

Das von der Agenda Großkrotzenburg geforderte Durchfahrverbot für Lkw über 3,5 t wird seitens des Ordnungsamtes nicht befürwortet, da keine Kontrollen der Beschilderung (Verkehrszeichen) möglich seien. Die Gemeinde Großkrotzenburg verfüge über keine Hilfspolizeibeamten. Das bereits bestehende Lkw-Nachtfahrverbot müsste durch Kontrollen der Polizeibehörden stattfinden. Der Gemeinde lägen keine Erkenntnisse vor, ob in der Vergangenheit Kontrollen durchgeführt wurden. Der Lieferverkehr in die Gewerbegebiete sowie die ortsansässigen Firmen (z.B. Containerdienst) müsse weiterhin gewährleistet sein.

Das Kraftwerk hat in seinen Lieferverträgen mit Fremdfirmen eine Klausel, die besagt, dass die Anfahrt der Lkw über die B 8 bzw. Depotstraße erfolgen muss.

3.4.5.8 Hanau

Die Stadt Hanau besitzt als fünftgrößte Stadt in Südhessen eine ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur. Mit ca. 93.000 Einwohnern ist die Stadt Hanau nach den Kriterien der Umgebungslärm-Richtlinie kein Ballungsraum. Die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Hanau, die das Kartierungsmindestkriterium von 3 Mio. Kfz/a (vgl. Kapitel 2.3) erfüllen, sind in Abbildung 25 dargestellt

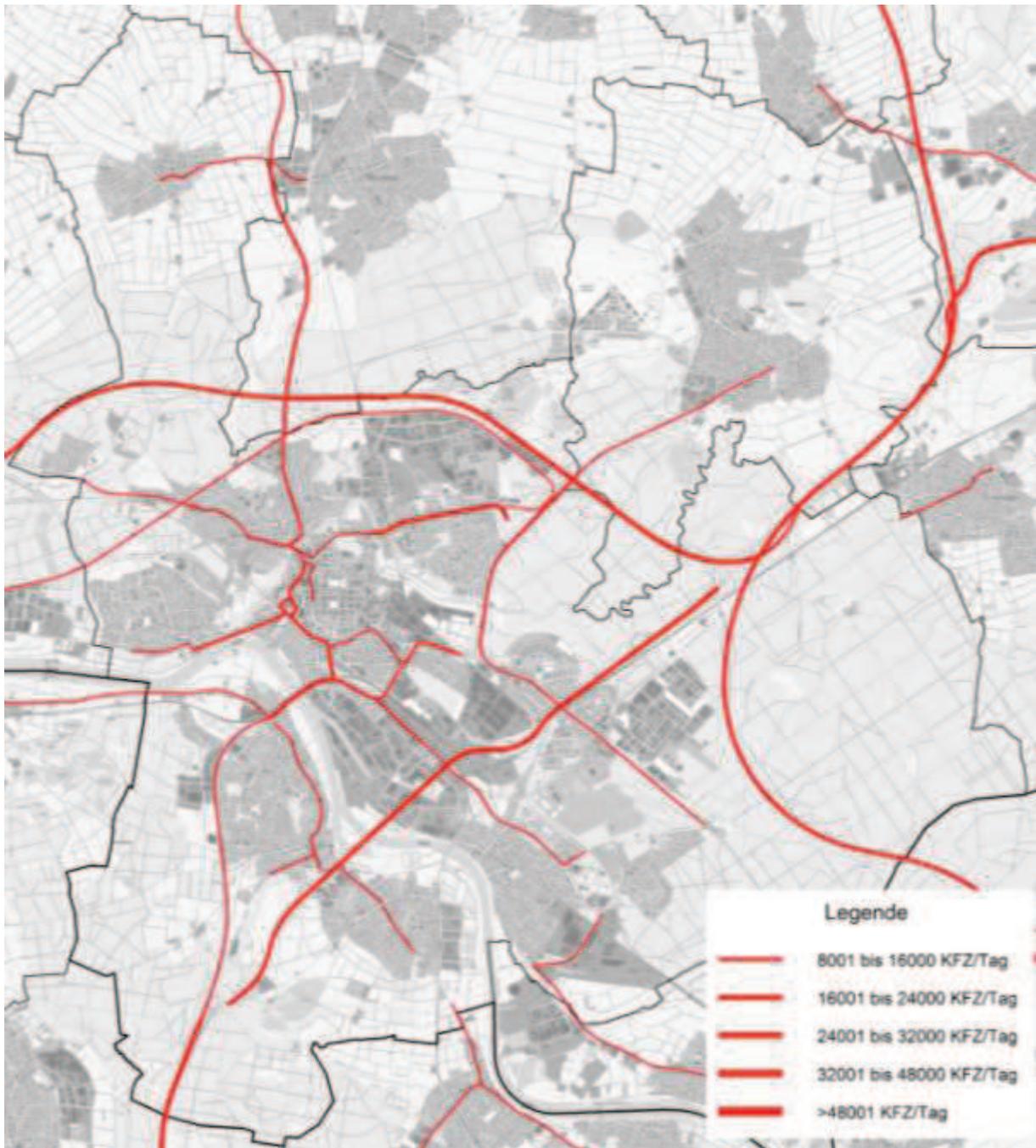


Abbildung 25: Kartierte Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a in Hanau
(© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Entlang der B 43, B 45, L 3195, L 3328, K 965, L 3209, L 3008, B 8, L 3065, K 213, B 43a sind Lärmkonflikte mit folgenden Lärmbelastungen identifiziert worden:

Tabelle 60: Anzahl der Betroffenen über L_{DEN} und L_{Night} in Hanau

Ort	Ortsteil	Straße	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)		
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	>67	>69	>72	>57	>59	>62
Hanau	Steinheim	L 3065 Ludwigstraße Steinheimer Vorstadt	228	260	0	243	286	3	383	299	163	419	320	181
Hanau		L 3209 Lamboystraße	171	73	0	171	85	0	327	247	93	361	276	165
Hanau		B 45 Hanauer Vorstadt / Kleine Hainstraße	26	49	25	29	48	26	85	75	61	87	78	69
Hanau		K 965 Am Frankfurter Tor	52	131	0	59	140	0	162	146	40	175	155	62
Hanau		B 43/B 45 Westerburgstraße	23	36	4	26	39	5	52	46	35	56	47	35
Hanau		B 43 Barbarossastraße Leipziger Straße	65	57	0	52	77	0	104	81	12	107	92	22
Hanau		B 45 Bruchköbeler Landstraße, Vor der Kinzigbrücke	220	27	0	231	41	0	222	49	11	226	105	12
Hanau	Steinheim	K 213 Darmstädter Straße	61	46	0	65	52	0	75	55	13	88	63	16
Hanau		L 3309 Wilhelm-/Eugen-Kaiser-Straße	169	196	0	172	215	0	123	67	5	142	86	15
Hanau		L 3328 Philippsruher Allee	162	30	0	180	41	0	114	45	4	143	68	13
Hanau		Nußallee	26	8	0	27	7	1	26	16	4	28	21	5
Hanau	Klein-Steinheim	B 43 Offenbacher Landstraße	50	16	0	52	24	0	39	24	1	57	30	8
Hanau	Klein-Auheim	L 3065 Geleitstraße, Seligenstädter Str.	112	28	0	118	58	0	82	60	0	108	68	0
Hanau		B 45 Nußallee	68	9	0	68	15	0	46	19	0	64	25	5
Hanau		L 3209 Frankfurter Landstraße L 3008 Gustav-Hoch-Straße	277	5	0	301	8	0	125	12	0	206	32	0
Hanau		L 3328 Friedrich-Ebert-Anlage	53	4	0	54	14	0	32	19	0	41	20	0
Hanau	Mittelbuchen	L 3195	57	0	0	67	0	0	35	1	0	42	11	0
Hanau		B 45 Am Steinheimer Tor	47	1	0	61	3	0	20	5	0	32	9	0
Hanau	Steinheim	B 43a	6	2	0	19	3	0	4	3	0	8	4	2
Hanau	Steinheim	B 45	72	0	0	93	0	0	0	0	0	58	0	0
Hanau		L 3328 Willy-Brandt-Straße	24	0	0	28	0	0	6	0	0	20	0	0
Hanau	Wolfgang	B 8 Aschaffener Straße	9	0	0	12	0	0	0	0	0	2	0	0
Hanau		L 3309 Auheimer Straße	3	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Hanau	Großauheim	L 3309 Auheimer Straße	3	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Hanau		B 8 Neuhofstraße	5	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

Auf der Grundlage der vom Regierungspräsidium Darmstadt vorgelegten Daten hat die Stadt Hanau auf Basis ihrer Ortskenntnis entlang der genannten Straßen eine Priorisierung vorgenommen. Die nachfolgenden Kriterien 1 bis 4 ergeben die Reihenfolge der Maßnahmen in Tabelle 61:

1. Die Rangfolge der Straßenabschnitte ist maßgeblich dadurch bestimmt, dass an Gebäuden in einem Straßenabschnitt gesundheitsgefährdende Straßenverkehrslärmpegel am Tag größer/gleich 70 dB (A) oder in der Nacht größer/gleich 60 dB (A) auftreten.
2. Für die Rangfolge ist weiterhin maßgeblich, wie viele Betroffene den höchsten gesundheitsgefährdenden Pegeln am Tag oder in der Nacht ausgesetzt sind.
3. Maßnahmen werden für Straßenabschnitte mit gesundheitsgefährdenden Pegeln vorgeschlagen (vgl. Tabelle 60). Für Straßenabschnitte ohne gesundheitsgefährdende Pegel sind derzeit keine Maßnahmen vorgesehen. Maßnahmen an diesen Straßenabschnitten sollen erst ergriffen werden, wenn die Maßnahmen an Straßenabschnitten mit gesundheitsgefährdenden Pegeln erfolgreich waren.
4. Die Rangfolge der vorgeschlagenen Maßnahmen für einzelne Straßenabschnitte verfolgt den Zweck gesundheitsgefährdende Straßenlärmpegel unter die Gesundheitsgefahr von 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht abzusenken.

Zu den in Tabelle 61 aufgeführten Verkehrsbeschränkungen ist festzustellen:

Für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen auf Basis der Straßenverkehrsordnung ist eine Berechnung nach der straßenverkehrsrechtlichen Grundlage (RLS-90) durchzuführen. Bei dieser notwendigen Begutachtung wird auch die Richtigkeit der Datengrundlage mit überprüft und gleichzeitig mögliche Fehler (in der überregionalen und flächenhaften Untersuchung) beseitigt. Im Wesentlichen ist durch diese Berechnung nachzuweisen, dass durch eine verkehrsbeschränkende Maßnahme die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV erreicht werden und die geforderte Lärmreduktion von aufgerundet 3 dB (A) eintritt. Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt.

Tabelle 61: Ortsbezogene Maßnahmenplanung der Stadt Hanau

Örtlichkeit	Gebietsausweisung	Maßnahmen/Rangfolge	Bearbeitungsstand	Umsetzung
L3065 Ludwigstraße Steinheimer Vorstadt OT Steinheim	WA	1. Lkw-Nachfahrverbot und/oder Lkw-Durchfahrtsverbot 2. Tempolimit 30 km/h 3. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm) - wenn die Maßnahmen 1. und 2. nicht zum Erfolg führen 4. Lärmoptimierter Asphalt LOA 5D - wenn die Maßnahmen 1. und 2. nicht zum Erfolg führen	1. und 2. - in der Planungsphase 3. oder 4. - Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. und 2.	1. und 2. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 3. oder 4. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. und 2., unter Finanzierungsvorbehalt
L3209 Lamboyastraße	WA	1. Tempolimit 40 km/h ¹⁸ 2. Verstetigung Verkehrsfluss "Grüne Welle" - für den Abschnitt Oderstraße bis Ruhrstraße 3. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm) - wenn die Maßnahmen 1. und 2. nicht zum Erfolg führen	1. und 2. in der Planungsphase 3. - Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. und 2.	1. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2. - Umsetzung innerhalb von 2 bis 3 Jahren 3. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. und 2., unter Finanzierungsvorbehalt
B45 Hanauer Vorstadt / Kleine Hainstraße	MI	1. Tempolimit 30 km/h 2. Verstetigung Verkehrsfluss - für den Abschnitt LZA "Vor der Kinzigbrücke" bis LZA "Eugen-Kaiser-Straße" 3. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)	1., 2. und 3. - in der Planungsphase	1. und 2. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 3. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
K965 Am Frankfurter Tor	MI	1. Tempolimit 30 km/h 2. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)	1. - in der Planungsphase 2. Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1.	1. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1., unter Finanzierungsvorbehalt

¹⁸ Anmerkung: Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt weist darauf hin, dass eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich um mindestens 20 km/h zu erfolgen habe. Ausgehend von einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h wären im Falle einer gewünschten Geschwindigkeitsreduktion demzufolge 30 km/h anzustreben.

Örtlichkeit	Gebietsausweisung	Maßnahmen/Rangfolge	Bearbeitungsstand	Umsetzung
B43/B45 Westerburgstraße	WA	1. Verbesserung Fahrbahnqualität durch Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge 2. Verringerung Anzahl der Fahrstreifen durch einen baulichen Fahrradweg zwischen Canthal-/Westerburgstraße 3. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)- wenn die Maßnahmen 1. und 2. nicht zum Erfolg führen	1. - umgesetzt 2. - in der Planungsphase 3. - Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. und 2.	1. - im Jahr 2012 2. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt 3. Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
B43 Barbarossastraße Leipziger Straße	MI	1. Tempolimit 30 km/h in der Nacht 2. Verbesserung Fahrbahnqualität durch Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge zwischen Ehrensäule und Freigerichtstraße 3. Radfahrstreifen 4. Programm "Soziale Stadt - Freigerichtviertel -" - eine Verbesserung der Wohnverhältnisse wird angestrebt, angedacht ist auch eine Umgestaltung des Straßenraums 5. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)* ¹ - wenn alle Maßnahmen 1 bis 4 nicht zum Erfolg führen * ¹ siehe Bebauungsplan 111 "Stadtwerke-Areal" - Bebauungsplan begründet einen Anspruch auf passiven Lärmschutz an der Leipziger Straße	1. - in der Planungsphase 2. - umgesetzt 3. - in der Planungsphase 4. - Bewilligung des Aufnahmeantrags in das Förderprogramm ist eingegangen 5. - Planung abhängig vom Erfolg aller Maßnahmen 1. bis 4.	1. - innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2. - im Jahr 2012 3. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt 4. - Umsetzung innerhalb von 10 Jahren 5. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahmen 1. bis 4, unter Finanzierungsvorbehalt
B45 Bruchköbeler Landstraße Vor der Kinzigbrücke	WA	1. Tempolimit 30 km/h in der Nacht 2. Lärmoptimierter Asphalt LOA 5D - wenn die Maßnahme 1. nicht zum Erfolg führt 3. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm) - wenn die Maßnahme 1. nicht zum Erfolg führt	1. - in der Planungsphase 2. und 3. - Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1.	1. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1. 3. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1., unter Finanzierungsvorbehalt

Örtlichkeit	Gebietsausweisung	Maßnahmen/Rangfolge	Bearbeitungsstand	Umsetzung
K213 Darmstädter Straße OT Steinheim	WA	1. Tempolimit 30 km/h ² . Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)- wenn die Maßnahmen 1. und 2. nicht zum Erfolg führen	1.- in der Planungsphase 2.- Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1.	1.- Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2.- Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1., unter Finanzierungsvorbehalt
L3309 Wilhelm-/Eugen-Kaiser-Straße	MI und WA	1. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)	1. - in der Planungsphase	1. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
L3328 Philippsruher Allee	WA	1. Tempolimit 30 km/h - zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Schloss Philippsruhe 2. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm) - wenn die Maßnahme 1. nicht zum Erfolg führt	1. - in der Planungsphase 2. Planung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1.	1. - Umsetzung innerhalb von 1 bis 2 Jahren 2. - Umsetzung abhängig vom Erfolg der Maßnahme 1., unter Finanzierungsvorbehalt
Nußallee	MK	1. Passiver Schallschutz - am Gebäude Vor dem Kanaltor 3 2. Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge 3. Straßenraumgestaltung des Verkehrs - Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes mit integrierter Bushaltestelle im Innenkreis 4. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm) - für betroffene Gebäude an der Nußallee	1. - umgesetzt 2. - umgesetzt 3. - umgesetzt 4. - in der Planungsphase	1. - im Jahr 2011 2. - im Jahr 2013 3. - im Jahr 2013 4. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
B43 Offenbacher Landstraße OT Klein-Steinheim	WA	1. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)	1. - in der Planungsphase	1. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
L3065 Geleitstraße Seligenstädter Str. OT Klein-Auheim	WA	1. Tempolimit 30 km/h	1. - in der Planungsphase	1. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt
B45 Nußallee	MI	1. Passiver Schallschutz (Anreizprogramm)	1. - in der Planungsphase	1. - Umsetzung innerhalb von 5 Jahren, unter Finanzierungsvorbehalt

WA: Allgemeines Wohngebiet, MI: Mischgebiet; MK: Kerngebiet

Ruhige Gebiete/innerstädtische Erholungsflächen:

Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete bzw. innerstädtischen Erholungsflächen gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Aufnahme von ruhigen Gebieten/innerstädtischen Erholungsflächen in den Lärmaktionsplan erfolgt dabei unter der Maßgabe der in Kapitel 2.6 dargelegten Kriterien, Vorgehensweisen und Rechtsfolgen.

Als auszuweisende ruhige Gebiete bzw. innerstädtische Erholungsflächen sind in Hanau folgende Bereiche vorgesehen:

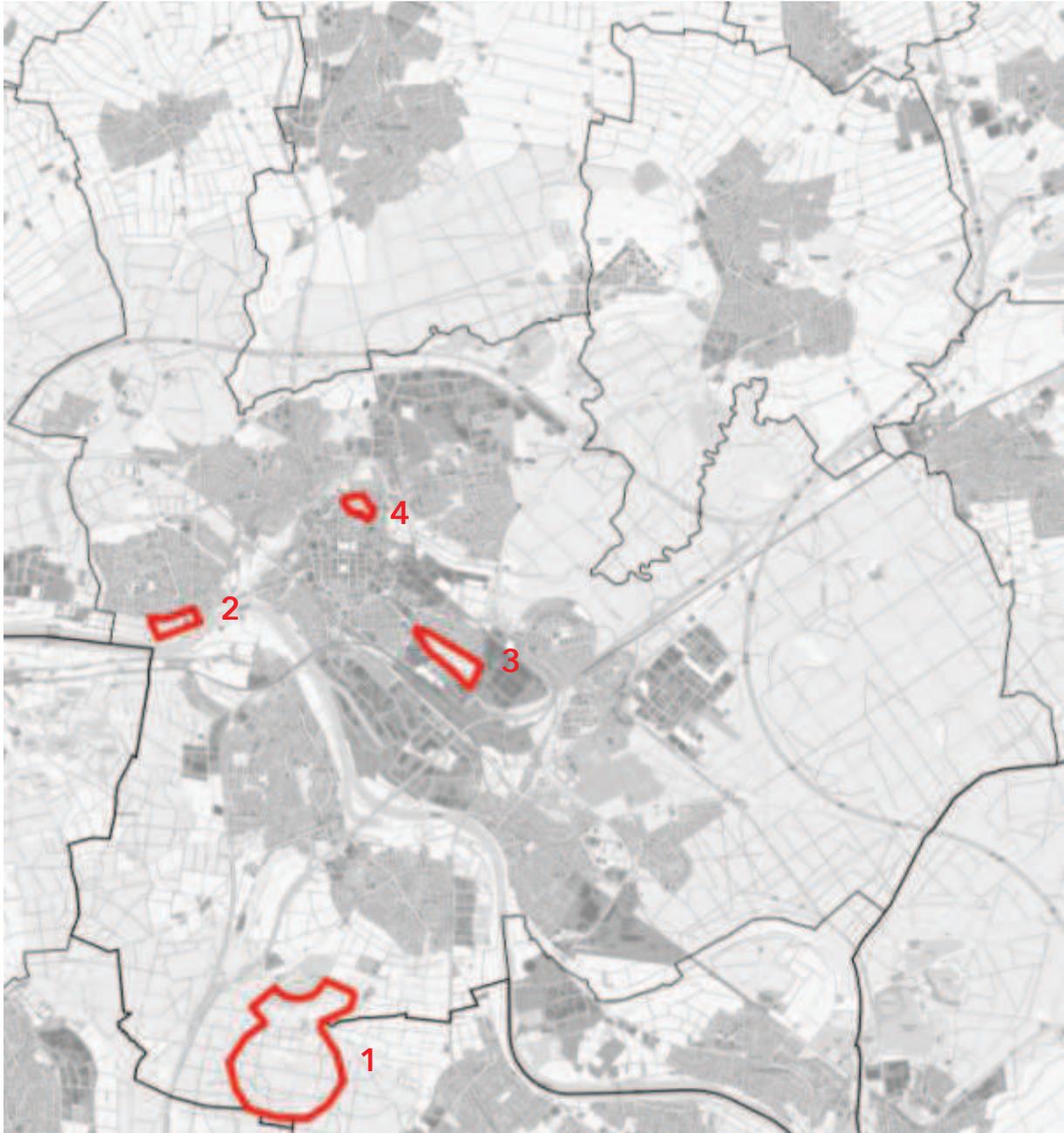


Abbildung 26: Geplante ruhige Gebiete/innerstädtische Erholungsflächen in Hanau
(© GeoBasis-DE / BKG 2015)

1. Wildpark Alte Fasanerie inklusive Dauerkleingartenanlage (Klein-Auheim),

2. Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe,
3. Hauptfriedhof,
4. Schlossgarten Innenstadt.

Über die in der Abbildung 2 dargestellten Gebiete hinaus beabsichtigt die Stadt Hanau bei der Lärmaktionsplanung in den kommenden Jahren den Bereich Kurpark Wilhelmsbad und den Bereich Tiefgarten Otto-Wels-Straße zu betrachten, ob diese zu einem späteren Zeitpunkt als ruhige Gebiet ausgewiesen werden können.

Für den Bereich Kurpark Wilhelmsbad wird dann die zukünftige Lärmsituation aufgrund der Schallschutzmaßnahmen an der geplanten nordmainischen S-Bahn zu berücksichtigen sein. Die DB AG hat in ihrer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan geäußert, dass im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes für die Bahnstrecke 3742, die am Bereich Tiefgarten Otto-Wels-Straße vorbeiführt, ein Sanierungsbedarf erkannt wird. Sobald eine Verminderung der Lärmbelastung des Bereichs Tiefgarten Otto-Wels-Straße erkennbar ist, wird die Stadt Hanau diese bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigen.

Gebiet 1: Wildpark Alte Fasanerie inklusive Dauerkleingartenanlage

Bei diesem Gebiet handelt es sich um eine Parkanlage im Außenbereich. Dort werden zahlreiche Freizeitaktivitäten wie z.B. die Beobachtung von Tieren in naturnahen Gehegen und ein Hochseilgarten angeboten.



Abbildung 27: Gebiet 1: Wildpark Alte Fasanerie inklusive Dauerkleingartenanlage
(© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Das Gebiet liegt im Südwesten der Stadt Hanau und weist eine Größe von ca. 1,5 km² auf. Westlich des Gebietes verlaufen die B 45 sowie die Überleitung zur B 43a. Die Verkehrsstärken wurden für das Jahr 2010 zu ca. 57.000 Kfz/d (B 45) bzw. ca. 45.500 Kfz/d (B 43a) erhoben. Der zwischenzeitliche Lückenschluss der A 66 bis zur A 7 hat voraussichtlich eine Verkehrszunahme bewirkt. Das Ausmaß wird aus der diesjährigen Bundesverkehrszählung hervorgehen. Das Gebiet besitzt einen minimalen Abstand zur B 45 von etwa 500 m und zur B 43a von etwa 400 m. Der Gebietsmittelpunkt ist jeweils etwa 1.100 m von der B 45 und der B 43a entfernt. Nördlich wird das Gebiet durch die freie Strecke der K 200 begrenzt. Die Verkehrsstärke von ca. 3.400 Kfz/d unterschreitet die Mindestanforderungen der Lärminderungsplanung gemäß §§ 47 a-f BImSchG außerhalb von Ballungsräumen von 8.000 Kfz/d spürbar.

Gemäß der Lärmkartierung Hessen 2012 wird das Gebiet lediglich geringfügig in seinen westlichen Randbereichen von den straßenverkehrsbedingten Lärmpegeln von $L_{DEN} = 55-60$ dB (A) berührt. Ein durch Hessen Mobil vorgenommener Überschlag nach RLS-90 bewirkt beim minimalen Abstand

- von der B 45 ausgehend einen Beurteilungspegel von 57,1 dB (A) tags und 49,7 dB (A) nachts (Waldfläche unberücksichtigt) und
- von der B 43a ausgehend einen Beurteilungspegel von 58,0 dB (A) tags und 50,7 dB (A) nachts.

Am Gebietsmittelpunkt ergibt sich von der B 45 ausgehend ein Beurteilungspegel von 49,3 dB (A) tags und 41,9 dB (A) nachts.

Zieht man zum Vergleich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime in Höhe von 57 dB (A) tags und 47 dB (A) nachts heran, zeigt sich, dass im Mittelpunkt des Gebietes diese Immissionsgrenzwerte spürbar (tags und nachts) unterschritten werden. Für die Randbereiche erfolgt am Tag ebenfalls unmittelbar nach der Randbegrenzung eine Unterschreitung; in der Nacht erfolgt die Unterschreitung bei einer Tiefe von mehr als 250 m.

Sowohl der Schienenverkehrs- als auch der Flugverkehrslärm liegen für das Gebiet weit unterhalb der Kartierungsschwelle von $L_{DEN} = 55$ dB (A).

Hessen Mobil stellt fest, dass es im Bereich der K 200 keine unmittelbare Straßenplanung im engeren Untersuchungsgebiet beabsichtigt. Der westliche Lückenschluss der A 66 (Riederwaldtunnel) nach 2020 wirke sich voraussichtlich nicht so nachhaltig wie auf der A 66 aus.

Die Berechnungen von Hessen Mobil zeigen für das ruhige Gebiet eine deutliche Unterschreitung der maßgeblichen Auslöse- bzw. Richtwerte für die bauliche Lärmsanierung bzw. für die Anordnung einer lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkung (vgl. Kapitel 2.2.3.3). Daher erscheint die von Seiten der Stadt Hanau zum Schutz des ruhigen Gebietes vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung und der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages auf der B 45/B 43a derzeit als nicht umsetzbar.

Innerstädtische Erholungsflächen

Bei den Gebieten 2-4 handelt es sich um kleinräumige innerstädtische Erholungsflächen. Sämtliche Flächen sind von Straßenverkehrslärm und zumindest teilweise ebenfalls von Schienenverkehrslärm betroffen. Nicht für alle Gebiete liegen Lärmwerte nach Kartierungen gem. 34. BImSchV vor.

Gebiet 2: Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe

Beim Gebiet 2 Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe handelt es sich um eine typische innerstädtische Park- bzw. Grünanlage, die vor allem während der Sommermonate für verschiedene Freizeitaktivitäten und zum Aufenthalt genutzt wird. Die Schlossanlage und die unmittelbare Lage zum Main wertet dieses Gebiet auf, da es einen Kontrast zum sonstigen innerstädtischen Bereich bietet.

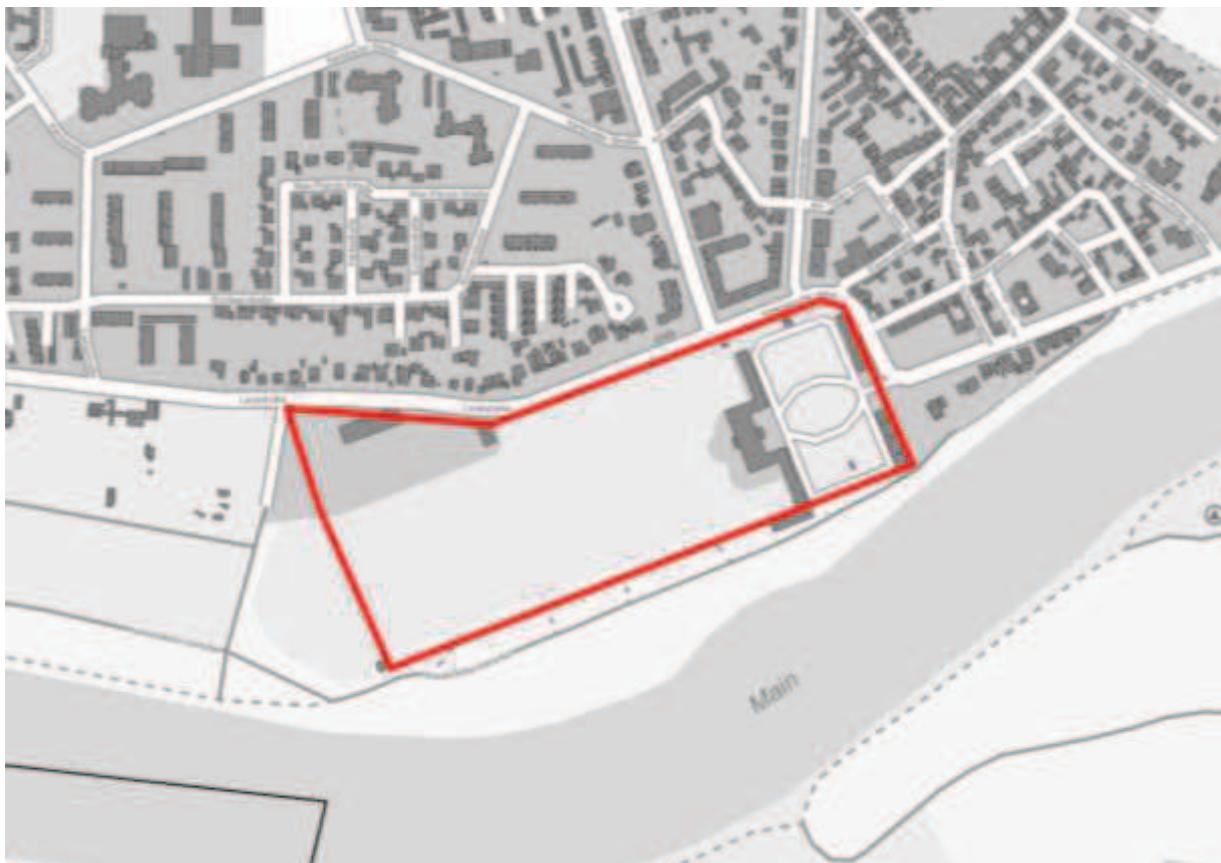


Abbildung 28: Gebiet 2: Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe
(© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Gemäß Lärmkartierung Hessen 2012 wird das Gebiet 2 Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe nördlich durch die L 3328 Philippsruher Allee von Pegeln L_{DEN} in Höhe von 55-60 dB (A) betroffen. 55 dB (A) werden dabei auch noch innerhalb des Gebietes im Abstand von ca. 90 m zur Straße hin erreicht. Im Kernbereich wie auch für den größten Teil des Gebietes werden jedoch keine straßenverkehrsbedingten Pegel L_{DEN} von 55 dB (A) erreicht. Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr weist für fast das gesamte Gebiet Pegel von $L_{DEN} = 55-60$ dB (A) aus.

Zum Schutz des ruhigen Gebietes plant die Stadt Hanau auf der L 3328 zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Schloss Philippsruhe ein Tempolimit und beabsichtigt dieses innerhalb von ein bis zwei Jahren umzusetzen (vgl. Tabelle 61).

Gebiet 3: Hauptfriedhof

Friedhöfe werden in den entsprechenden Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) explizit als mögliche innerstädtische Flächen genannt, die u.a. auch dem Aufenthalt zur Erholung dienen können (vgl. Kapitel 2.6). Auf Friedhöfen wird von Menschen zudem oftmals ein erhöhtes Ruhebedürfnis zur Andacht verspürt.



Abbildung 29: Gebiet 3: Hauptfriedhof (© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Gemäß Lärmkartierung Hessen 2012 wird das Gebiet 3 Hauptfriedhof am nordwestlichen Rand durch die B 43 von Pegeln L_{DEN} in Höhe von 55-60 dB (A) betroffen. Allerdings sind die das Gebiet umgrenzenden Straßen nicht Gegenstand der Lärmkartierung Hessen 2012 (Verkehrsstärke < 3 Mio. Kfz/a), so dass eine flächendeckende Beurteilung des straßenverkehrsbedingten Lärms nicht erfolgen kann. Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr weist für fast das gesamte Gebiet Pegel von $L_{DEN} = 55-60$ dB (A) und für den weitest aus größten Teil des Gebietes ebenfalls Pegel 60-65 dB (A) aus.

Gebiete 4: Schlossgarten Innenstadt

Bei dem Gebiet 4 Schlossgarten Innenstadt handelt es sich eine typische innerstädtische Park- bzw. Grünanlagen, die vor allem während der Sommermonate für verschiedene Freizeitaktivitäten und zum Aufenthalt genutzt wird.



Abbildung 30: Gebiet 4: Schlossgarten Innenstadt (© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Gemäß Lärmkartierung Hessen 2012 wird das Gebiet 4 Schlossgarten Innenstadt am nordwestlichen Rand durch die Eugen-Kaiser-Straße von Pegeln L_{DEN} in Höhe von 55-60 dB (A) betroffen. Allerdings sind andere das Gebiet umgrenzende Straßen wie z.B. die Heinrich-Bott-Straße oder die Nordstraße nicht Gegenstand der Lärmkartierung Hessen 2012 (Verkehrsstärke < 3 Mio. Kfz/a), so dass eine quantitative flächendeckende Beurteilung des straßenverkehrsbedingten Lärms auf das Gebiet nicht erfolgen kann. Die Schienenstrecke östlich der Kinzig (Hanau Nord) wird nicht von der Lärmkartierung gem. 34. BImSchV für Schienenwege erfasst (Anzahl Zugbewegungen < 30.000/a).

3.4.5.9 Hasselroth

In Hasselroth stellt die L 3339 einen Lärmkonflikt mit folgenden Lärmbelastungen dar:

Tabelle 62: Anzahl der Betroffenen über L_{DEN} und L_{Night} in Hasselroth

Ort	Ortsteil	Straße	L_{DEN} in dB (A)			L_{Night} in dB (A)		
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65
Hasselroth	Neuenhaßlau	L 3339	21	4	0	23	8	0
Hasselroth	Gondroth	L 3339	75	9	0	62	31	0