**

**14.4.28 Aktionsbereich Schiene A32**

#### **14.4.1 Aktionsbereich Straße A01**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

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


**Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.2 Aktionsbereich Straße A02**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.3 Aktionsbereich Straße A03**





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

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

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


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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.4 Aktionsbereich Straße A05**

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

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

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

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



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

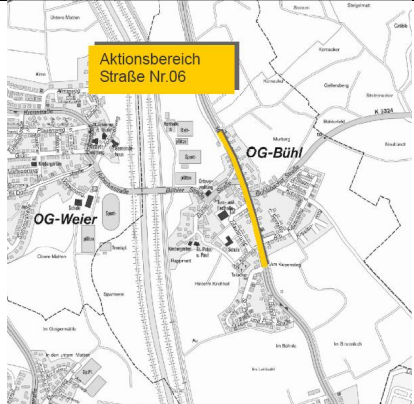
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Größtenteils wechselseitig , einseitige Bebauung, z.T. stellt die Straße eine Nutzungstrennung dar (Wohnen-Gewerbe), sehr große Nutzungsbandbreite, Lärmemittierende Betriebe	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Geschwindigkeitsbegrenzung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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.5 Aktionsbereich Straße A06**

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

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

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

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

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

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

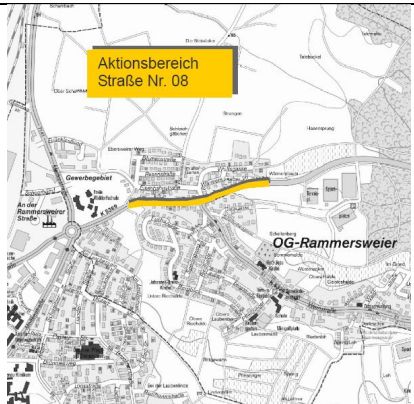
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.6 Aktionsbereich Straße A08**

## Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

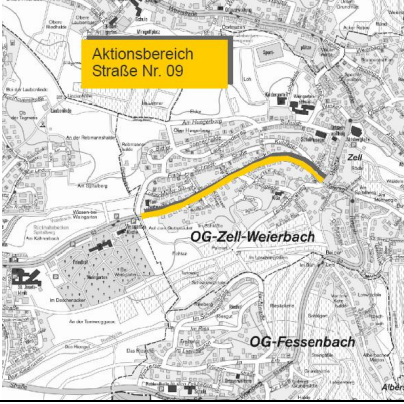
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Lockere Bebauung, ländliche Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: KVP Durbacher Str./Weinstr. (2011ff), Fahrradschutzstreifen in Ortsdurchfahrt	
Vorgaben aus anderen Planungen: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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.7 Aktionsbereich Straße A09**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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



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

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

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

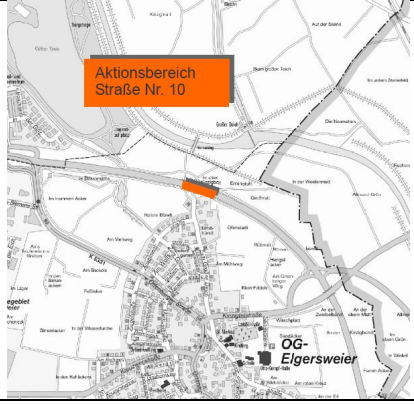
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Ländliche Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Querungshilfe Weingartenstr./Kirche, Ausbau Weingartenstr. mit Verengung auf 6m und neuem Gehweg auf der Südseite, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der zentralen Ortslage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

**Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.8 Aktionsbereich Straße A10**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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



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

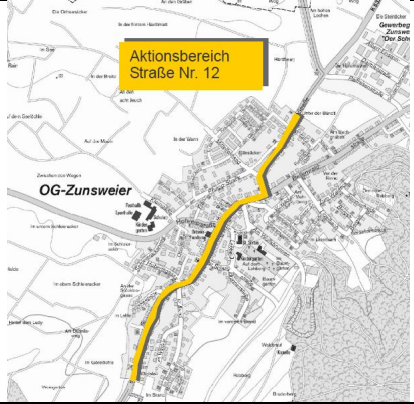
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich:	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Lärmschutz im Rahmen Ausbau B33 (4m hohe Lärmschutzwand)	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche, Grünfläche
Landschaftsplan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

**Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.9 Aktionsbereich Straße A12**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

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

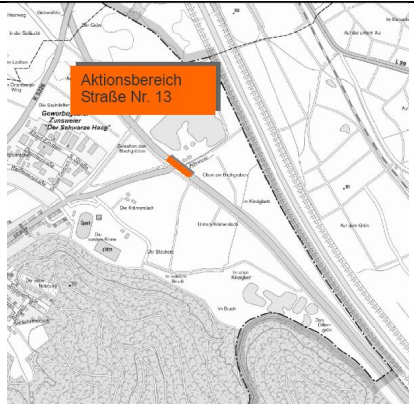
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.10 Aktionsbereich Straße A13**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

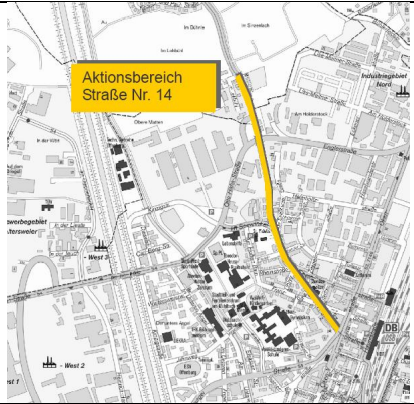
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Außenbereich, Splittersiedlung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: passiver Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus B33	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FN	Grünfläche
Landschaftsplan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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.11 Aktionsbereich Straße A14**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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



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

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

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

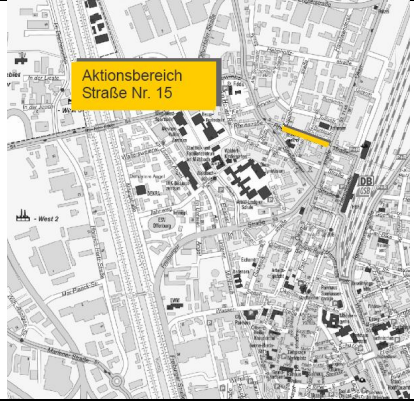
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Z.T. starke Gemengelage, verdichtete Baustruktur	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Umgestaltung und Reduzierung der Fahrstreifenbreiten (MehrLiN) 2010 ff	
Vorgaben aus anderen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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.12 Aktionsbereich Strasse A15**

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

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

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

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



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

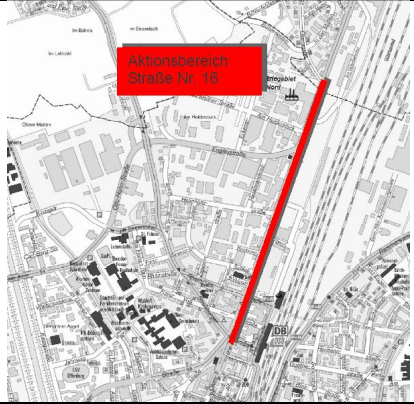
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich:	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Umgestaltung (u.a. Reduktion auf 1 Fahrstreifen und Bau eines Radwegs), (MehrLiN) 2009	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbaufläche,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

**Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.13 Aktionsbereich Straße A16**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

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


#### **Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.14 Aktionsbereich Strasse A17**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

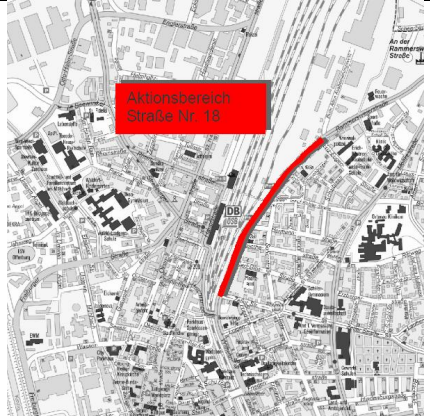
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Okenstraße trennt das städtebaul. Erscheinungsbild ( Geschossigkeit, Begrünung)	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Bau Radweg Okenstraße	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.15 Aktionsbereich Strasse A18**

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

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



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

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

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

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

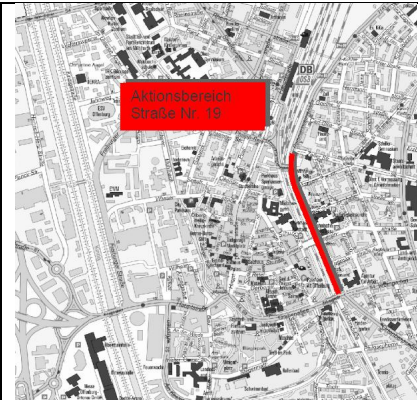
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.16 Aktionsbereich Straße A19**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

## Steckbrief

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

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

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



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

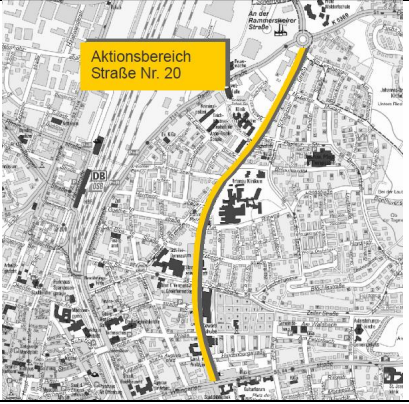
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Einseitig angebaute Bereich (Bahnanlagen tieferliegend, Grünfläche)	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Lärmsanierung Bahn	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Bahnanlagen,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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.17 Aktionsbereich Straße A20**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

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

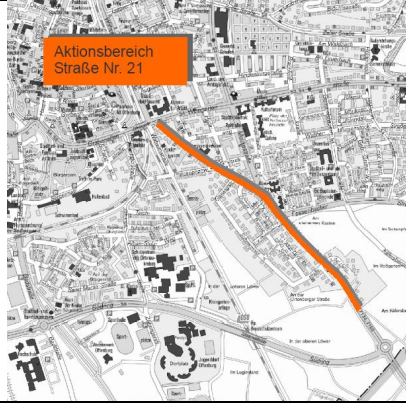
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.18 Aktionsbereich Strasse A21**

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

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

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

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

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

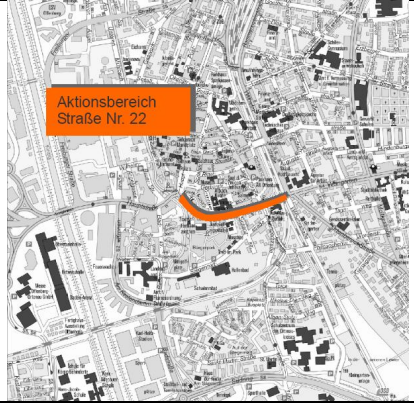
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Städtische Prägung	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: keine	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: KVP Ortenberger Str./Moltkestr. (2011)	
Vorgaben aus anderen Planungen:	
FNP	Wohnbauflächen, Mischflächen
Landschaftsplan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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.19 Aktionsbereich Straße A22**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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



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

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

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

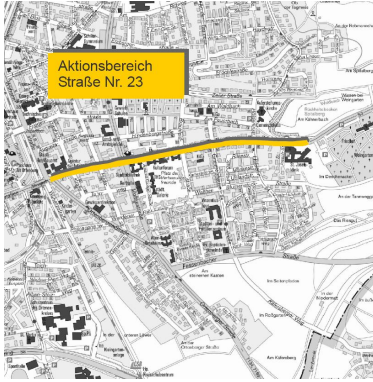
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Überwiegend grünstrukturierte Randbereiche entlang der Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Verkehrslenkung um Innenstadtbereich herum	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: weitere Verkehrslenkungsmaßnahmen	
Vorgaben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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

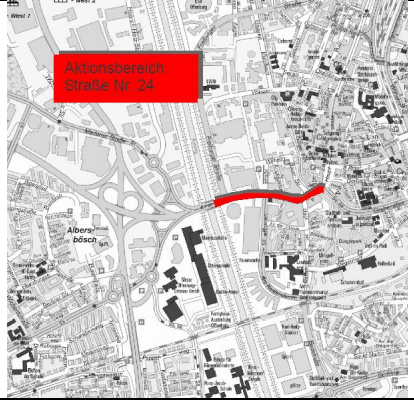
#### **14.4.20 Aktionsbereich Straße A23**

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

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

#### **14.4.21 Aktionsbereich Strasse A24**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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



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

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

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

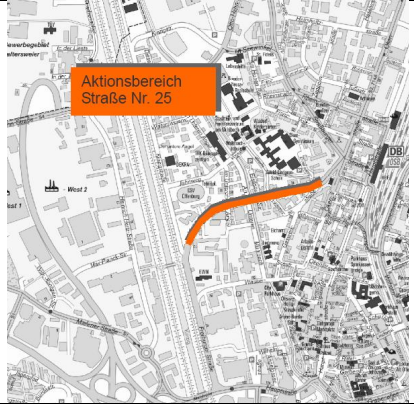
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Stadteingangsbereich mit geringer Aufenthaltsqualität	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Umbau südl. Hauptstraße mit Reduktion der Fahrstreifenanzahl und -breiten	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: keine	
Vorgaben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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.22 Aktionsbereich Straße A25**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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



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

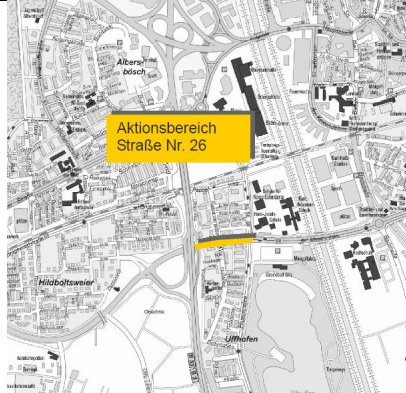
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Gewerbliche Prägung, z.T. einseitig angebaut ,entlang Kinzigdamm tieferliegend	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Wegweisung über Englerstr.-Otto-Hahn-Str., Bau Stadtwaldtrasse, Lkw-Routenempfehlung	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.23 Aktionsbereich Straße A26**

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

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

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

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

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

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

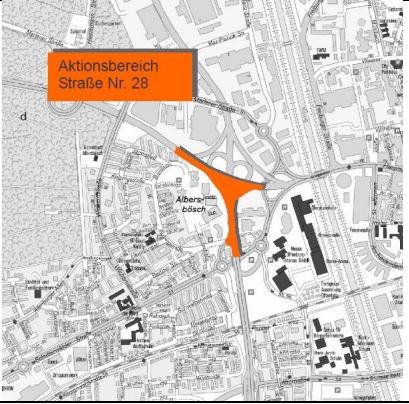
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.24 Aktionsbereich Straße A28**

# Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans Steckbrief

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

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

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

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

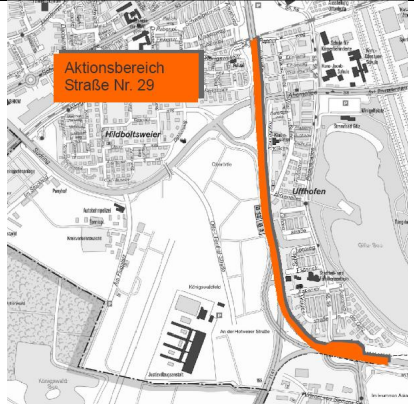
<b>Städtebauliche Analyse</b>	
Struktur im Aktionsbereich: Tiefer als Str. gelegenes Wohngebiet, keine Bezüge zwischen Wohnen und Straße	
Bereits durchgeführte Schallschutzmaßnahmen: Erneuerung der Fahrbahndecke	
geplante Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen: Südzubringer mit Autobahnanschluss Süd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

**Gesamtbewertung Aktionsbereich**

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.25 Aktionsbereich Straße A29**

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

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



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

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

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

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

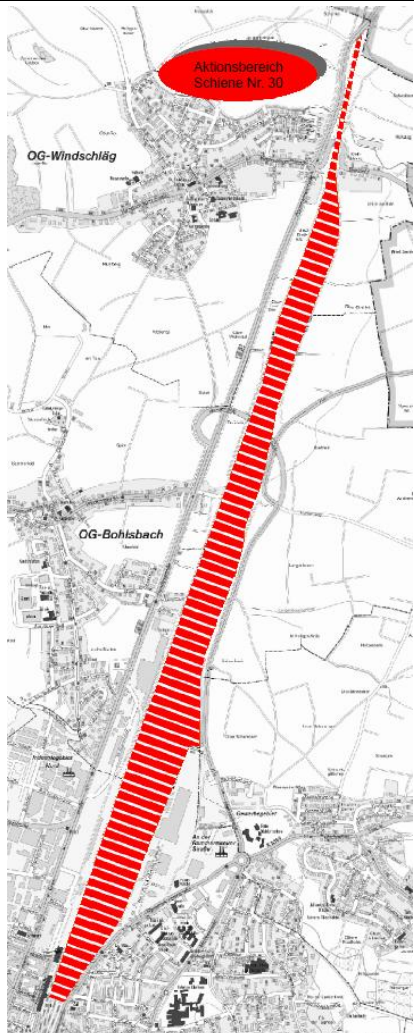
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input type="checkbox"/>	Priorität I
	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.26 Aktionsbereich Schiene A30**

## Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

### Steckbrief

	<b>Geräuschart:</b>	Schienenverkehr (Eisenbahnstrecke des Bundes)
	<b>Stadtbezirk:</b>	Offenburg
	<b>Strecke:</b>	Karlsruhe - Basel
	<b>Aktionsbereichs Nr.:</b>	30

#### Beschreibung des Aktionsbereichs

Der Aktionsbereich erstreckt sich entlang der Rheintalbahn zwischen der nördlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Offenburg und dem Offenburger Hauptbahnhof im Süden. Die Strecke besitzt eine Länge von ca. 5,3 km und verläuft auf kompletter Länge östlich parallel zur Bundesstraße B3. Sie führt westlich des Stadtteils Windschlag-Breitfeld und östlich entlang der beiden Stadtteile Windschlag und Bohlsbach, bevor sie zwischen den Industrie- und Gewerbeflächen 'Gewerbegebiet Nord' und 'An der Rammersweirer Straße' die Nordwest-Stadt und das Kerngebiet der Stadt Offenburg erreicht. Der Güterbahnhof Offenburg schließt sich auf fast kompletter Länge unmittelbar westlich an.

Die Schienenstrecke des Aktionsbereichs ist Bestandteil des (nahezu) komplett umgesetzten Teilabschnitt des laufenden Verfahrens zur NBS/ABS Karlsruhe-Basel (Planfeststellungsabschnitt 6.0 'Offenburg – Nord'). Der Planfeststellungsbeschluss wurde 1989 veröffentlicht. Da bei dem Ausbau der Schienenstrecke von den planfestgestellten Planungen abgewichen wurde, erfolgten im Nachgang einzelne Nachbesserungen durch Planfeststellungsänderungen im Bezug auf die umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen. Diese Änderungen sind bis heute nicht planfestgestellt und somit auch noch nicht umgesetzt.

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

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



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

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

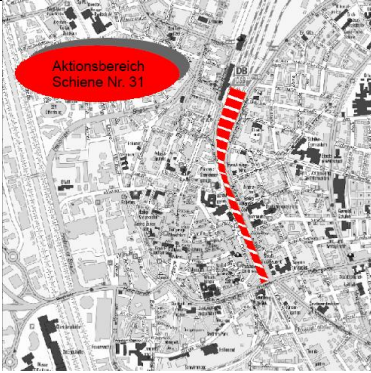
#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III

#### **14.4.27 Aktionsbereich Schiene A31**

## Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

### Steckbrief

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

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

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

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

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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III



#### **14.4.28 Aktionsbereich Schiene A32**

## Analyse zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen des Lärmaktionsplans

### Steckbrief

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

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

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

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

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

#### Gesamtbewertung Aktionsbereich

Priorität des Aktionsbereichs Festlegung der Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität I
	<input type="checkbox"/>	Priorität II
	<input type="checkbox"/>	Priorität III