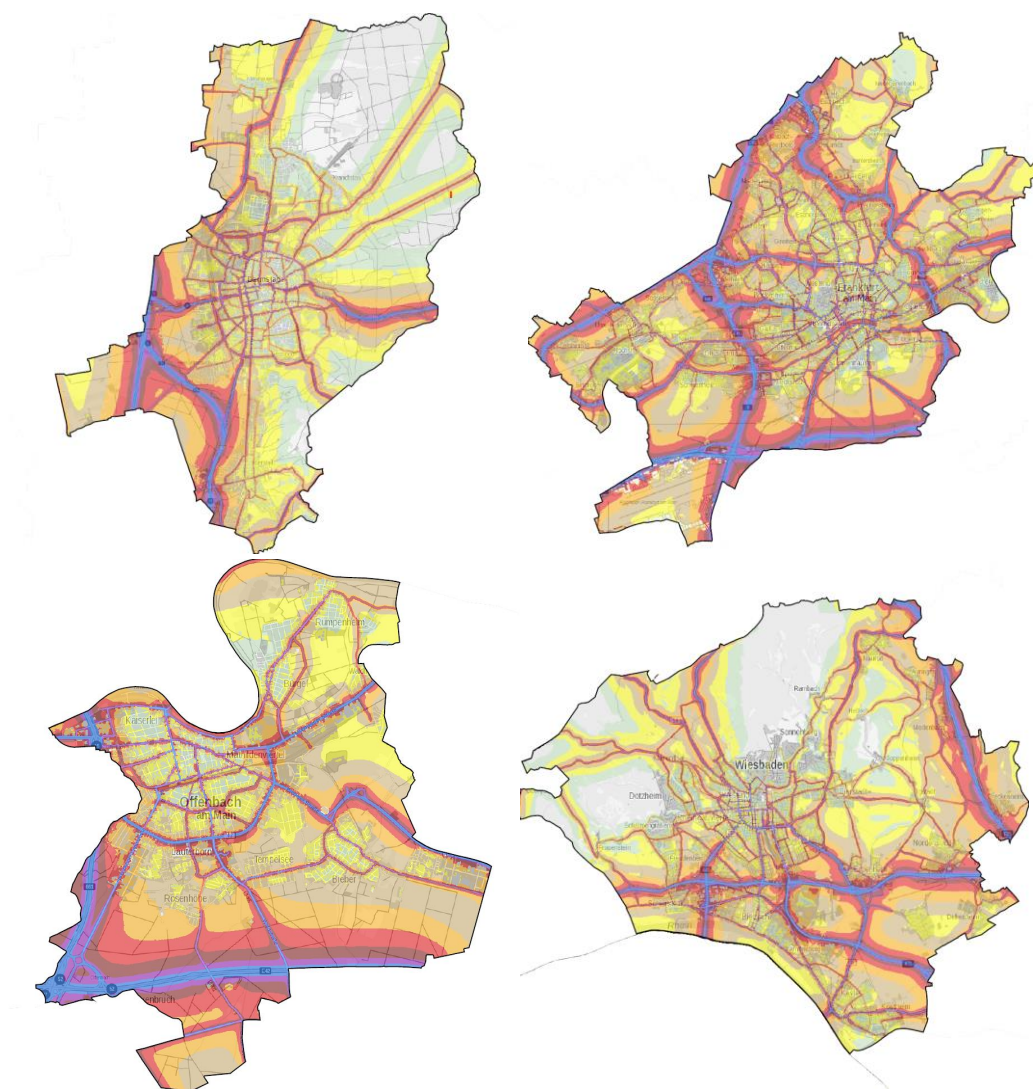


Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde)

Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M.,
Offenbach a.M. und Wiesbaden



4. Mai 2020

Titelbild: Darstellung der Ballungsräume - Lärmkartierung Straße LDEN Plus - Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden

Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vorwort

In den vier Ballungsräumen Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden des Regierungsbezirks Darmstadt sind die Menschen einer Vielzahl von Lärmimmissionen ausgesetzt. Die Tendenz zur ständig wachsenden Wohnbevölkerung in den vier Großstädten führt dazu, dass immer mehr Menschen auch in Bereichen leben, die von Umgebungslärm belastet sind. Die Mobilität für die Bürger und für den Warentransport soll weiter entwickelt werden. Ein wichtiges Ziel hierbei ist, dass dies mit geringeren Lärmimmissionen verbunden ist und so der Wirtschaftsstandort umweltverträglich weiter gestärkt wird.



Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan Hessen der dritten Runde, Teilplan Ballungsräume im Regierungsbezirk Darmstadt liegt nun erstmalig ein Plan vor, in dem fast alle wesentlichen Verkehrslärmarten für die vier Ballungsräume betrachtet werden. Neben dem allgegenwärtigen Straßenverkehrslärm wird hier auch das Augenmerk auf Lärm ausgehend von Schienenstrecken und Industrieanlagen gerichtet. Der Schwerpunkt liegt aber auf dem Lärm, der vom Straßenverkehr ausgeht. Hierzu gingen auch seitens der Bevölkerung die meisten Anregungen zur Lärmreduzierung ein, so dass viele neue Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen können, angestoßen werden konnten. Dem Flugverkehrslärm wird aufgrund seiner großen Bedeutung im Rhein-Main Gebiet ein gesonderter Lärmaktionsplan gewidmet.

Die Haupteisenbahnstrecken des Bundes werden zunächst von der Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes betrachtet und hier im Rahmen der umfassenden Lärmbeurteilung in den Ballungsräumen dargestellt. Hervorzuheben in diesem Plan ist auch die Darstellung der geplanten Ausbauprojekte im Bereich der Schieneninfrastruktur, welche gerade im Großraum Frankfurt a.M. eine erhebliche Dynamik aufweisen und mittelfristig den vom Straßenverkehr ausgehenden Lärm senken kann. Aufgrund der sehr strengen Richtwerte für Lärmimmissionen von Industrieanlagen werden die Bürgerinnen und Bürger bereits heute in großem Maße vor Industrielärm geschützt.

Die Menschen im Rhein-Main Gebiet sorgen dafür, dass diese Region wirtschaftlich stark ist und bleiben wird. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Menschen sich in ihrer Freizeit und insbesondere in der Nacht erholen können und gleichzeitig eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität gewährleistet wird. Eine weitere Verbesserung der hierzu erforderlichen Rahmenbedingungen in den Ballungsräumen Darmstadt, Offenbach a.M., Frankfurt a.M. und Wiesbaden streben wir mit der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans an. Durch die Betrachtung einer Vielzahl von Lärmursachen und dem Aufzeigen von Lärminderungsmaßnahmen trägt die Lärmaktionsplanung damit zu einer Erhöhung der Lebensqualität im Rhein-Main-Gebiet bei.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lindscheid', written in a cursive style.

Lindscheid
Regierungspräsidentin

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
1 Allgemeine Angaben.....	8
2 Einleitung - Übersicht über die Vorgehensweise	9
3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung.....	10
3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung	10
3.1.1 Allgemein	10
3.1.2 Lärmkartierung	10
3.1.3 Lärmaktionsplanung	10
3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete.....	11
3.1.5 Rechtsvorschriften	12
3.2 Zuständige Behörden	14
3.2.1 Lärminderungsplanung.....	14
3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau- und -verkehr	15
3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr.....	16
3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen.....	16
3.2.5 Flugverkehr	16
3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten	16
3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	17
3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen	18
3.4.1 Straßenverkehrslärm	18
3.4.2 Schienenlärm	22
3.4.3 Industrielärm	22
3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	23
3.5.1 Der hessische Landesentwicklungsplan	23
3.5.2 Regionalpläne.....	24
3.5.3 Bauleitplanung, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan	25
3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende	25
4 Lärm - physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen.....	26
4.1 Physikalische Grundlagen	26
4.2 Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit	27
4.3 Lärm ausgehend vom Straßenverkehr.....	28
4.4 Lärm ausgehend vom Schienenverkehr	28
4.5 Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten	30

5	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	31
5.1	Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	31
5.2	Maßnahmen an Schienenstrecken	34
5.3	Maßnahmen bei industriellen Anlagen.....	35
5.4	Betrachtung ausgewählter Maßnahmen	35
6	Lärmkartierung	40
6.1	Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm.....	40
6.1.1	Straßenverkehrslärm.....	40
6.1.2	Schienenlärm	41
6.1.3	Industrielärm.....	43
6.2	Lärmkartierung der 3. Runde in Hessen	44
7	Ablauf der Lärmaktionsplanung der 3. Runde in Hessen.....	47
8	Mitwirkung der Öffentlichkeit der 3. Runde in Hessen	50
8.1	Auftaktveranstaltung	50
8.2	1. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	50
8.3	2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	51
8.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	51
9	Der Regierungsbezirk Darmstadt.....	53
9.1	Beschreibung des Regierungsbezirks	53
9.2	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	55
9.3	Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	59
9.4	Aktuelle überregionale Projekte im Schienenverkehr	63
9.5	Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.....	80
9.6	Überregionale Stellungnahmen	85
10	Ballungsraum Darmstadt	91
10.1	Straßenlärm	92
10.2	Schienenlärm	125
10.2.1	Nicht bundeseigene Schienenstrecken.....	125
10.2.2	Bundeseigene Schienenstrecken.....	131
10.3	Industrielärm	137
10.4	Schutz ruhiger Gebiete	139
11	Ballungsraum Frankfurt am Main	140

11.1	Straßenlärm	142
11.2	Schienerlärm	198
11.2.1	Nicht bundeseigene Schienenstrecken.....	198
11.2.2	Bundeseigene Schienenstrecken.....	203
11.3	Industrielärm	209
11.4	Schutz ruhiger Gebiete	211
12	Ballungsraum Offenbach/Main.....	212
12.1	Straßenlärm	214
12.2	Schienerlärm	234
12.2.1	Nicht bundeseigene Schienenstrecken.....	234
12.2.2	Bundeseigene Schienenstrecken.....	234
12.3	Industrielärm	238
12.4	Schutz ruhiger Gebiete	239
13	Ballungsraum Wiesbaden.....	240
13.1	Straßenlärm	242
13.2	Schienerlärm	275
13.2.1	Nicht bundeseigene Schienenstrecken.....	275
13.2.2	Bundeseigene Schienenstrecken.....	277
13.3	Industrielärm	281
13.4	Schutz ruhiger Gebiete	282
14	Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	283
14.1	Kosten für die Aufstellung	283
14.2	Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen	283
14.3	Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen..	283
14.4	Lärmschadenskosten	283
15	Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	285
16	Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	286
Glossar	287
Quellenverzeichnis	293
Rechtsgrundlagenverzeichnis	294

Abkürzungsverzeichnis 296

1 Allgemeine Angaben

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Regierungspräsidium Darmstadt
Abteilung Regionalplanung, Bauwesen, Wirtschaft, Verkehr
Luisenplatz 2
64278 Darmstadt

Tel.: +49(6151) 12 0

Fax: +49(6151) 12 6347

E-Mail: poststelle@rpda.hessen.de

Internet: www.rp-darmstadt.hessen.de

2 Einleitung - Übersicht über die Vorgehensweise

Lärmaktionsplanung hat das Ziel die Lärmbelastungen der Bevölkerung zu reduzieren. In diesem Rahmen wird Umgebungslärm betrachtet (§ 47 b Ziffer 1 BImSchG). Umgebungslärm ist in diesem Lärmaktionsplan der Lärm, der von Straßenverkehr, Schienenverkehr und von Geländen für Industrielle Tätigkeiten ausgeht (IE-Anlagen gemäß der Richtlinie 210/75/EU über Industrieemissionen). Sofern vorhanden, wird der Fluglärm, ausgehend von Großflughäfen betrachtet. In Hessen ist der Flughafen Frankfurt am Main der einzige zu betrachtende Großflughafen. Dieser wird in einem gesonderten Lärmaktionsplan betrachtet werden.

Die eigentliche Lärminderungsplanung beginnt mit der Auswertung der Lärmkartierung. Diese wird vom Hessischen Landesamt für Natur, Umwelt und Geologie (HLNUG) erstellt und ist im Internet unter der Bezeichnung ‚Lärmviewer‘ einsehbar. Unter Zugrundelegung der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt.

Gleichzeitig erfolgt die Auswertung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, sowie die Fortschreibung der noch offenen Lärmkonflikte aus den vergangenen Jahren.

Alle diese Lärmkonfliktpunkte werden erfasst und kommunenweise einer näheren Betrachtung unterzogen. Hierbei werden seitens der Lärmaktionsplanung Straßen- und Schienenabschnitte gebildet, der Ist-Zustand analysiert und eine lokale Lärmberechnung durchgeführt.

Maßnahmen, die noch nicht zur abschließenden Umsetzung gelangt sind werden auch nach Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes der 3. Runde weiterverfolgt.

Die Maßnahmenvorschläge, denen die zuständigen Behörden zugestimmt haben, werden im Lärmaktionsplan aufgenommen. Die abgelehnten und in Prüfung befindlichen Maßnahmen werden nachrichtlich dargestellt.

3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung

3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung

3.1.1 Allgemein

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) und deren Umsetzung in §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, sowie der Vorschriften der §§ 47 a - f BImSchG ist

- die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm anhand von europäisch einheitlichen Bewertungsmethoden,
- die Information der Öffentlichkeit über diese Lärmbelastung,
- sowie eine Lärminderungsplanung um etwaige Auswirkungen zu verhindern und zu mindern.

Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

Der vorliegende Lärmaktionsplan unterliegt keiner Strategischen Umweltprüfung, weil dieser keinen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von (anderen) Vorhaben setzt und auch die enthaltenen Maßnahmen und Festlegungen voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben.

3.1.2 Lärmkartierung

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten. Die Vorgaben für die Durchführung der Lärmkartierung ergeben sich aus § 47c BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

3.1.3 Lärmaktionsplanung

Nach § 47 d BImSchG haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§ 47e BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

§ 47d BImSchG verweist hinsichtlich der Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie. Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung wie auch bei der Beurteilung von Minderungsmaßnahmen kann auf die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung zurückgegriffen werden.¹

Darüber hinaus ist in Hessen das „Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr“ eingeführt worden. Das Verfahrenshandbuch ist ein verwaltungsinterner Leitfaden für alle beteiligten Behörden.²

¹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung, LAI - AG Lärmaktionsplanung, in der Fassung vom 09.03.2017.

² https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/verfahrenshandbuch_laermaktionsplanung_strassenverkehr_bf.pdf, abgerufen am 26.08.2019

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a - f BImSchG enthalten keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Der Lärmaktionsplan stellt die Entscheidungen der Fachbehörden dar. Nähere Ausführungen sind Kapitel 3.2.2. ff. zu entnehmen.

Das Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet die Fachbehörden zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan rechtmäßig festgelegten Lärminderungsmaßnahmen (§§ 47 d Abs. 6 i.V.m. 47 Abs. 6). Eine solche Bindung der Fachbehörde liegt vor, soweit das anzuwendende Fachrecht die Umsetzung der festgelegten Minderungsmaßnahme ermöglicht.

3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet in Artikel 3 zwei Arten von ruhigen Gebieten:

- ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum, in dem ein geeigneter Lärmindex nicht überschritten wird
- ruhiges Gebiet auf dem Land, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Ruhige Gebiete werden im Lärmaktionsplan festgesetzt. Aufgrund der kommunalen Planungshoheit erfolgt in dieser Runde der Lärmaktionsplanung die Aufnahme von ruhigen Gebieten in den vorliegenden Lärmaktionsplan ausschließlich in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Kommunen.

Hier können die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung Hilfestellung bieten. Zudem hat das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ein Rechtsgutachten zum Thema „Ruhige Gebiete“ vergeben und veröffentlicht.³ Weitergehende rechtliche Vorgaben für die Abgrenzung ruhiger Gebiete existieren nicht.

Ruhige Gebiete müssen bei Planungsvorhaben berücksichtigt werden. Sie stellen einen Abwägungsbelang dar, d.h. die mit der kommunalen Planung verfolgten Belange müssen mit dem Schutz der ruhigen Gebiete abgewogen werden. Ruhige Gebiete stellen somit keinen absoluten Verhinderungsgrund dar, da sie unter Umständen formell aufgehoben werden können. Weitere Informationen können dem Grundlagenpapier „Ruhige Gebiete“ entnommen werden.⁴

Ruhige Gebiete sind in Hessen in den Landesentwicklungsplan (LEP) als Grundsatz aufgenommen worden.⁵

³ https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/gutachten_ruhige_gebiete_barriere-frei.pdf, abgerufen am 29.08.2019

⁴ <https://rp-darmstadt.hessen.de/planung/verkehr/umgebungsl%C3%A4rm/links-downloads>, abgerufen am 22.08.2019

⁵ <https://landesplanung.hessen.de/lep-hessen/landesentwicklungsplan>, abgerufen am 22.08.2019

3.1.5 Rechtsvorschriften

Die wesentlichen Rechtsvorschriften für Prüfung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht über die Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
<p><u>Umgebungslärmrichtlinie (ULR)</u></p> <p>Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.07.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)</p>	<p>Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.</p>
<p><u>Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)</u></p> <p>insbesondere §§ 47 a-f in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S.1274), zuletzt geändert am 08.04.2019 (BGBl. I S. 432)</p>	<p>Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt.</p> <p>Lärmberechnungsvorschrift ist u. a. die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS.</p>
<p><u>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</u></p> <p>vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040)</p>	<p>Das Gesetz verpflichtet das Eisenbahnbundesamt zur Überwachung und Genehmigung von Bundeseisenbahnstrecken</p>
<p><u>Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV)</u></p> <p>Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 26.11.2014 (GVBl. I S.331), zuletzt geändert am 13.03.2019 (GVBl. I S. 42)</p>	<p>Die Verordnung legt u. a. in § 3 Nr. 1 sowie in § 1 die Zuständigkeit für die Durchführung der Lärmkartierung sowie die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden fest.</p>
<p><u>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)</u></p> <p>Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990 (BGBl. I S.1036), zuletzt geändert am 18.12.2014 (BGBl. I S.2269)</p>	<p>Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.</p>

<p><u>Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)</u></p> <p>Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)</p>	<p>Die Verordnung regelt Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen, die mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung an einem Vorhaben, das der 16. BImSchV unterliegt, einhergeht. Sie findet gemäß Nr. 39 der VLärmSchR auch Anwendung zu Ermittlung des Umfangs passiver Schutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.</p>
<p><u>Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)</u></p> <p>Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 06.03.2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.03.2006 S. 516), zuletzt geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)</p>	<p>Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BImSchG.</p>
<p><u>Lärmschutz-Richtlinien-StV</u></p> <p>Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkB1. 2007 S. 767)</p>	<p>Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben.</p>
<p><u>Straßenverkehrsgesetz (StVG)</u></p> <p>insbesondere § 6 Abs. 1 Nr. 3 i.d.F. der Bekanntmachung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert am 21.06.2019 (BgBl. I S. 846)</p>	<p>Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.</p>
<p><u>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</u></p> <p>insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 22.10.2014 (BGBl. I S. 1635)</p>	<p>Die Verordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Beschränkungen und Verbote werden mit Vorschriftszeichen nach § 41 gekennzeichnet.</p>
<p><u>Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)</u></p> <p>insbesondere §§ 41, 45 vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungs-</p>	<p>Die Verwaltungsvorschrift konkretisiert die Vorgaben der StVO. Während § 41 VwV-StVO Vorschriften zur Zulässigkeit der Aufstellung von bestimmten Verkehrszeichen enthält, regelt § 45 die im Rahmen der Aufstellung zu beteiligenden Behörden.</p>

vorschrift vom 22.05.2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

<p><u>Hessisches Straßengesetz (HStrG)</u> i.d.F. vom 08.06.2003 (GVBl. I 2003, 166), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12.12.2007 (GVBl. I S. 851, 854)</p>	<p>Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.</p>
<p><u>Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkrZustV)</u> vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 05.03.2018 (GVBl., S. 38)</p>	<p>Die Verordnung legt in § 10 die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ausführung der Straßenverkehrsordnung in Hessen fest.</p>
<p><u>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)</u> Stand: 10.04.1990, VkB. 1990, S. 258</p>	<p>Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen fest.</p>
<p><u>Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)</u> Stand 27.05.1997, VkB. 1997, S. 434 Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.</p>	<p>Diese Richtlinien stellen die fachliche Grundlage für bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beim Bau neuer oder bei wesentlicher Änderung bestehender Straßen (Lärmvorsorge) sowie bei der nachträglichen Minderungen von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) dar. Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung wird dabei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.</p>

3.2 Zuständige Behörden

3.2.1 Lärminderungsplanung

Die Zuständigkeit der Behörden ergibt sich aus § 47 e BImSchG in Verbindung mit der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV) des Landes Hessen.

Für die Ausarbeitung der Lärmkarten ist in Hessen das Hessische Landesamt für Natur, Umwelt und Geologie (HLNUG) zuständig (§ 47 c Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 3 Nr. 1 f ImSchZuV).

Die Zuständigkeit zur Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt in Hessen beim örtlich zuständigen Regierungspräsidium (§ 47 e Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 ImSchZuV).

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) führt die Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes und an allen Eisenbahnstrecken des Bundes in Ballungsräumen durch. Außerdem ist es für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig (§ 47 e Abs. 3, 4 BImSchG in Verbindung mit § 47 c).

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung besteht, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessenen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können, eine Verpflichtung der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung.

Solche sonstigen Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken sind aktuell jedoch nicht erkennbar, da das Lärmsanierungsprogramm der Bahn in Fortschreibung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist.

Hintergrund: Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt gem. § 47 e Abs. 4 BImSchG zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Demnach ist in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung das Eisenbahn-Bundesamt rechtlich klar verpflichtet, einen Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes innerhalb und außerhalb der Ballungsräume aufzustellen, soweit es um Lärminderungsmaßnahmen geht, die in Bundeshoheit liegen, demnach also um Entscheidungen, für deren Erlass der Bund die Verwaltungskompetenz besitzt. Die hessischen Regierungspräsidien sind demgegenüber in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung nur für eine Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes innerhalb und außerhalb der Ballungsräume zuständig, sofern Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bestehen, die nicht mit Maßnahmen des Bundes gemindert werden können.

In Ballungsräumen sind die Regierungspräsidien für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes mit weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zuständig. Hier wirkt das Eisenbahn-Bundesamt mit (§ 47e Abs. 4 BImSchG).

Die Lärmaktionsplanung bei nichtbundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sowie bei sonstigen nichtbundeseigenen Schienenwegen (bspw. Stadtbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen sowie Privatbahnen) obliegt den Regierungspräsidien.

3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau- und -verkehr

Im Falle einer Zustimmung durch die zuständigen Behörden erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan aufgrund der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 i.V.m § 47 Abs. 6 BImSchG. Daher werden die zuständigen Behörden, zu denen auch die Kommunen gehören, im Rahmen der Planaufstellung beteiligt. Die einzelnen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen liegen je nach Straßenkategorie bei den Kommunen, den

Landkreisen, dem Land Hessen bzw. dem Bund und sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Übersicht über die Zuständigkeiten für straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

	Straßenbauliche Maßnahme (§ 5 FStrG sowie § 41 HStrG)	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (§ 10 VkrZustV)
Bundesautobahn	Bund (Hessen Mobil*)	Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil*) Gemeinden > 80.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 50.000 Einwohner Landrat in Gemeinden < 50.000 Einwohner
Landesstraße	Land (Hessen Mobil) Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 7.500 Einwohner Landrat in Gemeinden < 7.500 Einwohner
Kreisstraßen & nicht klassifizierte Straßen	Landkreis Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde

* im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung

3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr

Für die Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

An nichtbundeseigenen Schienenstrecken (auch Straßenbahnen) ist das jeweilige Regierungspräsidium zuständig.

3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen

Zuständige Behörde für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen für Geländen mit industriellen Tätigkeiten, die der Industrieemissionsrichtlinie (IED) unterliegen, ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium.

3.2.5 Flugverkehr

Gemäß § 47 d BImSchG sind Großflughäfen (> 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) durch das zuständige Regierungspräsidium in der Lärmaktionsplanung zu behandeln. In Hessen gibt es nur den Großflughafen Flughafen Frankfurt/Main. Für diesen wird ein separater Lärmaktionsplan erstellt.

Lärm, ausgehend von regionalen Flugplätzen, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet.

3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten

Die Lärmaktionsplanung betrachtet nur die vorgenannten Lärmarten. Mehrere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangene Stellungnahmen betreffen andere Lärmarten. Die im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Maßnahmenvorschläge, die nicht in der Lärmaktionsplanung betrachtet werden, werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Deren wesentliche Zuständigkeiten für diese Lärmarten wird daher im Folgenden kurz dargestellt:

Freizeitlärm

Beurteilungsgrundlage für die Lärmimmissionen von Volksfesten, Kirmes-Veranstaltungen, Konzerten etc. sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die Freizeitlärmrichtlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI). Zuständige Behörden sind die Kreisausschüsse der Landkreise und die Magistrate der kreisfreien Städte. Sofern die vorgenannten Behörden selbst Veranstalter sind, wird die Überwachung durch das jeweilige Regierungspräsidium vorgenommen.

Sportlärm

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm von Sportanlagen wird durch die Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (18. BImSchV - Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt.

Zuständig für die Überwachung des von Sportanlagen ausgehend Lärms ist der jeweilige Kreisausschuss bzw. in kreisfreien Städten der jeweilige Magistrat. Sofern die vorgenannten Behörden selbst Betreiber der Sportanlage sind, wird die Überwachung durch das jeweilige Regierungspräsidium vorgenommen.

Gewerbelärm

Richtwerte für Geräusche aus Gewerbe und Industrie finden sich in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Die Bearbeitung von Beschwerden über Gewerbelärm erfolgt i.d.R. bei den örtlich zuständigen Regierungspräsidien.

Gaststätten

Der von Gaststätten ausgehende Lärm wird von den örtlich zuständigen Ordnungsämtern bearbeitet.

3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a - f BImSchG enthalten keine Grenzwerte. Da Grenzwerte weder europaweit noch national vorhanden sind, hat Hessen für die Lärmaktionsplanung Auslösewerte von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts festgelegt. Die Auslösewerte entsprechen den in der Veröffentlichung des Umweltbundesamtes 2015 empfohlenen Werten zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren, welche kurzfristig erreicht werden sollten.⁶

⁶ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung>, abgerufen am 29.08.2019

3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

3.4.1 Straßenverkehrslärm

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen



Abbildung 1: Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund Lärmschutz⁷

Die Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dies können verkehrliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts), Fahrverbote (z.B. Lkw-Fahrverbot), Verkehrsumleitungen etc. sein.

Beschränkungen des fließenden Verkehrs – also Geschwindigkeitsreduzierungen – dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der jeweils zu schützenden Rechtsgüter – hier also des Lärmschutzes – erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt. Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Sinne einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO überschritten wird, können jedoch die Immissionsgrenzwerte des [§ 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung](#) (16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 16. BImSchV) als Orientierungspunkte herangezogen werden.⁸ Die Berechnung der jeweiligen Lärmimmissionen in Bezug auf konkrete Gebäude erfolgt dabei nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht durch Messung.

⁷ © Regierungspräsidium Darmstadt

⁸ BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, 11 C 45/92, juris Rn. 30; Bay VGH, Urteil vom 21.03.2012, 11 B 10.1657, juris Rn. 27 ff; Hess. VGH, Urteil vom 19.02.2014, 2 A 1465/13, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, 10 S 2449/17, juris Rn. 33.

Bei Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet im Einzelfall zu prüfen, ob und welche verkehrsbeschränkende Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern⁹, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, Anwohner anderer Straßen über Gebühr zu belasten oder die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Dabei darf die zuständige Behörde selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint.¹⁰

Eine Verpflichtung zum Anordnen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen besteht für die Straßenverkehrsbehörde in der Regel dann, wenn nicht nur die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16 BImSchV, sondern darüber hinaus auch die höheren Richtwerte in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkB1. 2007, 767) am Immissionsort überschritten werden.¹¹

Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)



Abbildung 2: Lärmschutzwand an der B 26, Ortseingang Darmstadt¹²

Liegen die Berechnungsergebnisse über den im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgelegten Auslösewerten, siehe Tabelle 3 für straßenbauliche Lärmsanierung (VLärmSchR 97), besteht die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger im Rahmen seiner zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Bauliche Maßnahmen können beispielsweise Lärmschutzwälle/-wände, Untertunnelungen/Einhausungen, lärmarme Asphaltbeläge, Straßenraumgestaltungen, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen (Zuschüsse zu Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen) sein. Die Entscheidung und Finanzierung liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger auf Grundlage des jeweiligen Haushaltsgesetzes.

⁹ Gemäß Erlass des Hessischen Wirtschaftsministeriums (HMWEVW) vom 29.06.2015 genügt bei einer Pegelwertung über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bereits eine Pegelminderung von 1 dB(A), um die Geeignetheit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme zu bejahen, d.h. eine nicht nur geringfügige Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner zu erreichen

¹⁰ BVerwG, Beschluss vom 18.10.1999, 3 B 105/99, juris Rn. 2 unter Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 4.06.1986, 7 C 76/84, BVerwGE 74, 234 ff., juris Rn. 13 f

¹¹ VG Hamburg, Beschluss vom 18.01.2016, 15 E 5340/15, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, a.a.O.

¹² © Regierungspräsidium Darmstadt

Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stehen derzeit jährlich ca. 65 Mio. Euro zur Verfügung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II). Für die Lärmvorsorge, Lärmsanierung und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden hessischen Landesstraßen stehen derzeit jährlich 4 Mio. Euro zur Verfügung. In Hessen werden aus diesen Mitteln hauptsächlich Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) auf Antrag von Haus- bzw. Wohnungseigentümern bezuschusst. Eine systematische Untersuchung der Betroffenheit von Straßenabschnitten und der damit verbundenen Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden (analog zum Sanierungsprogramm der Bahn) ist in Hessen geplant.

Wenngleich keine Bundes- oder Landesmittel für kommunale Straßen zur Verfügung stehen, können die Kommunen freiwillig bauliche Maßnahmen des ergreifen.

Mit dem Erlass des Hessischen Wirtschaftsministeriums (HMWEVW-Erlass) vom 12.06.2019 („Zurechenbares Verhalten von Betroffenen im Rahmen der Lärmsanierung“) ist nunmehr klargestellt bzw. geregelt, dass eine Lärmsanierung nicht allein schon deshalb ausgeschlossen ist, weil die bauliche Anlage nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet worden ist. Gemäß dem vorgenannten HMWEVW-Erlass ist der Regelung in Kapitel D, Abschnitt XV, Nr. 46 der VLärmSchR 97 nicht der Umkehrschluss zu entnehmen, dass ein zurechenbares Verhalten stets bei einer Errichtung der baulichen Anlage nach dem 01.04.1974 vorliegt. Eine derartige Auslegung widerspricht dem Sinn und Zweck der Lärmsanierung, Lärmschutz an Bestandsstraßen losgelöst von den Voraussetzungen der nachträglichen Lärmvorsorge nach § 75 Absatz 2 Satz 2 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz zu gewähren. Dementsprechend ist bei nach dem 01.04.1974 errichteten Gebäuden im Einzelfall zu beurteilen, ob ein zurechenbares Verhalten des Eigentümers oder seiner Rechtsnachfolger gegeben ist. Die Einzelfallbetrachtung kann sich hierbei insbesondere daran orientieren, ob die Lärmimmissionen sich seit der Errichtung der baulichen Anlagen signifikant erhöht haben.

Durch die Änderung der VLärmSchR 97 (Nr. 36 Grundsatz) wird dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor dem passiven Lärmschutz eingeräumt.

Straßenbauliche Maßnahmen an neu geplanten oder wesentlich geänderten Bestandsstraßen (Lärmvorsorge)

Bei Neubauvorhaben bzw. wesentlichen Änderungen (z.B. Fahrstreifenerweiterung) an bestehenden Straßen erfolgt der Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die Lärmvorsorge dient dem Zweck, dem Entstehen gesundheitlicher Gefährdungen vorzubeugen. Hier besteht für die Wohnbevölkerung ein Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände/-wälle, lärmindernde Fahrbahnoberflächen, Einhausungen), soweit diese gemäß dem Stand der Technik realisierbar sind und deren Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (also die Einhaltung der Grenzwerte) stehen. Die Lärmvorsorge führt in der Praxis zu einem deutlich höheren Schutzniveau, als es bei der (gesetzlich nicht normierten) Lärmsanierung nach den hierfür geltenden haushaltsrechtlichen Bestimmungen in der Regel der Fall ist. Die Immissionsgrenzwerte liegen im Fall der Lärmvorsorge deutlich unter denen der Lärmsanierung und auch unterhalb der Lärmwerte, ab denen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Hessen von einem Lärmkonfliktpunkt gesprochen wird.

Als Ergänzung zur Verkehrslärmschutzverordnung ist für den Bereich des passiven Lärmschutzes die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) eingeführt worden. Sie definiert die zu ergreifenden passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa Schallschutzfenster oder Lüftungseinrichtungen), benennt die schutzbedürftigen Räume und regelt den Umfang der Schutzmaßnahmen.

Als Ergänzung zur Verkehrslärmschutzverordnung ist für den Bereich des passiven Lärmschutzes die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) eingeführt worden. Sie definiert die zu ergreifenden passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa Schallschutzfenster oder Lüftungseinrichtungen), benennt die schutzbedürftigen Räume und regelt den Umfang der Schutzmaßnahmen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung verweist als Berechnungsverfahren auf die RLS-90, welche auch bei der Feststellung von Lärmsanierungsansprüchen angewendet wird. Diese unterscheidet sich von dem für die Lärmaktionsplanung eingesetzten Berechnungsverfahren und liefert zum Teil abweichende Ergebnisse (vgl. Kapitel 6.1.1).

Auslöse-, Grenz- und Richtwerte für Lärmsanierung, Lärmvorsorge und verkehrliche Maßnahmen

Die folgende Tabelle 3 gibt einen zusammenfassenden Überblick über die in der Bundesrepublik Deutschland bzw. im Land Hessen unabhängig von der Lärmaktionsplanung geltenden Grenz-, Auslöse- und Richtwerte für den Lärmschutz an Straßen.

Tabelle 3: Geltende Grenz-, Auslöse- und Richtwerte straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in dB(A)

Maßnahmenart		Straßenbaulich (Neubau / wesentliche Änderung)	Straßenbaulich (Bestand)	Straßenverkehrsrechtlich (Bestand)
Geltungsbereich		16. BImSchV (Grenzwerte)	VLärmSchR97 (Auslösewerte)	Lärmschutz-RL-StV (Richtwerte)
Berechnungsgrundlage		RLS-90	RLS-90	RLS-90
Gebietsausweisung	Reines Wohngebiet	59/49	67/57 B-Str.¹³ 64/54 L-Str.¹⁴	70/60
	Allgemeines Wohngebiet	59/49	67/57 B-Str.¹¹ 64/54 L-Str.¹²	70/60
	Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	69/59 B-Str.¹¹ 64/54 L-Str.¹²	72/62

¹³ Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2018 (Haushaltsgesetz 2018) Vom 12.07.2018 (BGBl. I S. 1126), Titel 741 39-721/741 49-722

¹⁴ Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans der Landes Hessen für die Haushaltsjahre 2018 und 2019 vom 02.02.2018 (GVBl. I, S. 7), Titel 767

3.4.2 Schienenlärm

Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken

Es gibt keine gesetzlichen Vorgaben für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen. Um dennoch den Anwohnern bestehender Schienenwege Lärmschutz zu gewähren, hat die Bundesregierung ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm für „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ aufgelegt. Dieses wird durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag der Bundesregierung umgesetzt. Nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“ können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn die Beurteilungspegel die im Bundeshaushaltsgesetz festgelegten gebietsbezogenen Grenzwerte überschreiten. Die Lärmsanierung erfolgt an Hand von festgelegten Prioritäten im Rahmen der jährlich verfügbaren Haushaltsmittel. Die Auslösewerte sind hier zugleich Zielwerte, die nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr überschritten werden dürfen. Ansonsten sind die Vorschriften des Eisenbahnrechts heranzuziehen.

Tabelle 4: Geltende Auslösewerte für Lärmsanierung an Schienen

Gebietsart	Auslösewert Tag / Nacht [dB(A)]
Allgemeines und reines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime	67/57
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	69/59

Lärmvorsorge

Bei Neubauvorhaben und wesentlichen Änderungen gilt die 16. BImSchV. Die Vorgehensweise ist analog zum Straßenlärm (s. Kapitel 3.4.1.)

3.4.3 Industrielärm

Im Bereich der Lärmaktionsplanung für Industrielärm sind das BImSchG (§ 52) und die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) heranzuziehen.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Anlagengeräusche (Gewerbelärm) enthält die TA Lärm Immissionsrichtwerte. Das BImSchG und die die Zielvorgaben konkretisierende TA Lärm schreiben vor, dass bei der Genehmigung zur Errichtung neuer Anlagen und beim Betrieb bestehender Anlagen der jeweilige Stand der Technik zu berücksichtigen ist. Dabei ist der Schutz der Nachbarschaft von besonderer Bedeutung.

Tabelle 5: Geltende Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden

Gebietsart	Immissionsrichtwert Tag / Nacht [dB(A)]
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45/35
Reine Wohngebiete	50/35
Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete	55/40
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	60/45

3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Einer zukünftigen neuen oder stärkeren Lärmbelastung kann vorgebeugt werden. Dies geschieht auf planerischer Ebene. Dabei werden die Entstehung und die Ausbreitung von Lärm minimiert oder in unschädliche Bereiche verlagert. Auch können hierbei bestehende Lärmprobleme gemindert werden. In Hessen wird der Lärmschutz bereits auf der obersten planerischen Ebene, dem Landesentwicklungsplan, berücksichtigt. Dies setzt sich in den Regionalplänen, dem regionalen Flächennutzungsplan, den Flächennutzungsplänen und den Bebauungsplänen fort. Durch die Regionalplanung und die Bauleitplanung sollen die notwendigen Flächen für Maßnahmen zum Lärmschutz vor entgegenstehender Nutzung gesichert werden.

3.5.1 Der hessische Landesentwicklungsplan

Der hessische Landesentwicklungsplan beinhaltet das langfristige räumliche Entwicklungskonzept für das Land Hessen. Der Plan trifft Aussagen zum Lärmschutz, die die Vorhabens- und Planungsträger (z.B. DB-Netz AG, Hessen Mobil bzw. Kommunen) bei ihren Planungen berücksichtigen sollen. Z.B.

- Sollen Industrie und Gewerbeansiedlungen in ihrer Lage so geplant / angeordnet werden, dass sie Wohngebiete nicht beeinträchtigen.
- Es soll entlang von vorhandenen, lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen und Haupt-eisenbahnstrecken vorsorglich die Planung von Siedlungsgebieten möglichst unterbleiben.
- Wenn das nicht möglich ist, sind aktive und ggf. auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- ‚Ruhige Gebiete‘ sollen als Räume für eine naturnahe Erholung vor einer Zunahme der Lärmbeeinträchtigungen geschützt werden. Auch werden hier die Anforderungen an ‚Ruhige Gebiete‘ im ländlichen Raum bzw. in Ballungsräumen konkretisiert.
- Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme der Lärmbelastungen sind von der Regional- und Bauleitplanung sowie den raumbedeutsamen Fachplanungen zu berücksichtigen.

3.5.2 Regionalpläne

Die Regionalpläne konkretisieren den Landesentwicklungsplan und bilden die Festlegungen ab, die bezüglich der Raumordnung getroffen werden. Im Ballungsraum Frankfurt am Main sind Regionalplan und Flächennutzungsplan zu einem gemeinsamen Planwerk zusammengefasst, dem Regionalen Flächennutzungsplan FrankfurtRheinMain. Der Lärmschutz wird beispielsweise wie folgt konkretisiert:

- Der Umgebungslärm soll, soweit erforderlich, verhindert bzw. vermieden und schon unterhalb der Schwelle der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ durch Maßnahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung bekämpft werden. Durch die Berücksichtigung von Anforderungen des Lärmschutzes bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen kann effektiv vorbeugender Lärmschutz realisiert werden. Zur Vermeidung von Lärmkonflikten ist es bei der Planung raumbedeutsamer Maßnahmen deshalb sinnvoll, nicht nur die rechtlich verankerten Immissionsgrenz- und -richtwerte, sondern nach Möglichkeit auch die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 Teil 1 zu berücksichtigen. Dies gilt beispielsweise bei der Standortzuordnung von ruhebedürftigen Nutzungen wie Wohngebieten und kulturellen oder sozialen Einrichtungen und der Planung von Verkehrswegen.
- Bei raumbedeutsamen Maßnahmen können ausreichende Abstandbemessungen ein geeignetes Mittel sein, dem Entstehen neuer Lärmkonflikte vorbeugend entgegenzuwirken. Ergibt die Prüfung, dass durch Abstandbemessungen einem Lärmkonflikt nicht entgegengewirkt werden kann, sollen weitere technische Maßnahmen bei den Planungen Berücksichtigung finden.
- Falls der Aus- und Neubau von Verkehrswegen bei nachgewiesenem Bedarf erforderlich wird, sollen unnötige Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungen wertvoller Landschaftsräume und die Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm durch Bündelung der Verkehrswege und gegebenenfalls erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vermieden bzw. vermindert werden.
- Zur Verminderung von Lärmimmissionen verkehrsreicher Bundes-, Landes- und sonstiger Straßen sind, insbesondere entlang von Wohngebieten, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
- Bei Straßenneubau ist die Rekultivierung oder der Rückbau entlasteter Straßenabschnitte anzustreben.
- Zur Einbindung der Straßenverkehre in das Gesamtverkehrssystem sollen beim Übergang von individuellen zu öffentlichen Verkehrsmitteln an geeigneten Haltepunkten des Schienenverkehrs Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze/Parkhäuser errichtet werden. Diese sollen mit dem lokalen Bus- und Radwegenetz verknüpft werden.
- Zur Minderung der innerstädtischen Verkehrsbelastung sollen City-Logistik-Konzepte (Einrichtung von Warenverteilzentren) eingerichtet werden.
- Die Rahmenbedingungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen auf kommunaler und regionaler Ebene verbessert werden.¹⁵

¹⁵ Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

3.5.3 Bauleitplanung, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Auf kommunaler Ebene sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen. Die Bauleitplanung bestimmt im Wesentlichen die Rahmenbedingungen für den Bau von Wohnungen, die Ansiedlung von Gewerbebetrieben oder die Erhaltung lebendiger Innenstädte und unverbauter Freiräume. Dies geschieht durch das Aufstellen von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen. Der Flächennutzungsplan gliedert für das gesamte Gemeindegebiet die Art der Nutzung der Flächen. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und konkretisiert die Vorgaben für neue Baugebiete.

Hierbei sollen schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden und die Belange des Umweltschutzes und somit auch der Immissionsschutz berücksichtigt werden.

Durch die **Bauleitplanung** soll bei Planungsvorhaben (z.B. von Neubaugebieten) durch einen angemessenen Abstand von Lärmquellen (z.B. Hauptverkehrsstraße) zu Wohngebieten, zu öffentlich genutzten Gebäuden und zu Freizeitgebieten eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden. Als anzustrebende Immissionswerte werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1, der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, zugrunde gelegt. Können die Orientierungswerte aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht über Mindestabstände eingehalten werden, sollen Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes berücksichtigt werden.

Durch den **Flächennutzungsplan** können die lärmverursachenden Flächen (Verkehr, Gewerbe, etc.) und die vor Lärm zu schützenden Flächen (Wohnen, Erholungsgebiete, etc.) sowie Flächen, die direkt dem Schutz vor Lärm dienen, abgegrenzt werden, siehe § 5 Abs. 2 BauGB sowie § 50 BImSchG.

Im **Bebauungsplan** können Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgelegt werden, siehe § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB und § 3 Abs. 1 i.V.m. § 50 BImSchG.

Die Verkehrsträger sind für ausreichenden Lärmschutz verantwortlich, wenn sie bei Straßenausbauvorhaben an vorhandene Wohnbebauung heranrücken. Dagegen müssen die Kommunen für den Lärmschutz sorgen, wenn sie Wohn- und Mischgebiete im Einflussbereich von vorhandenen Straßen ausweisen.

3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende

Sofern vorhanden, beschreibt der **Verkehrsentwicklungsplan**, wie sich der Verkehr in Zukunft in der Kommune entwickeln soll. Er umfasst sowohl den öffentlichen Personenverkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs als auch den ruhenden Verkehr (Parkraummanagement).

Wird der Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung verstärkt auf die gleichwertige Betrachtung der genannten Verkehrsarten und deren Vernetzung gelegt und eine ökologische Zielsetzung verfolgt, so spricht man von einer **Verkehrswende**.

Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt gesteigert. Neben der Senkung des Lärmpegels kann auch eine Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr erreicht werden.

4 Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen

4.1 Physikalische Grundlagen

Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die durch ihre Lautstärke und Art für den Menschen gesundheitsschädigend oder störend bzw. belastend wirken.

Lärm ist eine Umwelteinwirkung, bei der die Unterscheidung zwischen Emission und Immission sehr wichtig ist. Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm, die Immission den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht.

Auf der Emissionsseite existiert im Verkehr eine Vielzahl von verschiedenen Schallquellen, die je nach Geschwindigkeitsniveau mehr oder weniger starken Einfluss auf das Gesamtgeräusch haben:

- Antriebsgeräusche
- Rollgeräusche
- aerodynamische Geräusche
- verhaltensbedingter Lärm

Die Immission weicht bei einzelnen Schallereignissen aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab.

Die Wahrnehmung von Lärm und dessen Wirkung auf den Menschen wird neben subjektiven Bewertungen von folgenden physikalischen Größen beeinflusst:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel unangenehmer als tiefe empfunden),
- die Tonhaltigkeit: einzelne tonale Komponenten im Geräusch erhöhen die wahrgenommene Lautstärke und
- die Impulshaltigkeit: Geräusche mit starken Schwankungen (z.B. Hämmern) werden unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke.

Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Aus diesem Grund wird in der Akustik häufig ein logarithmisches Relativmaß, der so genannte Schalldruckpegel, benutzt. Seine Einheit ist gewöhnlich das Dezibel (dB (A)).¹⁶ Dieses Maß gibt an, wievielfach größer die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist.¹⁷ Die Lautstärke einzelner Geräuschquellen ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

¹⁶ Dezibel; der Zusatz „(A)“ sagt aus, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

¹⁷ Hörschwelle: Schalldruck von $2 \cdot 10^{-5}$ Pa bei einer Frequenz von 1 kHz, entspricht 0 dB (A). Schmerzgrenze: beginnt ab einem Schalldruck von 20 Pa, entspricht 100 dB (A).

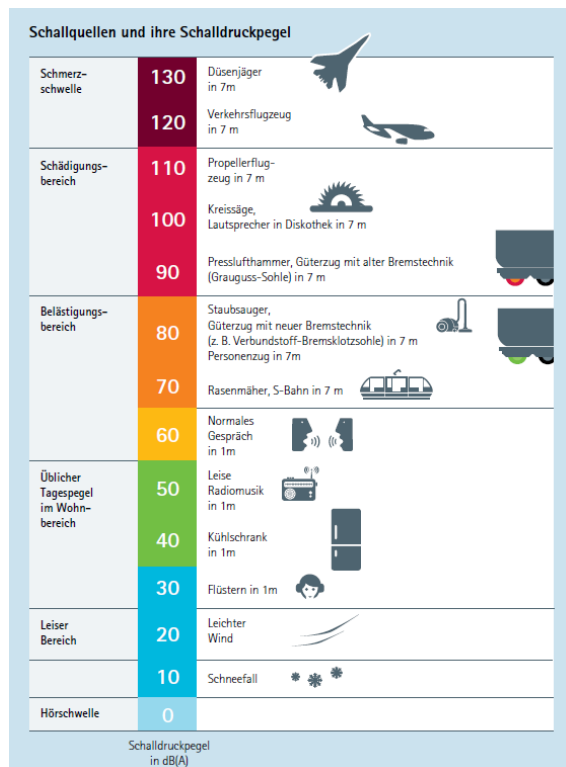


Abbildung 3 Schallquellen und ihre Schalldruckpegel.¹⁸

4.2 Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit

Lärm wird vom Menschen als störend oder belästigend empfunden und kann so zu Kommunikationsproblemen, Konzentrationsschwächen und einem Gefühl der Verärgerung führen. Folgende Faktoren sind maßgebend, wenn es um die Stärke und die Bewertung der Lästigkeit geht:

- die Tätigkeit (Schlafen, konzentriertes Arbeiten etc.),
- die persönliche Bewertung (z.B. unterschiedliche Bewertung von Motorradlärm von Fahrern und Nichtfahrern)
- die persönliche Befindlichkeit (allgemeine Sensibilität, Nervenerkrankungen, Migräne etc.).

Eine Pegelsteigerung von 3 dB (A) ist vom Menschen deutlich wahrnehmbar, die Verkehrsmenge hat sich hierbei verdoppelt. Bei einer Pegelsteigerung von 10 dB (A) hingegen hat sich nach dem menschlichen Höreindruck der Lärm verdoppelt, der Verkehr jedoch zehnfacht.

Lärm wirkt ab einem bestimmten Schalldruckpegel auch immer unbewusst auf den menschlichen Organismus ein. Das vegetative Nervensystem reagiert auf Lärm auch im Schlaf und nach Jahren der Belastung gleich, eine häufig subjektiv empfundene Gewöhnung findet nicht statt: Es treten stets die gleichen Stresssymptome wie z.B. der Anstieg des Blutdruckes,

¹⁸ © Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Broschüre: Lärmschutz im Schienenverkehr, 6. Auflage, Stand April 2019, S.7, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schieneverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 29.08.2019

die Erhöhung der Herz- und Atemfrequenz sowie die Ausschüttung bestimmter (Stress-)Hormone auf. Dieser im Laufe der Evolution entwickelte Schutzmechanismus vor drohenden Gefahrensituationen kann bei langfristiger Exposition allerdings u.a. zu Herz-Kreislauferkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.¹⁹

4.3 Lärm ausgehend vom Straßenverkehr

Im Straßenverkehr sind die Antriebsgeräusche im unteren Geschwindigkeitsbereich (Stadtverkehr) dominierend. Die Reifen-Fahrbahngeräusche, hervorgerufen vom Abrollen des Reifens auf der Fahrbahn, tragen bei Pkw ab etwa 30 bis 40 km/h maßgeblich zum Gesamtfahrzeuggeräusch bei.

Die dominierende Schallquelle bei Geschwindigkeiten über ca. 100 km/h stellen die aerodynamischen Geräusche dar, die aufgrund von Verwirbelungen abreißender Luftströmungen entstehen (z.B. an Fahrzeugaußenspiegeln).

Daneben wird häufig verhaltensbedingter Lärm, wie z.B. der so genannte Kavaliertart, als besonders störend empfunden.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruhen.²⁰

Den Straßenverkehr betreffend wird stark empfohlen:

- den durchschnittlichen Lärmpegel L_{DEN} auf weniger als 53 Dezibel (dB) zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist,
- den nächtlichen Lärmpegel L_{Night} auf weniger als 45 dB zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist,
- dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr für die Bevölkerung ergreift, sofern die Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt,
- den Lärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern.

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen aufgrund der Prioritätensetzung deutlich oberhalb der von der WHO empfohlenen Werte.

4.4 Lärm ausgehend vom Schienenverkehr

Der Lärm von Schienenverkehrsmitteln setzt sich zusammen aus Antriebsgeräuschen, den Rollgeräuschen und den aerodynamischen Geräuschen. Welcher Geräuschtyp den größten

¹⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-3>, abgerufen am 08.07.2019

²⁰ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-summary.pdf?ua=1, abgerufen am 08.07.2019

Beitrag zum Gesamtgeräusch beiträgt ist abhängig von der Zuggeschwindigkeit, siehe Abbildung 4.

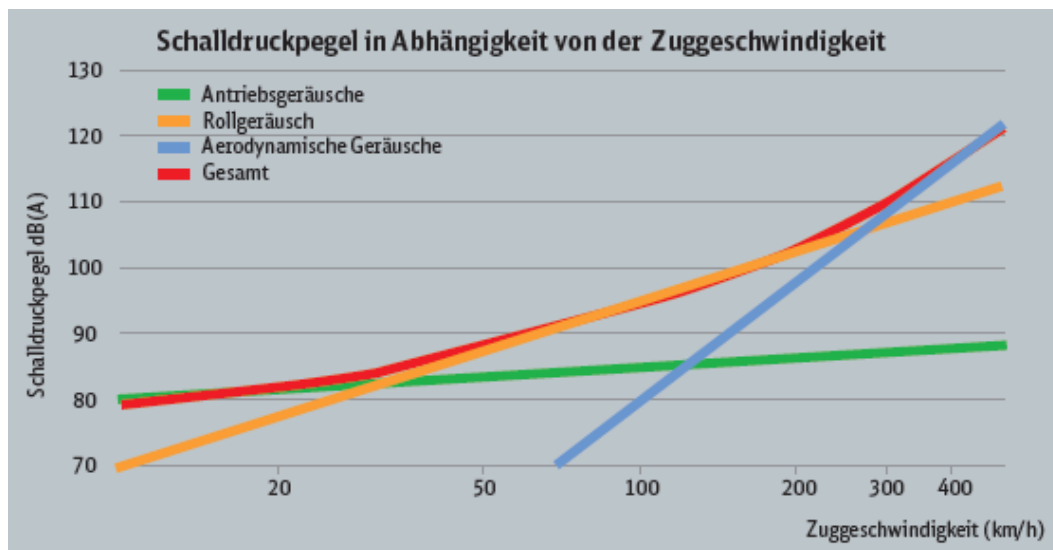


Abbildung 4: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit²¹

Bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h dominiert das Antriebsgeräusch (z.B. im Bahnhof). Erst oberhalb von ca. 250 km/h (ICE-Strecken) überdecken aerodynamische Geräusche die anderen Geräusche. Bei dazwischen liegenden Zuggeschwindigkeiten wird das Gesamtgeräusch vom Rollgeräusch des Rad-Schiene-Systems bestimmt. Dieses wird durch die Rauheit der Schienenoberfläche und die Interaktion zwischen Schiene und Rad erzeugt. Durch das Vorhandensein von Rauheit, Riffeln und Flachstellen wird der erzeugte Lärm im Gegensatz zu glatten Schienen- und Radoberflächen signifikant erhöht.

Darüber hinaus gibt es eine Anzahl Lärm erzeugender Einzelgeräusche wie z.B. das Kurven- und Bremsquietschen oder die Geräusche, die abgestellte Fahrzeuge im Bahnhofsbereich ausgehend von Lüftern, Motoren u. a. erzeugen.

Güterzüge tragen in erheblichem Maße zur Lärmbelastung bei. Ursache hierfür sind die Rollgeräusche, die durch den Einsatz von gusseisernen Bremsklötzen und hierdurch aufgerauter Radlaufflächen entstehen. Diese kommen hauptsächlich nachts zum Einsatz.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.²²

Dem Schienenverkehr betreffend wird stark empfohlen

- die durchschnittliche Lärmbelastung, des durch Schienenverkehr bedingten Lärmpegels auf weniger als 54 dB L_{DEN} zu verringern, weil Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

²¹ © Eisenbahn-Bundesamt, Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, 2017/2018, S.14, https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf, abgerufen am 29.08.2019

²² http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-summary.pdf?ua=1, abgerufen am 08.07.2019

- die nächtliche Lärmbelastung des durch Schienenverkehr bedingten Lärmpegels auf weniger als 44 dB L_{night} zu verringern, weil nächtlicher Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.
- dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Schienenverkehr für die Bevölkerung ergreift, sofern die Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt.

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen aufgrund der Prioritätensetzung deutlich oberhalb der von der WHO empfohlenen Werte.

4.5 Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten

Als Industrielärm wird der Lärm von großen Industriebetrieben (z. B. Kraftwerke, Automobilfertigung, Reifenherstellung, Chemieunternehmen u. a.) bezeichnet. Hierzu zählen neben dem Lärm, der bei dem Betrieb typischerweise entsteht, auch der Lärm des Verkehrs von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände.

5 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Lärminderung unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Maßnahmen. Am effektivsten und am günstigsten sind aktive lärmindernde Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen und die Entstehung von Lärm im besten Fall verhindern oder aber mindern (z.B. lärmreduzierte Motoren). Des Weiteren können aktive Maßnahmen auf dem Übertragungsweg durchgeführt werden. Hier erfolgt die Lärminderung in der Regel durch bauliche Maßnahmen zwischen Quelle und Immissionsort (z.B. Lärmschutzwände/-wälle). Passive Maßnahmen setzen am Immissionsort an, um die Auswirkungen des Lärms zu mindern (z.B. Schallschutzfenster).

Dem aktiven Schallschutz (Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg) sollte grundsätzlich der Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen (Maßnahmen auf der Empfängerseite) eingeräumt werden.

5.1 Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Eine wirksame Lärminderung in von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich erfolgversprechend durch die Umsetzung eines Maßnahmenbündels erzielen. Hierbei sind planerische, verkehrliche, organisatorische, technische, bauliche und gestalterische Maßnahmen bei der Entwicklung des Maßnahmenbündels in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung.

Tabelle 6: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Straßen

Maßnahme		Auswirkung	
		Lärm	Verkehr
an der Quelle	geräuscharme Fahrzeuge / E-Mobilität	In Abhängigkeit der Geschwindigkeit: bis ca. 50 km/h mittlerer Effekt; oberhalb von 50 km/h geringfügige Reduzierung	keine Auswirkungen
	geräuscharme Reifen	Reduzierung ab 2,5 dB(A)	keine Auswirkungen
straßenbauliche Maßnahmen	Lärmschutzwände/-wälle	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich	keine Auswirkungen
	Untertunnelung/Einhausung von Straßenabschnitten	fast vollständige Reduzierung der Lärmbelastung	keine Auswirkungen
	Tieferlegung von Straßenabschnitten	Reduzierung ausfahrungsabhängig	keine Auswirkungen
	Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften ²³	Reduzierung bis 8 dB(A) möglich	bei Einbau von OPA/ZWOPA Senkung der Gefahr von Aquaplaning

²³https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahr-bahnbelaege_barrierefrei.pdf, abgerufen am 29.08.2019

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Handlungsempfehlung_laermmindernde_Aspphaltdecken_innerorts.pdf, abgerufen am 29.08.2019

	Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge	Reduzierung um 1 bis 2 dB(A)	besserer Verkehrsfluss
Verkehrsbeschränkungen	Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts); z.B. Tempo 30 ²⁴	Reduzierung um 2 bis 3 dB(A), bei Pflaster um bis zu 5 dB(A)	Unfallhäufigkeit und Unfallschwere wird grundsätzlich reduziert
	Fahrverbote; z.B. Lkw-Fahrverbot nachts	Reduzierung hängt von Lkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ab Lärm- und Abgasverlagerung	Verbesserung des Verkehrsflusses und Verkehrsverlagerungen
Verstetigung des Verkehrs	Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 50)	Reduzierung um ca. 1 dB(A) bei Tempo 30; um bis zu 4 dB(A) bei Tempo 70	Verstetigung des Verkehrs
	Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Kreisverkehre	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
Straßenraumgestaltung	Radfahr- und Parkstreifen	geringfügige Reduzierung, wg. Abstandsvergrößerung	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer
	Verringerung der Anzahl der Fahrbahnen	Reduzierung bis zu 1,5 dB(A) möglich	Reduzierung der Verkehrsmenge
Verkehrslenkung/-verlagerung	veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich Lärm- und Abgasverlagerung	Entlastung der Innenstadtbereiche, Verkehrsverlagerung
	Bündelung von Verkehr auf weniger konfliktträchtige Straßenabschnitte	Verbesserung der Lärmsituation insgesamt; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich Lärm- und Abgasverlagerung	Entlastung der Innenstadtbereiche und Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf d. Durchgangstraßen Verkehrsverlagerung
	Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich Lärm- und Abgasverlagerung	Entlastung der Innenstadtbereiche Verkehrsverlagerung
	Ortsumgehungen	deutliche Entlastung der Lärmsituation innerorts bei starkem Durchgangsverkehr Lärm- und Abgasverlagerung	Entlastung der Innenstadtbereiche Verkehrsverlagerung

²⁴<https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/content-downloads/Kurzinfo%20Tempo%2030%20aus%20L%C3%A4rmschutzgr%C3%BCnden.pdf>, abgerufen am 29.08.2019

	Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung (z. B. Lkw-Führungskonzepte), Verkehrslenkende Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichwegverkehr	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
Veränderung des Modal-Split	Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs	Verbesserung der Lärmsituation durch vermehrte Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Öffentliche Carsharing und Radverleihstationen	Verbesserung der Lärmsituation durch vermehrte Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Verbesserung des Radwegenetzes	Verbesserung der Lärmsituation durch Umstieg aufs Fahrrad; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Parkraumbewirtschaftung	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte Kfz-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Maut	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte Kfz-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Logistik (Konzepte zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs)	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Einrichtung von Park&Ride- sowie Park&Bike-Plätzen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	passiver Lärmschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern incl. Lüftungseinrichtungen	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern
planerischer Lärmschutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	keine Auswirkungen
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	keine Auswirkungen

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem passiven Lärmschutz als Maßnahme der Lärmsanierung zu. Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
 Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
 Dezernat Steuerung Planung
 Frau Feder-Krantz
 Schillerstr. 8
 36043 Fulda
 Tel.: 0661/49953200
 Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de.

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

5.2 Maßnahmen an Schienenstrecken

Eine wirksame Lärminderung in von Schienenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich durch die Umsetzung von Maßnahmen am Fahrweg, am Fahrzeug, auf dem Übertragungsweg und am Immissionsort erreichen.

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung. Diese Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Tabelle 7: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Schienenstrecken

Maßnahme	Auswirkung	
	Lärm	
Fahrweg	Schienenschleifen: Schienenoberfläche wird beim Erreichen einer definierten Riffeltiefe geschliffen	Pegelminderung bis zu 3 dB (A)
	Schienenstegdämpfer (mit Kunststoff ummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten des Schienensteiges montiert werden)	
	elastischer Oberbau (Schwellen elastisch gelagert, Unterschottermatten eingebaut oder Verschäumung des Schotterbettes)	
	Lückenlos verschweißte Gleise	Pegelminderung bis zu 3 dB (A)
	Durchgehendes Schotterbett auf modernen Brücken	Pegelminderung bis zu 9 dB (A)
Fahrzeug	Güterzüge: Bremsklötze mit K-Sohlen (Kunststoff-Verbund-Bremssystem) gegenüber Graugussbremsklötzen, Umbau der Bremsausrüstung erforderlich	Pegelminderung bis zu 10 dB (A)
	Güterzüge: Bremsklötze mit LL-Sohle („Low-Low“) aus gesinterten Werkstoffen, Erprobungsphase	
	Radabsorber (im Rad montierte Objekte/Massen, die die Vibrationsenergie in innere Reibungsenergie umwandeln),	

	Radabdeckungen/Radschürzen; zur Minderung der von den Rädern abgestrahlten Rollgeräusche (für Hochgeschwindigkeitszüge)	
	Einsatz leiser Kompressoren, Ventilatoren, Getriebe etc. zur Minderung der Antriebsgeräusche	
	Veränderungen am Wagendesign bei Hochgeschwindigkeitszügen zur Minderung aerodynamischer Emissionen	
	Ersatz von Diesel-Antrieb durch E-Mobilität	
Übertragungsweg	Lärmschutzwände und -wälle Auch: niedrige Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 75 cm und niedrigste Lärmschutzwände von ca. 36 cm Höhe	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich
Immissionsort	Schallschutzfenster, schallgedämmten Rollladenkästen und ggf. zusätzliche Lüftungssysteme	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern
planerischer Lärm-schutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten

5.3 Maßnahmen bei industriellen Anlagen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Maßnahmen an industriellen Anlagen nicht notwendig, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständigen Überwachungsbehörden gewährleistet.

5.4 Betrachtung ausgewählter Maßnahmen

Fahrgeräusche

Bei Sportwagen und Motorrädern liegt aufgrund der großen Motorenleistung und hohen Drehzahlbereichen ein enormes Lärmpotential vor, welches durch starkes Beschleunigen und oder hochtouriges Fahren oftmals ausgeschöpft wird. Die Grenzwerte für Lärm sind EU-weit harmonisiert. Seit 2016 sind die Geräuschemissions-Vorschriften für die Typengenehmigung von neuen Kfz zwar deutlich schärfer geworden, die Lärmbeschränkungen werden jedoch nur bei Geschwindigkeiten von bis zu 80 km/h geprüft. Zudem dürfen bisher zugelassene Motorräder und Sportwagen weiterhin betrieben werden (Bestandsschutz).

Ein weiteres Problem stellt das sogenannte Tuning dar, insbesondere die Manipulation von Auspuffanlagen.

Bei Soundgeneratoren (Soundaktoren) wird das Motorengeräusch z.B. durch spezielle am Auspuffrohr befestigte Lautsprecher künstlich verändert. Einzige Ausnahme bilden elektrisch betriebene Fahrzeuge, welche künstliche Warngeräusche von sich geben dürfen.

Variable Schalldämpferanlagen (sogenannte Klappenauspuffanlagen), also Auspuffsysteme mit einer variablen Geometrie, regeln Lautstärke und Klang abhängig von Last, Drehzahl und Fahrmodus. Dieses Prinzip lässt sich manipulieren, z.B. kann der Schalldämpfereinsatz entfernt werden.

Ab Werk verbaute, modifizierte Klappensteuerungen oder Soundgeneratoren und Nachrüstungen sind nur noch zulässig, wenn das Kfz dadurch in allen realen Betriebszuständen nicht lauter wird.²⁵

Eine Nachrüstung muss genehmigt, d.h. in den Kfz-Schein eingetragen werden. Auch hier gilt allerdings der Bestandsschutz.

In einigen Bundesländern werden teilweise in regelmäßigen Abständen Polizeieinsätze durchgeführt, bei dem Kfz wegen unerlaubter Umrüstungen aus dem Verkehr gezogen werden.

Die Umweltministerkonferenz stellte am 9. November 2018 fest, dass insbesondere Fahrzeuge, die mit Klappenauspuffanlagen oder Soundgeneratoren ausgestattet sind, zunehmend Verursacher unnötigen Straßenverkehrslärms sind. Die Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, die Rahmenbedingungen sowohl für eine Überwachung der Geräuschemissionen bei den regelmäßigen Hauptuntersuchungen als auch für wirksame Verkehrskontrollen zu schaffen, um so Manipulationen an Motorrädern oder Autos entgegenzuwirken. Der Bund wird gebeten, sich auf europäischer und internationaler Ebene für eine weitere Verbesserung des Typgenehmigungsverfahrens bei dem Nachweis der Einhaltung der Geräuschgrenzwerte einzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Fortschreibung der „Zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (ASEP) durch Anpassung an die realen Nutzungsbedingungen, belegt mit einem Grenzwert in allen Betriebszuständen in einem Geschwindigkeitsbereich bis mindestens 100 km/h sowie die Prüfung durch unabhängige Sachverständige. Außerdem soll der Bund prüfen, ob in Deutschland Klappenauspuffanlagen bereits zum jetzigen Zeitpunkt verboten können.

Leise Reifen

Durch das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn entsteht Straßenlärm.

Ab Geschwindigkeiten von etwa 30 km/h bei Pkw und ab etwa 60 km/h bei Lkw ist das Reifen-Fahrbahngeräusch zunehmend die dominierende Lärmquelle.

Die Rollgeräusche entstehen dabei durch mechanische Schwingungen des Reifens und aerodynamische Ereignisse wie dem „Air-pumping“ und des Horneffekts an der Kontaktfläche. Die mechanische Anregung wird dabei maßgeblich durch die Verformung des Reifens beim Rollvorgang in Zusammenspiel mit der Fahrbahntextur verursacht.²⁶

Die mechanischen und konstruktiven Eigenschaften bestimmen dabei maßgeblich die Geräuschemission der Reifen. So steigt die Lärmemission durch zunehmende Reifenhärte, Reifenbreite und fehlende Längsprofilierung. Unregelmäßige Profilteilungen vermeiden tonale Anteile im Geräusch.

²⁵ Verkehrsblatt BMVI 5/18

²⁶ Lärmarme Reifen und geräuschkindernde Fahrbahnbeläge, Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Juni 2004.

Geräuschoptimierte, lärmarme Reifen können dabei einen wirksamen Beitrag zur Minderung des Straßenverkehrs leisten, so die Aussage des Umweltbundesamtes. Bereits seit 1997 gibt es den Blauen Engel für lärmarme und kraftstoffsparende Reifen. Diese Reifen halten den Geräusch-Grenzwert für einen Reifen mit einer Nennbreite von 245-275 mm von 72 dB(A) für das Vorbeifahrgeräusch ein.

Seit dem 1.12.2012 besteht aufgrund der Reifen-Kennzeichnungs-Verordnung EU/1222/2009 i.V.m. EG/661/2009 eine gesetzliche Pflicht für Reifenhersteller in der EU zur Kennzeichnung bei Neureifen. Die Umsetzung dazu erfolgte in Form des Effizienzlabels (EU-Label). Das Label umfasst dabei die drei Parameter sparsam (Kraftstoffeffizienz), sicher (Nasshaftung) und leise (Außengeräusch). Letzteres ist maßgeblich zur Reduktion Reifen-Fahrbahngeräusche. Sind die Reifen im Piktogramm (siehe Abbildung 5) nur mit einer schwarzen Welle gekennzeichnet, so reduziert sich das Abrollgeräusch um 20% im Vergleich zu Reifen mit drei schwarzen Wellen und damit mindestens um 3 dB(A). Dies entspricht einem Lärmpegel von <math><69\text{ dB(A)}</math> bei Reifen mit einer Nennbreite von 245-275 mm.



Abbildung 5: Klasse externer Rollgeräusche.²⁷

Lkw-Maut

Durch die Einführung einer Maut kann es zu einer bedeutsamen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommen, was zu einer Abnahme des Straßenverkehrslärmes führt. In Deutschland wurde zum 01.01.2005 eine Lkw-Maut für Bundesautobahnen und einige stark frequentierte Bundesstraßen eingeführt.

Naheliegender kam es zunächst jedoch zu einer erhöhten Nutzung von mautfreien Ausweichstrecken. Seit dem 1. Juli 2018 gilt nun für Lkw über 7,5 Tonnen auf allen Bundesstraßen ebenfalls die Mautpflicht. Somit wird einer Verkehrsverlagerung und einer erhöhten Lärmbelastung an Wohngebiet-näheren Straßen entgegengewirkt.

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs sollen mit einem zusätzlichen Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten von 0,002 Euro je Kilometer berücksichtigt werden.²⁸

²⁷ © Europäischen Parlament, Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. November 2009, Anhang I.

²⁸ Entwurf der Bundesregierung zum „Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 25.05.18

Geschwindigkeitskontrollen

Verkehrliche Anordnungen erreichen mit höherer Effizienz ihr Ziel, wenn sie entsprechend kontrolliert werden.

Stationäre Geschwindigkeitsmessstellen liegen, außer bei Autobahnen, in der Zuständigkeit der Kommune. Diese benötigt die Zustimmung der Hessischen Polizeiakademie. Es besteht die Möglichkeit stationäre Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen aufzustellen. Bisher wurden diese aufgrund von Prioritätensetzungen in Hessen i.d.R. abgelehnt. Unter der Bedingung, dass eine verkehrsbeschränkende Maßnahme im Lärmaktionsplan als Lärmschutzmaßnahme aufgeführt ist, kann der Aufstellung zugestimmt werden.

Mobile, temporäre Geschwindigkeitsüberwachungen obliegen den Ordnungsämtern der Kommunen. Für mobile Blitzer an Autobahnen sind die Polizeipräsidien zuständig.

Verkehrsbeschränkungen für Motorräder

Die effektivste ordnungsrechtliche Maßnahme gegen Motorradlärm an der betreffenden Straße ist ein Fahrverbot. Für derartige Verkehrsbeschränkungen bestehen allerdings hohe fachliche und rechtliche Hürden. So sind beispielsweise Verkehrsbeschränkungen für Motorradfahrer aus Lärmschutzgründen deswegen so schwierig rechtssicher anzuordnen, da die von einer Straße ausgehenden Lärmimmissionen gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem Berechnungsverfahren ermittelt werden, bei denen Motorräder wie Pkw gewertet werden. Überdies wird in dem Berechnungsverfahren auf eine Durchschnittslärbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt.

Eine Verschärfung des Bußgeldkataloges nicht nur in Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen, sondern vor allem im Hinblick auf nicht zertifizierte Auspuffanlagen könnte zur weiteren Abschreckung und einer Veränderung des Fahrverhaltens führen. Es bedarf insoweit einer intensiven Überwachung durch die Polizei- und Ordnungsbehörden.

Ergänzt werden sollten die ordnungsrechtlichen Maßnahmen um intensive Aufklärungsarbeit wie Hinweisschilder, um ein lärmärmeres Verhalten zu fördern.

Übergangskonstruktionen von Brücken

Der Austausch oder die Erneuerung von Übergangskonstruktionen erfolgt in der Regel lediglich im Sanierungsfall des Bauwerks. Solange der Bauwerkszustand keine Sanierung oder Erneuerung erfordert, besteht seitens Hessen Mobil in der Regel keine Veranlassung bzw. Verpflichtung zur Erneuerung einzelner Bauteile. Ein Austauschprogramm zugunsten des Lärmschutzes besteht nicht. Neue Übergangskonstruktionen sind in der Regel deutlich weniger hörbar, lösen aber dennoch technisch bedingt ein wahrnehmbares Überfahrgeräusch aus.

Standort von Ortstafeln

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Diese gibt vor, dass Ortstafeln ohne Rücksicht auf die Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseingeweihten Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt demnach vor,

wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Mit Erlass des hessischen Verkehrsministeriums vom 11.08.2016 ist diese Regelung im Hinblick auf die von innerörtlichen Straßen ausgehenden komplexen Verkehrssituationen konkretisiert bzw. erweitert worden. Hiervon unabhängig wird die Möglichkeit einer schrittweisen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen im Lärmaktionsplan einzelfallbezogen geprüft. Nach der VwV-StVO dürfen vor dem Beginn geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit angeordnet werden, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist“ oder aus anderen Gründen wie z.B. der Sicherheit oder des Lärmschutzes.

6 Lärmkartierung

6.1 Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Daher werden für die flächendeckende Ermittlung der Lärmeinwirkungen i. d. R. Berechnungsverfahren eingesetzt. Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen und räumen diesen damit einen höheren Schutzanspruch ein.

Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmberechnungen zulässig.

6.1.1 Straßenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2017 vom zuständigen Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die zu diesem Zeitpunkt verbindlich vorgeschriebene „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ eingesetzt.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

- L_{DEN} : mittlerer Pegel in dB(A), der die Belastung über 24 Stunden beschreibt (Day, Evening, Night). Bei der Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB(A) für die Abendstunden (von 18:00 bis 22:00 Uhr) und 10 dB(A) für die Nachtstunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr) berücksichtigt.
- L_{Night} : mittlerer Pegel in dB(A), der den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (von 22:00 bis 6:00 Uhr) beschreibt.

Die Berechnung basiert im Wesentlichen auf den folgenden Eingangsdaten:

- Verkehrsmodell (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsnetz),
- Digitales Geländemodell (Auflösung von 1x1m² basierend auf der landesweiten Laserscanbefliegung),
- Gebäudemodell (Lage, Grundriss, Höhe, Einwohnerzahl und Funktion der jeweiligen Gebäude),
- Schallschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände und -wälle).

Die Lärmbelastung wird vor allem durch folgende Einflussgrößen geprägt:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)
- Lkw-Anteil,
- Fahrbahnbelag,
- Geschwindigkeit der Pkw und Lkw,
- Steigungen und Gefälle und
- ggf. vorhandene Lärmschutzwände und -wälle.

Die Lärmindizes werden ausschließlich in einer Höhe von 4 m über Grund bestimmt.

Im Gegensatz zur von der EU für die Umgebungslärmkartierung vorgeschriebene Lärmbe-rechnungsvorschrift für Straßenverkehrslärm (VBUS) wird von den deutschen Straßenver-kehrsverwaltungen für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm die Richtlinie für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-90) zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse der RLS-90-Berechnungen können sich von den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung unterscheiden, da u. a. die Bezugszeiträume für die Lärmindizes nicht identisch sind. Bei der RLS-90 wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden.

Weitere Unterschiede zwischen den beiden Berechnungsverfahren resultieren z. B. aus

- den verwendeten Eingangsdaten (Abweichungen durch unterschiedliche Ermittlungen der Verkehrsmengen und der maßgebenden Lkw-Anteile),
- der Modellierung der Schallausbreitung (Boden- und Meteorologiedämpfung, Abschirmung etc.),
- der unterschiedlichen Berücksichtigung lokaler Begebenheiten (Kreuzungszu-schlag, Einfluss des Straßenbelages etc.) und aus
- der Berechnung der Betroffenenheiten (VBUS: Ermittlung von betroffenen Personen, RLS-90: Ermittlung von betroffenen Wohneinheiten).

Zusätzlich zu den genannten Größen wird ein Geländemodell (Höhen- und Gebäudemodell) bei der Berechnung der Schallimmissionen verwendet, um auftretende Reflexionen und Dämpfungen zu berücksichtigen. Abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude) gehen ebenfalls in die Ausbreitungsberechnung ein. Unberücksichtigt bleibt bei den Lärmberechnungen hingegen u. U. vorhandener passiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern und entsprechenden Lüftungseinrichtungen, da flächendeckende Lärmmodelle immer nur die Lärmpegel an den Fassadenaußenseiten von Häusern berechnen.

6.1.2 Schienenlärm

Als fachliche Grundlage für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2017 vom Eisenbahnbundesamt (EBA) bzw. vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die zu diesem Zeitpunkt verbindlich vorgeschriebene „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ eingesetzt.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

- LDEN: mittlerer Pegel in dB(A), der die Belastung über 24 Stunden beschreibt (Day, Evening, Night). Bei der Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB(A) für die Abendstunden (von 18:00 bis 22:00 Uhr) und 10 dB(A) für die Nachtstunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr) berücksichtigt.
- LNight: mittlerer Pegel in dB(A), der den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (von 22:00 bis 6:00 Uhr) beschreibt.

Die Berechnung erfolgt im Wesentlichen analog zum Straßenverkehr, lediglich wird anstelle eines Verkehrsmodells der Fahrplan herangezogen.

Die Lärmindizes werden ausschließlich in einer Höhe von 4 m über Grund bestimmt.

Die Lärmbelastung wird bei der Berechnung von Bahnverkehr vor allem durch folgende Einflussgrößen bestimmt:

- die Anzahl, Länge und Geschwindigkeit der verkehrenden Züge,
- die Zuggattungen (Personen-/ Güterzüge) und
- die Topografie und Besonderheiten des Schienenweges wie Brücken, enge Kurven und Bahnübergänge
- das Gelände und abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude)

In Deutschland gibt es zwei parallel anzuwendende Berechnungsvorschriften:

- die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) und
- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch).

Die vom Schienenverkehr erzeugten Geräusche schwanken stark. Für die Beurteilung von Verkehrslärm wird daher ein Mittelungspegel der Schallimmissionen gebildet. Pegelspitzen werden durch ihre hohe Intensität entsprechend stark berücksichtigt.

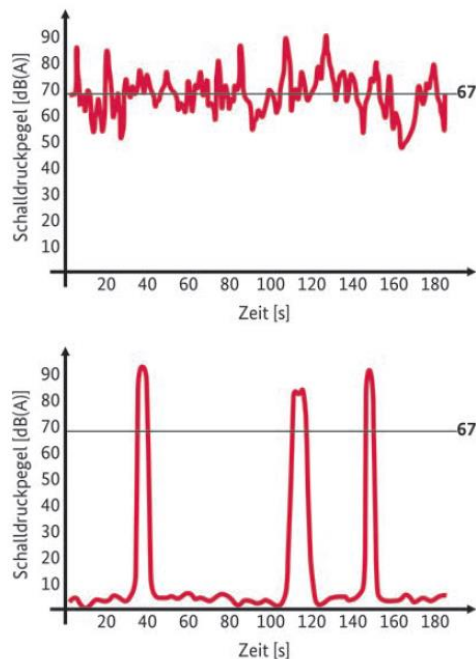


Abbildung 6: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten).²⁹

Die Schall 03 kommt bei der Berechnung von Schallemissionen und -immissionen bei der Maßnahmenplanung im Bereich von Eisenbahn- und Straßenbahnanlagen zur Anwendung. Bei der Schall 03 wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden. Diese bildet die Grundlage zur Beurteilung von Bau oder wesentlicher Änderung von Schienenwegen auf der Grundlage der 16. BImSchV wie auch zur Beurteilung von Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen.

²⁹ © Eisenbahnbundesamt, Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

Die VBUSch (Anlage 2 der 34. BImSchV), die zur Berechnung im Rahmen der Umgebungslärmkartierung heranzuziehen ist, ist angelehnt an die Schall 03, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Umgebungslärmrichtlinie angepasst.

6.1.3 Industrielärm

Mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)“ werden die Lärmindizes für Industrie und Gewerbeanlagen berechnet, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden. Die VBUI ist angelehnt an die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst.

Von Industriebetrieben ausgehender Lärm wird nach der TA Lärm beurteilt. Die TA Lärm enthält zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Immissionsrichtwerte.

Bei der TA Lärm wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden. Bei der VBUI gibt es den L_{DEN} , der die Belastung über 24 Stunden und den L_{Night} (22:00 bis 6:00 Uhr), der die nächtliche Belastung beschreibt.

6.2 Lärmkartierung der 3. Runde in Hessen

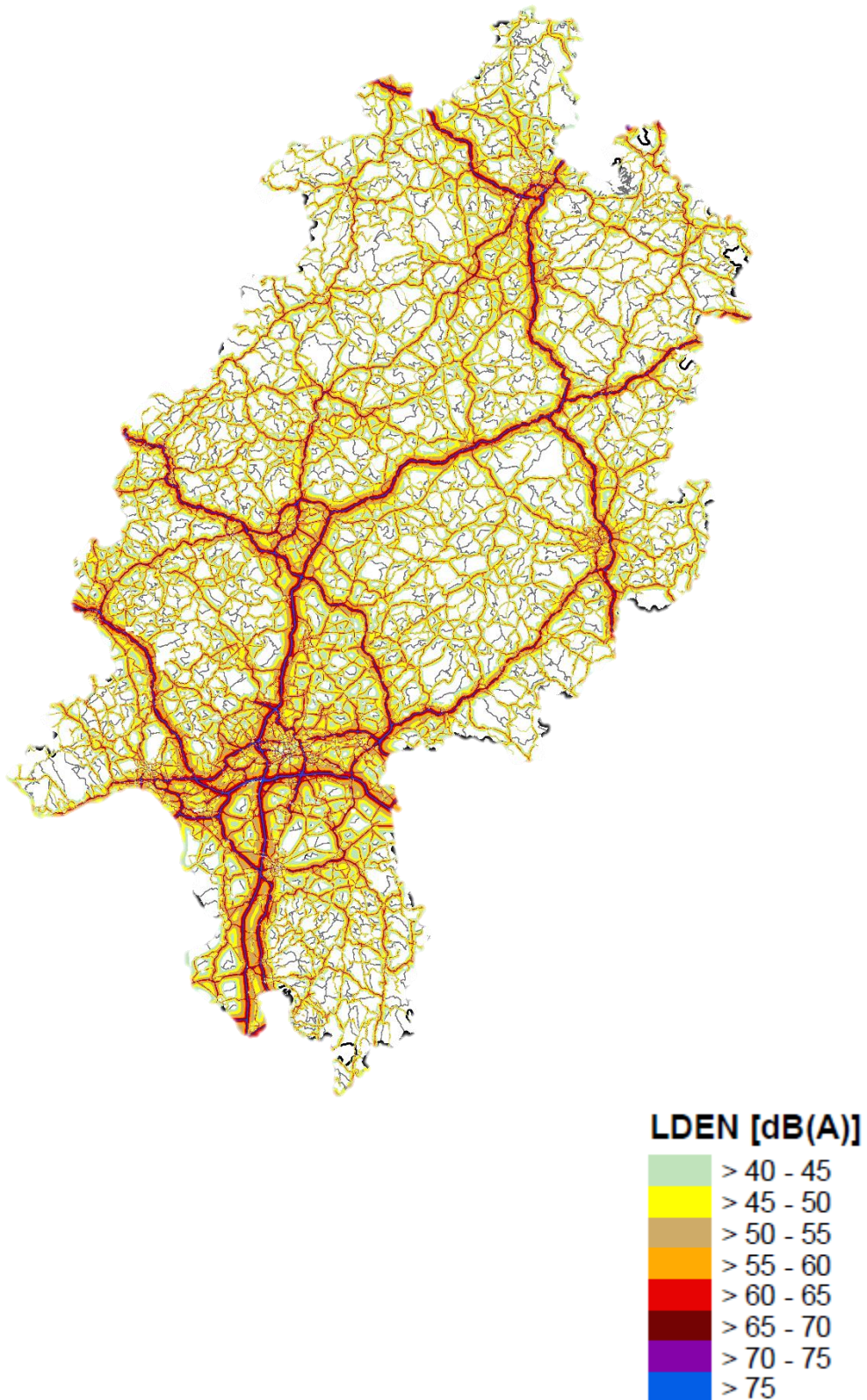


Abbildung 7: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen PLUS 2017.³⁰

³⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Die strategische Lärmkartierung 2017 des HLNUG bildet die Grundlage für die Erstellung der Lärmaktionspläne der hessischen Regierungspräsidien. Dabei werden alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie kartiert.

Das Land Hessen hat sich entschieden, die Umgebungslärmkartierung für den Straßenverkehr darüber hinaus auf alle Straßen auszudehnen, bei denen Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen (Hessen Mobil) vorliegen. Im Lärmviewer wird diese ergänzende Berechnung als PLUS-Kartierung bezeichnet. Die kartierte Streckenlänge erhöht sich dadurch von ca. 5.800 km auf 19.400 km. Eine grafische Darstellung der kartierten Straßen ist mit der obigen Abbildung gegeben.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung können im Lärmviewer Hessen <http://laerm.hessen.de> des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) eingesehen werden. Die Ergebnisdarstellung erfolgt in Form strategischer Lärmkarten mittels 5 dB (A)-Isophonenbändern.

Weitere Hintergrundinformationen zur Umgebungslärmkartierung Hessen finden sie unter (www.hlnug.de) sowie im ebenfalls dort veröffentlichten Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung 2017³¹³².

In den fünf hessischen Ballungsräumen werden vom HLNUG neben dem Straßenverkehrslärm auch der Lärm ausgehend von Straßenbahnen, oberirdischen U-Bahnen und Privatbahnen berechnet. Des Weiteren werden nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken kartiert.

Die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und in den Ballungsräumen die bundeseigenen Nebenstrecken werden für ganz Deutschland dagegen vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert und in einem webbasierten Lärmviewer veröffentlicht.³³ Die Belastetenzahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.³⁴ Auf diese wird explizit verwiesen.

Die Ausarbeitung der Lärmkarten hat gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, etc.) zu erfolgen. Darüber hinaus ist bei der Prüfung von Maßnahmen auf deren rechtliche Zulässigkeit immer nur auf den Beitrag des einzelnen Verkehrsträgers abzustellen. Ein Vorteil der getrennten Betrachtungsweise besteht somit darin, dass eine verursacherspezifische Lärmbetrachtung möglich ist. Auf Orte, die durch mehrere Lärmquellen belastet sind, soll gemäß § 47 d Abs. 1 Nr. 2 BImSchG bei Überschreitung relevanter Grenzwerte im Rahmen der Prioritätensetzung bei Lärmschutzmaßnahmen eingegangen werden.

Im Lärmviewer Hessen können neben den Ergebnissen der aktuellen Lärmkartierung 2017 auch die Ergebnisse der vorangegangenen Lärmkartierungen aus den Jahren 2007 und

³¹ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungslaerm/umgebungslaermkartierung/laermviewer-hessen.html>, abgerufen am 29.08.2019

³² https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Umgebungslaermkartierung_optimiert_2017_180608.pdf, abgerufen am 29.08.2019

³³ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>, abgerufen am 23.08.2019

³⁴ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Laermstatistik_BL_Hauptstrecken.html?nn=1572778, abgerufen am 29.08.2019

2012 eingesehen werden. Aufgrund der bei diesen Lärmkartierungen zugrunde gelegten variierenden Modelldaten, die jeweils nach den Vorgaben die EU-Umgebungslärm-Richtlinie vorgegeben waren, sind bei einem Vergleich der Ergebnisse die jeweiligen Randbedingungen zu betrachten. Veränderungen der Lärmbelastungen können hier auch „nur“ das Resultat der unterschiedlichen Datengrundlagen sein.

Das HLNUG hat eine Gesamtlärmkarte erarbeitet. Die Ergebnisse sind im im Lärmviewer Hessen <http://laerm.hessen.de> veröffentlicht.

7 Ablauf der Lärmaktionsplanung der 3. Runde in Hessen

In der folgenden Abbildung ist der Ablauf von der Lärmkartierung über die Identifizierung eines Lärmkonfliktpunktes bis zur Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan skizziert. Der aktuelle Stand wird durch den Pfeil gekennzeichnet.

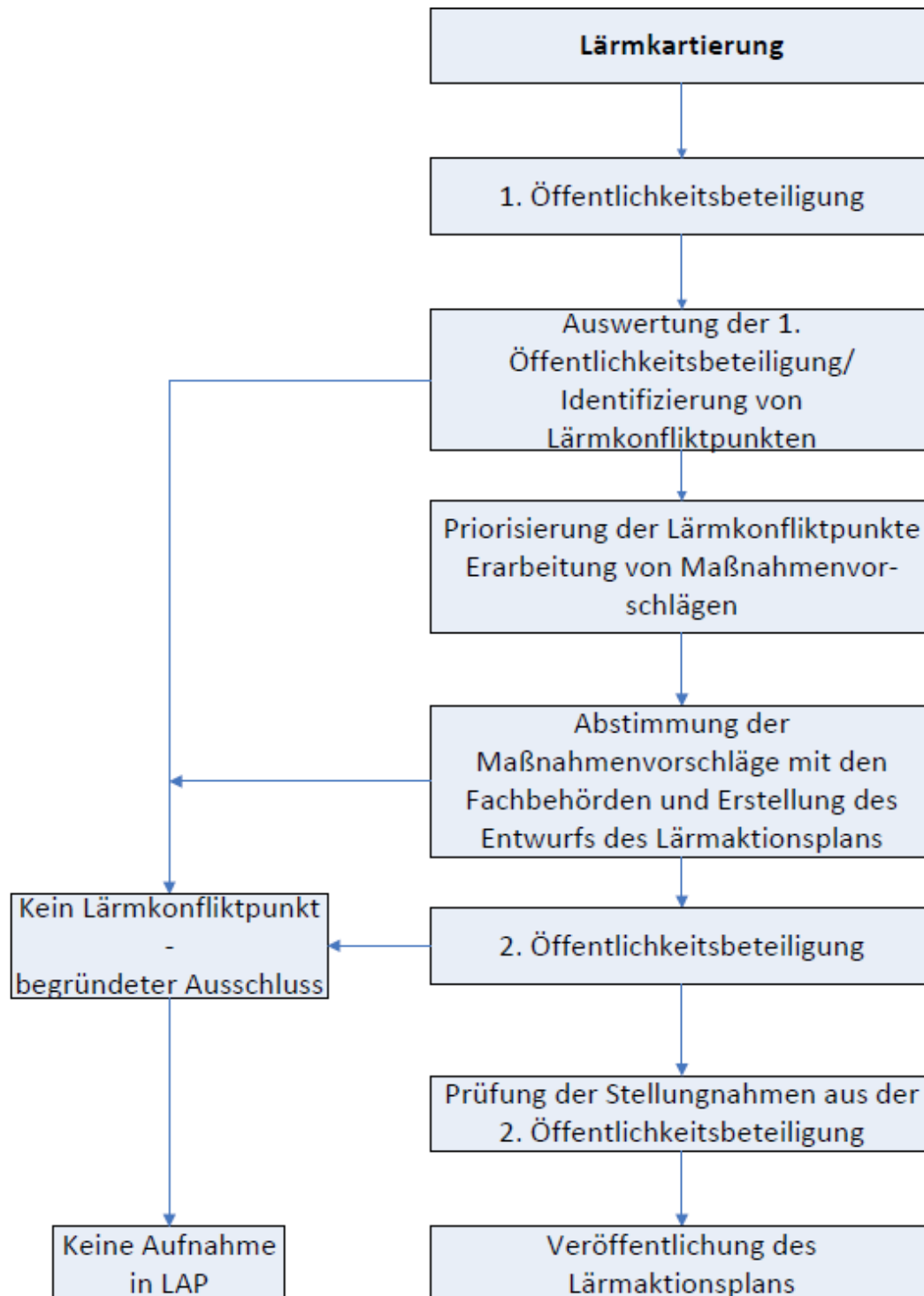


Abbildung 8: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung.³⁵

³⁵ https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/verfahrenshandbuch_laermaktionsplanung_strassenverkehr_bf.pdf, abgerufen am 26.08.2019, S.12.

Als erster Arbeitsschritt erfolgt eine Analyse der Lärmsituation. Hierzu wird die Lärmkartierung ausgewertet. Unter Zugrundelegung der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt.

Aufgrund der Unschärfe der strategischen Lärmkartierung werden nur Bereiche, in denen mindestens 10 Personen (die der Wohnbevölkerung zugerechnet werden können) einer Lärmbelastung von $L_{DEN/Night} \geq 65/55$ dB(A) ausgesetzt sind, als Lärmkonfliktpunkte bezeichnet.

Die Betroffenheitsanalyse an einem Lärmkonfliktpunkt erfolgt durch Berechnung und Darstellung der Anzahl der betroffenen Personen pro Lärmband. Das Ergebnis ist eine Lärmkennziffer (LKZ), in welcher die Stärke der Lärmbelastung am jeweiligen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammengeführt werden. Je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und als desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen. Weitere Details zur Bildung der LKZ finden sich im Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr.³⁶

Ab einer LKZ ≥ 200 werden auch eigenständig Lärminderungsmaßnahmen durch die planaufstellenden Regierungspräsidien entwickelt. Lärmkonfliktpunkte, die eine geringere Betroffenheit aufweisen, werden primär einer näheren Betrachtung unterzogen, wenn sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen benannt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden die Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt vor Aufstellung des Planes mit dem Vorliegen der Lärmkartierung. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Stellungnahmen der Betroffenen werden ausgewertet, Lärmkonfliktpunkte der 2. Stufe werden überprüft und eigene Maßnahmenvorschläge werden erarbeitet. Werden durch die Berechnungen die Erfolgsaussichten für die Umsetzbarkeit der Maßnahmen bestätigt, werden die zuständigen Behörden zur Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen aufgefordert.

Die lärmindernden Maßnahmenvorschläge, die von der für die Umsetzung zuständigen Behörde geprüft und bestätigt wurden, werden als Maßnahmen zur Umsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Lehnt eine Fachbehörde eine Lärminderungsmaßnahme begründet ab, wird dies im Lärmaktionsplan dargestellt.

Im Rahmen einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung kann zum Lärmaktionsplanentwurf Stellung genommen werden. Neue Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen, werden als Prüfauftrag erfasst. Maßnahmen, die bis zur Fertigstellung des Lärmaktionsplans nicht abschließend geprüft wurden, werden als Prüfauftrag aufgenommen. Diese werden nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt. Ein Zwischenbericht zum aktuellen Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge ist beabsichtigt.

³⁶ <https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/luft-laerm-licht/laermschutz/umgebungslaerm>,
22.08.2019

Die Entwicklung und Festsetzung ruhiger Gebiete hat begonnen und erfolgt als mittelfristige Maßnahmenstrategie in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen.

8 Mitwirkung der Öffentlichkeit der 3. Runde in Hessen

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist der Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Konkrete Verfahrensvorschriften existieren nicht.

In Hessen wird diese gesetzliche Vorgabe insbesondere durch eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt. Weitere Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit wurden genutzt, um die Bevölkerung über die Lärmbelastung und die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zu informieren und einzubinden.

8.1 Auftaktveranstaltung

Da die Aufstellung des Lärmaktionsplans - Teilplan Straßenverkehr und Ballungsräume 3. Runde - eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfordert, wurden alle hessischen kommunalen Gebietskörperschaften für

Montag den 25. September 2017, 10:00 Uhr
in die Räumlichkeiten des Regierungspräsidiums Darmstadt

eingeladen. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Runde aus 2017 präsentiert und der weitere Ablauf zur Erstellung des Lärmaktionsplans erläutert. In diesem Zusammenhang wurde die Webseite zur Online-Beteiligung vorgestellt, welches für die Öffentlichkeitsbeteiligung erstmalig zur Verfügung stand.

Im Zuge dessen wurde ein Flyer erstellt, der die wesentlichen Informationen über die Lärmaktionsplanung in Hessen zusammenfasst, und den Kommunen zur Weitergabe an die Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

8.2 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit Rundschreiben vom 6. November 2017 alle hessischen Kommunen und Landkreise aufgefordert, Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Lärminderung zu möglichen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen, sowie bereits erfolgte Maßnahmen zur Lärminderung zu benennen.

Die Bevölkerung wurde durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 20. November 2017, sowie Pressemitteilung vom 7. November 2017 und 12. Januar 2018 aufgefordert, sich aktiv in die Aufstellung der Lärmaktionspläne einzubringen.

Die Kommunen wurden zudem gebeten, die Bevölkerung über Homepage, gemeindliche Mitteilungsblätter und Bekanntmachungskästen entsprechend zu informieren. Über die Homepage der Regierungspräsidien wurde die Öffentlichkeit ebenfalls informiert und der Zugang zur Online-Beteiligung verlinkt.

Auf der Online-Beteiligungsseite konnte die Lärmkartierung Hessens eingesehen, Einwände textlich eingegeben und Vorschläge zur Lärminderung hervorgebracht werden. Im Anschluss erfolgte eine automatisierte Eingangsbestätigung. Die Rückmeldung zu den Stellungnahmen erfolgt im Lärmaktionsplan.

Weitere Träger Öffentlicher Belange wurden angeschrieben und über die nun stattfindende Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Die Frist zur Eingabe von Stellungnahmen endete am 31. Januar 2018.

8.3 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Öffentlichkeit wird im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erneut Gelegenheit zur Mitwirkung gegeben.

Hier haben Bürgerinnen und Bürger, beteiligte Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, sich zu den dargestellten Lärmkonflikten und Maßnahmenvorschlägen der Lärmaktionsplanentwürfe zu äußern und sich über den aktuellen Stand der Lärmminde-rungsplanung zu informieren.

Dieser aktuelle Stand wurde in den Entwürfen des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde) - Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise und des Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden veröffentlicht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt eingestellt und lag in Papierform während der Dauer der Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium Darmstadt, in den Diensträumen der Hilpertstraße 31 zur Einsichtnahme aus.

Die Veröffentlichung dieser Planentwürfe wurde am 25. November 2019 im Staatsanzeiger des Landes Hessen bekannt gegeben. Zudem erging eine Pressemitteilung an die örtlichen und überregionalen Presseorgane.

Die Kommunen wurden mit Schreiben vom 13. November 2019 über die Veröffentlichung des Entwurfes informiert und gebeten, die Bevölkerung über Homepage und ortsübliche Bekanntmachungen ebenfalls zu informieren.

In der öffentlichen Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme sich auf die dargestellten Lärmkonflikte und Maßnahmenkonzepte beziehen sollte und eine Untersuchung neuer Konfliktpunkte erst wieder in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung möglich sei.

Die Abgabe einer Stellungnahme war bis zum 21. Januar 2020 mit Hilfe eines Kontaktformulars auf elektronischem Weg möglich. Darüber hinaus konnten Stellungnahmen auch schriftlich innerhalb der genannten Frist direkt an das Regierungspräsidium oder über die jeweilige Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung eingereicht werden.

8.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Würdigung aller Anregungen über Lärm an Hauptverkehrsstraßen, sowie Haupteisenbahnstrecken, Schienenstrecken und IE-Anlagen in den Ballungsräumen erfolgt in diesem Lärmaktionsplan. Alle Einwendungen, die Schienenverkehrslärm an Strecken des Bundes betreffen, werden an das Eisenbahn-Bundesamt weitergeleitet.

Alle sonstigen Anregungen werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt durch Veröffentlichung des Entwurfes und des endgültigen Lärmaktionsplanes.

Insgesamt gingen im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung für den Regierungsbezirk Darmstadt 471 Einwendungen ein, hiervon 361 aus der Bevölkerung und 110 von Träger

Öffentlicher Belange. Insgesamt 76 Kommunen haben sich im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gemeldet.

115 Eingaben betrafen mögliche Lärmkonflikte in den Ballungsräumen, hiervon 106 Stellungnahmen aus der Bevölkerung und vier Stellungnahmen der vier kreisfreien Städte.

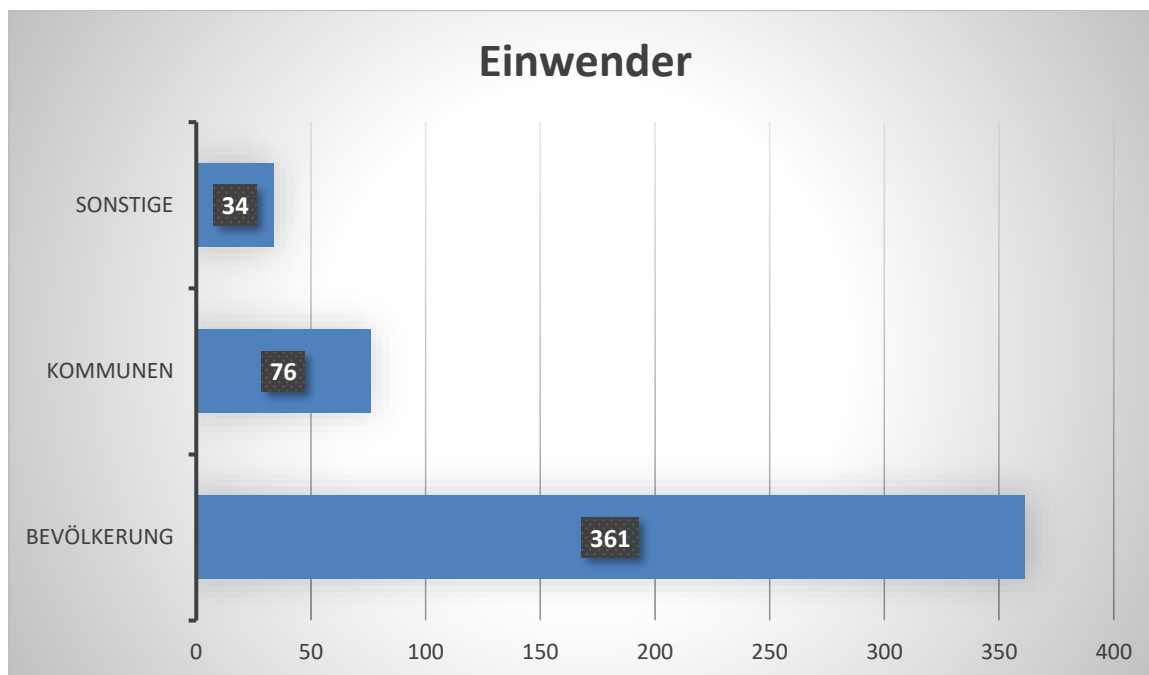


Abbildung 9: Verteilung der eingegangenen Eingaben nach Absender

Die erstmalige Möglichkeit der Online Beteiligung wurde von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Für gesamt Hessen wurden 57 % der Stellungnahmen hierüber abgegeben. Für den Regierungsbezirk Darmstadt waren dies 236 Eingaben. Per Mail gingen 111 Einwände und per Brief 120 ein, wovon alleine 60 Briefe von Trägern Öffentlicher Belange kamen.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 280 Stellungnahmen zu den beiden veröffentlichten Entwürfen der Lärmaktionspläne des Regierungspräsidiums Darmstadt eingereicht. Hiervon betrafen 82 Stellungnahmen die Ballungsräume. Das auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt eingestellte Kontaktformular wurde insgesamt von 95 Einwenderinnen und Einwendern genutzt. Per Mail gingen 149 und per Brief 36 Stellungnahmen ein.

Es wurden insgesamt 69 neue Lärmkonflikte genannt, die nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt werden, hiervon liegen 7 in den vier Ballungsräumen.

9 Der Regierungsbezirk Darmstadt

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirks

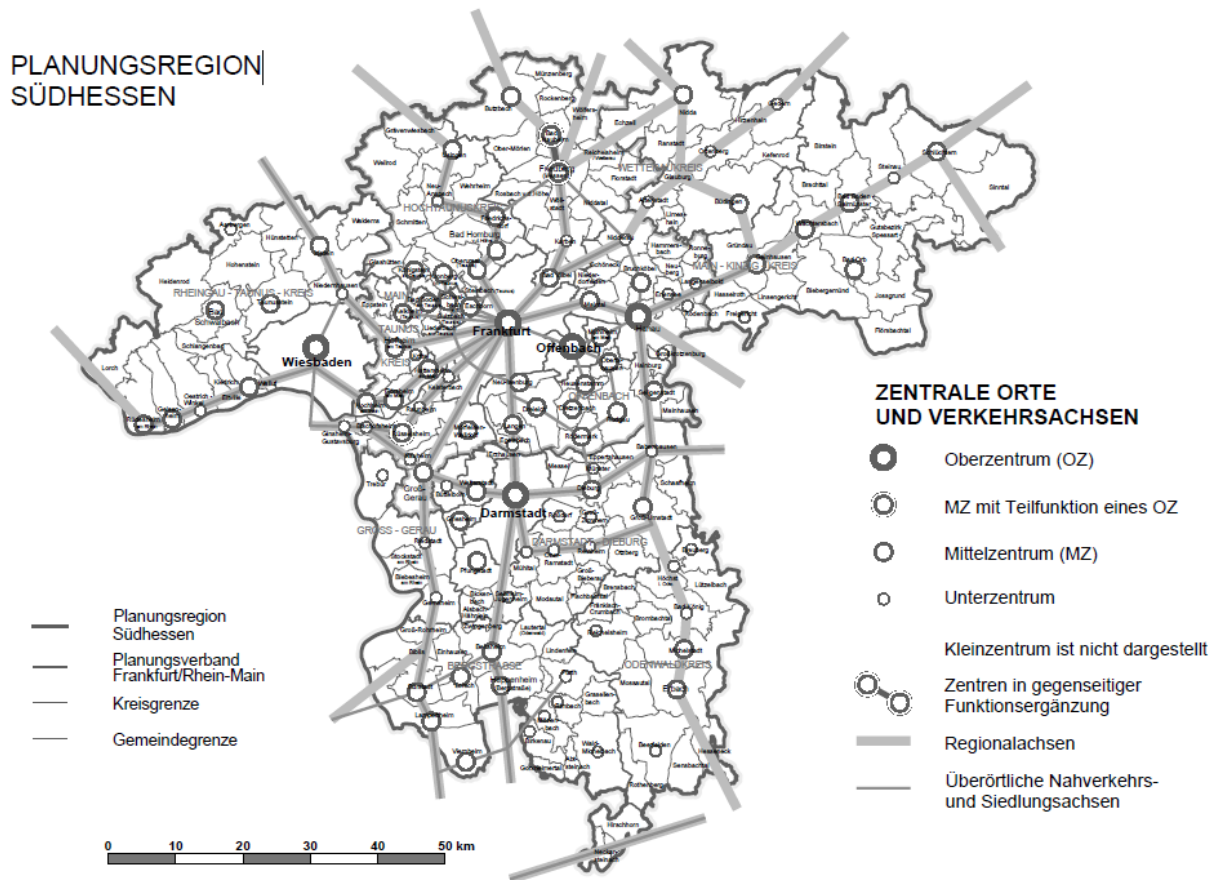


Abbildung 10: Regierungsbezirk Darmstadt, Zentrale Orte und Verkehrsachsen³⁷

Der Regierungsbezirk Darmstadt ist eine Verwaltungseinheit ohne eigene Rechtspersönlichkeit und bildet die Planungsregion Südhessen. Er umfasst den südlichen Teil des Bundeslandes Hessen einschließlich der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie die Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. Im Regierungsbezirk Darmstadt leben 4.008.737 Menschen (30. Juni 2019) und somit fast zwei Drittel aller Hessen. Der Regierungsbezirk erstreckt sich über eine Fläche von 7.444,82 km² und ist mit einer Bevölkerungsdichte von über 530 Einwohnern je km² einer der am dichtesten besiedelten und wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas.

Der Regierungsbezirk gliedert sich in 10 Landkreise mit insgesamt 184 Kommunen, hiervon vier kreisfreie Städte und drei Sonderstatusstädte (Städte über 50.000 Einwohner, die Aufgaben des Kreises selbst für ihren Bereich wahrnehmen).

Das Rhein-Main-Gebiet, bzw. die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main prägt den Regierungsbezirk im besonderen Maße. Grund hierfür ist die international herausragende Stel-

³⁷ © Regierungspräsidium Darmstadt, Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010; <https://landesplanung.hessen.de/regionalpl/C3%A4ne/s/C3%BCdhessen/plantext-zum-download>; Stand: 05.09.2019

lung als Verkehrsdrehscheibe, Messe- und Finanzplatz sowie Wissenschafts- und Dienstleistungsstandort. Die Region stellt ein polyzentrisches Verdichtungsgebiet dar, dessen wirtschaftlich und politisch wichtigsten Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Mainz und Darmstadt sind. Funktionaler und geografischer Mittelpunkt ist die Stadt Frankfurt am Main. 2016 wurden in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main rund 2,3 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gezählt (ohne Beamte, Selbstständige, geringfügig Beschäftigte). Alleine 360.000 Menschen pendeln pro Tag nach Frankfurt am Main ein. Den Schwerpunkt bilden mit einem Anteil von 76,8 Prozent die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Dienstleistungsbereiche.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist der drittgrößte deutsche Verkehrsverbund.

Das Rhein-Main-Gebiet fällt durch seine zentrale geografische Lage in der Mitte Deutschlands und als Schnittpunkt wichtiger europäischer Verkehrswege (Autobahnen, Eisenbahnknotenpunkt, Binnenwasserstraßen und Flughafen Frankfurt) auf.

Große Autobahnen wie die BAB 5 und die BAB 3 durchziehen die Region von Nord nach Süd und von West nach Ost; an ihrem Schnittpunkt liegt das Frankfurter Kreuz, das mit rund 335.000 Fahrzeugen pro Tag zu den am meisten belasteten Straßenknotenpunkten in Europa gehört.

Im Streckennetz der Deutschen Bahn gibt es alleine in der Region Frankfurt/Rhein-Main elf Bahnhöfe mit ICE- und weitere vier mit IC-Halt, darunter den Frankfurter Hauptbahnhof, der mit zahlreichen Fernverbindungen in das europäische Ausland und 450.000 Reisenden täglich einer der größten Bahnhöfe in Deutschland ist. Die S-Bahn Rhein-Main ist ein schienengebundenes Nahverkehrssystem mit 9 Linien. Der zentrale Knoten im S-Bahn-Netz ist der Frankfurter Hauptbahnhof, wo alle Linien zusammenlaufen. Die S-Bahn wird täglich von etwa 500.000 Fahrgästen genutzt.

Neben dem internationalen Flughafen Frankfurt/Main ist der der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach südlich von Frankfurt mit etwa 72.000 Flugbewegungen pro Jahr von Bedeutung.

In diesem Lärmaktionsplan werden die Ballungsräume des Regierungsbezirks Darmstadt betrachtet, die in der folgenden Grafik dargestellt sind.

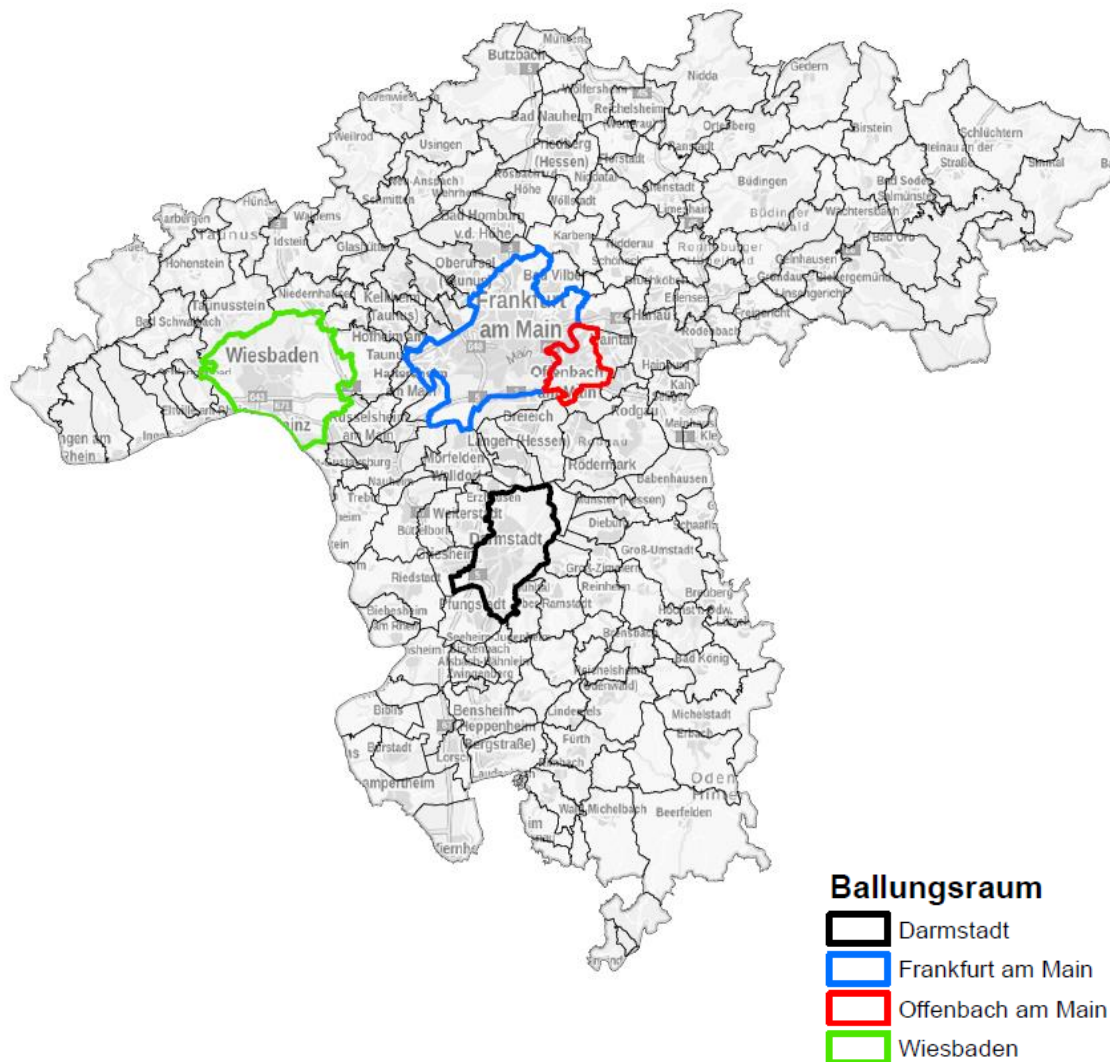


Abbildung 11: Regierungsbezirk Darmstadt, Ballungsräume³⁸

9.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

In den folgenden Tabellen wird die Lärmkartierung des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umweltschutz und Geografie, als auch nachrichtlich die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes für die vier Ballungsräume zusammenfassend dargestellt.

Die Anzahl der im jeweiligen Ballungsraum von Umgebungslärm betroffenen Personen für den Tagesmittelungspegel (L_{DEN}) und für den Nachtpegel (L_{Night}) werden in den folgenden Tabellen ‚Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen‘ dargestellt.

³⁸ Hintergrundkarte: © Geobasis-de BKG 2017, © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation © Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
-Lärmaktionsplan Hessen 3. Runde,
Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden -

Die von Umgebungslärm belastete Fläche, Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausbauwerke je Ballungsraum können für den Tagesmittelungspegel (L_{DEN}) den folgenden Tabellen ‚Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser‘ entnommen werden.

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Darmstadt

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)
> 50 - 55	-	9.652	-	10692	-	2.038	-	53
> 55 - 60	11.575	7.492	13702	2986	2.642	590	621	0
> 60 - 65	8.966	2.535	3590	912	1.311	150	300	0
> 65 - 70	7.885	3	1130	449	402	0	68	0
>70 (-75)	2.691	0	552	97	38	0	0	0
> 75	2	-	134	-	0	-	0	-
Summe	31.119	19.682	19108	15136	4.393	2.778	989	53

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Darmstadt

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßen			
> 55 dB(A)	36,1	13.802	3	1
> 65 dB(A)	12,3	4.788	1	1
> 75 dB(A)	2,1	1	0	0
	bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	31,48	9452	61	0
> 65 dB(A)	9,32	908	1	0
> 75 dB(A)	2,63	68	0	0
	nicht bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	1,5	1.932	1	0
> 65 dB(A)	0,2	192	0	0
> 75 dB(A)	0,0	0	0	0
	Industrie			
> 55 dB(A)	2,9	470	1	0
> 65 dB(A)	1,0	41	0	0
> 75 dB(A)	0,0	0	0	0

Tabelle 10: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Frankfurt a. M.

	Straßen	Straßen	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)
> 50 - 55	-	48.661	-	37643	-	11.723	-	165
> 55 - 60	61.879	34.777	45831	15388	12.918	7.668	437	134
> 60 - 65	39.204	17.656	18126	6654	10.261	3.339	194	39
> 65 - 70	31.411	2.860	8163	2498	5.776	216	114	3
> 70 (- 75)	18.964	451	3257	1091	1.563	0	5	0
> 75	3.648	-	1542	-	9	-	1	-
Summe	155.106	104.405	76919	63274	30.527	22.946	751	341

**Tabelle 11: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnun-
gen, Schulen und Krankenhäuser Menschen in Frankfurt a. M.**

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßen			
> 55 dB(A)	131,6	67.112	31	1
> 65 dB(A)	53,8	23.549	9	0
> 75 dB(A)	13,6	1.645	0	0
	bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	64,76	39116	132	32
> 65 dB(A)	19,71	6617	13	1
> 75 dB(A)	5,4	791	0	0
	nicht bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	9,6	13.441	8	1
> 65 dB(A)	2,6	3.271	1	0
> 75 dB(A)	0,1	4	0	0
	Industrie			
> 55 dB(A)	8,3	329	0	0
> 65 dB(A)	4,6	50	0	0
> 75 dB(A)	0,0	1	0	0

Tabelle 12: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Offenbach a. M.

	Straßen	Straßen	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)
> 50 - 55	-	6.136	-	4205	-	7	-	0
> 55 - 60	7.487	6.685	5.302	1.883	11	0	2	0
> 60 - 65	5.498	5.198	2.280	985	2	0	0	0
> 65 - 70	6.191	1.081	1.121	603	0	0	0	0
> 70 (- 75)	6.127	0	741	101	0	0	0	0
> 75	1.123	-	193	-	0	-	0	-
Summe	26.426	19.100	9.637	7.777	13	7	2	0

Tabelle 13: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser Menschen in Offenbach a. M.

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßen			
> 55 dB(A)	23,9	11.618	6	1
> 65 dB(A)	9,8	5.936	4	0
> 75 dB(A)	2,6	501	0	0
	bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	8,35	4835	27	3
> 65 dB(A)	1,97	1036	11	0
> 75 dB(A)	0,55	98	1	0
	nicht bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	0,0	7	0	0
> 65 dB(A)	0,0	0	0	0
> 75 dB(A)	0,0	0	0	0
	Industrie			
> 55 dB(A)	0,2	1	0	0
> 65 dB(A)	0,0	0	0	0
> 75 dB(A)	0,0	0	0	0

Tabelle 14: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Wiesbaden

	Straßen	Straßen	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	bundesei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	nicht bun- desei- gene Ei- senbahn- strecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22- 06 Uhr)
> 50 - 55	-	15.446	-	13554	-	-	-	355
> 55 - 60	19.410	12.214	16956	4034	-	-	421	75
> 60 - 65	13.457	5.086	5013	1803	-	-	117	36
> 65 - 70	11.336	806	2044	822	-	-	37	0
> 70 (- 75)	6.133	3	973	302	-	-	0	0
> 75	588	-	423	-	-	-	0	-
Summe	50.924	33.555	25409	20515	-	-	575	466

Tabelle 15: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wiesbaden

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßen			
> 55 dB(A)	69,9	21.613	14	0
> 65 dB(A)	23,2	7.751	2	0
> 75 dB(A)	4,8	257	0	0
	bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	28,43	12412	78	0
> 65 dB(A)	6,74	1682	14	0
> 75 dB(A)	1,99	206	2	0
	nicht bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	-	-	-	-
> 65 dB(A)	-	-	-	-
> 75 dB(A)	-	-	-	-
	Industrie			
> 55 dB(A)	1,8	247	1	0
> 65 dB(A)	1,1	15	0	0
> 75 dB(A)	0,0	0	0	0

9.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Die Beurteilung der Betroffenheit erfolgt anhand gesundheitsrelevanter Schwellenwerte, die aus der Lärmwirkungsforschung (u. a. des Umweltbundesamtes) resultieren. Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt insbesondere ab einer Dauerbelastung von 55 dB (A) nachts und 65 dB (A) ganztags das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen durch chronischen Lärmstress. Die Einhaltung dieser Werte soll laut Umweltbundesamt kurzfristig erreicht werden.

Die derzeit aktuelle Lärmkartierung für Straßenlärm, Lärm von nicht bundeseigenen Schienenstrecken sowie von Industrielärm ist im Lärmviewer Hessen zu finden:³⁹

<http://laerm.hessen.de>

Die entsprechenden Lärmkarten für Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken können auch auf der Internetseite des Eisenbahnbundesamtes eingesehen werden:³⁶

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Der technische Abschlussbericht des HLNUG ist unter dem folgenden Link zu finden:³⁶

<http://www.hlnug.de>

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken im Juli 2018 auf seiner Homepage unter folgender Adresse veröffentlicht:³⁶

www.eba.bund.de/lap

Für die verbleibenden Eisenbahnstrecken in den Ballungsräumen ist im Regierungsbezirk Darmstadt das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig.

Außerhalb der Ballungsräume gibt es im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Darmstadt keine Haupteisenbahnstrecken nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, die nicht bundeseigen sind.

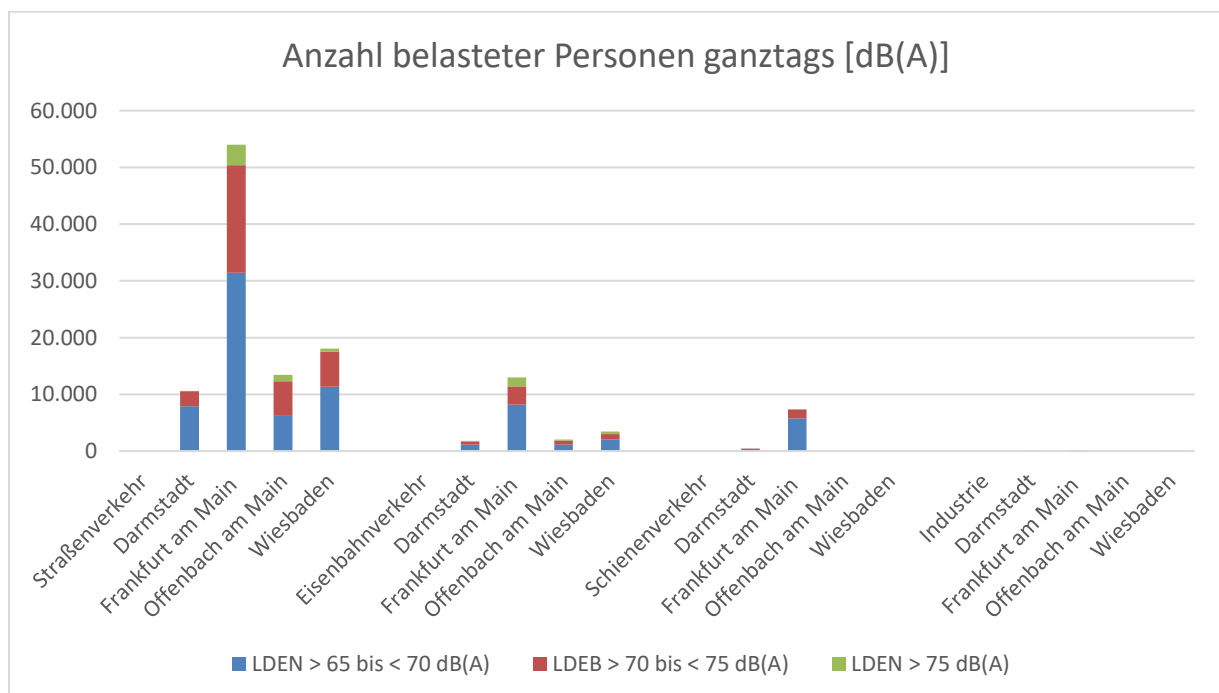


Abbildung 12: Anzahl der betroffenen Einwohner mit LDEN > 65 dB (A)

Die Anzahl der Personen, die Straßenverkehrslärm größer oder gleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) ausgesetzt sind, betragen in Darmstadt 10.578 / 2.538 Personen, in Frankfurt a. M. 54.023 / 20.967 Personen,

³⁹ Stand. 12.09.2019

in Offenbach a.M. 13.441 / 6.279 und
Wiesbaden 18.057 / 5.895 Personen.

Diese befinden sich in allen Städten vorwiegend im Bereich der durch die Wohngebiete führenden Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.

Die Anzahl der Personen, die von Bahnen auf nicht bundeseigenen Schienen verursachten Lärm größer oder gleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) ausgesetzt sind, betragen

in Darmstadt 440 / 740 Personen,
in Frankfurt a. M. 7.348 / 11.223 Personen sowie
in Offenbach a.M. und Wiesbaden 0 Personen.

Diese befinden sich vor Allem im Bereich der folgenden Strecken:

Darmstadt: Rheinstraße, Mathildenplatz, Holzstraße, Willi-Brand-Platz und Roßdörfer Platz, Bessunger Platz

Frankfurt a.M.: Bahnstrecken, die eng an den Häuserfassaden vorbeiführen

Die Anzahl der Personen, die von Bahnen auf Eisenbahnstrecken des Bundes verursachten Lärm größer oder gleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) ausgesetzt sind, sind

in Darmstadt 1.816 / 4.444 Personen,
in Frankfurt a.M. 12.962 / 25.631 Personen,
in Offenbach a.M. 2.055 / 3.572 Personen und
in Wiesbaden 3.440 / 6.961 Personen.

Diese befinden sich vor Allem im Bereich der folgenden Strecken:

Darmstadt:

- Odenwaldbahn von Darmstadt Hauptbahnhof bis Stadtgrenze
- Bahnstrecke nach Dieburg von Darmstadt Hauptbahnhof bis Stadtgrenze

Frankfurt a.M.:

- alle Eisenbahnstrecken

Offenbach a.M.:

- alle Haupteisenbahnstrecken, die Schallimmissionswerte der Nebenstrecken liegen unterhalb der Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung

Wiesbaden:

- Umgehungsbahn Mainz von Kostheim bis Amöneburg zur Rheinbrücke (Nordbrücke)
- Ländchesbahn von Erbenheim über Igstadt und Auringen Richtung Niedernhausen

Die Anzahl der Personen, die industriell verursachtem Lärm größer oder gleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) ausgesetzt ist, beträgt

in Darmstadt 68 / 0 Personen,
in Frankfurt a. M. 120 / 176 Personen,
in Offenbach a.M. 0 Personen und
in Wiesbaden 37 / 111 Personen.

Die Anzahl an Lärmbetroffenen und insbesondere die Höhe der Lärmimmissionen wurden durch das RP Darmstadt, Abteilungen Arbeitsschutz und Umwelt mit dem Ergebnis über-

prüft, dass im Bereich der an Industrieanlagen angrenzenden Wohngebiete die jeweils zulässigen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1/6.2 TA Lärm eingehalten werden. Dies ist aus den einschlägigen Zulassungs- und Überwachungsverfahren bekannt. Diese Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegen deutlich unterhalb der Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung. Für die Städte Darmstadt, Frankfurt a.M. und Wiesbaden ergibt sich daher, dass es keine Personen gibt, die industriell verursachten Lärm größer oder gleich der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (Tag / Nacht) ausgesetzt sind.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es in den Ballungsräumen Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden keine Betroffenen gibt, die Lärmimmissionen, ausgehend von IE-Anlagen ausgesetzt sind, die die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{Night} > 55$ dB(A) überschreiten.

Die Auswertung der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab folgende Anzahl von Lärmkonfliktpunkte in den einzelnen Ballungsräumen:

Lärmkonfliktpunkte	Darmstadt	Frankfurt a.M.	Offenbach a.M.	Wiesbaden
Straßenverkehr gesamtes Stadtgebiet	12	6	2	30
Straßenverkehr einzelne Straßen	49	123	26	48
nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	5	9	0	0
bundeseigene Eisenbahnstrecken	3	3	0	2
Industrieemissionsanlagen	0	0	0	0

9.4 Aktuelle überregionale Projekte im Schienenverkehr⁴⁰

In Hessen werden derzeit 16 große Neu- und Ausbauprojekte realisiert. Hiermit sollen schnellere Verbindungen im Fernverkehr zwischen den Metropolen geschaffen und mehr Verbindungen sowie eine höhere Pünktlichkeit im S-Bahn und Nahverkehr erreicht werden. Des Weiteren soll die Wirtschaft vom Ausbau des Schienennetzes für den Güterverkehr profitieren.

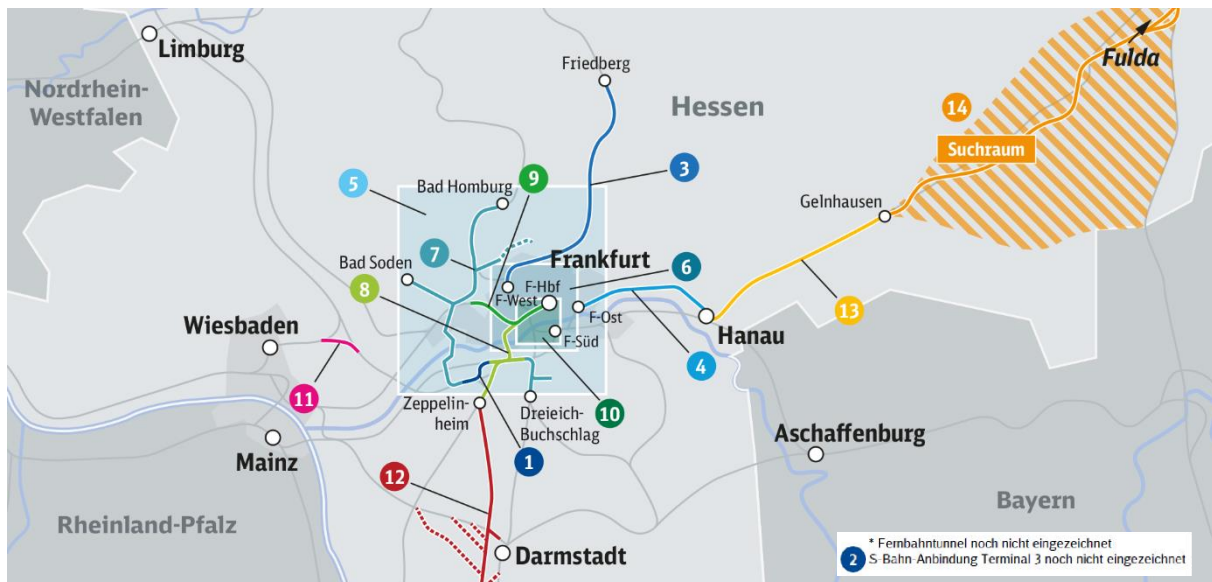


Abbildung 13: Schienen Neu- und Ausbauprojekte im Großraum Frankfurt a.M.⁴¹

Einige Projekte werden nachfolgend genauer beschrieben. Weitere Informationen findet man im Internet auf den folgend genannten Seiten:

<https://www.frmpius.de/projekte.html>, Stand: 11.09.2019

<https://www.bauprojekte.deutschebahn.com>, Stand 11.09.2019

⁴⁰ DB Netz AG, Großprojekte Mitte; RTW Planungsgesellschaft mbH

⁴¹ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 1: S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens

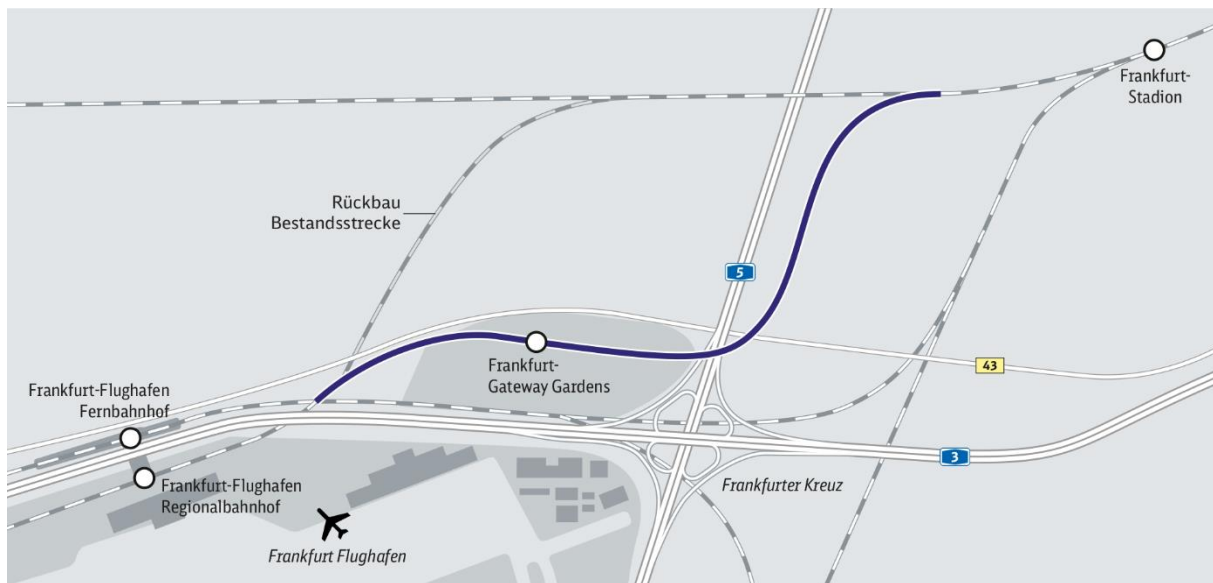


Abbildung 14: S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens ⁴²

Projektgegenstand:

Der neue Frankfurter Stadtteil „Gateway Gardens“ wird an den öffentlichen Schienennahverkehr angeschlossen. Dafür wird die sogenannte Flughafenschleife zwischen Frankfurt (Main)-Stadion und Frankfurt (Main) Flughafen Regionalbahnhof in Richtung Osten verlegt.

Verkehrliche Zielsetzung:

Die Ziele sind mehr Schnelligkeit durch ca. 20-25 Minuten Zeitersparnis von Frankfurt Hbf nach Gateway Gardens, mehr Verbindungen durch einen 15-Minuten-Takt, mehr Komfort durch eine neue, moderne und barrierefreie S-Bahn-Station, mehr Kapazität durch eine deutliche Entlastung des Straßennetzes rund um das Frankfurter Kreuz und mehr Umwelt- und Lärmschutz durch neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt dank der Schaffung einer zusammenhängenden 12 km² großen Waldfläche im Schwanheimer Wald durch Rückbau, Rekultivierung und Aufforstung der alten Bestandsstrecke. ⁴³.

Bauphasen:

Die Arbeiten haben im November 2016 begonnen, die Inbetriebnahme ist für Ende 2019 geplant.

Projekt 2: S-Bahn-Anbindung Terminal 3

Hierzu liegen derzeit keine Informationen vor.

⁴² © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

⁴³ <https://www.s-bahn-gatewaygardens.de> Stand: 11.09.2019

Projekt 3: S6 Frankfurt West-Friedberg -Viergleisiger Ausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel



Abbildung 15: Frankfurt West-Friedberg⁴⁴

Projektgegenstand:

Erweiterung von zwei auf vier Gleise auf einer Länge von 12,6 km (systemeigene S-Bahn-Gleise); Anpassung von fünf Stationen und Neubau eines Haltepunkts (Frankfurt-Ginnheim)

Verkehrliche Zielsetzung:

Entmischung der Verkehre und höhere Betriebsqualität; Integraler Taktfahrplan

Mehr Kapazität: Mehr Züge durch Verlängerung von Taktverstärkerzügen über Groß Karben hinaus bis Friedberg. Zusätzliche Zugverbindungen im Regionalverkehr aus Mittelhessen in Richtung Frankfurt möglich.

Mehr Schnelligkeit: Die Fahrtzeit mit der S6 verkürzt sich um rund 5 Minuten.

Mehr Verbindungen: Einheitlicher 15-Minuten-Takt für die S6.

Projektstatus:

Im Bau

Bauphase: 2017-2022

⁴⁴ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 4: Nordmainische S-Bahn – Ausbau und Beschleunigung der Verbindung Hanau - Maintal - Frankfurter Zeil

Abbildung 16: Nordmainische S-Bahn⁴⁵



Projektgegenstand:

Erweiterung von zwei auf vier Gleise für die S-Bahnauf einer Länge von 19,4 km; Neubau und Anpassung von 7 Stationen; Neubau von 1,4 km Tunnel zur Anbindung an die Tunnelstammstrecke im Bereich Konstablerwache.

Verkehrliche Zielsetzung:

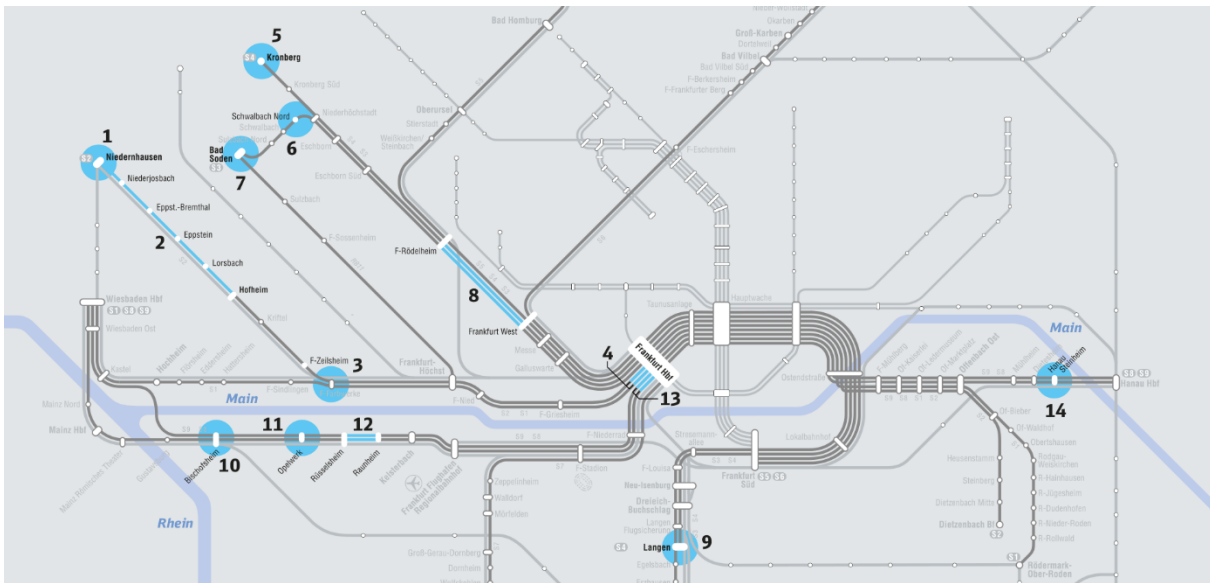
Entmischung der Verkehre zur Steigerung der Betriebsqualität; Neue umsteigefreie Anbindung aus Richtung Hanau/Maintal an die Tunnelstammstrecke.

Projektstatus:

Laufendes Planfeststellungsverfahren

Bauphase (geplant): 2021-2028

⁴⁵ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

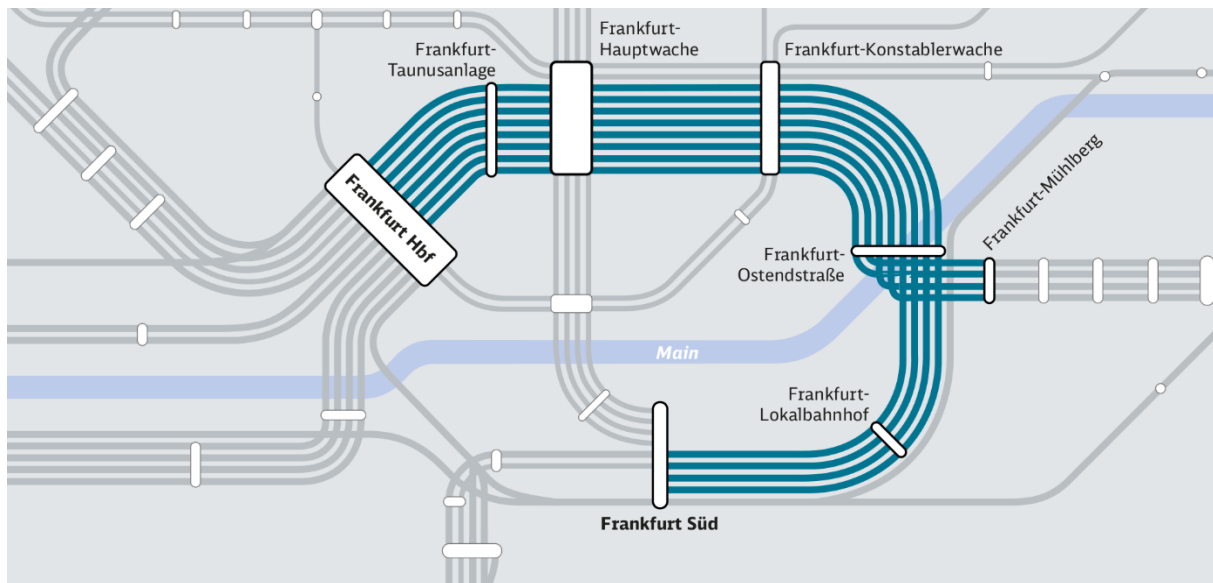
Projekt 5: S-Bahn^{plus}**Abbildung 17: S-Bahn^{plus} 46**

Aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen wurde die S-Bahn Rhein-Main in den vergangenen Jahren umfassend im Hinblick auf Kundenerwartung und Zuverlässigkeit wissenschaftlich analysiert. Aus den Ergebnissen ist das Programm „S-Bahn Plus“ entstanden, das 13 größere und kleinere Infrastrukturprojekte umfasst. Mit diesen kann der Zugverkehr im System der S-Bahn Rhein-Main kurz- und mittelfristig pünktlicher und zuverlässiger gestaltet werden. Die Inbetriebnahme erfolgt sukzessive seit 2016⁴⁷:

- Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik in Kronberg (Taunus), Bad Soden (Taunus) und Schwalbach Nord (Taunus) in drei Einzelprojekten (Inbetriebnahme: Dezember 2016)
- Optimierung „Durchrutschweg“ Mainz-Bischofsheim (Inbetriebnahme: Juni 2017)
- Kurzeinfahrt Langen (Inbetriebnahme: April 2017)
- Ausbau der Fädelstelle Frankfurt (Main) Hbf
- Blockverdichtung Niedernhausen - Hofheim (Taunus) (Inbetriebnahme: Dezember 2018)
- lockverdichtung Rüsselsheim - Raunheim
- Blockverdichtung Frankfurt (Main) West (Inbetriebnahme: Dezember 2018)
- Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Steinheim (Main)
- Ausbau der höhenfreien Ein-/Ausfädelung in Frankfurt-Höchst Farbwerke
- Ausbau der Station Rüsselsheim Opelwerk
- „Überschlagene Wende“ Niedernhausen

⁴⁶ © DB Netz AG <https://www.frmpplus.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

⁴⁷ <https://www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/s-bahnplus> Stand: 11.09.2019

Projekt 6: Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt a.M.**Abbildung 18: Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt a.M.⁴⁸**Projektgegenstand:

Der Frankfurter Tunnel ist einer der meistbefahrenen Streckenabschnitte im deutschen S-Bahn-Netz. Die über sechs Kilometer lange Strecke mit sieben Stationen wird von acht S-Bahn-Linien befahren. Stündlich verkehren hier zu Spitzenzeiten in jede Richtung 24 S-Bahn-Züge.

Verkehrliche Zielsetzung:

Das vorhandene Stellwerk aus dem Jahr 1978 war nicht mehr zukunftsfähig. Um sicherzustellen, dass der S-Bahn-Verkehr in Frankfurt auch weiterhin zuverlässig und ohne Einschränkungen betrieben werden kann, wurde die Anlage bis zum Sommer 2018 durch ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt.

Projektstatus:

Das Projekt ist umgesetzt. Bauphase: 2015-2018

⁴⁸ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 7: Regionaltangente West⁴⁹**Abbildung 19 Regionaltangente West⁵⁰****Projektgegenstand:**

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung für die Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Mit ihr entstehen zahlreiche direkte Verbindungen zwischen den westlichen Frankfurter Stadtteilen, dem Hochtaunuskreis, dem Main-Taunus-Kreis, dem Kreis Offenbach sowie den umliegenden Städten und Gemeinden, deren Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze stetig steigen. Sie soll als neue tangentielle Verbindung das radial auf Frankfurt a.M. ausgerichtete Schienennetz ergänzen, unter Aussparung und zur Entlastung des Knotenpunktes Frankfurt Hauptbahnhof. Sie verknüpft vorhandene ÖPNV-Systeme und kann durch die Konzeption als Zwei-System-Bahn in besonders gutem Maße vorhandene Eisenbahninfrastruktur nutzen, die durch entsprechende Neubauabschnitte zu einem Ganzen verbunden wird.

Zielsetzung der Strecke ist die Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr durch eine direkte Verbindung maßgeblicher Siedlungsschwerpunkte und hoher Arbeitsplatzkonzentrationen westlich und südlich der Stadt Frankfurt a.M. sowie mit dem Verkehrsmotor Flughafen Frankfurt/Main. Schnelle Erreichbarkeit, kürzere Fahrzeiten und umsteigefreie Verbindungen sollen Autofahrer zudem motivieren, auf die Schiene zu wechseln.

Die Strecke ist zunächst in vier Planfeststellungsabschnitte eingeteilt: Nord, Mitte, Süd 1 und Süd 2.

Der Planfeststellungsabschnitt Nord beginnt im Bahnhof Bad Homburg. Hier wird ein vorhandenes Gleis zum Bahnsteiggleis umgebaut. Ab dort verläuft der Planfeststellungsabschnitt zunächst in südlicher Richtung auf der vorhandenen 2-gleisigen Eisenbahnstrecke 3611. Südlich der Ortslage Steinbach zweigt eine neu herzustellende 2-gleisige Verbindung zu der ebenfalls neu herzustellenden 2-gleisigen Stadtbahnstrecke, die nach derzeitigem Planungsstand an der neu zu errichtenden Haltestelle „Gewerbegebiet Praunheim“ in Frankfurt-Praunheim beginnt, in südwestlicher Richtung den südlichen Rand der Ortslage

⁴⁹ Quelle: RTW Planungsgesellschaft mbH und <https://www.rtw-hessen.de> Stand 30.01.2020

⁵⁰ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Eschborn tangiert. Die Trasse durchquert oder tangiert Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Bad Homburg, im Stadtgebiet Oberursel, im Stadtgebiet Eschborn sowie im Stadtgebiet Frankfurt-Main, Stadtteile Praunheim und Sossenheim.

Kurz bevor die neu herzustellende Trasse die Bundesautobahn A 66 überquert, beginnt der Planfeststellungsabschnitt Mitte. Die 2 gleisige Neubautrasse schleift westlich der Ortslage Frankfurt-Sossenheim in die bestehende 1-gleisige Eisenbahnstrecke 3640 Bad Soden - Frankfurt-Höchst (Sodener Bahn) ein. Das Teilstück der vorhandenen Eisenbahnstrecke 3640, das innerhalb der Ortslage Sossenheim verläuft, wird bis in Höhe der Stadtteilgrenze Sossenheim-Höchst um ein Gleis erweitert. Das südlich anschließende Teilstück der Strecke 3640 bis zum Bahnhof Höchst bleibt baulich unverändert. Ab dem Bahnhof Höchst führt eine 2-gleisige Stadtbahnstrecke auf der Leunastraße in Frankfurt-Höchst als Neubau in Richtung Süden. Sie nutzt hierfür die Leunabrücke über den Main und tangiert östlich den Industriepark Höchst. In Höhe der Ortslage Kelsterbach mündet die neu herzustellende Stadtbahnstrecke in die vorhandene Eisenbahnstrecke 3683. Die Trasse durchquert oder tangiert Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Frankfurt a.M., Stadtteile Sossenheim und Höchst sowie tangiert Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Kelsterbach. Weiterhin zählt die vorhandene Eisenbahnstrecke 3640 Bad Soden bis Sossenheim zum Planfeststellungsabschnitt Mitte. Bauliche Veränderungen zur Aufnahme der RTW-Züge sind dort nicht erforderlich.

Ab der Einmündung der neu herzustellenden Stadtbahnstrecke in die vorhandene Eisenbahnstrecke 3683 beginnt der Planfeststellungsabschnitt Süd 1.

Er verläuft zunächst auf vorhandenen Eisenbahnstrecken über den Flughafen Frankfurt/Main bis zum Bahnhof Frankfurt-Stadion. Im Bahnhof Frankfurt-Stadion wird ein neues Stadtbahngleis hergestellt, das parallel zu den vorhandenen Eisenbahnstrecken 3650 (Mainbahn), 3651 (Verbindung von Mainbahn zu Main-Neckar-Bahn) und 3601 (Main-Neckar-Bahn) in Richtung Süden bis zum Abzweig des Planfeststellungsabschnitts Süd 2 verläuft. Südlich dieses Abzweigs wird die Trasse auf einem vorhandenen Eisenbahngleis bis zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag geführt, wo ein vorhandenes Eisenbahngleis umgebaut und als Bahnsteiggleis genutzt wird. Der Planfeststellungsabschnitt Süd 1 endet im Bahnhof Dreieich-Buchsschlag. Die Trasse tangiert Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Frankfurt/Main am Bf Stadion, im Stadtgebiet Neu-Isenburg am Bf Neu-Isenburg sowie im Stadtgebiet Dreieich am Bf Dreieich-Buchsschlag.

Der Planfeststellungsabschnitt Süd 2 zweigt südlich des Bf Neu-Isenburg vom Planfeststellungsabschnitt Süd 1 ab und verläuft als neu zu erstellende Stadtbahnstrecke zweigleisig in Richtung Osten durch Siedlungsbereiche in der Ortslage Neu-Isenburg teilweise als eigenständige Trasse und teilweise auf vorhandenen Straßen bis zur geplanten Haltestelle „Birkengewanne“, wo der Planfeststellungsabschnitt endet.

Projektstatus:

Die einzelnen Planfeststellungsabschnitte weisen den folgenden Status auf:

- PfA Nord: Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung (Änderung des ausgelegten Plans) beim RP Darmstadt II. Quartal 2020
- Pf A Mitte: Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung beim RP Darmstadt II. Quartal 2020
- PfA Süd 1: Offenlage der Planfeststellungsunterlagen III. Quartal 2019 erfolgt, Einwandsbearbeitung 01/2020 abgeschlossen

- Pf A Süd 2: Vorplanung bis Ende 2019 erfolgt, weitere Planungsbeauftragungen I. Quartal 2020"

Projekt 8: Knoten Frankfurt-Stadion (Neue Niederräder Brücke)



Abbildung 20 Knoten Frankfurt-Stadion⁵¹

Projektgegenstand:

1. Baustufe: Neue Gleisverbindungen und Modernisierungen an Bahnhof und Technik
2. Baustufe: Erweiterung auf sechs Gleise auf 4 km Länge sowie Aus- und Neubau von Eisenbahnüberführungen und Kreuzungsbauwerken zwischen Stadion und Abzweig Gutleuthof, u.a. dritte Mainbrücke in Niederrad
3. Baustufe: Ausbau der Gleisverbindungen zwischen Stadion und Zeppelinheim

Verkehrliche Zielsetzung:

Entmischung der Verkehre und höhere Kapazitäten

Weiterführung der 1. Baustufe und der Neubaustrecken Köln -Rhein/Main und Rhein/Main -Rhein/Neckar

Mehr Kapazität: Besserer Verkehrsfluss im Bereich der Ein- und Ausfahrten des Frankfurter Hauptbahnhofs durch sechsgleisigen Ausbau.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz: Verbesserungen durch zahlreiche Maßnahmen, u.a. Schallschutzwände in Niederrad sowie umfangreiche Anpassungen in Zeppelinheim. Im Rahmen des Umweltschutzes wird auch die Umsiedlung von Eidechsen vorgenommen.

Projektstatus:

2. Baustufe: laufendes Planfeststellungsverfahren

3. Baustufe: Entwurfsplanung

Bauphasen (geplant): 2020-2026

⁵¹ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 9: Homburger Damm



Abbildung 21 Homburger Damm⁵²

Projektgegenstand:

Im Rahmen des Programms „Frankfurt RheinMain plus“ erhält der Homburger Damm zwischen dem Hauptbahnhof und dem Abzweig Mainzer Landstraße auf einer Länge von 800 Metern ein zusätzliches Streckengleis und eine neue Rampe für höhenfreie Querung.

Verkehrliche Zielsetzung:

Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist es, den Schienenverkehr in Frankfurt (Main) Hbf und auf den betroffenen Strecken flüssiger und pünktlicher abwickeln zu können. Durch den Ausbau kann zudem die Leistungsfähigkeit der Strecken gesteigert werden.

Mehr Kapazität: Engpassauflösung durch flexiblere Steuerung und effizientere Verkehrsabwicklung. Mehr Pünktlichkeit u.a. für Nahverkehrszüge aus Richtung Limburg.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz: Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Gallusviertels.

Projektstatus:

Die Arbeiten begannen im Juni 2017. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2021 vorgesehen.⁵³

⁵² © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

⁵³ <https://www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/homburger-damm> Stand: 11.09.2019

Projekt 10: Knoten Frankfurt Hauptbahnhof



Abbildung 22 Untersuchungsraum für Fernbahntunnel (vorläufig)⁵⁴

Projektgegenstand:

Auf den Gleisen in Richtung Frankfurt wird es eng, denn die Kapazitätsgrenze ist erreicht. Die Folgen: Züge müssen mit ihrer Einfahrt in den Bahnhof warten, bis ein anderer Zug den Weg freigemacht hat. Verspätungen sind vorprogrammiert. Bahnen im Hauptbahnhof müssen teilweise auf Reisende warten, die in einem verspäteten Zug sitzen. Diese Schwierigkeiten sollen durch verschiedene Projekte gelöst werden. Im Bereich Frankfurt Hauptbahnhof bis Frankfurt Süd werden die Bahnanlagen angepasst und teilweise neu gebaut.

Außerdem wurde im September 2019 der Startschuss für eine Machbarkeitsuntersuchung für einen zusätzlichen Fernbahntunnel gegeben: Der Tunnel ist das zentrale Element eines Zukunftskonzepts für den Eisenbahnknoten Frankfurt, das die Gutachter des Bundes im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 entwickelt haben. Die Engpässe im Zulauf auf den Hauptbahnhof Frankfurt sollen damit zukunftsfähig aufgelöst und die Bahnsteigkapazität erhöht werden. Das Konzept geht von einer zweigleisigen Tunnelkonstruktion aus, die aus östlicher bzw. westlicher Richtung auf den Frankfurter Hauptbahnhof zuläuft und dort mit vier unterirdischen Gleisen an einen neuen Tiefbahnhof anschließt.

Verkehrliche Zielsetzung:

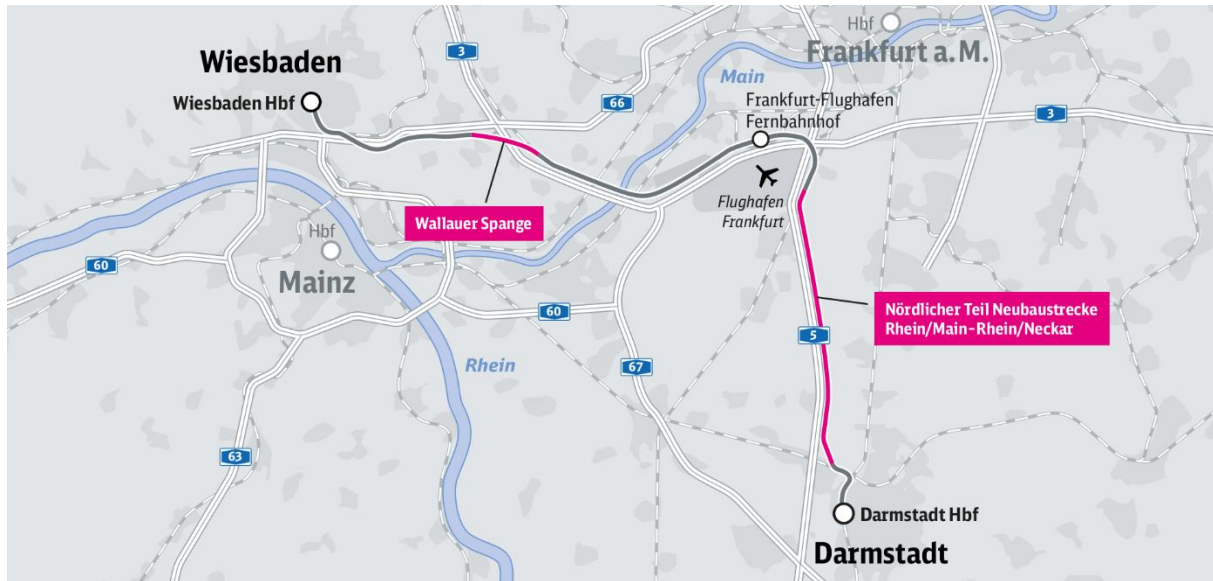
Mehr Schnelligkeit: Verbesserung der Pünktlichkeit durch konfliktärmere Führung der Züge im Knoten Frankfurt.

Mehr Kapazität: Kapazitätserhöhung im Zulauf auf den Hauptbahnhof Frankfurt, Anpassung des Bahnhofsvorfeldes für flexiblere Fahrtmöglichkeiten, Erhöhung der Bahnsteigkapazität.

Projektstatus:

Die Grundlagenermittlung läuft. Die Machbarkeitsstudie Fernbahntunnel ist vor dem Start.

⁵⁴ © DB Netz AG, Stand: 11.09.2019

Projekt 11: Wallauer Spange – Streckenbeschleunigung Wiesbaden - Flughafen Frankfurt a.M.**Abbildung 23 Wallauer Spange⁵⁵**Projektgegenstand:

Neubau einer 4 km langen Verbindungsspange zwischen Wiesbaden und der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main.

Verkehrliche Zielsetzung:

Fahrzeitverkürzung zwischen Wiesbaden und Frankfurt Flughafen auf 15 Minuten und zwischen Wiesbaden und Darmstadt auf 30 Minuten; Halbstundentakt mit dem Hessen-Express von Wiesbaden bis Flughafen, Stundentakt bis Darmstadt.

Mehr Schnelligkeit: In 15 Minuten von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen. In 30 Minuten von Wiesbaden nach Darmstadt.

Mehr Verbindungen: Im Halbstundentakt von Wiesbaden Hauptbahnhof zum Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens. Und dann weiter nach Darmstadt oder Frankfurt.

Projektstatus:

Vorplanung

Geplante Inbetriebnahme: 2025

⁵⁵ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 12: Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar: Frankfurt - Mannheim

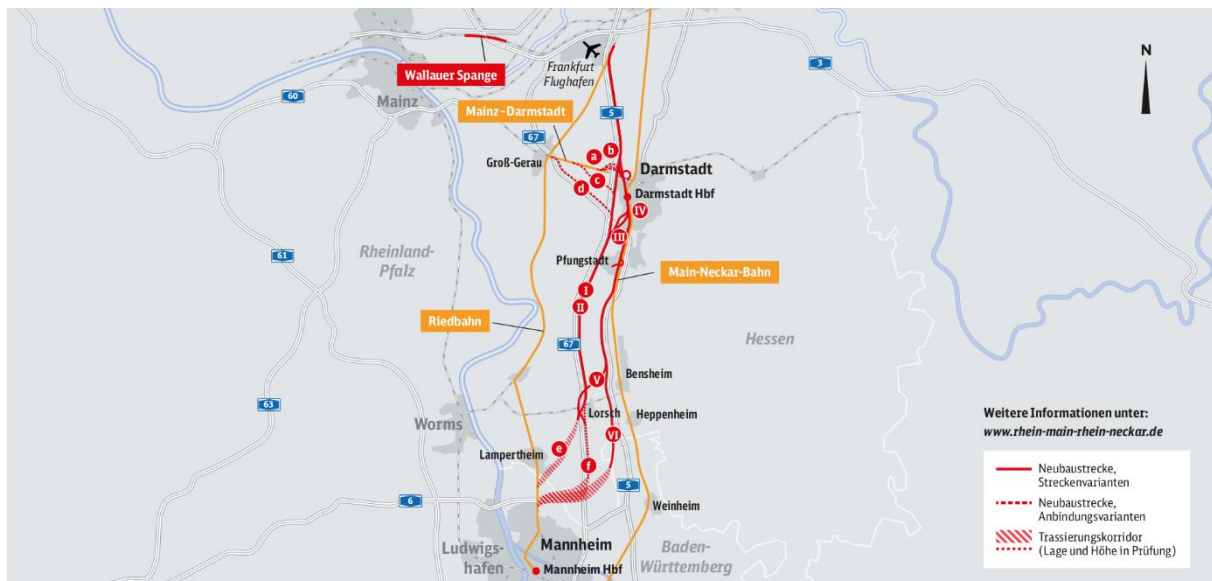


Abbildung 24 Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar⁵⁶

Projektgegenstand:

Bau einer zusätzlichen Strecke (neben Riedbahn/Main-Neckar-Bahn) von Frankfurt nach Mannheim

Verkehrliche Zielsetzung:

Lückenschluss im Hochgeschwindigkeitsnetz; Verkürzung der Reise und Transportzeiten; Zusätzliche Verkehre im Fernverkehr; Beseitigung von Kapazitätsengpässen

Mehr Schnelligkeit: 9 Minuten schneller mit dem ICE von Frankfurt nach Mannheim. Und in nur 15 Minuten mit dem Hessen-Express von Darmstadt bzw. Wiesbaden an den Frankfurter Flughafen.

Mehr Verbindungen: Pro Tag ca. 40 zusätzliche ICE-/IC-Züge zwischen Frankfurt und Mannheim.

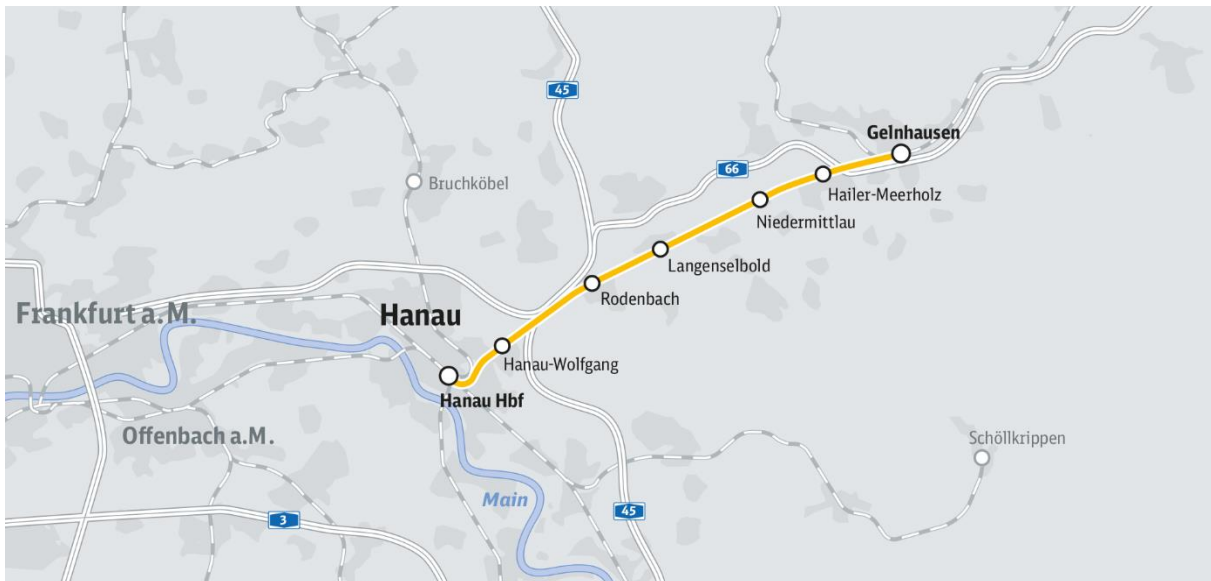
Mehr Umwelt und Lärmschutz: Entlastung der bestehenden Eisenbahnstrecken von nächtlichem Güterverkehr und Lärm.

Projektstatus:

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung seit Ende 2016

Bauphase: Noch offen

⁵⁶ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 13: Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen - Verbesserung des Nahverkehrs**Abbildung 25: Ausbaustrecke Hanau Gelnhausen⁵⁷**Projektgegenstand:

Viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen

Verkehrliche Zielsetzung:

Erweiterung der Kapazität; Beschleunigung und Qualitätsverbesserung durch Entmischung der Verkehre; Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr

Mehr Schnelligkeit: Kürzere Reisezeiten im Fernverkehr, z.B. mit dem ICE 7 Minuten schneller von Frankfurt nach Fulda.

Mehr Kapazität: Auflösung des Engpasses und Schaffung neuer Kapazitäten durch Entmischung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs für mehr Pünktlichkeit.

Mehr Komfort: Gesteigerte Pünktlichkeit sowie schnellere und zuverlässigere Verbindungen. Modernisierte Stationen zwischen Hanau und Gelnhausen.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz: Umfangreiche Schallschutzmaßnahmen zwischen Hanau und Gelnhausen. Umweltschutzmaßnahmen werden noch geplant.

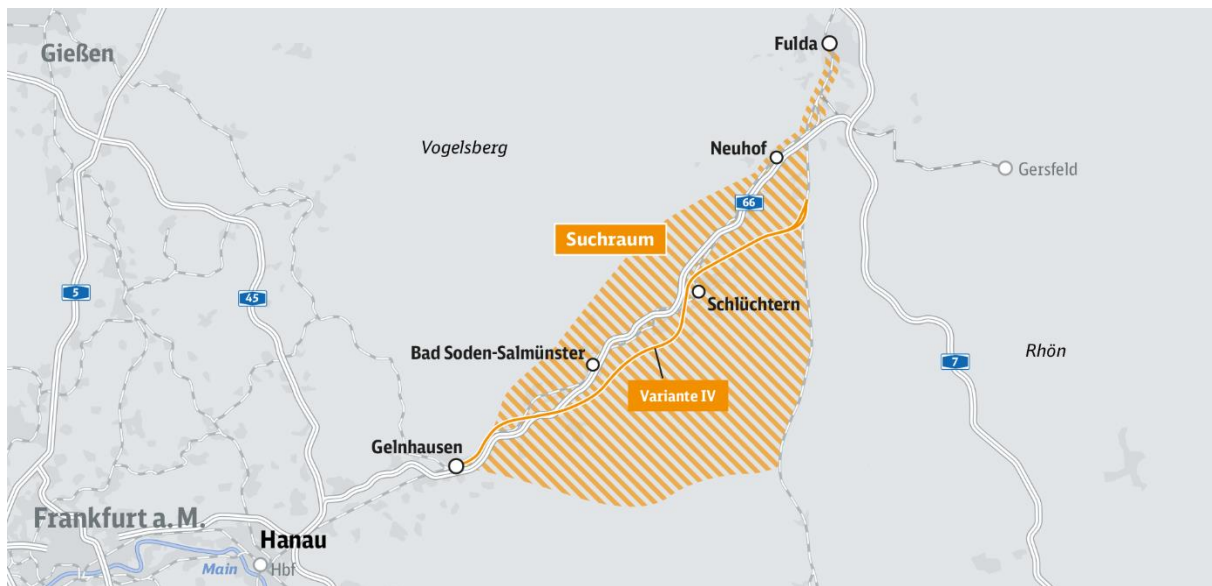
Projektstatus:

Abschluss Entwurfsplanung ESTW Gelnhausen

Bauphase:

Ab ca. 2020 (ESTW)

⁵⁷ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 14: Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda: Osthessen - Frankfurt a.M.**Abbildung 26: Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda** ⁵⁸Projektgegenstand:

Neubau einer zusätzlichen Strecke (neben Kinzigtalbahn) zwischen Gelnhausen und der Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg

Verkehrliche Zielsetzung:

Erweiterung der Kapazität; Beschleunigung und Qualitätsverbesserung durch Entmischung der Verkehre; Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr

Mehr Schnelligkeit: Kürzere Reisezeiten im Fernverkehr, z.B. mit dem ICE 7 Minuten schneller von Frankfurt nach Fulda.

Mehr Kapazität: Auflösung des Engpasses durch Entmischung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs. Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Personennahverkehrs- und Güterverkehrszüge.

Mehr Umwelt- und Lärmschutz: Geringstmögliche Belastung von Mensch, Natur und Umwelt. Entlastung der Kinzigtalstrecke von nächtlichem Güterverkehr. Die Lärmschutz- und Umweltschutzmaßnahmen werden mit der neuen Trasse geplant.

Projektstatus:

Variantenentscheidung in 06/2018 bekanntgegeben.

Bauphase: Noch offen

⁵⁸ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 15: Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda-Gerstungen

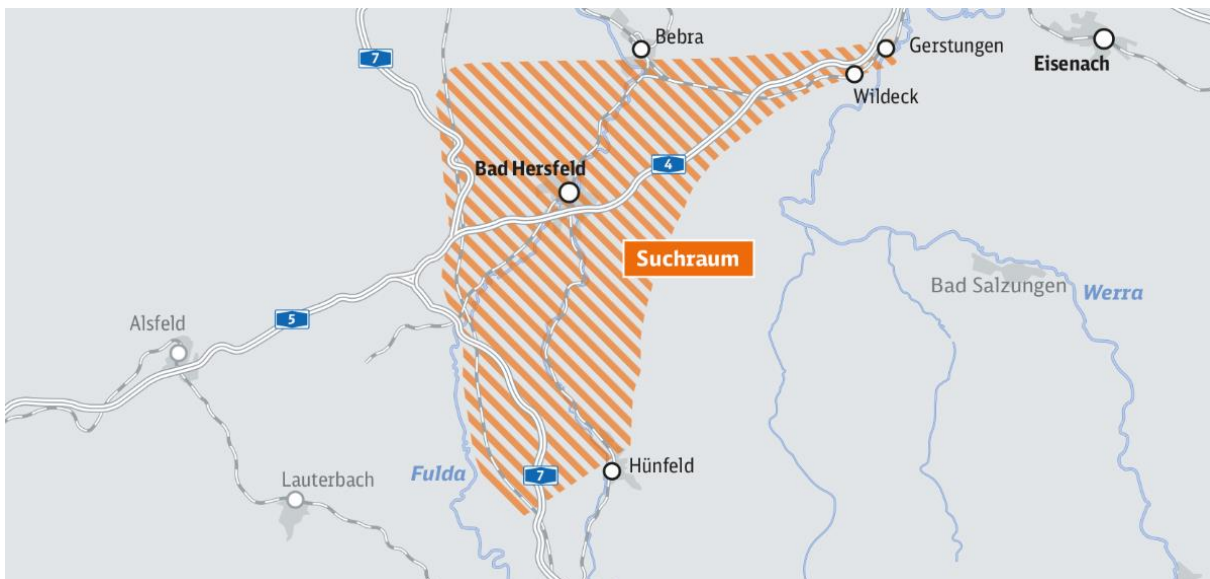


Abbildung 27: Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda-Gerstungen⁵⁹

Projektgegenstand

Das Bahnprojekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda-Gerstungen ist ein wichtiger Bestandteil des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn. Als Teil des Korridors Frankfurt-Erfurt verbindet es die vorhandenen und bereits ausgebauten Fernverkehrsstrecken. Das Projekt hat gemeinsam mit dem Ausbau/Neubau der Strecke Frankfurt-Fulda das Ziel, zusätzliche Kapazität und Fahrzeitreduzierungen auf dem Korridor Frankfurt-Fulda-Erfurt-Berlin zu ermöglichen. Damit wird auch eine optimale Verknüpfung zum Taktknoten Erfurt geschaffen, der mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsverbindung München-Berlin einen zentralen Knotenpunkt im deutschen Fernverkehrsnetz darstellt.

Verkehrliche Zielsetzung

Die geplante Strecke soll die Reisezeit zwischen Fulda und Erfurt verkürzen und die Bestandsstrecke entlasten.

Projektstatus

Das Projekt „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda-Gerstungen“ befindet sich aktuell in der Grundlagenermittlung.

2018: Start Öffentlichkeitsbeteiligung

2019: Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren

⁵⁹ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

Projekt 16: Kurve Kassel

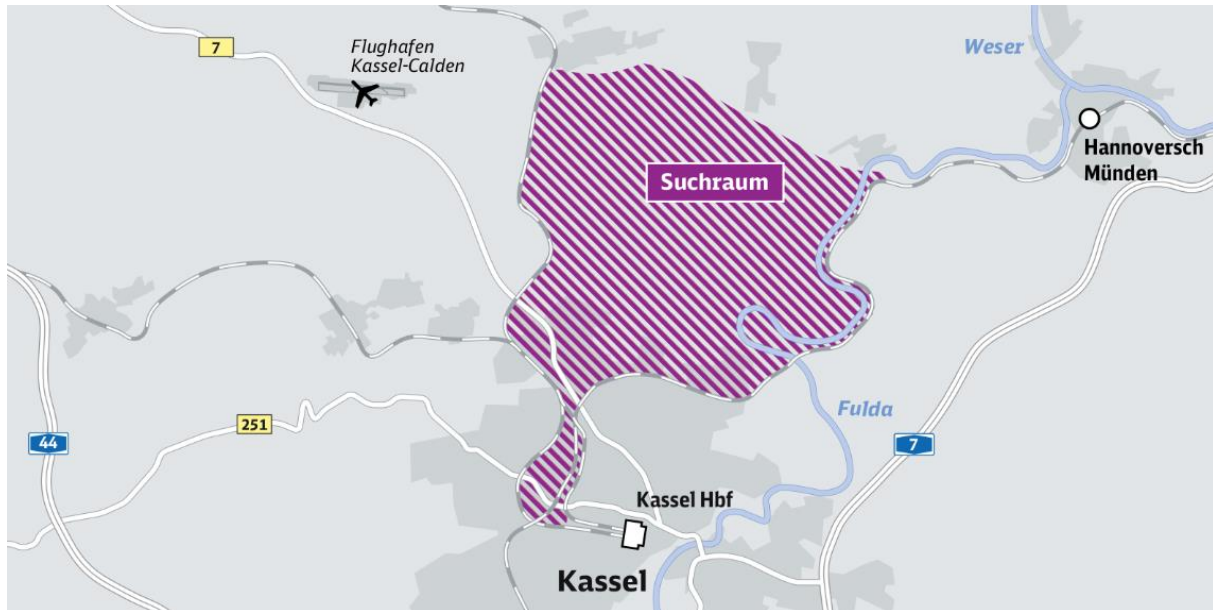


Abbildung 28: Kurve Kassel⁶⁰

Projektgegenstand

Der kürzeste Weg für den Schienengüterverkehr zwischen den Regionen Hamm/Ruhrgebiet und Halle (Saale)/Mitteldeutschland führt über Kassel. Da jedoch keine direkte Verbindung der Eisenbahnstrecken Hamm-Altenbeken-Kassel und Kassel-Nordhausen-Halle (Saale) besteht, ist derzeit ein zeit- und kostenintensiver Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel notwendig.

Verkehrliche Zielsetzung

Zur Beseitigung dieses Engpasses soll das Projekt Kurve Kassel die bestehenden Strecken verbinden und so eine weitere Möglichkeit für den Güterverkehr aus dem Ruhrgebiet in Richtung Ostdeutschland bieten. Der sogenannte Suchraum, in dem eine neue Güterverkehrsstrecke zur Umfahrung des Rangierbahnhofs Kassel bestimmt und geplant wird, befindet sich nördlich von Kassel.

Projektstatus

Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorentwurfsplanung.

⁶⁰ © DB Netz AG <https://www.frmpius.de/projekte.html> Stand: 11.09.2019

9.5 Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes⁶¹

Seit 1999 stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Haushaltsmittel für Planung und Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung. Es handelt sich hierbei um ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm, dessen Umsetzung von der Höhe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel abhängt. Diese wurden seit 1999 regelmäßig erhöht. Seit 2016 stehen jährlich 150 Mio. EUR zur Verfügung, 2019 sogar einmalig 176 Mio. EUR.⁶²

Im Zeitraum von 1999 bis heute erfolgten Lärmsanierungsmaßnahmen an ca. 1.800 Kilometer in rund 1.300 Sanierungsbereichen. Insgesamt wurden ca. 740 Kilometer Schallschutzwände errichtet und bei rund 61.000 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftern) finanziell gefördert. Seit 1999 sind insgesamt über 1,3 Milliarden Euro in den Lärmschutz investiert worden.

Das BMVI setzt dabei auf eine 3 Punkte-Strategie Leise Schiene:

I. Fördern: Lärmschutz an der Quelle:

Das BMVI fördert die Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik. Seit 2013 gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise.

II. Ertüchtigen: Stationärer Lärmschutz:

Das BMVI stellt jährlich 150 Millionen Euro u.a. für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen bereit. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung sah für die Jahre 2016 bis 2018 zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Das BMVI finanziert auch die Reduzierung von Lärm an Brennpunkten sowie die Erprobung innovativer Techniken.

III. Regulieren: Rechtliche Rahmenbedingungen:

Mit der überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenverkehrslärms. Der Schienenbonus wurde zum 1. Januar 2015 abgeschafft; ein Abschlag von 5 dB(A) wird nicht mehr gewährt. Am 1. Januar 2016 erfolgte zudem eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Somit gelten die gleichen Grenz- und Auslösewerte für Schienen- und Straßenverkehrslärm. Die überarbeitete ‚Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes‘⁶³ ist am 01. Januar 2019 in Kraft getreten.

Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 dürfen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren. Das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) vom 20. Juli 2017 zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen wurde am 28.07.2017 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und ist am 29.07.2017 in Kraft getreten.

⁶¹ Quellen: Publikation ‚Lärmschutz im Schienenverkehr‘ des BMVI; Deutsche Bahn AG, DB Immobilien

⁶² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html> Stand: 27.01.2020

⁶³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html> Stand: 27.01.2020

Die ortsbezogenen Planungen erfolgen auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung. Die daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen werden durch die DB Netz AG in Erörterung mit der jeweiligen Gemeinde durchgeführt. Dabei lässt die Förderrichtlinie eine Beteiligung der Gemeinden für über die nach der Förderrichtlinie hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen z.B. eine kommunal finanzierte Erhöhung und /oder Verlängerung einer Lärmschutzwand zu, sofern die Lärmschutzmaßnahme planrechtlich noch nicht abgeschlossen ist bzw. noch nicht durchgeführt wurde.

Mit den zu Verfügung stehenden Finanzmitteln können sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden. Neu ist, dass zusätzlich die Belange der Gesundheitswirtschaft und des Tourismus berücksichtigt werden können.

Gefördert werden im Rahmen des Sanierungsprogrammes in der Regel folgende aktive Maßnahmen:

Lärmschutzwände und -wälle,
das Schienenschleifen im Rahmen des „besonders überwachten Gleises“⁶⁴,
geeignete Maßnahmen an lärmintensiven Brücken sowie
Schienenschmierenrichtungen zur Senkung des sog. „Kurvenkreischen“⁶⁵.

Zudem werden unter bestimmten Voraussetzungen neue stationäre Lärmschutzsysteme angewendet:

Niedrige C-Wand,
transparente C-Wand,
nach unten auskragende Wand auf Brücken,
schallabsorbierende Geländeaufschichtung,
lärmarme Schienenprofile
und innovative Techniken erprobt:
niedrige Schallschutzwand (Wirkung 3 - 5 dB(A)),
Schienenstegdämpfer (Wirkung 2 - 3 dB(A)),
Schienenstegabschirmung (Wirkung 1 - 3 dB(A)),
High-speed Grinding,
Niedrige Schallschutzwand aus Gabionen,
Brückenentdröhnung (Wirkung 3 - 6 dB(A)),
Schienenschmieranlage (Wirkung 3 dB(A)), und
Schallschutzwände mit Photovoltaik

Als ergänzende Maßnahme oder in Bereichen, in denen Lärmschutzwände aus anderen Gründen nicht zu realisieren sind, können Erstattungsberechtigten (= Haus-/ Wohnungseigentümer) Förderungen für passive Lärmschutzeinrichtungen wie der Einbau von Schallschutzfenstern ggf. inkl. lärmoptimierter Lüftungseinrichtungen gewährt werden. Hierbei

⁶⁴ Bei dem Verfahren „besonders überwacht Gleis (BüG)“ werden durch regelmäßige Überwachung und rechtzeitiges „akustisches“ Schleifen der Schienenfahrfläche bereits im Anfangsstadium der Riffelbildung mit qualitativ hochwertigen Schleifverfahren Schienenfahrflächen gewährleistet, die eine wirksame Lärminderung gegenüber der Anwendung des ansonsten anzuwendenden Instandhaltungsregimes bewirken.

⁶⁵ Kurvenkreischen bezeichnet das Quietschen, das beim Befahren von Schienenfahrzeugen in Gleisbögen mit engen Radien entsteht.

werden Erstattungsberechtigte von der DB Netz AG angeschrieben und auf die Fördermöglichkeit hingewiesen. Eine Förderung für den Einbau von passiven Lärmschutzeinrichtungen kann bis zu 75 % der finanziellen Aufwendungen betragen.

Der Gesamtbedarf der Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes stellt sich wie folgt dar (Stand 30.04.2018):

Streckennetz insgesamt: ca. 33.500 km

davon mit Lärmemissionen > 57 dB(A): ca. 18.500 km

davon im Bereich von Wohnbebauung: ca. 6.500 km

Anzahl der betroffenen Städte und Gemeinden: ca. 2.200

In der folgenden Tabelle sind die fertiggestellten, in Planung bzw. in Bau befindlichen Sanierungsbereiche der vier Ballungsräume dargestellt. Weitere Informationen und Erläuterungen zur Tabelle finden sie auf der in der Fußzeile angegebenen Website.

Tabelle 16: In Planung oder Bau befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes Stand 30.06.2019⁶⁶

* Bearbeitete Längen innerhalb des genannten Abschnitts

Ballungsraum	Strecken Nr.	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge*	Lärmvorsorge / Fertiggestellt
Darmstadt	3601	Darmstadt - Arheilgen	22,3	22,7	0,4	Vorsorge
Darmstadt	3601	Darmstadt - Darmstadt	28,0	28,2	0,3	Fertig
Darmstadt	3601	Darmstadt - Darmstadt	28,2	30,8	2,6	Fertig
Darmstadt	3601	Darmstadt - Wixhausen	20,5	21,4	0,9	Vorsorge
Darmstadt	3601	Pfungstadt-Pfungstadt, Darmstadt - Eberstadt	33,5	34,5	1,0	Fertig
Frankfurt am Main	3610	Frankfurt 3610 Knoten	3,8	7,7	3,9	
Frankfurt am Main	3900	Frankfurt a. M. -Bockenheim	196,1	197,1	1,0	
Frankfurt am Main	3660	Frankfurt a. M.-Bornheim, Frankfurt a. M.-Ostend	1,7	4,1	2,4	
Frankfurt am Main	3660	Frankfurt a. M.- Fechenheim	6,0 7,7	7,5 8,3	2,1	z.T. Vorsorge
Frankfurt am Main	3660	Frankfurt a. M.- Fechenheim, Frankfurt a. M.- Riederwald, Frankfurt a. M.- Ostend	4,2	5,7	1,5	

⁶⁶Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>
Stand: 12.09.2019 ‚Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung- Liste der Sanierungsabschnitte in Planung, in Bau und realisiert‘

Ballungsraum	Strecken Nr.	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge*	Lärmvor-sorge / Fertig-gestellt
Frankfurt am Main	3603	Frankfurt a. M.- Gallus	3,0 3,9 197,6	3,7 4,0 198,4	0,8 0,8	
Frankfurt am Main	3610	Frankfurt a. M. - Gallus, Frankfurt a. M. - Gutleutviertel	0,0	1,7	1,7	
Frankfurt am Main	3603	Frankfurt a. M. - Griesheim	4,8	5,5	0,7	
Frankfurt am Main	3603	Frankfurt a. M. - Höchst	8,6	9,1	0,5	
Frankfurt am Main	3603	Frankfurt a. M. - Nied	5,9 6,6 7,8	6,4 7,4 7,9	1,4	
Frankfurt am Main	3520	Frankfurt a. M. - Niederrad	32,7 33,5	33,4 34,1	1,3	Vor-sorge
Frankfurt am Main	3650	Frankfurt a. M. - Niederrad, Frankfurt a. M. -Schwanheim, Frankfurt a. M. - Sachsenhau-sen	32,3	33,2	0,9	
Frankfurt am Main Offenbach am Main	3600	Frankfurt a. M. - Oberrad, Offenbach a. M. - Offenbach a. M.	8,5	11,2	2,7	
Frankfurt am Main	3650	Frankfurt a. M. - Sachsenhau-sen	33,4	33,6	0,2	
Frankfurt am Main	3660	Frankfurt a. M. - Sachsenhau-sen	0,0	1,6	1,6	Fertig
Frankfurt am Main	3520	Frankfurt a. M. - Schwanheim, Frankfurt a. M. - Niederrad	31,1	32,2	1,1	
Offenbach am Main	3600	Offenbach a. M. - Offenbach a. M.	11,2 12,3 13,8	12,0 12,5 14,3	1,5	

Noch nicht in Planung befindliche, jedoch priorisierte Streckenabschnitte der vier Ballungsräume werden in der folgenden Tabelle dargestellt. Weitere Informationen und Erläuterungen zur Tabelle finden sie auf der in der Fußzeile angegebenen Website.

Tabelle 17: Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätskennzahl der Lärmsanierungsabschnitte nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes Stand: 30.06.2019⁶⁷

Sanierungsbereich	Strecken Nr.	Sanierungsabschnitt	Prioritätskennzahl	Länge [km]
Langen (Hessen) - Darmstadt - Heppenheim (Bergstraße)	3530, 3540, 3601, 3688	060016	33,435	25,8
Darmstadt - Kranichstein, Darmstadt - Arheilgen, Darmstadt - Darmstadt.	3557	060017	19,692	3,2
Frankfurt am Main - Raunheim - Rüsselsheim am Main - Offenbach am Main	2690, 3520, 3600, 3601, 3611, 3680	060004	44,516	9,2
Butzbach - Frankfurt am Main	3900	060005	11,686	14,1

⁶⁷ Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>
Stand: 12.09.2019 ‚Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung - Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche‘

9.6 Überregionale Stellungnahmen

a. Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde gefordert für Kommunen erleichterte Bedingungen zu schaffen, um Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen zu realisieren und den von den Städten gewünschten Geschwindigkeitsreduzierungen zum Schutz vor Lärm im Rahmen des Ermessens so weit wie möglich zuzustimmen. Dies insbesondere unter der Voraussetzung, dass sich das Land im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2019 dafür eingesetzt hat, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV für Gebiete, in denen Wohnnutzung grundsätzlich zulässig ist, um 6 dB(A) abzusenken.

Stellungnahme des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Kompetenzrechtlich ist das Land Hessen nicht befugt, von den bundesrechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Hinblick auf die Voraussetzungen für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm abweichende Regelungen zu treffen. Letzteres würde unzulässiges Landesrecht darstellen. Hiervon ausgehend hat sich das Land Hessen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenzen (VMK) am 19./20.04.2018 in Nürnberg bzw. am 09. und 10.10.2019 in Frankfurt am Main für eine Stärkung des ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutzes eingesetzt. So hat das Land Hessen im Rahmen der zuletzt genannten VMK einen Initiativantrag gestellt, nach dem der Bund u. a. aufgefordert werden sollte, die Richtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm für Gebiete, in denen Wohnnutzung grundsätzlich zulässig ist, um 6 dB(A) abzusenken. Hierzu hat die Verkehrsministerkonferenz einstimmig beschlossen, den Initiativantrag und das Thema „Lärmschutz an Straßen“ im umfassenden Sinne im Rahmen der kommenden Verkehrsministerkonferenz am 26./27.03.2020 in Aachen unter Einbeziehung wissenschaftlicher Expertise vertieft zu behandeln.

Hiervon unabhängig hat das Land Hessen im Rahmen des Bundesratsverfahrens zur Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 591/19) denjenigen Änderungsanträgen anderer Bundesländer zugestimmt, die eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsahen.

b. Festlegung von ruhigen Gebieten

Die folgenden Fragestellungen und Anmerkungen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Lärmaktionsplanung beantwortet.

1. Wann ist mit der Fertigstellung der Potentialkarte Ruhige Gebiete zu rechnen?

Die Potentialkarte Ruhige Gebiete ist fertiggestellt und kann unter <http://laerm.hessen.de> eingesehen werden.

2. Ruhige Gebiete sollen nicht als Anhängsel der allgemeinen Lärmaktionsplanung bearbeitet werden, sondern in Form eines eigenständigen Verfahrens innerhalb der Lärmaktionsplanung.

Die Lärmaktionsplanung wird kontinuierlich an der Prüfung der Eignung von ruhigen Gebieten weiterarbeiten. Unabhängig von der Festlegung im Lärmaktionsplan können Kommunen nach positiver Prüfung ruhige Gebiete im Flächennutzungsplan verankern.

3. Das schleppende Verfahren bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete sollte nicht dazu führen, dass im Falle potentieller Konflikte keine Abwägung stattfindet bzw. dass vollendete Tatsachen zu Lasten ruhiger Gebiete geschaffen werden. Dies wird als rechtsfehlerhaft gesehen.

Die Festlegung von ruhigen Gebieten geschieht nach klar nachvollziehbaren Kriterien, welche sorgfältig abgewogen werden. Diese Kriterien basieren auf den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung, den Festlegungen im aktuellen Landesentwicklungsplan und auf dem Rechtsgutachten Ruhige Gebiete.⁶⁸ Die Bearbeitung von ruhigen Gebieten wird unabhängig von der Fertigstellung des Lärmaktionsplans kontinuierlich weiterverfolgt werden.

Nichtdestotrotz können entgegenstehende Planungen dazu führen, dass nach gleichfalls sorgfältiger Abwägung bereits festgelegte ruhige Gebiete auch wieder aufgehoben werden können.

4. Die ausgewiesenen Gebiete sollen möglichst großflächig sein. Da diese in der Regel gemeindeübergreifend sind, sollten auch der Landkreis und der Geonaturpark in die Planung einbezogen werden. Letzterer ist besonders wichtig, wenn es um länderübergreifende „Ruhige Gebiete“ geht. Obwohl Reibungen mit dem Naturschutz nicht zu erwarten sind - in der Regel dürften eher positive Synergieeffekte überwiegen - sollte dennoch eine frühzeitige Einbeziehung des Naturschutzes in die Planungen erfolgen, um eventuell doch auftretende Probleme frühzeitig zu thematisieren.

Bei der Festlegung werden alle betroffenen Kommunen, Landkreise sowie die Träger öffentlicher Belange eingebunden.

5. Großräumige verkehrsarme und unzerschnittene Gebiete sollten nach Möglichkeit vollständig in die Gebietskulisse der „Ruhigen Gebiete“ integriert werden. Um eine Großräumigkeit sicherzustellen, sollten zwischen den überwiegenden Flächen bis 40 dB auch solche über 40 dB liegen können.

Dieser Hinweis wird von der Lärmaktionsplanung zur Kenntnis und zur internen Abstimmung genommen. Ruhige Gebiete sind gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dies führt dazu, dass auch die das Gebiet umgebenden Räume aufgrund der sich ausbreitenden Eigenschaft des Schalls in ihrer Verlärmung beschränkt werden.

c. Allgemeine Fragen zur Lärmaktionsplanung

Die folgenden Fragestellungen und Anmerkungen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zentral vom Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in Zusammenarbeit mit dem Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen beantwortet.

⁶⁸ https://umwelt.hessen.de/umwelt/gutachten_ruhige_gebiete.pdf, 29.08.2019

1. Werden bei der Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen die Belange des Wirtschaftsverkehrs sowie die Verkehrsbedeutung der Straße berücksichtigt?

Die Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt stets im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten. Die Entscheidungsgrundlagen sind im allgemeinen Teil des Lärmaktionsplans, insbesondere im Kapitel 3.4, ausführlich dargelegt.

2. Ist es möglich, generell auf Einschränkung der Mobilität zu verzichten und dennoch eine angemessene Verbesserung des verkehrsbedingten Lärmschutzes zu erreichen?

Mit einem generellen Verzicht auf die Festlegung von lärmschutzbedingten straßenverkehrlichen Maßnahmen, wie bspw. innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind die anspruchsvollen Ziele der Lärminderungsplanung nicht in allen Einzelfällen erreichbar. Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

3. Werden bei der Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen die entstehenden Verkehrsverlagerungen sowie die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Straße betrachtet?

Im Rahmen der Prüfung der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden auch etwaige entstehende Effekte der Verlagerung des Verkehrs geprüft und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Gleiches gilt für die Erhaltung der Verkehrsfunktion der Straße. Nähere Ausführungen sind dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

4. Die im Kapitel 5.1, exakt in der Tabelle 6, vorgesehenen Maßnahmen sind nicht konsistent bzw. würden sich bei gleichzeitiger Anwendung widersprechen. Wie ist dies erklärbar?

In der vorgenannten Tabelle ist das Spektrum möglicher Maßnahmen der straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Lärminderung exemplarisch aufgeführt. Die Auswahl und Prüfung der Umsetzbarkeit ebendieser Maßnahmen erfolgt stets im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten. Gleiches gilt für die Kombination von ausgewählten Maßnahmen. In der Praxis werden daher nur solche Maßnahmen miteinander zu kombinieren sein, die sich nicht widersprechen.

5. Geschwindigkeitsreduzierungen führen zu längeren Verweilzeiten der Kraftfahrzeuge auf den Straßen. Dies führt zu höheren Lärmpegeln sowie zu einem Mehr an lärm erzeugenden Brems- und Beschleunigungsvorgängen, insbesondere dann, wenn keine „Grünen Wellen“ geschaltet sind. Wie kann es sein, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen angeordnet werden?

Es ist bereits hinreichend bekannt und allgemein anerkannt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen bei gleichbleibenden Verkehrsfluss nicht zu einem Mehr an Verkehrslärm führen, sondern eine Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrslärm darstellen. Dabei sind die Stetigkeit und die Verstetigung des Verkehrsflusses ein wichtiges Anliegen für die Verkehrsbehörden. Durch die Verkehrsbehörden werden diese Kriterien deshalb stets beachtet und, sofern möglich, umgesetzt. Gleiches gilt für die für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden sowie die Einrichtung von „Grünen Wellen“.

6. Vom Menschen wird erst eine Geräuschreduzierung von 3 dB(A) als wahrnehmbare Reduzierung des einwirkenden Lärms wahrgenommen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden - entgegen der mathematischen Rundungsregelungen - bereits Lärmpegel von 2,1 dB(A) auf 3 d(A) aufgerundet. In Folge dessen werden verkehrsbeschränkende Maßnahmen

festgelegt, die nicht oder nur zu einer eingeschränkten Wahrnehmung der Reduzierung der Verkehrsgeräusche führen. Warum wird derart vorgegangen?

Bei der Entscheidung über die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sind die zuständigen Behörden an die rechtlichen Vorgaben gebunden. Die vorgenannte Rundungsregelung ist in Fußnote 10 der bundesweit gültigen Lärmschutz-Richtlinien-StV festgeschrieben. Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

Darüber hinaus stellt nach der Rechtsprechung bei der Entscheidung über die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen jenseits des Wertes von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts auch eine geringfügige (weitere) Senkung des Beurteilungspegels [im Bereich von 1 dB(A)] keine nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, soweit es um die Bewertung der Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme geht.

7. Eine weitere Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrslärms, mit der sich weitergehende Verkehrsbeschränkungen vermeiden lassen würden, wäre die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Warum wird diese Maßnahme nicht praktiziert?

Die durch den Straßenverkehr entstehenden Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger wird errechnet. Dabei wird stets vom rechtstreuen Verkehrsteilnehmer ausgegangen. Dies hat zur Folge, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen Einzelner keinen Eingang in die Lärmberechnung finden. Gleichwohl wird der tatsächliche Lärminderungseffekt von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen nicht in Abrede gestellt. Die Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr wird durch die Lärmaktionsplanung befürwortet.

8. Bevor Geschwindigkeitsbeschränkungen in Erwägung gezogen werden, sollten zunächst Schäden am Straßenbelag ausgebessert werden. Dies führt bereits zu einer erheblichen Geräuschminderung. Wie wird diese Lärminderungsmöglichkeit von der Lärmaktionsplanung berücksichtigt?

Wie bereits vorstehend ausgeführt, werden die durch den Straßenverkehr entstehenden Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger errechnet. Schadhafte Straßenbeläge werden bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass etwaige vorhandene Schäden an den Straßenbelägen keine Erhöhung des errechneten Lärmpegels herbeiführen. Folglich wird im Rahmen der Lärmkartierung ein in der Realität bestehender schadhafter Straßenbelag nicht erfasst und würde an dieser Stelle auch keine entsprechenden lärm mindernden Maßnahmen erforderlich machen. Gleichwohl wird durch die Lärmaktionsplanung der tatsächliche lärm mindernde Effekt von Straßendeckensanierungen nicht in Abrede gestellt; die Instandsetzung der Straßen wird daher begrüßt.

9. Die durch die Lärmaktionsplanung initiierten straßenverkehrlichen Maßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses führen. Schließlich führt ein schlechterer Verkehrsfluss zu gesteigerten Luftschadstoffemissionen und -immissionen. Dies gilt insbesondere für Städte mit einem gültigen Luftreinhalteplan. Wie wird diesem Effekt Rechnung getragen?

Im Rahmen der Maßnahmenprüfung wird auch den Belangen der Luftreinhalteplanung Rechnung getragen. Hierzu findet, sofern angezeigt, eine Detailprüfung durch das für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen in Hessen zuständige Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, statt. Prinzipiell gilt, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu weniger Luftverunreinigungen durch den motorisierten

Verkehr zur Folge hat. Die Verbesserung des Verkehrsflusses ist daher ein wichtiges Anliegen der planenden Behörden.

10. Durch Geschwindigkeitsreduzierungen werden motorisierte Verkehrsteilnehmer belastet. Dies gilt insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, der durch verlängerte Fahrzeiten einen Standortnachteil erfährt. Werden die durch Geschwindigkeitsreduzierungen eintretenden Fahrzeitverlängerungen in die Entscheidungsfindung eingestellt?

Wie bereits unter 1. und 2. ausgeführt, erfolgt die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall und unter Abwägung aller sachverhaltsrelevanten Gegebenheiten. Exemplarisch sei an dieser Stelle ausgeführt, dass eine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h auf einer Fahrtstrecke von 100 m bei ansonsten gleichbleibenden Randbedingungen lediglich zu einer Fahrzeiterhöhung von weniger als 5 Sekunden führt.

11. Der straßenbaulichen Lärmsanierung, insbesondere durch den Einbau von neuartigen lärmarmen Straßendeckschichten, muss Vorrang gegenüber Verkehrsbeschränkungen an Bestandsstraßen gewährt werden. Wird diesem Anliegen entsprochen?

Wie aus dem vorliegenden Lärmaktionsplan zu entnehmen ist, wird dieser Forderung entsprochen, siehe auch Kapitel 3.4.1. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die neue RLS-19 erstmals auch eine schalltechnische Wirksamkeit von lärmarmen Deckenbelägen auf Straßen des innerörtlichen Verkehrs vorsieht. Bislang sind nur lärmarme Deckschichten in schalltechnischer Hinsicht allgemein anerkannt, die ihr Geräuschminderungspotential ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h beginnend entfalten. In anderen Worten, es tritt erst oberhalb von Geschwindigkeiten von 50 km/h eine Lärmreduzierung ein. Da die innerörtliche Regelgeschwindigkeit 50 km/h nicht überschreitet, ist der Einbau von lärmarmen Deckschichten dort in der Regel bislang nicht erfolgt.

12. Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein Ausbau des ÖPNV dringend erforderlich - wie wird dies vorangetrieben?

Die Stärkung des ÖPNV ist ein wichtiges Instrument, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und den Umstieg zu fördern. Dies erkennt auch der Koalitionsvertrag der Hessischen Landesregierung für die 20. Legislaturperiode an. Diesem ist zu entnehmen, dass die Hessische Landesregierung „eine Qualitätsinitiative ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsverbänden, um derzeitige Probleme zu beheben und Fachkräfte zu gewinnen“ plant.

13. Der Ausbau von Parkleitsystem und LKW-Raststätten ist zur Vermeidung und Verminderung von innerstädtischen LKW-Suchverkehren erforderlich. Welche Maßnahmen werden durch die Lärmaktionsplanung initiiert?

Die Forderung des Ausbaus von Parkleitsystemen und LKW-Raststätten zur Vermeidung und Verminderung von innerstädtischen LKW-Suchverkehren ist sicherlich ein berechtigtes und nachvollziehbares Anliegen der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer. Allerdings ist die aktive Förderung dieser Maßnahmen kein Kernthema der Lärmaktionsplanung.

14. Sofern Wohnbauvorhaben an bestehende Verkehrslärmquellen heranrücken, sind die Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen der Bauleitplanung abzuwägen und es sind geeignete Schallschutzmaßnahmen festzuschreiben. Wie wird dies in der Praxis gehandhabt?

Immer wenn neue Wohnbauvorhaben an bestehende, lärmintensive Verkehrswege heranrücken, gibt es einen Konflikt zwischen den unterschiedlichen Interessen, namentlich der weiteren uneingeschränkten Nutzung des Verkehrsweges einerseits und dem gesunden Wohnen andererseits. Dieser Konflikt ist im Rahmen der Bauleitplanung regelmäßig abzuwägen. Das genaue Vorgehen wird im vorliegenden Lärmaktionsplan im Kapitel 3.5, exakt Kapitel 3.5.3, ausführlich erläutert.

10 Ballungsraum Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist eine kreisfreie Stadt und südlichstes Oberzentrum der Metropolregion Rhein-Main. Sie ist Verwaltungssitz des Regierungsbezirks Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Das Stadtgebiet von Darmstadt ist in fünf Innen-Stadtteile, sowie Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein und Wixhausen gegliedert. Das Stadtgebiet Darmstadt umfasst eine Gesamtfläche von 122 km². In Darmstadt leben 159.135 Einwohner (Stand: 30.06.2019)⁶⁹.

Durch das westliche Stadtgebiet führen die BAB 5 (Karlsruhe–Frankfurt) und 67 (Mannheim–Rüsselsheim). Beide treffen sich am Darmstädter Kreuz. Folgende Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet: B 3 (Heidelberg–Frankfurt) - streckenweise autobahnähnlich ausgebaut-, B 26 (Wolfskehlen–Bamberg), B 42 (Bonn–Darmstadt), B 426 (Obernburg–Gernsheim) und B 449 (Darmstadt–Mühlthal).

Der Darmstädter Hauptbahnhof liegt an der Strecke der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt–Heidelberg), der Rhein-Main-Bahn (Mainz–Aschaffenburg) und ist Endpunkt der Odenwaldbahn (Eberbach–Darmstadt/Frankfurt/Hanau). Darmstadt ist an die S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Die Linie S3 fährt von Darmstadt über Frankfurt am Main nach Bad Soden am Taunus. Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurde die Pfungstadtbahn für den Personenverkehr reaktiviert. Die Stichstrecke zweigt am Bahnhof von Darmstadt-Eberstadt ab und führt nach Pfungstadt. Regelmäßige IC-Direktverbindungen bestehen in Richtung Karlsruhe/Konstanz, Stuttgart/München/Salzburg sowie in Richtung Norden nach Hamburg, über Kassel, Göttingen und Hannover, vereinzelte ICE-Züge halten ebenfalls in Darmstadt. Die Stadt wird durch Flixbus, Ecolines und Eurolines an das innerdeutsche und internationale Fernbusnetz angeschlossen.

Der innerstädtische ÖPNV umfasst mehrere Straßenbahn- und Buslinien der HEAG mobilo GmbH. Ergänzt wird das Angebot durch regionale Buslinien, die durch die DADINA - Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation bestellt werden.

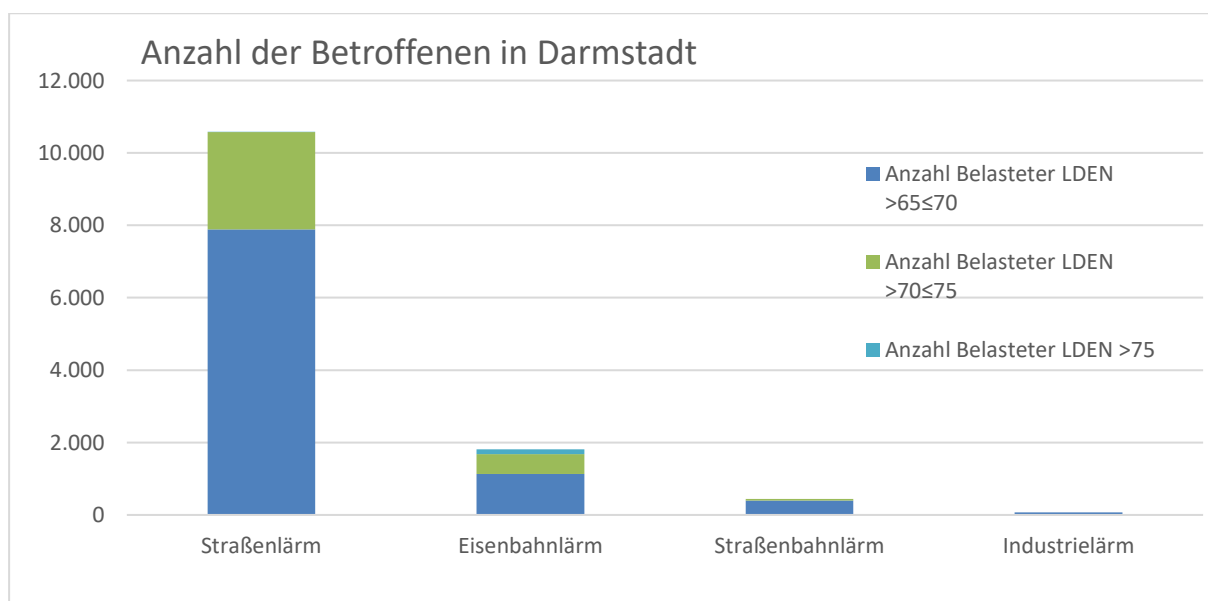


Abbildung 29: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB (A) Ballungsraum Darmstadt

⁶⁹<https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden>

10.1 Straßenlärm

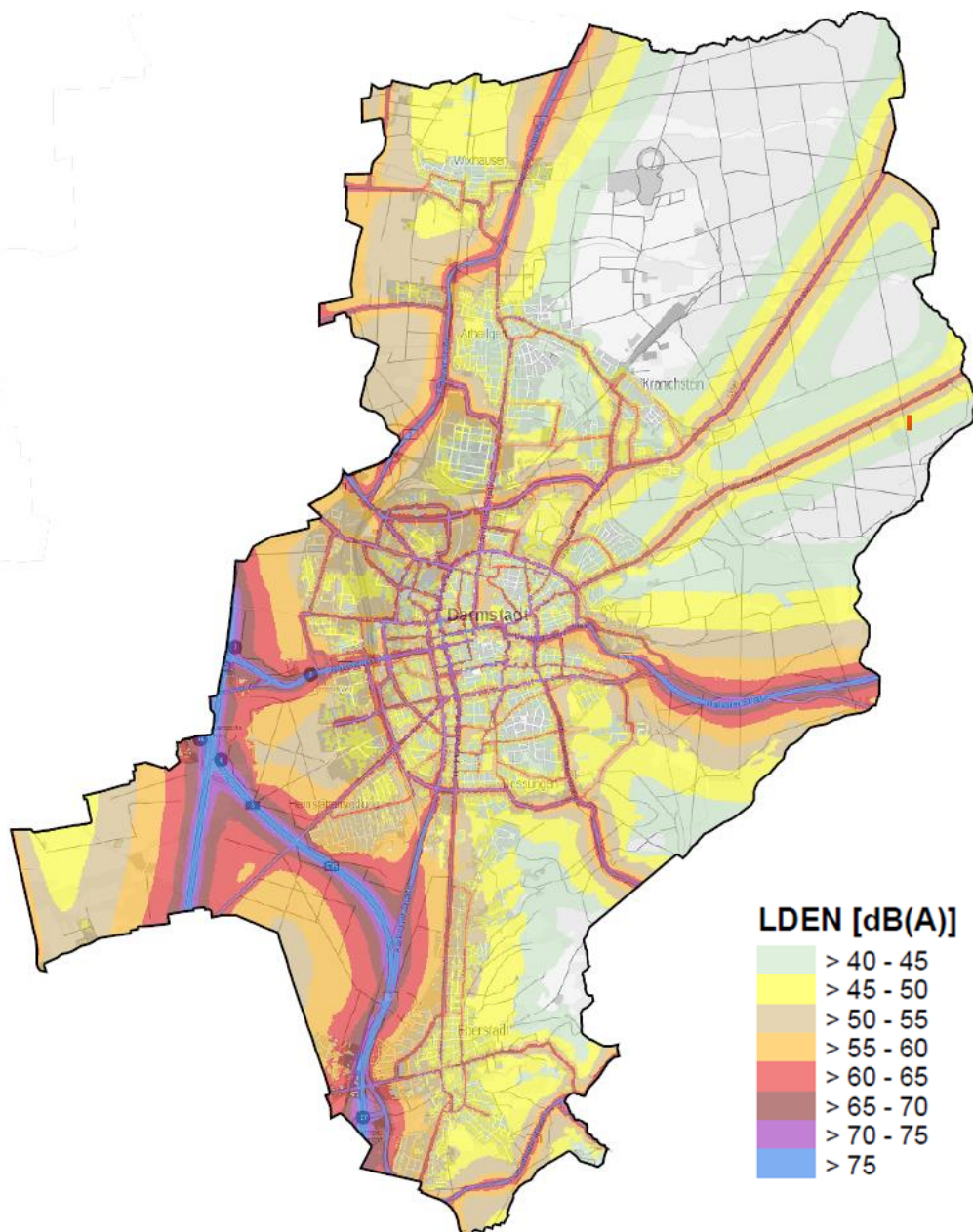


Abbildung 30: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Darmstadt⁷⁰

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz sämtliche Straßen ab einem Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 3.000 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit, auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert. Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich im Ballungsraum Darmstadt im Bereich der EU-Kartierung über ca. 161 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 182 km.

⁷⁰ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 18: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind.

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	11.575	8.966	7.885	2.691	2	31.119
Nachts (L_{Night})	9.652	7.492	2.535	3	0	-	19.682

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

Umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung seit dem Lärmaktionsplan der 1. Stufe bis heute:

Tempo 30: Heinrichstraße und Frankfurter Straße, Citytunnel, Hügelstraße

Die erste Tempo-30-Regelung nachts (22 - 6 Uhr) wurde in der Heinrichstraße festgesetzt. Das Ergebnis ist nach Aussage der Stadt Darmstadt bei den AnwohnerInnen sehr positiv aufgenommen worden.

Die zweite Tempo 30-Regelung nachts wurde im Januar 2016 in der Frankfurter Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und der Kreuzung Rhönring/Kasinostraße umgesetzt.

Mittlerweile wurde wegen der hohen Lärmbelastung auch am Tage auf einem großen Bereich der Heinrichstraße, als auch in der Kirchstraße Tempo 30 ganztags eingeführt. Im Zuge des Luftreinhalteplans wurde Tempo 30 auch im gesamten City-Tunnel und in der östlichen Hügelstraße umgesetzt.

Festlegung:

Die Festlegungen erfolgen unter den Punkten 21, 38 und 31

Tempo 100 nachts: A5 Siedlung Tann

Im Jahr 2016 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw von 22-6 Uhr auf der A5 im Bereich der Siedlung Tann in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der A5 im Bereich der Siedlung Tann eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h nachts von 22-6 Uhr. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Lärmindernder Asphalt: Heinrichstraße und Haardtring

Lärmindernder Asphalt (sog. LOA 5D) wurde in der Heinrichstraße zwischen Gervinusstraße und Heidenreichstraße eingebaut mit einer zu erwartenden Lärmreduktion zwischen 3-5 dB (A).

Im Bereich des Haardtrings zwischen Scheppallee und Holzhofallee wurde auch ein lärmindernder Asphalt im Heißeinbauverfahren erstellt. Hier liegt die zu erwartende Lärmreduktion bei 5-7 dB (A).

Jobticket

Die Beschäftigten der Wissenschaftsstadt Darmstadt haben seit dem 01.01.2020 ein „Jobticket Premium“ erhalten, das sie zu kostenfreien Fahrten innerhalb des gesamten Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) berechtigt. 014 wurde für die Stadtverwaltung Darmstadt ein Jobticket eingeführt.

Zusammen mit dem RMV, dem kommunalen Verkehrsbetrieb Heag mobilo und der DA-DINA bietet die Stadt Darmstadt seit dem 1. Juni 2019 eine vergünstigte 9-Uhr-Monatskarte an. Das sogenannte „Sozialticket“ löst damit bestehende städtische Vergünstigungen für den ÖPNV ab. Berechtigte Darmstädterinnen und Darmstädter können beim Kauf des Sozialtickets zwischen drei Preisstufen wählen, die Fahrten innerhalb der Innenstadt (Stadtpreisstufe), innerhalb der Stadtteile Kranichstein, Arheilgen, Wixhausen oder Eberstadt (Preisstufe 1) oder Fahrten von der Innenstadt in einen der Stadtteile beziehungsweise umgekehrt (Preisstufe 2) ermöglichen.

Lkw-Fahrverbot

Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rhein-Main, Teilplan Darmstadt wurde ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingeführt. Dies umfasst eine Lkw-Durchfahrtsverbotszone auf alle Lkw >3,5t mit Ausnahme von Be- und Entladern der Darmstädter Innenstadt sowie ein Nachtfahrverbot von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr für Lkw über 3,5 t.



Abbildung 31: Lkw-Durchfahrtsverbotszone im Ballungsraum Darmstadt⁷¹

Fahrbahnsanierung

Seit 2010 wurden folgende grundlegende Sanierungen durchgeführt:

Grundhafte Erneuerungen:

Helfmannstraße

Heidelberger Straße von Noackstraße bis Cooperstraße

Heinrichstraße von Gervinusstraße bis Heidenreichstraße

Haardting von Scheppallee bis Holzhofallee

Zeughausstraße von Alexanderstraße bis Schleiermacherstraße

⁷¹ © Umweltamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt

B 42 (Gräfenhäuser Straße) von Pfnorrstraße bis B 3 (Langener Straße)
Liebfrauenstraße
Abschnitte der Landgraf-Georg-Straße
Ruthsstraße
Fiedlerweg von Landgraf-Georg-Straße (B 26) bis Olbrichweg
Messeler Straße (abschnittsweise)
Bornstraße von Jakob-Jung-Straße bis östl. Wendeanlage
Rheinstraße (B 26) stadtauswärts östlich des Knotenpunktes Goebelstraße
Haardtring zwischen Eschollbrücker Straße und Moltkestraße
Bismarckstraße von Göbelstraße bis Dolivostraße
Heidelberger Landstraße von Ulvenbergstraße bis Nussbaumallee (bereits durchgeführt).

Deckenerneuerung

- Kranichsteiner Straße (L 3097) von Grundstraße bis Matratzenweg
- Kranichsteiner Straße zw. Pfannmüllerweg und Kesselhutweg stadtauswärts
- Kranichsteiner Straße (L3097) zw. Öttinger Villa und Schwarzer Weg (Ausführung Herbstferien 2019)
- Klappacher Straße von Landskronstraße bis Nieder-Ramstädter Straße
- Bleichstraße (B 26) von Mathildenplatz bis Kasinostraße
- Rhönring (abschnittsweise)
- Kranichsteiner Straße (L 3097) von Rhönring bis Martin-Luther-King-Ring (abschnittsweise)
- Neckarstraße in südlicher Richtung zw. Rheinstraße und Adelongstraße
- Donnersbergtring zw. Eschollbrücker Straße und Holzhofallee
- Eschollbrücker Straße (L 3097) zw. Donnersbergtring und Artelleriestraße
- Eschollbrücker Straße (L3097) von Groß-Gerauer Weg bis Haardtring
- Landgraf-Georg-Straße (B 26) in östlicher Richtung zw. Pützerstraße und Stiftstraße
- Landgraf-Georg-Straße (B26) stadtauswärts von Holzstraße bis Teichhausstraße
- Ortsdurchfahrt Wixhausen (B 3)
- Frankfurter Straße
- Hügelstraße (B26) von Tunnelausgang bis Kirchstraße
- Rheinstraße (B26) stadteinwärts zw. Hindenburgstraße und Neckarstraße
- Teichhausstraße (B449) von Soderstraße bis Nieder-Ramstädter Straße
- Weiterstädter Landstraße abschnittsweise
- Im Hirtengrund
- Heinrich-Delp-Straße zwischen Oberstraße und Steigertsweg
- Grüner Weg zw. Heinrichstraße und Kiesstraße
- Aus- und Verbesserung diverser Gleisanlagenabschnitte
- Weiterbau des sog. Grüngleises für die Straßenbahn in Richtung Süden nach Eberstadt.

Ein erstmaliger Fahrbahneubau wurde für alle Straßen im Baugebiet E44 durchgeführt.

Verkehrsoptimierte Ampelsteuerung:

Es wurde eine versatzoptimierte Lichtsignalsteuerung auf den folgenden parallelen Streckenabschnitten untersucht: Kasinostraße-Neckarstraße-Heidelberger Straße und

-Lärmaktionsplan Hessen 3. Runde,

Dolivostraße-Steubenplatz-Hindenburgstraße zwischen der Julius-Reiber-Straße im Norden und der Hügelstraße im Süden. Im Rahmen des Förderprojekts Danalytics sollen 115 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet betrachtet und optimiert werden. Das Projekt wurde 2020 begonnen.

Kreisverkehre

Es wurde ein stadtweites screening der Knotenpunkte auf Kreisverkehrseignung durchgeführt. Es gibt ein Kreiselprogramm, das im Rahmen von anstehenden Umbaumaßnahmen bzw. Neuplanungen die Priorisierung von Kreisverkehrsplätzen berücksichtigt.

In einen Kreisverkehr umgebaut wurde bereits die Kreuzung Eberstadt Nord / Reuterallee sowie die Kreuzung Klappacher Straße / Jahnstraße.

Geschwindigkeitskontrollen

Es werden schwerpunktmäßig Geschwindigkeitskontrollen in lärmbelasteten Straßenabschnitten mit häufigen Geschwindigkeitsübertretungen durchgeführt sowie weitere Geschwindigkeitsmessgeräte im gesamten Stadtgebiet an bestimmten Schwerpunkten installiert.

Optimierung des ÖPNV

Die Optimierung des ÖPNV ist eine Daueraufgabe der Stadt Darmstadt. Die Anbindung der Lichtwiese an das Straßenbahnnetz ist derzeit in Umsetzung.

Ein weiteres Projekt ist die Realisierung einer Straßenbahntrasse nach Groß-Zimmern gemeinsam mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Zudem ist geplant die Straßenbahnlinie 3 in das Ludwigshöhviertel zu verlängern. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Überprüfung der Förderfähigkeit ist in Bearbeitung.

Die Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn nach Weiterstadt ist positiv abgeschlossen. Weitere Planungen sollen anschließen.

Für eine Verlängerung nach Wixhausen sollen die Planungen aufgenommen werden.

Gemeinsam mit der DADINA, der HEAG mobilo, der Stadt Griesheim und der Wissenschaftsstadt Darmstadt werden Straßenbahnverlängerungen im Bereich der Stadt Griesheim und in den westlichen Landkreis geprüft.

Reduktion des Individualverkehrs

Die Reduktion des Individualverkehrs in Darmstadt wird durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) u.a. durch Mobilitätsmanagement gefördert.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende lärmrelevanten Maßnahmen für das Stadtgebiet Darmstadts vorgeschlagen und z.T. ergänzt durch Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung an die Wissenschaftsstadt Darmstadt weitergegeben:

a. Radfahrer und Fußgänger

Forderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es soll durchgehende sichere Radwege / Radverkehrsverbindungen durch das gesamte Stadtgebiet geben. Ein Schwerpunkt kann hier auch in West-Ost Richtung zwischen den

Gewerbe- und Bürogebieten und den Wohngebieten liegen, um den motorisierten Berufsverkehrsanteil zu senken.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat seit September 2019 ein neues Mobilitätsamt gegründet. Hier werden insbesondere in der Abteilung Nahmobilität Projekte zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs geplant. Hier liegt auch die Verantwortung für das „Sonderprogramm Investition Radverkehrsförderung (4x4 Rad)“, das für zunächst vier Jahre Investitionen von jeweils vier Millionen Euro für den Radverkehr vorsieht.

Zu den "Leuchturnprojekten" für 2020 ff. gehören unter anderem:⁷²

Fahrradstraßen Schreberweg, Im Harras, Im Erlich,
Radverkehrsführung Landgraf-Georg-Straße
Radverkehrsführung Zeughausstraße / City-Ring,
Raddirektverbindung F-DA, Weiterführung Wixhausen / Arheilgen bis B3,
Radverkehrsführung Steubenplatz
Ausbau Radweg nach Roßdorf
Ausbau Radweg Weiterstadt / Riedbahn-DA / Waldkolonie.

b. Durchgangsstraßen

Forderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Wo möglich sollen die Durchgangsstraßen für den Pkw reduziert werden um den Verkehrslärm in den Wohnvierteln zu reduzieren.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Es soll der motorisierte Individualverkehr durch Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verringert werden.

c. stationäre Geschwindigkeitskontrollen

Forderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die stationären Geschwindigkeitskontrollen sollen weiter ausgebaut werden, insbesondere an den Ortseingängen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Es wurden Tempomessgeräte in Säulenform (Blitzersäulen) in der Heinrich- und Hügelsstraße installiert.

⁷² <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/radfahren-in-darmstadt/downloadsberichte/> Stand: 18.10.2019

d. Tempo 30 auf HauptverkehrsstraßenForderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es soll ein Pilotprojekt Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen geben.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Ein Pilotversuch wird geprüft und die notwendigen Absprachen mit dem Hessischen Verkehrsministerium erfolgen.

e. Anpassen der AmpelphasenForderung aus der aktuellen Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Anpassen der Ampelphasen insbesondere bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zur Optimierung des Verkehrsflusses.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Im Rahmen des Projektes Danalytics werden umweltsensitive Ereignissteuerungen implementiert. Diese sollen feinteiliger auf ausgewählte Streckenabschnitte im Stadtnetz wirken. Bisher wurden 22 Streckenabschnitte detektiert.

f. Lärmmindernder AsphaltForderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Das Projekt „Flüsterasphalt“ soll weiterverfolgt werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Das Projekt "Lärmmindernder Asphalt" wird kontinuierlich verfolgt und wird bei grundhaften Erneuerungen im Einzelfall geprüft.

g. Kreisverkehre einrichtenForderung aus der Beteiligung der zweiten Stufe:

Wo möglich sollen Kreisverkehre eingerichtet werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Wird umgesetzt siehe Punkt ‚Kreisverkehr‘ unter ‚Umgesetzte Maßnahmen‘.

h. Lkw-DurchfahrtsverbotForderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Das Lkw-Durchfahrtsverbot soll weiterhin regelmäßig kontrolliert werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Lkw-Durchfahrtskontrollen sind ein fortlaufender Prozess, der kontinuierlich verfolgt wird. In der östlichen Heinrichstr. wird das Lkw-Durchfahrtsverbot durch neue ‚Blitzersäulen‘ überwacht.

i. Umgehungsstraße

Forderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es soll eine Umgehungsstraße gebaut werden, diese kann auch im Landkreis liegen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 15.12.2011 beschlossen, dass der rechtskräftige Bebauungsplan N 59 - Nordostumgehung - aufgehoben werden soll.

Weitere Informationen hierzu sind der Homepage der Stadt Darmstadt zu entnehmen⁷³.

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird gefordert erneut über eine Ost-West Umgehung nachzudenken und / oder den Ost-West Verkehr in einen Tunnel zu verlegen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

j. Pförtnerampeln

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es werden Pförtnerampeln zur Verkehrsmengenreduzierung bzw. Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsflusses gefordert.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Im Rahmen des Projektes Danalytics werden umweltsensitive Ereignissteuerungen implementiert. Diese sollen feinteiliger auf ausgewählte Streckenabschnitte im Stadtnetz wirken. Bisher wurden 22 Streckenabschnitten detektiert, deren Steuerung auf den innerstädtischen Verkehrsfluss wirken.

k. passiver Schallschutz

Forderung aus der Beteiligung bzw. Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es soll ein passives Schallschutzprogramm für Straßenlärm von der Stadt Darmstadt geben.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fokussiert derzeit die personellen und finanziellen Ressourcen auf die Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen, wie Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sowie den Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNVs, um den Straßenverkehrslärm zu vermindern.

⁷³ <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/nordostumgehung-nou/> Stand: 11.03.2020

I. Verlagerung von Gütern auf die BahnForderung aus der Beteiligung:

Es sollen mehr Güter auf die Bahn verlagert werden.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Hier liegt die Zuständigkeit beim Umweltbundesamt. Auf der Seite des Umweltbundesamtes finden sich Publikationen zum Thema ‚nachhaltige Güterverkehrsinfrastruktur‘.⁷⁴

m. Lärm aufgrund von MotortuningForderung aus der Beteiligung:

Die Bürger sollen gesetzlich besser vor getunten Kfz und Motorradlärm geschützt werden.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Eine ausführliche Antwort findet sich in Kapitel 8.4 Ordnungsrecht.

n. StraßensanierungForderung aus der aktuellen Beteiligung und der zweiten Stufe:

Die Straßen sollen saniert werden, insbesondere soll auch Kopfsteinpflaster gegen Asphalt ausgetauscht werden. Der Straßenbelag in der Mollerstadt soll verbessert werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Sanierung von Straßen führt zu einer Minderung der Lärmbelastung der AnwohnerInnen. In der folgenden Tabelle sind die geplanten Straßensanierungen dargestellt:

Tabelle 19 geplante Deckenerneuerungs- und DSK-Maßnahmen (Dünne Schichten im Kalteinbau) Stand: 07.02.2019⁷⁵

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	Fläche (m²)
Bezirk Nord			
L 3097 - Kranichsteiner Straße	Hst. Kesselhutweg		120
L 3097 - Kranichsteiner Straße	Öttinger Villa	Schwarzer Weg	1000
Weiterstädter Landstraße	B3 - Langener Straße		1800
Bezirk Ost			
B26 - Landgraf-Georg-Straße	Holzstraße	Teichhausstraße	2750
B26 - Hügelstraße	Wilhelminenstraße	Kirchstraße	3730
B449 - Teichhausstraße	Soderstraße	Nieder-Ramstädter Straße	1190
Grüner Weg	Heinrichstraße	Kiesstraße	830
Roquetteweg	Hobrechtstraße	Ohlystraße	1680
Ohlystraße			460
Hobrechtstraße	Nieder-Ramstädter Straße	Hofmannstraße	2012
Frankenäckerweg	Heinrichstraße	Roßdörfer Straße	440
Bezirk West			
Donnersbergring	Bessunger Straße	Groß-Gerauer-Weg	1200
Eberstädter Weg	Eschollbrücker Straße	Dagger-Komplex	6500
Ahastraße	Donnersbergring	Heidelberger Straße	1300

⁷⁴ <https://www.umweltbundesamt.de> Stand 09.09.2019

⁷⁵ Mittlerweile wurden einige der Maßnahmen bereits umgesetzt.

Bezirk Süd			
Pfungstädter Straße	Karlsruher Straße	Walter-Rathenau-Straße	600
Im Hirtengrund	Oberstraße	Odenwaldstraße	2060
Heinrich-Delp-Straße	Steigertsweg	Oberstraße	800
Martinstraße	Seekatzstraße	Heinrichwingertsweg	2000
Prälat-Diehl-Straße	Landskronstraße	Paul-Wagner-Weg	750
Buchenhorst	Leo-Tolstoi-Straße		450
An der Eschollmühle	Pfungstädter Straße	Modaubrücke	1200

Legende:

Dünne Schichten im Kalteinbau
Deckenerneuerungen

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für einzelne Straßen:

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer (LKZ), sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 20: Betrachtete Straßenabschnitte im Ballungsraum Darmstadt: Straßenlärm

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A) betroffene Personen			LNight in dB (A) betroffene Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	LDEN	LNight
			1	Darmstadt, Arheilgen	Frankfurter Landstraße	283	63	0	297	68
2	Darmstadt, Arheilgen	Messeler Straße	121	22	0	99	22	0	384	355
3	Darmstadt, Arheilgen	Weiterstädter Straße	Keine Verkehrsdaten für eine Berechnung vorhanden.							
4	Darmstadt, Bessungen	Herderstraße	Keine Verkehrsdaten für eine Berechnung vorhanden.							
5	Darmstadt, Bessungen	Rüdesheimer Straße, Danziger Platz	118	16	0	134	24	0	338	457
6	Darmstadt, Kranichstein	Kranichsteiner Straße (L3097)	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Darmstadt, Eberstadt	Am Dautenberg (A5 / B3)	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Darmstadt, Eberstadt	Am Lämmchesberg: Pfungstädter Straße, Von-der-Au-Straße, Am Kiefernwald (A5 / B3)	28	1	2	45	2	3	82	131
9	Darmstadt, Eberstadt	Heidelberger Landstraße (Süd)	182	87	0	190	92	0	974	1059
10	Darmstadt, Eberstadt	Pfungstädter Straße	162	44	0	162	46	0	636	677
11	Darmstadt, Eberstadt	Ringstraße, Im Hirtengrund	210	0	0	224	0	0	420	505

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A) betroffene Personen			LNight in dB (A) betroffene Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	LDEN	LNight
12	Darmstadt, DA-Nord	Waldkolonie, Koblenzer Straße	63	0	0	46	0	0	60	89
13	Darmstadt, DA-West	Siedlung Tann	42	15	0	75	18	0	185	267
14	Darmstadt	Adelungstraße, Elisabethenstraße, Grafenstraße	394	266	0	293	260	0	2484	2220
15	Darmstadt	Bismarckstraße, Bereich Wilhelm-Leuschner-Straße	153	62	0	139	61	0	779	753
16	Darmstadt	Bleichstraße, Zeughausstraße	19	126	0	41	99	0	958	737
17	Darmstadt	Dieburger Straße, Alexanderstraße	344	88	0	327	55	0	1481	1094
18	Darmstadt	Donnersbergring	395	65	0	429	109	0	1423	1693
19	Darmstadt	Erbacher Straße, Bereich Edelsteinviertel	53	37	0	47	31	0	409	304
20	Darmstadt	Eschollbrücker Straße (L3097)	306	0	0	263	0	0	659	618
21	Darmstadt	Frankfurter Straße	300	166	0	292	177	0	1761	1797
22	Darmstadt	Fiedlerweg	99	1	0	93	0	0	308	248
23	Darmstadt	Goebelstraße	70	57	0	69	62	0	547	597
24	Darmstadt	Groß-Gerauer Weg	36	0	0	34	0	0	44	38
25	Darmstadt	Haardtring	131	121	0	122	137	0	965	1159
26	Darmstadt	Heidelberger Straße	840	192	0	861	243	0	3388	3610
27	Darmstadt	Heinheimer Straße	244	17	0	263	9	0	573	575
28	Darmstadt	Heinrichstraße	680	263	0	615	62	0	3518	1611
29	Darmstadt	Hindenburgstraße	87	0	0	81	2	0	183	160
30	Darmstadt	Holzhofallee	105	10	0	103	17	0	297	281
31	Darmstadt	Holzstraße Kirchstraße	92	51	0	86	47	0	638	516
32	Darmstadt	Hügelstraße	120	148	0	104	141	0	1372	1190
33	Darmstadt	Karlstraße	520	389	0	576	294	0	4208	3530
34	Darmstadt	Kasinostraße	254	313	0	237	307	0	2904	2663
35	Darmstadt	Kiesstraße	Keine Verkehrsdaten für eine Berechnung vorhanden.							
36	Darmstadt	Kranichsteiner Straße	159	0	0	61	0	0	193	93
37	Darmstadt	Landgraf-Georg Straße	123	101	0	152	43	0	1031	631
38	Darmstadt	Landskronstraße	275	0	0	242	70	0	817	1045
39	Darmstadt	Liebfrauenstraße	948	218	0	884	244	0	3707	3709
40	Darmstadt	Martin-Luther-King-Ring	3	0	0	2	0	0	3	2
41	Darmstadt	Neckarstraße	57	148	0	86	137	0	1072	997

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A) betroffene Personen			LNight in dB (A) betroffene Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	LDEN	LNight
42	Darmstadt	Nieder-Ramstädter Straße	99	227	0	104	221	0	1685	1548
43	Darmstadt	Pallaswiesenstr., Bereich Johannesviertel	239	0	0	199	54	0	787	974
44	Darmstadt	Pallaswiesenstr., Gräfenhäuser Str., Bereich Pallaswiesenviertel	114	11	0	85	8	0	344	282
45	Darmstadt	Pützerstraße	336	12	0	323	8	0	1122	822
46	Darmstadt	Rheinstraße	389	363	0	338	355	0	3148	2738
47	Darmstadt	Rhönring	1068	263	0	1025	285	0	4427	4347
48	Darmstadt	Spessartring	261	44	0	256	48	0	980	1017
49	Darmstadt	Teichhausstraße	140	12	0	135	9	0	330	298
Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.										
50	Darmstadt	Roßdörfer Platz	Es wird eine verkehrliche Entlastung des Roßdörfer Platzes vorgeschlagen.							
51	Darmstadt	Heimstättensiedlung - Eberstadt (BAB 5)	Für den Bereich der BAB 5 Darmstädter Kreuz bis Autobahnausfahrt Darmstadt-Eberstadt wird für beide Fahrtrichtungen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für Personenkraftwagen und 70 km/h für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen gefordert. Für die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Personenkraftwagen und 60 km/h für Lastkraftwagen gefordert. Die Einhaltung der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen soll überwacht werden. Alternativ wird eine Umleitung des Lastkraftverkehrs in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr auf die parallel verlaufende Bundesautobahn A67 vorgeschlagen. Ergänzend werden für den oben genannten Abschnitt Richtung Fahrbahn abgewinkelte Lärmschutzwände zur Lärminderung gefordert. Alternativ wird hier die Einhausung und Begrünung des Abschnittes vorgeschlagen.							
52	Darmstadt	B 26 Heinrichstraße / Aschaffenburgische Straße	Es wird auf der B 26 ab der Kreuzung Heinrichstraße / Aschaffenburgische Straße ein Tempolimit auf 100 km/h Tags und 80 km/h nachts gefordert.							
53	Darmstadt	Herdweg, Jahnstraße und Heinrichwingertsweg	Die zu den Magistralen parallel verlaufenden Durchgangsstraßen sollen so umgestaltet werden, dass der Schleichverkehr unterbunden wird.							

1. Arheilgen, Frankfurter Landstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung werden baulich Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

2. Arheilgen, Messeler Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Frankfurter Landstraße bis Arheilger Kirchgasse vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können keine Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich.

3. Arheilgen, Weiterstädter Straße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Ergänzung der Lärmaktionsplanung:

Hier werden städtebauliche verkehrsreduzierende Maßnahmen zur Lärminderung, die Instandsetzung des Straßenbelags sowie regelmäßige Verkehrskontrollen vorgeschlagen. Die Lärmaktionsplanung bittet die Stadt Darmstadt die Verkehrslage hier einschätzen, gegebenenfalls eine Verkehrszählung mit Lärmberechnung und Maßnahmenprüfung durchzuführen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Aktuell ruht die Planung. Die Umgestaltung ist jedoch von Seiten der Wissenschaftsstadt Darmstadt gewünscht. Daher wird die Planung fortgesetzt, das Zeitfenster ist jedoch noch nicht festgelegt.

4. Bessungen, Herderstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird die Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots gefordert.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Es wurde kontrolliert: In der Herderstraße wurden sowohl eine Radarmessung als auch eine Zählung der Lkws veranlasst (28.08.2019). Es fuhr kein Fahrzeug zu schnell und es wurden in beiden Richtungen keine Lkws festgestellt.

5. Bessungen, Rüdeshheimer Straße, Danziger Platz

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Ergänzung der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung bittet um den aktuellen Stand bzgl. der Maßnahmenplanung aus der 2. Stufe: Mittelfristig ist eine Grundsanierung zwischen Karlsruher Straße und Danziger Platz bzw. Südbahnhof geplant.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Zunächst erfolgt die Planung der Rüdeshheimer Straße im Abschnitt zwischen bzw. inkl. der Knotenpunkte Heidelberger Straße und Karlsruher Straße. Anschließend wird der genannte Abschnitt untersucht.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird insbesondere für den Straßenabschnitt zwischen Karlsruher Straße und Südbahnhof / Danziger Platz die Erneuerung des Straßenbelags - wenn möglich mit lärmreduzierenden Asphalt, Tempo 30 km/h ganztags, ein nächtliches Durchfahrtsverbot für Lkw sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

6. Kranichstein, Kranichsteiner Straße (L3097)Forderung aus der aktuellen Beteiligung und aus der 2. Stufe:

Es wird die schalltechnische Verbesserung der Gabionenwand gefordert, sowie Tempo 30 und Lkw-Geschwindigkeitskontrollen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Hier sind aufgrund der niedrigen Lärmpegelwerte rechtlich keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen möglich.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Lkw-Durchfahrtskontrollen sind ein fortlaufender Prozess, der kontinuierlich verfolgt wird.

7. Eberstadt, Am Dautenberg (BAB 5 / B 3)Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine nächtliche Temporeduzierung, die Verlängerung der Lärmschutzwand sowie die Verbesserung der Versuchs-Lärmschutzwand gefordert.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Hier sind aufgrund der niedrigen Lärmpegelwerte rechtlich keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen möglich.

8. Eberstadt, Am Lämmchesberg: Pfungstädter Straße, Von-der-Au-Straße, Am Kiefernwald (Ostpreußenstraße, Pommernstraße, Sachsenstraße, Bellenweg) (BAB 5 / B 3)Forderung aus der Beteiligung:

Vorgeschlagen wurde eine nächtliche Temporeduzierung, der Einbau von „Flüsterasphalt“ sowie die Verlängerung der Lärmschutzwand (AS Pfungstadt bis Heimstättensiedlung).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es liegen einzelne Häuser über den Grenzwerten, daher werden als bauliche Lärmschutzmaßnahmen die Verlängerung der Lärmschutzwand im Süden bis Pfungstädter Straße bzw. passiver Schallschutz vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

B3: Das Vermessungsamt hat die vorgeschlagene Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

An der B3 wird lediglich an einem Gebäude ‚Am Lämmchesberg‘ die Lärmgrenze überschritten. Das Ergebnis reicht nicht aus, um die Lärmschutzwand zu verlängern.

BAB 5: Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat bereits in der Vergangenheit Anstrengungen unternommen um Hessen Mobil (Straßenbaulastträger) zu besserem Schallschutz/Temporeduktion zu bewegen. Die Unterstützung durch das Regierungspräsidium Darmstadt wird begrüßt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

BAB 5: Es werden lediglich an 3 Gebäuden die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht im 3. OG überschritten. Die Überschreitung beschränkt sich auf den Kreuzungsbereich mit der Pfungstädter Straße durch den Zuschlag der Signalanlage, wobei die Überschreitung mit 1 dB(A) dabei sehr gering.

Zum Vorschlag der Verlängerung der Lärmschutzwand: Der Bereich wird weitgehend durch einen Lärmschutzwall geschützt. Dieser hat zwar nicht dieselbe Lärminderung wie die LSW im weiteren Verlauf, doch werden zumindest die beiden unteren Etagen ausreichend geschützt.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Wenn an einzelnen Gebäuden die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden können die betroffenen Eigentümer bei Interesse einen Antrag auf Bezuschussung von Lärmsanierungsmaßnahmen bei Hessen Mobil stellen. Hier wird dann Hessen Mobil die weiteren Anspruchsvoraussetzungen prüfen. (Siehe auch Kapitel 5.1)

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet die Maßnahmen zur Lärmreduzierung seitens der Lärmaktionsplanung.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgenden Forderungen bekräftigt bzw. neu aufgestellt:

- Die Geschwindigkeitsbeschränkung (mit elektronischen Anzeigetafeln) soll auf der Autobahn tags für PKW 90 km/h und Lastwagen über 3,5t 60 km/h und nachts für PKW 80 km/h und Lastwagen 50 km/h betragen.
- Die Schallschutzwand an der Ostseite der Autobahn A5 soll verbessert und Erweitert werden: Sie soll im Süden 500 m vor der Ausfahrt Pfungstadt beginnen und im nördlichen Teil um 1 km verlängert werden.
- Die Geschwindigkeit soll ganztags auf der Karlsruher Straße für PKW auf 70 km/h und für Lastwagen über 3,5t auf 50 km/h beschränkt werden.
- Eine Lärmschallschutzwand soll an der B3 beginnend von der Kläranlage bis zur Kreuzung Karlsruher-/Rüdesheimer Straße erstellt werden.
- Es sollen regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen auf der BAB 5 und B3 durchgeführt werden.

Ergänzend wird auf den Bundesverkehrswegeplan verwiesen:

(gekürztes Zitat) ‚Die A5 soll gemäß BVWP in jeder Richtung dreispurig nutzbar werden. Das Verkehrsleitsystem ermöglicht schon heute die dreispurige Nutzung der A5. Der Verkehrslärm, der der Planung der A5 im BVWP 2030 zugrundeliegt, ist demnach mindestens phasenweise heute bereits vorhanden. In den veröffentlichten Unterlagen zum Projekt BVWP 2030 „A 5 AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt“, A5-G20-HE-T14-HE sind, wie von Bürgern beim Lärmaktionsplan vorgeschlagen, verlängerte Lärmschutzwände entlang der A5 vorgesehen. Die gegensätzliche Bewertung (geringfügige Betroffenheit) der gleichen Situation durch Hessen Mobil kann nicht nachvollzogen werden. Hessen Mobil wird aufgefordert, für die selbe Strecke, entlang der der BVWP 2030, Projekt A5-G20-HE-T14-HE, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 5 vorsieht, aus Lärmschutzgründen bereits jetzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 80 km/h für die Zeit von 22.00 - 6.00 mit Hilfe des Verkehrsleitsystems umzusetzen.‘

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

9. Eberstadt, Heidelberger Landstraße (Süd)

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen von Schwanenstraße bis Odenwaldstraße und städtebauliche Maßnahmen zur weiteren Verkehrsreduzierung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

10. Eberstadt, Pfungstädter Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Heidelberger Landstraße bis Waldstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können nur wenige Lärmüberschreitungen (nachts) festgestellt werden. Daher wäre die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht verhältnismäßig.

11. Eberstadt, Ringstraße, Im Hirtengrund

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

12. Darmstadt-Nord, Waldkolonie; Koblenzer Straße (BAB 5)

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der zweiten Stufe:

Es wird eine Lärmschutzwand entlang der A5 vorgeschlagen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Zwischen der A5 und der Waldkolonie befindet sich der Waldfriedhof, daher beträgt in der Waldkolonie der Tagespegel L_{DEN} bis 55 dB(A) und der Nachtpegel L_{Night} bis 50 dB(A). Damit stellt der Bereich Waldkolonie keinen Lärmkonflikt dar.

13. Darmstadt-West, Siedlung Tann Rheinstraße / Wilhelm-Leuschner Straße (BAB 5 / B 26)

Forderung aus der aktuellen Beteiligung, der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird für die B26 in der Ortsdurchfahrt der Siedlung Tann Tempo 30 nachts und ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für einzelne Häuser in der Rheinstraße und An der Posch vorgeschlagen. Bei Fahrbahnsanierung soll der Einbau von lärmindernden Asphalt geprüft werden. Alternativ werden beidseitig Lärmschutzwände vorgeschlagen. Ergänzend wird eine Stationäre Geschwindigkeits- und Rotlichtkontrolle in Höhe der Straße ‚An der Posch‘ vorgeschlagen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Aufgrund der Auswirkung der Überlagerung von A5 und B26 sind die erreichten Pegelverbesserung unterschiedlich. Je weiter die Gebäude von der A5 entfernt sind und dadurch die Beeinflussung der Autobahn abnimmt, umso höher sind die Pegelverbesserungen durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 60 auf Tempo 50 werden Pegelverbesserungen zwischen 0,6 und 1,0 dB(A) erreicht. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 60 auf Tempo 30 werden Pegelverbesserungen zwischen 2,2 und 3,1 dB(A) erreicht.

Die vorhandene Pegelverbesserung bezieht sich auf die Gebäudeseite zur B26 hin. Durch die seitliche Einstrahlung des von der A5 ausgehenden Lärms ist die Pegelverbesserung an den Gebäudeseiten die nicht zur B26 liegen deutlich niedriger.

Da an zahlreichen Gebäuden die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden können die betroffenen Eigentümer bei Interesse einen Antrag auf Entschädigung von Lärmsanierungsmaßnahmen bei Hessen Mobil stellen. (Siehe auch Kapitel 5.1)

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet die Maßnahmen zur Lärmreduzierung seitens Hessen Mobil.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wird erneut eine Temporeduzierung vorgeschlagen (Tempo 50 tags und Tempo 30 nachts) sowie beidseitige stationäre Geschwindigkeitskontrollen. Ergänzend wird eine Einhausung der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

14. Adelongstraße, Elisabethenstraße, GrafenstraßeForderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für diese drei Straßen wird seitens der Bevölkerung gewünscht, den Verkehrslärm zu senken. Die Lärmaktionsplanung empfiehlt hier städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Dies könnte abhängig von den rechtlichen Möglichkeiten eine Fahrradstraße in der Elisabethenstraße bzw. eine Mischnutzung von allen Verkehrsteilnehmern (Shared Space) in der Grafenstraße und Adelongstraße. Hier wäre auch eine Fußgängerzone mit Zufahrtsmöglichkeit zu den Parkhäusern denkbar.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Magistratsvorlage für die Umgestaltung im Bereich der Grafenstraße wurde bereits im Sommer 2018 verabschiedet. Für die Adelongstraße wird kein Bedarf zur Umgestaltung gesehen.

15. Bismarckstraße, Bereich Wilhelm-Leuschner-StraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

16. Bleichstraße, ZeughausstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung

Tempo 30 ganztags in der Zeughausstraße von Schleiermacherstraße bis Mathildenplatz sowie in der Bleichstraße von Grafenstraße bis Kasinostraße. Hierbei sind die Anforderungen im Bereich des Krankenhauses zu prüfen und zu berücksichtigen.
Ggf. ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen.

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Das Lkw-Durchfahrtsverbot ist zu überwachen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet.
Passiver Schallschutz: siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.
Das Lkw-Durchfahrtsverbot wird kontrolliert, siehe auch Punkt g.

17. Dieburger Straße, Alexanderstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Magdalenenstraße bis Dieburgerstraße 36 vorgeschlagen. Insbesondere ist Tempo 30 ganztags aus verkehrlichen Gründen im Bereich des Krankenhauses zu prüfen.

Gegebenenfalls werden ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet. Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

18. Donnersbergring

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit soll vor Allem nachts reduziert werden. Der schlechte Straßenzustand soll verbessert werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 nachts von Donnersbergring 88 (Ampel) bis Kreuzung Holzhoferallee (bereits Hindenburgstraße) vorgeschlagen. Bei Bedarf sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es wurden nur kleinräumige Lärmüberschreitungen festgestellt. Es wird derzeit geprüft, die B3 von der Heidelberger Straße in die Hindenburgstraße / Donnersbergring zu verlegen. Anschließend sollen erneut Berechnungen vorgenommen werden.

19. Erbacher Straße, Bereich Edelsteinviertel

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wird eine Tempo 30-Zone mit Fußgängerüberwegen bzw. Ampel gefordert sowie eine Überwachung der Geschwindigkeitsüberschreitung.

Das Bremsen und Hupen im Bereich von Bushaltestellen und bei unklare Situationen wird beanstandet. Es soll aufn das Abschalten der Motoren bei Stau/geschl. Bahnübergang hingewiesen werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Hier ist kein Tempo 30 aus Lärmschutzgründen möglich.

Vorgeschlagen wird eine Tempo 30 Streckenbegrenzung aus städtebaulichen Gründen. Hierzu wird die Erstellung eines städtebaulichen Konzepts mit einem hierarchisch gegliederten 'langsamen' und 'schnellen' Netz bei den überörtlichen Durchgangsstraßen empfohlen. Vorbehaltlich der Zustimmung der Verkehrsbehörde wird dann die Anordnung von Tempo 30 ganztags (evtl. auch Lkw-Durchfahrtsverbot -ggf. mit Be-Entlader frei) auf den

überörtlichen Durchgangsstraßen des 'langsamen' Netz nach §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung empfohlen. Hilfreich sind hierfür innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (hier: B26) zur Entlastung des 'langsamen' Netzes.

Ergänzend wird eine stationäre Blitzeinrichtung in Höhe des Hofgut Oberfelds, aufgrund überhöhter Geschwindigkeit bei der Ortseinfahrt vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle ist erst nach einer Umgestaltung möglich, diese wird derzeit geplant und geprüft. Das aktuell angeordnete Tempo 30 wegen schutzbedürftiger Einrichtung ist noch nicht dauerhaft gesichert, daher können dort zurzeit keine Verkehrskontrollen vorgenommen werden.

Eine Temporeduktion aus städtebaulichen Gründen wurde geprüft und ist nicht maßgebend.

20. Eschollbrücker Straße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle sowie „Flüsterasphalt“ ab Ortseingang gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen, eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle sowie je nach Zustand die Erneuerung der Asphaltdecke vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Grundsätzlich gibt es wegen der heranrückenden Bebauung entlang der Eschollbrücker Str. (Heimstättensiedlung) eine neue Belastungssituation, die betrachtet werden muss.

Die Erneuerung der Asphaltdecke zwischen Haardtring und Groß-Gerauer Weg ist geplant. Weitere Abschnitte folgen erst nach dem Jahr 2020.

Auf Höhe Alnatura/Kelley-Barracks kann die Umgestaltung des Straßenraumes erst in 4-5 Jahren folgen. Ob vorher bereits eine Deckensanierung erfolgt, ist aktuell nicht abzusehen. Der fließende Verkehr in der Eschollbrücker Straße wird regelmäßig in allen Bereichen (Tempo 50/70, stadtauswärts/stadteinwärts) mobil überwacht. Die Ergebnisse sind nicht auffällig. Bei Tempo 30 (Übergang Eschollbrücker Straße / Kita) gab es jedoch sehr deutliche Überschreitungen. Die Kontrollen werden nicht wiederholt, bis eine eindeutige Beschilderung geklärt ist.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in der Höhe der Unternehmens Alnatura wurde am 09.08.19 wieder zurückgenommen.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Für den Bereich Kreuzung Eschollbrücker Straße/Haardtring bis Ortsausgang Darmstadt wird in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge gefordert. Ergänzend wird eine stationäre oder mobile Geschwindigkeitskontrolle gefordert. Alternativ werden für die Einmündungen der Straßen „Fünfkirchner Straße“, „Pulverhäuserweg“ und „Am Pelz“ Kreisverkehre der Bau von Kreisverkehren und Zebrastreifen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge ist aufgrund der fehlenden Lärmüberschreitungen nicht möglich.

Der fließende Verkehr in der Eschollbrücker Straße wird regelmäßig in allen Bereichen (Tempo 50/70, stadtauswärts/stadteinwärts) mobil überwacht. Die Ergebnisse sind nicht auffällig.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

21. Frankfurter StraßeForderung aus der aktuellen Beteiligung:

Es wird Tempo 30 ganztags für den Autoverkehr und Straßenbahnen gefordert.

Ergänzend wird lärmindernder Asphalt; moderner Straßenbelag im Projekt DAVIA sowie die Einstellung des Straßenbahnverkehrs nachts bzw. die Umstellung auf E-Busse gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 nachts von Pallaswiesenstraße bis Bismarckstraße sowie Tempo 30 ganztags von Rhönring bis Bismarckstraße vorgeschlagen.

Gegebenenfalls werden ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäude am Willy-Brandt-Platz vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können keine Lärmüberschreitungen festgestellt werden.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Umgesetzt:

Zwischen Willy-Brandt-Platz und der Kreuzung Rhönring / Kasinostraße wurde Tempo 30 km/h nachts (8.9.15) angeordnet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

22. Fiedlerweg

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

23. Goebelstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Hier stehen Wohngebäude im Gewerbegebiet. Bitte Gebietsausweisung prüfen und ggf. anpassen. Es werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Das Areal der Göbelstraße ist in seinem Gebietscharakter ein Gewerbegebiet, eine andere Ausweisung wird nicht angestrebt.

Die Genehmigung der beiden Wohnhäuser wurde als Betriebswohnen beantragt. Dies ist gem. § 8 (3) BauNVO ausnahmsweise in einem GE-Gebiet zulässig.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

24. Groß-Gerauer Weg

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Passive Schallschutzmaßnahmen zw. Eschollbrücker Str. und Schepp Allee.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

25. Haardtring

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 nachts von der Holzhofallee bis zur Moltkestraße vorgeschlagen.

Bei Bedarf sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Tempo 30 ist in einem Teilabschnitt des Haardtrings möglich. Die Beantragung bei der oberen Straßenverkehrsbehörde am RP Darmstadt wird vorbereitet.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Umgesetzt:

Es wurde lärmindernder Splittmastixasphalt eingebaut. Hier wird eine Lärmreduzierung von 5 bis 7 dB(A) erwartet. Eine abschließende Bewertung durch die Hochschule Darmstadt wurde durchgeführt.

26. Heidelberger Straße (B 3)

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Seitens der Bevölkerung wird Tempo 30 km/h nachts gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Bessunger Straße bis Moosbergstraße vorgeschlagen sowie ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Riedesestraße und Sandstraße.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können nur wenige Lärmüberschreitungen (tagsüber) festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre nicht verhältnismäßig.

27. Heinheimer Straße

Forderung aus der Beteiligung und der 2. Stufe: Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Lauteschlägerstraße bis in Höhe des Penny Markts bzw. des Benglerwegs vorgeschlagen. Bei Bedarf sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet. Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

28. Heinrichstraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Seitens der Bevölkerung wird gefordert, das Lkw-Durchfahrtsverbot durchsetzen, lärmarmen Asphalt einzubauen, einen durchgehenden Radweg auf der Heinrichstraße zu erstellen sowie stationäre Geschwindigkeitskontrollen aufzustellen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Heidelberger Straße bis Breslauer Platz sowie ggf. ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Zusätzlich wird eine regelmäßige Überprüfung des Lkw-Durchfahrtsverbots empfohlen.

Bei neuer Fahrbahnanierung wird empfohlen, lärmarmen Asphalt einzubauen.

Des Weiteren wird vorgeschlagen, die Fahrspuren neu zu ordnen und die Anlage eines Radwegs in der Heinrichstraße zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat, bereits im Januar 2019 einen entsprechenden Antrag bei der oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt zur Genehmigung dieser Geschwindigkeitsreduktion nach § 45 STVO eingereicht.

Lärmmindernder Asphalt wurde in einem Abschnitt von ca. 400 m (Gervinius-,Beck-,Inselstr.) in 2011 verlegt, der Zustand ist nach wie vor gut. Die Neuordnung der Fahrspuren ist derzeit in Bearbeitung. Eine einheitliche Lösung ist nicht möglich.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Zustimmung für die Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen im Streckenabschnitt Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Nieder-Ramstädter Straße, einschließlich der Hausnummern Heinrichstraße 106 und 139, in beiden Fahrrichtungen, wird erteilt.

Festlegung für den Bereich Heidelberger Straße bis Nieder-Ramstädter Straße, einschließlich der Hausnummern Heinrichstraße 106 und 139 :

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Nieder-Ramstädter Straße, einschließlich der Hausnummern Heinrichstraße 106 und 139 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Umgesetzt:

Im Bereich der Heinrichstraße zwischen Heidelberger- und Nieder-Ramstädter Straße unter Einbeziehung der Hausnummern 106 und 139 zwischen den Einmündungen der Wiener Straße und Gervinusstraße wurde Tempo 30 nachts angeordnet.

Festlegung für den Bereich Heinrichstraße von Nr. 106 und 139 bis Breslauer Platz:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Heinrichstraße von Nr. 106 und 139 bis Breslauer Platz eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird für Bereiche, in denen derzeit Tempo 30 nachts gilt, eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung und das LKW Fahrverbot sollen stärker kontrolliert werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

29. Hindenburgstraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wird die Reduzierung des Autoverkehrs gefordert.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche beziehungsweise bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

30. Holzhoferallee

Forderung aus der Beteiligung:

Für die Holzhoferallee wird gefordert, Bäume zu pflanzen sowie eine Lärmschutzwand zu erstellen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche beziehungsweise bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

31. Holzstraße, Kirchstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der gesamten Kirchstraße evtl. auch Holzstraße vorgeschlagen.

Bei Bedarf sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Im gesamten Abschnitt Kirchstraße/Holzstraße zwischen Hügelstraße und Landgraf-Georg-Straße wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Zustimmung für die Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen im Streckenabschnitt Kirchstraße zwischen Hügelstraße und der Einmündung Große Bachgasse an der Stadtkirche wird erteilt.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Der Abschnitt Große Bachgasse bis Landgraf-Georg-Straße wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h beschränkt.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Kirchstraße zwischen Hügelstraße und der Einmündung Große Bachstraße an der Stadtkirche eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

32. Hügelstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Manhamenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Hügelstraße wird Tempo 30 ganztags zwischen Neckarstraße und Karlstraße vorgeschlagen. Bei Bedarf sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen sowie stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Tempo 30 wurde im Zuge des Luftreinhalteplans im gesamten City-Tunnel und in der östlichen Hügelstraße umgesetzt.

Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle (Blitzersule) wurde im Mai 2019 in der Nähe der Wilhelm-Glassing-Str. (Steigungsbereich) installiert.

33. Karlstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Manhamenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Von der Lärmaktionsplanung wird Tempo 30 ganztags zwischen Heinrichstraße und Wolfskehl'scher Park sowie Tempo 30 nachts zwischen Heinrichstraße und Hügelstraße vorgeschlagen. Gegebenenfalls werden ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen ist möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Umgesetzt:

Tempo 30 nachts wurde im Streckenabschnitt Karlstraße von Heinrichstr. - Kirchstr. umgesetzt.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Karlstraße zwischen Hügelstraße und der Einmündung Große Bachstraße an der Stadtkirche eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird angeregt, die bauliche Gestaltung der Straße nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an die abgesenkte Geschwindigkeit anzupassen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusatztliche Manhamenvorschlage, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird

im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

34. Kasinostraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Seitens der Bevölkerung wird gefordert den Verkehrslärm zu senken, sowie ein Kontrollkonzept für modifizierte Auspuffanlagen zu entwickeln. Es wird gebeten den Bereich Kasinostraße Ecke Landwehrstraße hinsichtlich der lärmverursachenden Schadstellen im Straßenbelag zu überprüfen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags für die gesamte Kasinostraße vorgeschlagen, gegebenenfalls ergänzt durch passive Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist hier möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wurde vorgenommen.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Kontrollen hinsichtlich der technischen Konformität mit den erteilten Betriebserlaubnissen werden durch die Polizeidirektionen des Polizeipräsidiums Südhessen durchgeführt.

Der Straßenzustand im Bereich Kasinostraße / Landwehrstraße gibt derzeit keinen vordringlichen Anlass zur Sanierung.

35. Kiesstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie die Ausschilderung als Fahrradstraße und / oder Einbahnstraße, vorgeschlagen. Des Weiteren wird die Umsetzung des Anwohnerparkens oder ein generelles Parkverbot gefordert.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Laut Stadtplanungsamt ist die Kiesstraße eine enge innerstädtische Straße ohne Durchgangsverkehr. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung steht bevor.

36. Kranichsteiner Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder passive Schallschutzmaßnahmen zwischen Spessartring und Taunusstraße vor.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Zwischen dem Rhönring und der Heinheimer Straße ist bereits Tempo 30 ganztags angeordnet. Der (Bus-)Verkehr wird hier als unkritisch eingeschätzt, daher sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

37. Landgraf-Georg-Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im Bereich von Beckstraße bis Schwarzwaldring vorgeschlagen und gebeten, die Anordnung von Tempo 30 im Bereich des Krankenhauses und der Schule zu prüfen. Gegebenenfalls sind ergänzend die Umsetzung von passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Bitte Information, welcher lärmreduzierende Asphalt in welchem Bereich eingebaut wurde.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

Die Decke der Landgraf-Georg-Straße (B26) wurde stadtauswärts von Holzstraße bis Teichhausstraße erneuert. Bei der abschnittswisen Sanierung der Landgraf-Georg-Straße wurde kein lärmoptimierter Asphalt verbaut.

38. Landskronstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird die Umsetzung einer Tempo 30 Streckenbeschränkung nachts für den Bereich Landskronstraße 34 bis Heidelberger Straße vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist hier möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

39. Liebfrauenstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung bittet hier die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV-Wert) für die Abschnitte von Heinheimer Straße bis Schuknechtstraße sowie von Heinheimer Straße bis Kranichsteiner Straße zu prüfen und eine Lärmberechnung durchzuführen. Bei Überschreitung von 70 dB(A) wird gebeten, städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig.

40. Martin-Luther-King-Ring

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Temporeduzierung von 70 km/h auf 50 km/h sowie der Bau von stationären Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

41. Neckarstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird gefordert in der Neckarstraße den Verkehrslärm zu reduzieren.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die gesamte Neckarstraße wird Tempo 30 ganztags auf der östlichen Fahrspur vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist hier möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

42. Nieder-Ramstädter-Straße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Aus der Beteiligung wird eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle, sowie Tempo 30 für Lkws gefordert. Der schlechte Straßenzustand wird bemängelt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Karlstraße bis Teichhausstraße und nachts weiter bis Mathildenstraße vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Baumaßnahme ‚Grundhafte Sanierung der Nieder-Ramstädter-Straße‘ beginnt 2021. Hierdurch wird die Lärmbelastung deutlich gemindert werden. Der Einbau von lärmmindernden Asphalt wird dabei geprüft.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag der Einführung von Tempo 30. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Tempo 30 im Abschnitt zwischen Karlstraße und Heinrichstraße ist möglich. Hierbei wird derzeit geprüft, inwieweit der Straßenbahnverkehr durch eine Einführung von Tempo 30 beeinträchtigt werden würde.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

43. Pallaswiesenstraße, Bereich Johannesviertel

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Trotz Tempo 30 zwischen Frankfurter Straße und Schloßgartenplatz werden nachts die Pegelwerte von 60 db(A) überschritten, hohe Lärmwerte auch im Bereich zwischen Liebigstraße und Frankfurter Straße. Hier werden weitere städtebauliche Maßnahmen zur Verminderung des Durchgangsverkehrs vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig.

44. Pallaswiesenstraße, Gräfenhäuser Straße, Bereich Pallaswiesenviertel (Gewerbegebiet)

Forderung aus der aktuellen Beteiligung:

Es wird Tempo 30 ganztags für den Straßenabschnitt zwischen Pallaswiesenstraße 105 und Kirschenallee gefordert. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen. Bei Straßensanierung soll der Einbau eines lärmarmen Asphalts geprüft werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Prüfung von lärmmindernder Asphalt erfolgt erst, wenn die grundlegende Erneuerung (2021 ff.) begonnen wird. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Eine Festlegung auf Tempo 30 ist aufgrund geringer Belastung und mangelnder Wohnbebauung nicht möglich.

45. Pützerstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags für den Abschnitt von Dieburger Straße bis Erich-Ollenhauer Promenade sowie Tempo 30 nachts für den Abschnitt von Erich-Ollenhauer Promenade bis Erbacher Straße vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Es können keine Lärmüberschreitungen festgestellt werden.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

46. Rheinstraße ab Eifelring stadteinwärts

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird gefordert den Verkehrslärm zu reduzieren.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

47. Rhöning

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im Bereich von der Frankfurter Straße bis Friedberger Straße, sowie Tempo 30 nachts im Bereich von Heinheimer Straße bis Lichtenbergstraße vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist hier möglich. Die Beantragung bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Regierungspräsidium Darmstadt wird vorbereitet.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

48. Spessartring

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Auf dem Spessartring wird Tempo 30 nachts von Kranichsteiner Straße bis Alfred-Messel-Weg vorgeschlagen. Gegebenenfalls sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Eine Festlegung auf Tempo 30 ist aufgrund geringer Belastung nicht verhältnismäßig.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt k.

49. Teichhausstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Teichhausstraße wird vom Roßdörfer Platz bis Lindenhofstraße Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Vermessungsamt hat die Maßnahme geprüft und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Eine Festlegung auf Tempo 30 ist aufgrund geringer Belastung nicht verhältnismäßig.

50. Roßdörfer Platz

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird eine verkehrliche Entlastung des Roßdörfer Platzes vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

51. Heimstättensiedlung - Eberstadt (BAB 5)

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Für den Bereich der BAB 5 Darmstädter Kreuz bis Autobahnausfahrt Darmstadt-Eberstadt in beiden Fahrtrichtungen wird eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für Personenkraftwagen und 70 km/h für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen gefordert. Für die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Personenkraftwagen und 60 km/h für Lastkraftwagen gefordert. Die Einhaltung der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen soll überwacht werden. Alternativ wird eine Umleitung des Lastkraftverkehrs in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr auf die parallel verlaufende Bundesautobahn A67 vorgeschlagen.

Ergänzend werden für den oben genannten Abschnitt Richtung Fahrbahn abgewinkelte Lärmschutzwände zur Lärminderung gefordert. Alternativ wird hier die Einhausung und Begrünung des Abschnittes vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

52. Kreuzung Heinrichstraße / Aschaffener Straße (B 26)Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird auf der B 26 ab der Kreuzung Heinrichstraße / Aschaffener Straße ein Tempolimit auf 100 km/h Tags und 80 km/h nachts gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

53. Herdweg, Jahnstraße und HeinrichwingertswegForderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die zu den Magistralen parallel verlaufenden Durchgangsstraßen sollen so umgestaltet werden, dass der Schleichverkehr unterbunden wird. Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

10.2 Schienenlärm

10.2.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

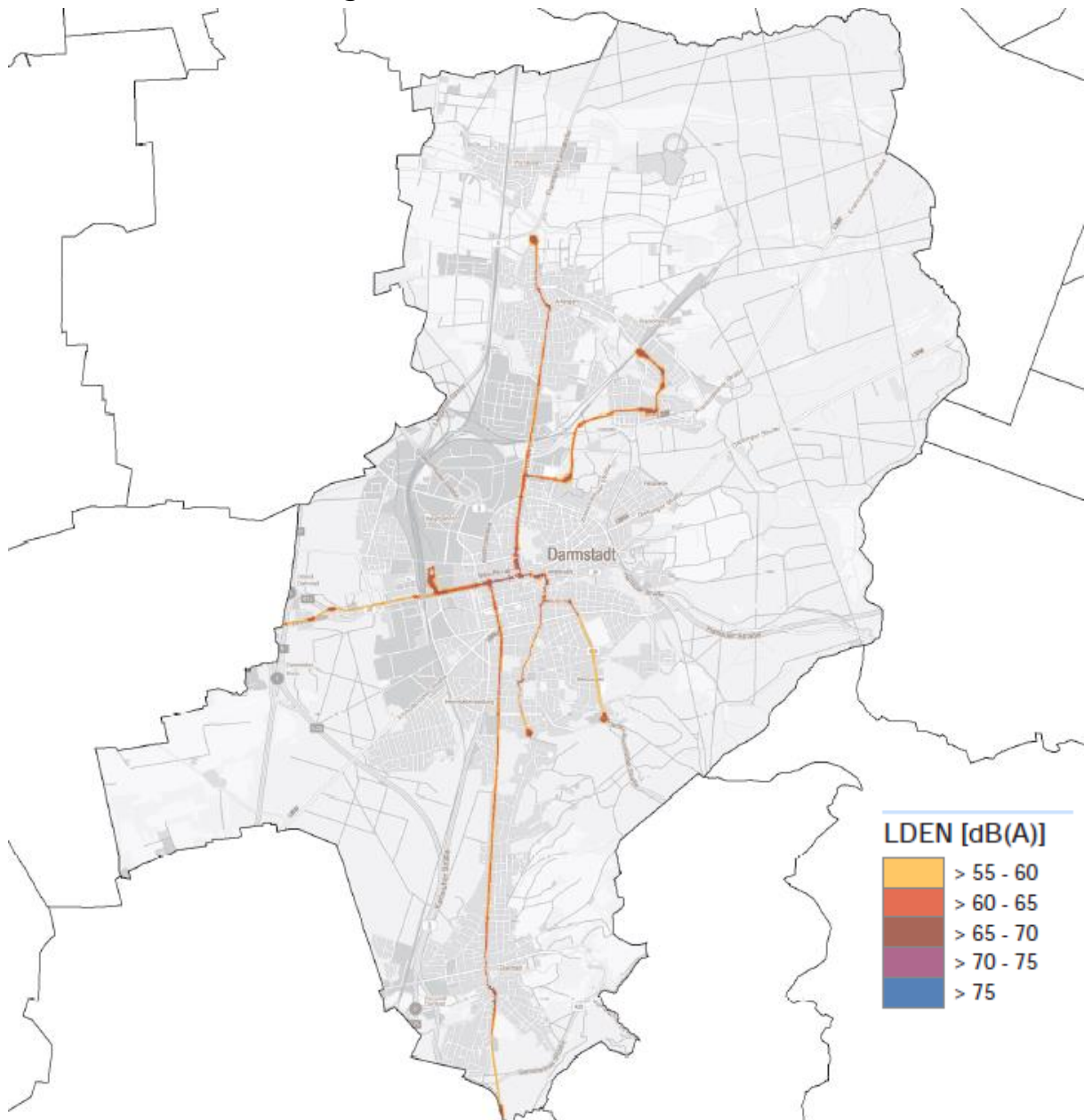


Abbildung 32: Lärmbelastung L_{DEN} durch nicht bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Darmstadt⁷⁶

Vom Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie wurde der Schienenverkehrslärm auf nicht bundeseigenen Schienenwegen berechnet. In Darmstadt sind dies ausschließlich Straßenbahnen. Die Länge der kartierten Strecke umfasst innerhalb des Ballungsraum Darmstadt 10,8 km.

⁷⁶ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 21: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Lärm ausgehend von nichtbundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind.

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.642	1.311	402	38	0	4.393
Nachts (L_{Night})	2.443	2.038	590	150	0	-	5.221

Stellungnahme der DADINA zu aktuellen Projekten:

Als kurzfristige Maßnahmen mit einem Umsetzungshorizont von einem bis drei Jahre sind die Weiterführung der Planung der Straßenbahn nach Groß-Zimmern sowie die Entscheidung über die Weiterplanung der Straßenbahn nach Weiterstadt vorgesehen.

Mittelfristig - mit einem Zeithorizont von drei bis zehn Jahren - sind der Bau der Straßenbahn nach Groß-Zimmern, die Umsetzung des im Nahverkehrsplan dargestellten neuen Linienkonzepts der Straßenbahn, ein durchgängiger Halbstundentakt auf der Linie RB 75 von Darmstadt über Messel, Dieburg und Babenhausen nach Aschaffenburg sowie ein Halbstundentakt auf der Linie RB 66 nach Pfungstadt mit Durchbindung zum Bahnhof Darmstadt Nord vorgesehen.

Stellungnahme der HEAG mobilo zu aktuellen Projekten:Heidelberger Straße Bereich zwischen Bessunger Straße und Sandbergstraße

In diesem Bereich wird voraussichtlich 2021 die stadteinwärtsgerichtete Haltestelle barrierefrei umgebaut. In diesem Zuge erneuern wir den Gleisabschnitt inkl. der angrenzenden Fahrbahn. Gemäß dem im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen kommt es infolge der Neuplanung zu keinen wesentlichen Änderungen, so dass hier keine Lärmvorsorgemaßnahme entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss erforderlich werden. Unabhängig davon werden die Schienen in diesem Abschnitt künftig elastisch gelagert, um die Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu reduzieren.

Erneuerung der Linie 3 in Bessungen

In den nächsten Jahren sollen die Gleise und die Fahrbahn im Bereich zwischen Lichtenbergschule bis zur Bessunger Grundschule, sowie zwischen Jahnstraße bis Nieder-Ramstädter-Straße sukzessive erneuert werden. Aktuell laufen Planungen in Abstimmung mit der Stadt und allen relevanten Leitungsträgern. Welche Bereiche wann erneuert werden, muss noch im Detail geprüft werden. Für den Bereich des barrierefreien Umbaus der Haltestelle Ludwigshöhstraße wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Gemäß dem im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen kommt es infolge der Neuplanung zu keinen wesentlichen Änderungen, so dass hier keine Lärmvorsorgemaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss erforderlich werden. Unabhängig davon werden die Schienen auch in diesem Abschnitt künftig elastisch gelagert ausgeführt, um die Beeinträchtigungen soweit wie möglich noch mehr zu reduzieren.

Frankfurter Straße auf Höhe der Alsfelder Straße

Hier beabsichtigt die HEAG mobilo den vorhandenen Abzweig zu einem Gleisdreieck auszubauen. Für diesen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Gemäß

dem im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen, bei dem das hinsichtlich Schall und Erschütterung ungünstige Betriebskonzept angesetzt wurde, kommt es infolge der geplanten Gleisbauarbeiten in einigen Gebäuden zu wesentlichen Änderungen. Hier besteht dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahme. Ferner werden wir zur Reduzierung des Lärms infolge der Bogenfahrten dort Schmieranlagen vorsehen. Um die Auswirkungen aus den Erschütterung auszugleichen, ist am neuen Abzweig ein leichtes Masse-Feder-System geplant.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenbahnabschnitte:

Tabelle 22: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ballungsraum Darmstadt: Lärm ausgehend von nicht bundeseigenen Schienenstrecken

	Örtlichkeit
1	Emilstraße
2	Frankfurter Straße
3	Eberstadt, Heidelberger Landstraße
4	U-Bahn zwischen Arheilgen und Eberstadt
5	Dämmung im Gleisaufbau Rheinstraße
6	Flächendeckendes U-Bahnnetz für Darmstadt

1. Emilstraße (betrifft Frankfurter Straße)

Forderung aus der Beteiligung:

Ein überhöhter Lärm durch den stark zugenommenen Schienenverkehr durch optimalen Umbau des Gleiskörpers wird beklagt und der Einsatz neuester lärmreduzierter Triebwagen und Anhänger wird gefordert.

Stellungnahme von HEAG mobilo:

Gemeinsam mit der Stadt Darmstadt plant die HEAG mobilo eine Erneuerung des Gleisabschnitts im Bereich der Frankfurter Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und Emilstraße.⁷⁷ Für die Maßnahme wird derzeit ein Planfeststellungsantrag vorbereitet. Lärm entsteht heute vor allem infolge von Fahrbahnschäden in der Kombination mit einer in die Jahre gekommen Gleisinfrastruktur. Mit der Erneuerung der Gleise und der gesamten Fahrbahn lässt sich dieser Lärm künftig vermeiden.

Im Zuge der Planungen ist ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt worden, um die Beeinträchtigungen zu erkennen und abschätzen zu können. Es wird zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich der Emilstraße kommen. Die Schienen in der Frankfurter Straße werden künftig elastisch gelagert, um die Beeinträchtigungen soweit wie möglich noch weiter zu reduzieren.

⁷⁷ <https://www.heagmobilo.de/de/davia> Stand: 11.09.2019

2. Frankfurter Straße

Forderung aus der Beteiligung:

In der Frankfurter Straße fahren am Tag mit 5 Linien ca. 550 Straßenbahnen, die man nicht nur hört, sondern auch spürt. Es handelt sich im Bereich zwischen Willy-Brandt-Platz und Kasinostraße/Rhönring um ein reines Wohngebiet mit zum Teil denkmalgeschützten Häusern. Die Forderungen sind:

1. Reduktion der Geschwindigkeit auf max. Tempo 30 tagsüber (nachts Schrittgeschwindigkeit).
2. Einsatz lärmreduzierter Triebwagen.
3. Eine Einstellung des Schienenverkehrs zwischen 23:00 und 05:00, evtl. Umstellung auf Busse, idealerweise mit Elektroantrieb oder Sammeltaxis denkbar.
4. Erweiterten Nachtruhe (22:00 und 06:00), also zwischen 22:00 und 23:00 und zwischen 05:00 und 06:00, Schienenverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit.
5. Reduzierung der Taktfrequenz. Zu vielen Zeiten sind die Straßenbahnen, die teilweise im 7,5 Minuten-Takt fahren, gar nicht ausgelastet bzw. sehr schwach besetzt. Nachts sind sie fast leer.
6. Beim geplanten Umbau der Frankfurter Straße (Projekt Davia) muss der modernste Gleiskörper verbaut werden.
7. Der Fahrbahnbelag für diese Baumaßnahme sollte ebenfalls dem neuesten Stand der Technik entsprechen („Flüsterasphalt“)

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäude am Willy-Brandt-Platz vorgeschlagen.

Stellungnahme von HEAG mobilo:

Aus Sicht der HEAG mobilo widersprechen die Vorschläge 1, 3 und 4 und 5 der beabsichtigten Förderung des ÖPNV. Der ÖPNV fährt in der Frankfurter Straße gemeinsam mit dem MIV und muss sich an die Geschwindigkeit der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung richten. Derzeit ist zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Tempo 30 angeordnet, an die sich auch der ÖPNV hält. Die Stadt Darmstadt lässt hier weitere Untersuchungen vornehmen.

Die Gleise und die Fahrbahn werden im Zuge Umsetzung des Projekts DAVIA nach dem aktuellen Stand der Technik hergestellt. Im Zuge der Planungen ist ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt worden, um die Beeinträchtigungen zu erkennen und abschätzen zu können. Infolge des Schienenverkehrs kommt es punktuell im Bereich Willy-Brand-Platz und im Bereich Alicenstraße zu geringfügigen Überschreitungen der Grenzwerte, so dass Lärmvorsorgemaßnahmen (Passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern) dort notwendig werden. Diese werden im Rahmen des geplanten Planfeststellungsverfahrens für das Projekt DAVIA geregelt. Im überwiegenden Bereich der Frankfurter Straße kann es zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich der Frankfurter Straße kommen. Die Schienen werden auf der kompletten Länge der Frankfurter Straße künftig elastisch gelagert, um die Beeinträchtigungen soweit wie möglich noch weiter zu reduzieren.

Zum Aspekt "Einsatz neuester lärmreduzierter Triebwagen und Anhänger" - Alle Fahrzeuge der HEAG mobilo entsprechen den geltenden Normen zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung. Ein Straßenbahnfahrzeug hat eine Nutzungsdauer von ca. 30 Jahren. Die Fahrzeugflotte wird im Schnitt alle 10 Jahre durch Neuanschaffungen von Fahrzeugen verjüngt. Aktuell ist

die HEAG mobilo wieder in einem Beschaffungsprozess für neue Straßenbahnfahrzeuge. Diese sollen die ältesten Straßenbahnen der Generation ST12 ersetzen. Die neuen Fahrzeuge werden die aktuell geltenden Normen hinsichtlich Lärmemissionen erfüllen müssen.

Der Punkt "Flüsterasphalt" liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der HEAG mobilo, sondern in dem der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Die Art des Oberflächenbelages im straßenbündigen Bereich hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Lärmquellen der Straßenbahn. Es sei aber erwähnt, dass der sogenannte "Flüsterasphalt" nicht im innerstädtischen Bereich eingesetzt wird, weil u.a. hier eine Lärmminimierung erst ab 50 km/h erreicht werden kann.

Ein Teil des Lärms der Straßenbahnen entsteht im Zusammenspiel Rad/Schiene. Hier investiert die HEAG mobilo seit Jahren, um den dadurch entstehenden Lärm weiter zu reduzieren bzw. zu vermeiden. Deshalb werden z. B. bei Gleisbögen Kurvenschmieranlagen eingebaut, die Radpflege wurde optimiert und auch bei der Gleispflege wurde investiert⁷⁸.

3. Rasengleise Richtung Eberstadt:

Forderungen aus der 2. Stufe:

Im Bereich der Heidelberger Straße zwischen Landskronstraße und Bessunger Straße wurde ein lärmarmes Gleisbett gefordert, für den Bereich der Kreuzung Annastraße wurde gefordert, den Lärm durch Straßenbahnen und Autos auf dem Kopfsteinpflaster rundum die Straßenbahnschienen zu verringern. Des Weiteren wurde gefordert, die Lücke des Grüngleises schließen.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Das Rasengleis entlang der Heidelberger Landstraße ist im Abschnitt nach der Haltestelle "Marienhöhe" bis Eberstadt auf Höhe der Einmündung der Hagenstraße in insgesamt drei Bauabschnitten bis Sommer 2015 umgesetzt worden. Die Streckenlänge beträgt ca. 2.200 Meter. Der Abschnitt zwischen Marienhöhe und Landskronstraße wurde nicht als Rasengleis umgebaut, hier wurden nur im Bestand die Gleise erneuert. Für Rasengleise hätte hier der gesamte Aufbau geändert werden müssen. In diesem Abschnitt liegt zudem die Bebauung nicht so nah an der Gleistrasse wie im Bereich Heidelberger Landstraße.

4. U-Bahn zwischen Arheilgen und Eberstadt

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine U-Bahn zwischen Arheilgen und Eberstadt vorgeschlagen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Der Kosten-Nutzen Faktor, der zur Realisierung eines solchen Projekts notwendig ist, kann hier nicht erreicht werden.

⁷⁸ <https://www.heagmobilo.de/de/presse/pressemeldung/unterwegs-f%C3%BCr-leise-gleise-der-neue-arbeitswagen-der-heag-mobilo-ist-ein> Stand: 11.09.2019

5. Dämmung im Gleisbau Rheinstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Für den Bereich der Rheinstraße wurde ein ‚gedämmter‘ Gleisbau vorgeschlagen.

Stellungnahme von HEAG mobilo:

Die Anlagen stammen aus den Jahren 2002 (Abschnitt Luisenplatz - GD Neckarstraße) bzw. 2004 (Abschnitt Hst. Rhein-/Neckarstraße - GD Berliner Allee). Die Gleise sind - bis auf die Gleisbögen und den Oberbau - in gutem Zustand. Eine Erneuerung der Gleise ist in den nächsten Jahren nicht erforderlich und nicht geplant. Deshalb wird aktuell kein Bedarf gesehen, den Gleisbau zu ändern. Im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen wird jeweils der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt.

6. Flächendeckendes U-Bahn für Darmstadt

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde flächendeckendes U-Bahnnetz anstelle des Straßenbahnausbaus vorgeschlagen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Der Kosten-Nutzen Faktor, der zur Realisierung eines solchen Projekts notwendig ist, kann hier nicht erreicht werden.

10.2.2 Bundeseigene Schienenstrecken

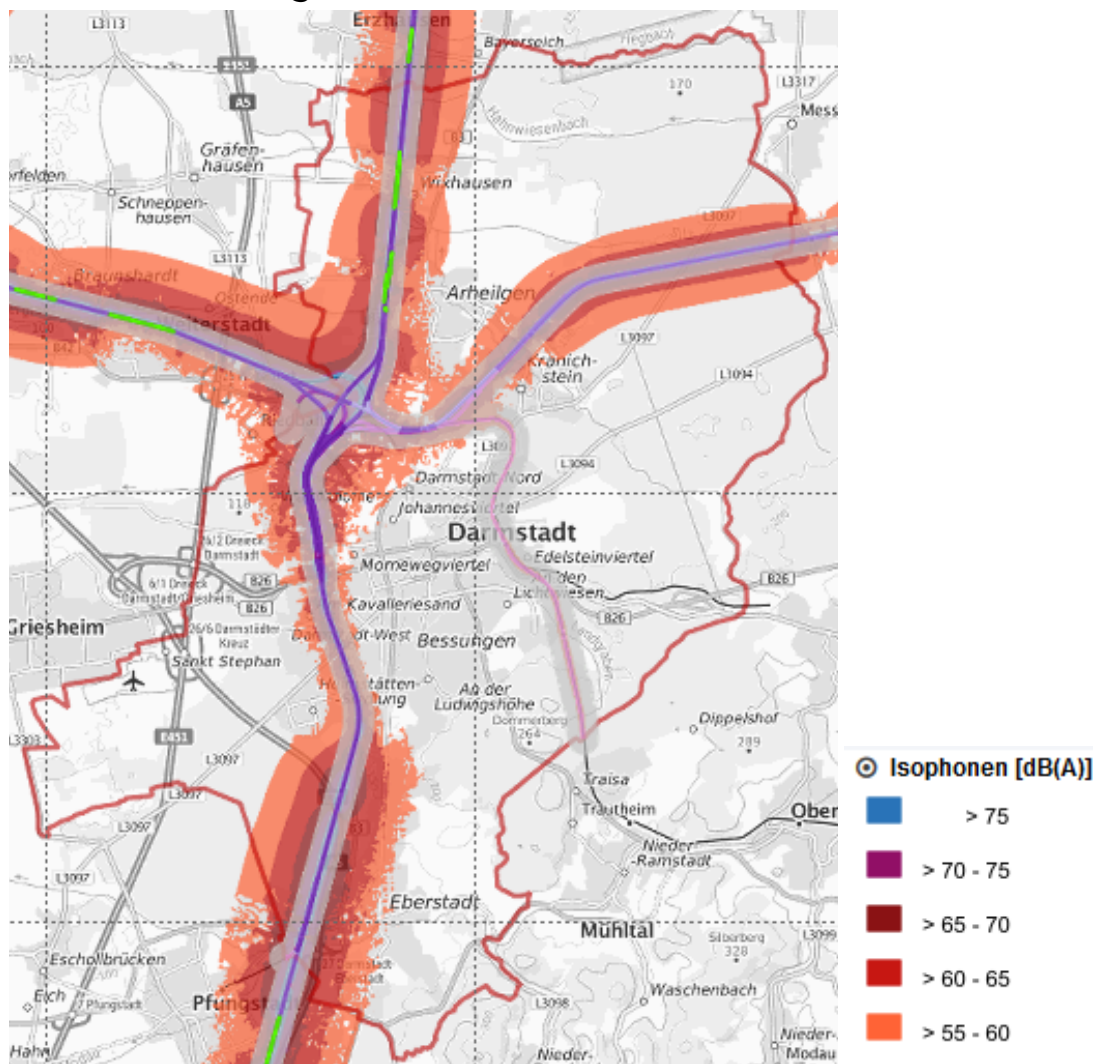


Abbildung 33: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Darmstadt. Die Lärmkarten für Eisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt.⁷⁹

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Darmstadt führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken. Wichtige Achsen sind Richtung Norden und Süden die Main-Neckar Bahn sowie Richtung Westen und Osten die Rhein Main Bahn. Des Weiteren gibt es noch die Odenwaldbahn, die in Süd-Ost Richtung verläuft. Die Strecke mit der höchsten Lärmbelastung ist die Main-Neckar Bahn.

Tabelle 23: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	14.390	3.790	1.240	610	140	20.170
Nachts (L_{Night})	11.090	3170	1000	490	100	-	15.850

⁷⁹ © Eisenbahn-Bundesamt (2017), DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
-Lärmaktionsplan Hessen 3. Runde,
Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden -

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckenummer) im Ballungsraum Darmstadt:**Main-Neckar-Bahn (3601, 3605, 3688)**

Die Main-Neckar-Bahn verläuft auf einer Strecke von 87,5 km von Frankfurt a.M. (Hbf) über Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim weiter bis nach Heidelberg. Die Strecke ist für den Fernverkehr zweigleisig ausgebaut. Im Bereich des S-Bahn-Verkehrs zwischen Frankfurt a.M. (Hbf) und Darmstadt (Hbf) ist die Strecke drei- und viergleisig. Die Main-Neckar-Bahn teilt sich das Verkehrsaufkommen des Nord-Süd-Verkehrs mit der parallel verlaufenden Riedbahn. Fern-, Regional- und Güterzüge teilen sich die Trasse; auch ICE-Züge verkehren hier teilweise (Stuttgart – Frankfurt). Die mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h und ist somit nicht für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut. Die Strecke ist täglich mit 250 Zügen pro Richtung an der Auslastungsgrenze. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim in Planung.

Odenwaldbahn (3554, 4113)

Die Odenwaldbahn ist ca. 89 + 30 km lang und verkehrt im Dieselbetrieb größtenteils eingleisig von Hanau bzw. Darmstadt nach Eberbach (Neckar). Sie dient ausschließlich dem Personennahverkehr.

Rhein-Main Bahn (3530, 3540, 3557)

Die zweigleisige Strecke beginnt am Abzweig der Mainbahn Richtung Frankfurt bei Bischofsheim und verläuft über Nauheim, Groß-Gerau und Weiterstadt nach Darmstadt. Die Strecke wird im Personenverkehr für Regionalbahnen zwischen Wiesbaden über Mainz nach Darmstadt und für Regionalbahnen von Darmstadt nach Aschaffenburg genutzt. Im Güterfernverkehr ist die Strecke von Bedeutung, weil sie den Verkehrsknoten Frankfurt/Main umgeht. Der Güterverkehr kann direkt weiter Richtung Osten auf der Strecke 3557 über Dieburg und Babenhausen nach Aschaffenburg zur Main-Spessart-Bahn geführt werden.

Stellungnahmen zu aktuellen Projekten

Folgende Lärminderungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr werden derzeit im Bereich des Ballungsraum Darmstadt umgesetzt:

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien zur Main-Neckar Bahn (3601):**Tabelle 24: Lärmsanierung im Bereich Darmstadt Main-Neckar Bahn (3601, 3605, 3688)**

Strecke	Ortsdurchfahrt	von km	bis km	Länge (m)	Maßnahme/ Projektstand
3601	Darmstadt - Süd	27,500	30,300	2.800	ausschließlich passive Maßnahmen - in Umsetzung
3601	Darmstadt-Eberstadt	33,441	34,234	793	Baubeginn 2020 (links)

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Main-Neckar Bahn (3601)

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes plant die DB Netz AG entlang der Eisenbahnstrecke 3601, Frankfurt (Main) Hbf - Abzweigstelle Heidelberg- Wieblingen, den Bau einer Lärmschutzwand von km 33,441 bis 34,234. Die Maßnahme befindet sich innerhalb der kreisfreien Stadt Darmstadt im Stadtteil Eberstadt. Die neu zu bauende Lärmschutzwand soll im folgenden Streckenabschnitt errichtet werden:
LSW 1: von km 33,441 bis km 34,234 l.d.B. entlang der Strecke 3601

Die Realisierung der Maßnahme soll im März/ April 2020 erfolgen. Eine Bauzeit von ca. 1 Monat zuzüglich der Vor- und Nacharbeiten wird erforderlich sein.

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien zur Weschnitztalbahn (4104):

Zur Lärmreduzierung ist im Regionalnetz Odenwald, die Maßnahme „Schienenschmiereinrichtung“ vorgesehen. Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt der Strecke 4104 kommt es aufgrund enger Radien zum Kurvenquietschen und damit zu einer erhöhten Lärmbelastung für die Anwohner. Um die Lärmbelastung für die Anwohner zu reduzieren, werden automatische Schienenschmiersysteme eingebaut werden. Neun Schienenschmiereinrichtungen werden in den Bereichen Weinheim, Birkenau und Rimbach eingebaut. Die automatischen Schienenschmiersysteme mindern Schienenlärm, in dem das je nach Anforderung dosierte Schmiermittel exakt zwischen Spurkranz und Fahrflanke aufgebracht wird. Das vorbeifahrende Rad nimmt das Schmiermittel auf, wälzt es wieder ab und sorgt so für die Verteilung in den Verschleißzonen. Dieser exakte Auftrag des Schmiermittels verhindert zusätzlich ein Versickern des Schmiermittels im Gleisbett. Als Baubeginn ist Ende Oktober 2019 vorgesehen.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Eisenbahnabschnitte:

Tabelle 25: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ballungsraum Darmstadt: Eisenbahnlärm

	Trasse Strecken Nr.	Örtlichkeit	Verkehrsaufkommen [Züge / Jahr]	LDEN [dB(A)]	Lnight [dB(A)]	LKZ tags	LKZ nachts
1	3601 Main-Neckar Bahn	Bahnstraße, Arheilgen	99.537	>70-75	>65-70	250-1000	250-1000
2	3601 Main-Neckar Bahn	Ostpreußenstraße, Eberstadt	92.313	>60-65	>55-60	250-1000	250-1000
3	3554 Odenwaldbahn	Schnittspahnstraße, Darmstadt	16.966	>60-65	>50-65	keine	keine
Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist geplant, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.							
4	3601 Main-Neckar Bahn	Heimstättensiedlung	Es wurde gefordert, die neuen Zugtrasse für Güter-/ICE-Züge nicht entlang der Eschollbrücker Straße bzw. durch den nördlichen Westwald zu bauen. Die bestehende Bahntrasse östlich der Darmstädter Heimstättensiedlung (Main-Neckar-Bahn) soll alternativ auf vier Gleise erweitert werden und gegen Lärm- und Schadstoffemissionen mit einem begrünten oder / und bebaubaren „Deckel“ eingehaust sowie mit einem Vibrationschutz versehen werden.				

1. 3601 Main-Neckar Bahn, Bahnstraße, Arheilgen

Forderung aus der Beteiligung:

Im Bereich des Bahnhofs Arheilgen Bahnstraße/Weiterstädter Straße (Hauptstrecke von S-Bahnen, ICEs und vielem lautem Güterverkehr befahren) soll ein Lärmschutzwall entstehen. Am dem Bahnhof gegenüberliegenden Grundstück, das der Stadt Darmstadt gehört, soll der lärmindernde Bewuchs (Hecke) stehen gelassen werden.

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Im Rahmen des zentralen und freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurde unter anderem auch die Strecke 3601 Frankfurt Hbf - Abzweig Heidelberg sowie die Strecke 2530 Mainz Bischofsheim - Darmstadt Hbf betrachtet. Dabei wurden die erforderlichen Schallschutzgutachten erstellt. Nach Auswertung der Messergebnisse und Gutachten wurde über aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) oder passiven Schallschutz (Schallschutzfenster etc.) entschieden. Die Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms auf der Strecke 3601 und auf der Strecke 3530 sind beendet. Darüberhinausgehende Maßnahmen und weitere Förderungen sind nicht vorgesehen.

2. 3601 Main-Neckar Bahn, Am Lämmchesberg / Ostpreußenstraße, Eberstadt

Forderung aus der Beteiligung:

Die Eisenbahnstrecke liegt in einer deutlichen Hochlage. Nachts finden Gütertransporte statt. Die A5 sowie die Eisenbahnstrecke sollen auf ganzer Strecke ab Eberstadt Ausfahrt Pfungstadt bis zur Heimstättensiedlung mit Lärmschutzwänden versehen werden.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes plant die DB Netz AG entlang der Eisenbahnstrecke 3601, Frankfurt (Main) Hbf - Abzweigstelle Heidelberg- Wieblingen, den Bau einer Lärmschutzwand von km 33,441 bis 34,234. Die Maßnahme befindet sich innerhalb der kreisfreien Stadt Darmstadt im Stadtteil Eberstadt. Die neu zu bauende Lärmschutzwand soll im folgende Streckenabschnitt errichtet werden:

LSW 1: von km 33,441 bis km 34,234 l.d.B. entlang der Strecke 3601

Die Realisierung der Maßnahme soll im März/ April 2020 erfolgen. Eine Bauzeit von ca. 1 Monat zuzüglich der Vor- und Nacharbeiten wird erforderlich sein.

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Im Rahmen des zentralen und freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurde unter anderem auch die Strecke 3601 Frankfurt Main Hbf. betrachtet. Dabei wurden die erforderlichen Schallschutzgutachten erstellt. Nach Auswertung der Messergebnisse und Gutachten wurde über aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) oder passiven Schallschutz (Schallschutzfenster etc.) entschieden. Die Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms auf der Strecke 3601 und auf der Strecke 3530 sind beendet. Darüberhinausgehende Maßnahmen und weitere Förderungen sind nicht vorgesehen.

Offen ist lediglich der Streckenabschnitt von km 33,441 bis km 34,234, links der Bahn Darmstadt Eberstadt auf der Strecke 3601. Hier soll eine Lärmschutzwand im 2. Quartal 2020 entstehen.

3. 3554 Odenwaldbahn, Schnittpahnstraße, Darmstadt

Stellungnahme aus der Beteiligung:

Lautes Hupen der Odenwaldbahn im 15-20 Minuten Takt, ganztägig hörbar im Umkreis von mind. 750m.

Ursache: Fehlende Beschränkung des Bahnübergangs in der Kurve für Fußgänger.

Hintergrund: Der Übergang ist die einzige direkte Fußgänger/Radfahrer-Verbindung vom Edelsteinviertel in das Nachbarviertel, ohne den Verkehrsengpass am Ostbahnhof zu nutzen. Der Weg wird von vielen Schülern genutzt, um in die angrenzenden Schulen zu kommen.

Es werden folgende Vorschläge zur Verbesserung der Situation gemacht: Lichtsignal, Brücke über die Bahn, Bahnübergang mit Schranke, Unterführung, Geschwindigkeitsreduzierung der Bahn, Verbesserung des Sichtkontaktes Zugführer - querende Person, Querbarkeit des Übergangs mit Lastenrädern.

Ergänzung der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung bittet um Mitteilung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, sowie über das weitere Vorgehen, wenn möglich bitte mit Zeitplan. Des Weiteren wird um die Information über die Entscheidung, ob die Umsetzung einer Überführung, Unterführung oder eines beschränkten Bahnübergangs geplant ist bzw. geplant werden soll, gebeten.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Erste, grobe Machbarkeitsstudie für eine Brücke liegt vor. Es fehlt jedoch die Grundlage für die Festlegung, welche Variante verfolgt werden soll. Die Zahlen zum Ziel- und Quellverkehr liegen noch nicht vor. Der Zeitplan umfasst schätzungsweise ein halbes Jahr bis zur Planungsfreiheit. Es wird mit mindestens 5 Jahre für die Planung gerechnet.

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Der geschilderte Sachverhalt ist bereits seit vielen Jahren bekannt und sowohl Stadt als auch EBA sind in die Thematik involviert. Es handelt sich um einen nicht technisch gesicherten Bahnübergang, welcher durch zusätzliche Pfeifsignale gesichert ist. Eine Ausstattung mit einer technischen Sicherung würde einen Vollschrankenabschluss mit Gefahrenraumüberwachung und sehr langen Schließzeiten (aufgrund der Lage innerhalb des Bahnhofs) erfordern. Daher ist man einvernehmlich zu dem Schluss gekommen, dass nur ein Brückenbauwerk, welches durch die Stadt Darmstadt zu errichten wäre, eine Lösung darstellt.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die verlängerten Wartezeiten werden als unproblematisch erachtet, angesichts der Lärminderung, der Sicherheitserhöhung für Schulkinder, der gewonnenen Querbarkeit für Radfahrende mit Lastenrädern oder Anhängern und der schnelleren Umsetzbarkeit im Vergleich zur Erstellung einer Brücke.

4. 3601 Main-Neckar Bahn bzw. Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar, Heimstättensiedlung

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde gefordert, die neuen Zugtrassen für Güter-/ICE-Züge nicht entlang der Eschollbrücker Straße bzw. durch den nördlichen Westwald zu bauen. Die bestehende Bahntrasse östlich der Darmstädter Heimstättensiedlung (Main-Neckar-Bahn) soll alternativ auf vier Gleise erweitert werden und gegen Lärm- und Schadstoffemissionen mit einem begrünbaren oder / und bebaubaren „Deckel“ eingehaust sowie mit einem Vibrationsschutz versehen werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

10.3 Industrielärm

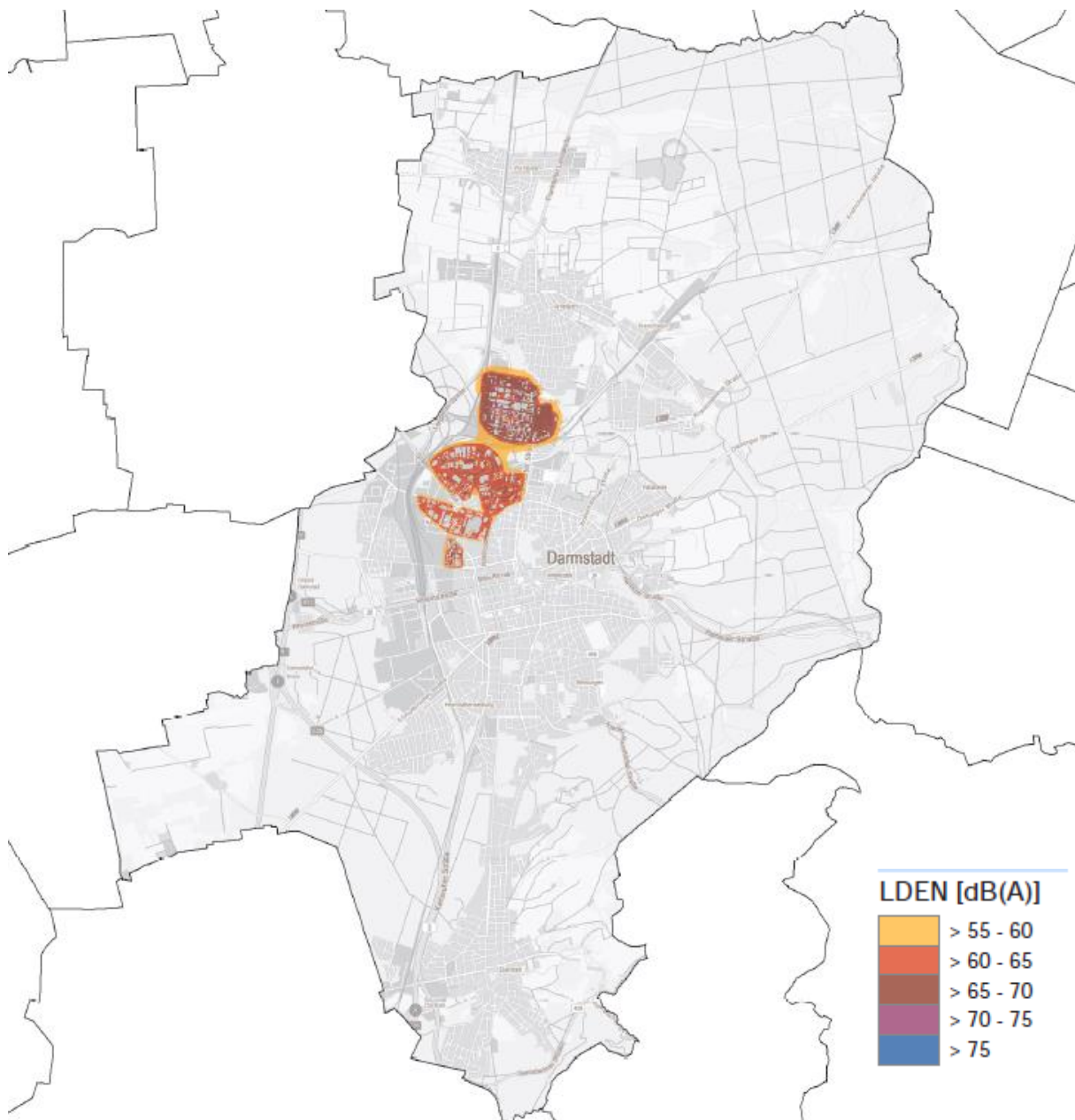


Abbildung 34: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Darmstadt⁸⁰

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Darmstadt die Industrie- und Gewerbelandläufe kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Darmstadt wurden 4 Industriequellen lärmkartiert.

⁸⁰ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 26: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	621	300	68	0	0	989
Nachts (L_{Night})	311	53	0	0	0	-	364

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in Darmstadt überwacht⁸¹:

Eigenbetrieb Abfallwirtschaft und Stadtreinigung der Stadt Darmstadt (EAD), Entega AG, ENTEGA STEAG Wärme GmbH, Evonik Oil Additives GmbH, Evonik Röhm GmbH, GSI -Gesellschaft für Schwerionenforschung mbH, Merck KGaA.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

⁸¹ Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Dezember 2018

10.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ist-Zustand:

Derzeit gibt es im Stadtgebiet Darmstadt keine ausgewiesenen ‚Ruhigen Gebiete‘.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Beteiligung wurden als ‚Ruhiges Gebiet‘ der Friedensplatz, der Park Rosenhöhe und das Oberfeld vorgeschlagen.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Die Ausweisung des Parks Rosenhöhe und des Oberfelds sollen geprüft werden. Der Friedensplatz ist als ruhiges Gebiet nicht geeignet.

Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt:

Die Stadt erwägt die Beauftragung eines Fachgutachtens für eine umfassende Analyse und Bewertung, welches in ein gesamtstädtisches Konzept münden könnte.

11 Ballungsraum Frankfurt am Main

Frankfurt am Main ist mit 757.765 Einwohnern (Stand: 30.06.2019)⁸² die größte Stadt Hessens und die fünftgrößte Stadt Deutschlands, die Einwohnerzahl nimmt kontinuierlich zu. Die Stadt liegt auf beiden Seiten des Untermains zentral im wichtigsten Wirtschaftsraum Deutschlands. Das Stadtgebiet Frankfurt am Main umfasst eine Gesamtfläche von 248 km², hiervon bestehen 20 % Verkehrsflächen. Etwa ein Drittel des Stadtgebiets ist als Landschaftsschutzgebiet Frankfurter Grüngürtel ausgewiesen. Dazu gehört auch der Frankfurter Stadtwald, einer der größten Stadtwälder Deutschlands. Die Stadt ist ein internationales Finanz-, Kommunikations- und Verkehrszentrum und mit 688.600 Beschäftigten und 334.000 Pendlern der Beschäftigungsmotor in der Metropolregion Rhein-Main. Frankfurt am Main ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum und bildet das Zentrum der polyzentrischen Metropolregion Rhein-Main. Die Stadt ist in 46 Stadtteile aufgeteilt, die sich wiederum aus 121 Stadtbezirken zusammensetzen. Politisch ist die Stadt in 16 Ortsbezirke aufgegliedert.

Die Messe Frankfurt ist ein Messe-, Kongress- und Eventveranstalter mit eigenem Gelände und nach Hannover und Shanghai der drittgrößte Messeplatz der Welt.

Die Stadt Frankfurt am Main ist dank ihrer zentralen Lage einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Europa.

Die Autobahnen BAB 5 im Westen, BAB 661 im Osten und BAB 3 im Süden erschließen großräumig das Stadtgebiet als Autobahnring, der die am 1. Oktober 2008 eingerichtete Umweltzone begrenzt. Das Frankfurter Kreuz ist der meistbefahrene Straßenknotenpunkt Deutschlands. Die BAB 66 und die BAB 648 führen in die Stadt hinein. Durch Frankfurt a.M. führen die Bundesstraßen B 3, B 8, B 40, B 43, B 44 und B 521, die streckenweise autobahnähnlich ausgebaut sind.

Frankfurt a.M. verfügt über zwei wichtige Eisenbahnknoten, den Hauptbahnhof und den Flughafen Fernbahnhof. Der Hauptbahnhof ist ein zentraler Bahnknotenpunkt und größter Personenbahnhof Deutschlands. Mit 13 Linien ist er der wichtigste Knotenpunkt im nationalen ICE-Netz. Wichtige Achsen im Regionalverkehr sind Richtung Süden und Norden die Main-Neckar Bahn und die Main-Weser Bahn sowie Richtung Westen und Osten die Mainbahn, die Main-Lahn Bahn und die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Des Weiteren gibt es noch die Kinzigtalbahn, die Riedbahn, die Sodener Bahn, die Taunus Eisenbahn, die Flughafen-schleife Frankfurt und die Verbindungsbahn. Der Flughafen Fernbahnhof ist der größte Flughafenbahnhof in Deutschland.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von Frankfurt a.M. und der Region ist die S-Bahn Rhein-Main von hoher Bedeutung. Diese verbindet das frankfurter Stadtgebiet mit den umliegenden Gemeinden und umfasst 9 Linien und 110 Stationen auf 300 km Streckennetz. Die Frankfurter U-Bahn umfasst 9 Linien mit 27 unterirdischen und 59 oberirdischen Stationen auf 65 km Streckennetz. Eine Besonderheit ist, dass die U Bahn in Frankfurt am Main in den Außenbereichen auf oberirdischen Strecken fährt. Ergänzt werden diese Angebote durch die städtische Straßenbahn, Stadtbusse sowie mehreren Vorort- und Regionalbahnen. Das größte Verkehrsunternehmen für die lokalen Verkehrsmittel in der

⁸²<https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden>

Stadt ist die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft trafficQ übernimmt die Koordination und Bestellung des lokalen Nahverkehrsangebots. Sie ist Partner des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV), der für die regionalen Verkehre und das einheitliche Tarifsysteem zuständig ist.

Im Bereich des Schienennah- und -fernverkehrs stellen die im Kapitel 9.4 beschriebenen Projekte eine bedeutende Verbesserung der Schienenverkehrsinfrastruktur für den Ballungsraum Frankfurt a.M. dar.

Der Verkehrsflughafen Flughafen am Main ist der größte deutsche Verkehrsflughafen.

Am Frankfurter Flughafen entstand 1994 die 3,8 Kilometer lange erste deutsche fahrerlose Hochbahn SkyLine, welche die Terminal 1 und 2 verbindet. Die Anbindung des im Bau befindlichen Terminal 3 soll durch den Bau eines neuen Passagier-Transport-Systems sichergestellt werden.

Die Binnenhäfen Osthafen 1 und 2, Gutleuthafen und Hafen des Industrieparks Höchst sind vorwiegend Güterumschlagplätze. Am Gutleuthafen wird hauptsächlich Schütt- und Stückgut umgeschlagen, der Osthafen 1 wird schwerpunktmäßig für Massengüter, Container, Entsorgung und Lagerung genutzt, der Osthafen 2 für Autotransport, Massengüter, Entsorgung und Lagerung. Der Hafen des Industriepark Höchst hat zwei Terminals und ist an den Straßen und Schienenverkehr angebunden.

Im Internationalen Datenverkehr ist der Deutsche Commercial Internet Exchange (DE-CIX) in Frankfurt a.M. der Internet-Knoten mit dem weltweit größten Datendurchsatz.

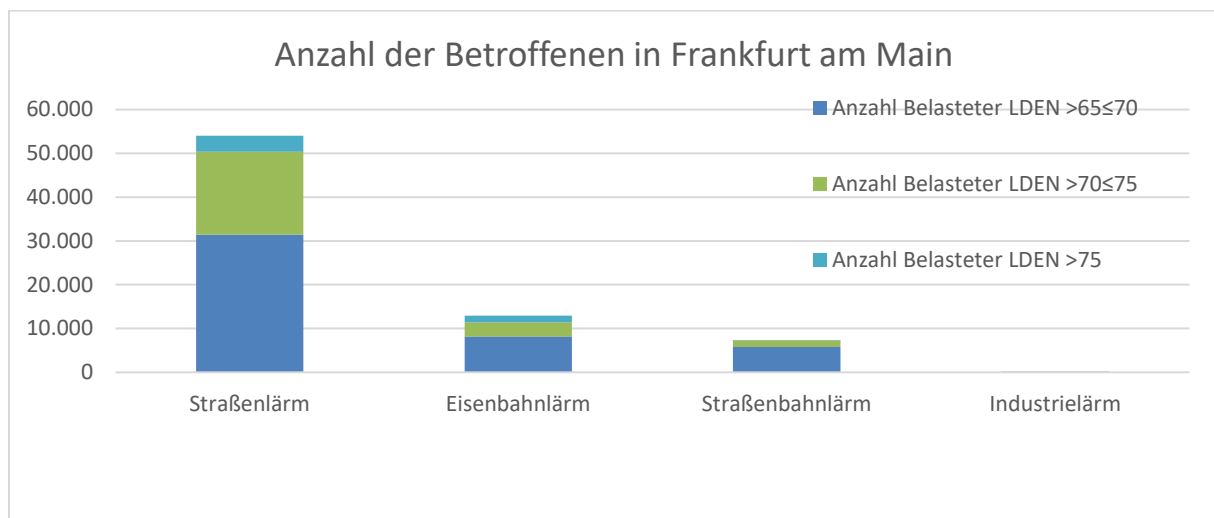


Abbildung 35: Anzahl der betroffenen Einwohner mit LDEN > 65 dB (A) Ballungsraum Frankfurt am Main

11.1 Straßenlärm

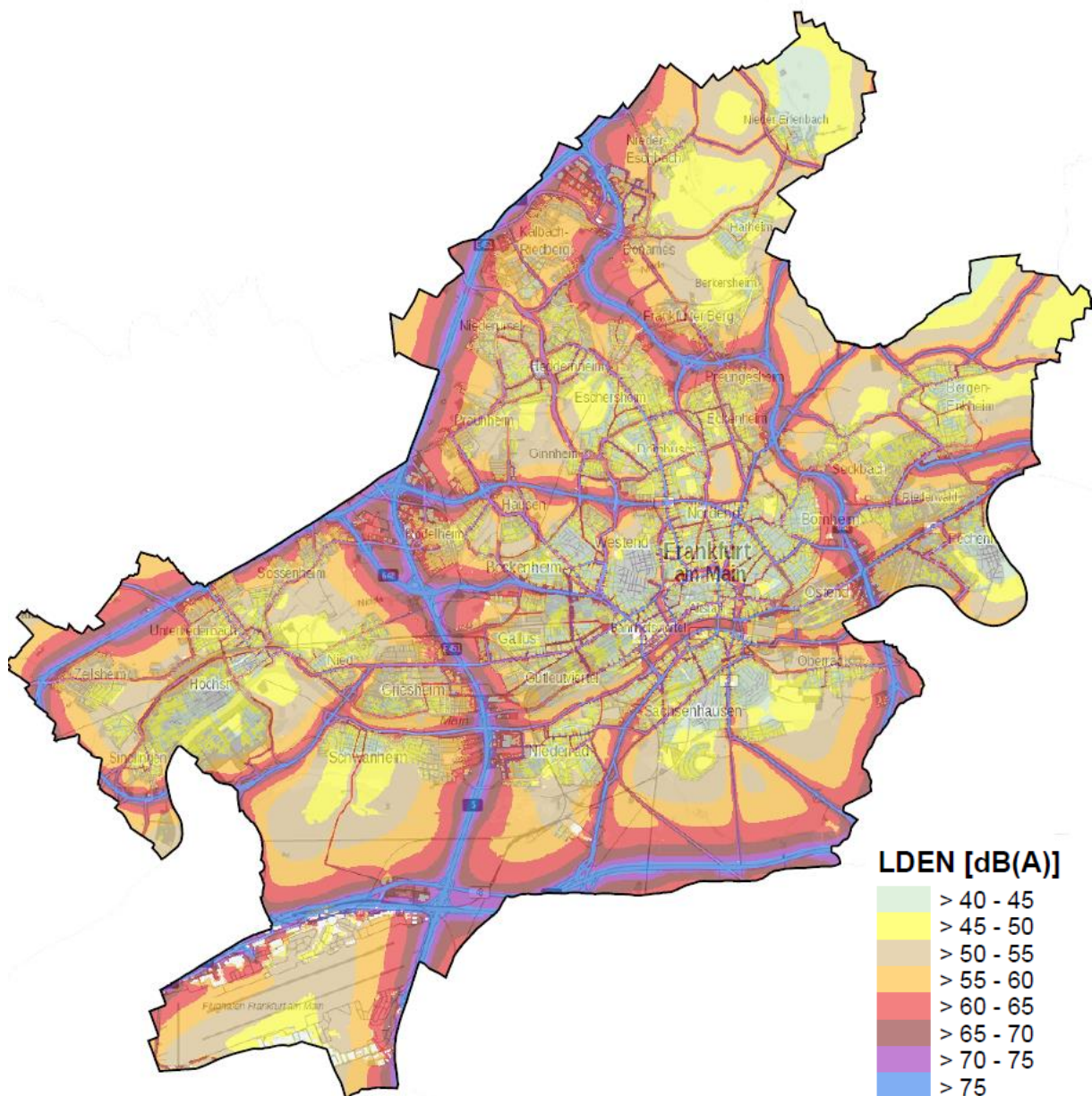


Abbildung 36: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Frankfurt a.M. (HLNUG 2018)

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat im Straßennetz sämtliche Straßen ab einer durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 3.000 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit, auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert. Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich Darmstadt im Bereich der EU-Kartierung über ca. 694 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 745 km.

Tabelle 27: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	61.879	39.204	31.411	18.964	3.648	155.106
Nachts (L_{Night})	48.661	34.777	17.656	2.860	451	-	104.405

Umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung seit dem Lärmaktionsplan der 1. Stufe bis heute:

Unterliederbach Königsteiner Straße

Tempo 30 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde aus Lärmschutzgründen auf der Königsteiner Straße von Abfahrt BAB 66 bis Einmündung Burgunderweg beidseitig angeordnet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der Königsteiner Straße von Abfahrt BAB 66 bis Einmündung Burgunderweg beidseitig nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

A66 Ortsteil Rödelheim Nordwestkreuz Frankfurt a.M. - Anschlussstelle Ludwig-Landmann-Straße

Tempo 100 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde aus Lärmschutzgründen auf der A66 zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Ludwig-Landmann-Straße in beiden Fahrrichtungen angeordnet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der A66 zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Ludwig-Landmann-Straße nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

a. e-Mobilität

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird gefordert, die E-Mobilität zu fördern und Sonderfahrspuren für E-Fahrzeuge einzuführen und den Anteil lauter Dieselfahrzeuge zu z.B. durch Fahrverbote zu reduzieren.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine städtisch abgestimmte Stellungnahme erfolgt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens. Es wurde ein „Elektromobilitätskonzept und Umsetzungsstrategie für die Stadt Frankfurt am Main - Elektromobilität 2030 in Frankfurt am Main“ mit 22 Projektsteckbriefen beauftragt, welches auch fertig gestellt wurde und unter

https://www.stvv.frankfurt.de/parlisobj/M_219_2019_AN_Konzept.pdf
einsehbar ist.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde der Magistrat beauftragt, die Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Mobilitätsangebote, zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, zur Attraktivierung der Citylogistik und zum Marketing städtischer Mobilitätskonzepte gemäß dem Elektromobilitätskonzept voranzutreiben. Der Magistrat soll darüberhinaus den Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur mit kommerziellen Anbietern vorantreiben, da die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten im Stadtgebiet für potentielle Nutzer ausschlaggebend für die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges ist. Dabei wird der Magistrat

keine eigenen Investitionen in den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur vornehmen, sondern durch die Schaffung effizienter Genehmigungsprozesse dazu beitragen, dass kommerzielle Anbieter die notwendige Ladeinfrastruktur errichten. Die im Rahmen des Elektromobilitätskonzepts empfohlene Einrichtung eines/r verwaltungsinternen Ladeinfrastrukturbeauftragten in der Verwaltung wird derzeit geprüft.

b. Radverkehr

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird die Neuerrichtung eines Radwegs zwischen Nieder-Eschbach und Nieder-Erlenbach gefordert.

Stellungnahme RP Darmstadt Dezernat III 33.1 (Planfeststellung):

Das Planfeststellungsverfahren für den Rad- und Gehweg zwischen Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach wurde bereits eingeleitet. Aktuell befindet sich eine Planänderung in der Anhörung.

c. Einsatz von elektrischen Bussen

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird der Einsatz von elektrischen Bussen gefordert.

Stellungnahme der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ

Bis zum Jahr 2030 sollen alle Busse in Frankfurt a.M. 100% elektrifiziert sein. Vor dem Jahr 2022 sind Teillinien geplant, danach sollen komplette Bündel ausgeschrieben werden.

d. Hotelschiffe

Forderung aus der Beteiligung:

Hotelschiffe sorgen für Lärm, hier soll Abhilfe geschaffen werden.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Hotelschiffe werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet.

e. Passive Schallschutzmaßnahmen

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster und Lüfter gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmsanierung an (kommunalen) Straßen in der Baulast von Städten und Gemeinden ist eine Aufgabe der jeweiligen Gebietskörperschaft. Diese ist dafür verantwortlich, entsprechende Haushaltsmittel und Regelungen für eine freiwillige Lärmsanierung eigenständig vorzusehen. Die Aufsetzung eines diesbzgl. Förderprogramms von Seiten des Landes Hessen ist derzeit nicht vorgesehen.

f. Raser in der Innenstadt

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die Raser in der Innenstadt hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Wir verweisen auf die zuständige Sondereinheit „KART“ der Landespolizei Hessen (Kontrolleinheit Autoposer Raser Tuner).

Stellungnahme des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main, Bereich Verkehrsüberwachung:

Die Polizei Frankfurt a.M. gründete im März 2018 die Kontrolleinheit Autoposer, Raser und Tuner (KART) als Pilotprojekt. Seit dem 1. 3.2019 ist dies eine feste Einheit der Polizei Frankfurt a.M. Die Aufgabe der Einheit ist gegen das rechtswidrige Verhalten von Autoposern, Rasern und Tunern vorzugehen.

Bis Ende 2019

- wurden 393 Fahrzeuge sichergestellt
- wurden 554 Mal Autofahrerinnen und -fahrer für das Verursachen unnötigen Lärms und der Wiederherstellung von verkehrsunsicheren Fahrzeugen belangt
- lag der maximal gemessene Lärmpegel von PKWs bei 109 dB(A) und von Motorrädern bei über 130 dB(A)
- wurden zwölf Mal Ermittlungen wegen des Verdachts auf illegale Autorennen eingeleitet

g. Temporeduzierung auf der Autobahn

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Temporeduzierungen auf den Autobahnen im Bereich des Stadtgebiets Frankfurt a.M. vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main schlägt auf allen Autobahnabschnitten innerhalb des Stadtgebietes Tempo 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts vor. Diese Maßnahme sei kostengünstig und senke das Lärmniveau erheblich. Zudem gingen positive Effekte auf die Luftqualität aus.

Anmerkung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sind gegenüber Tempobeschränkungen (insbesondere auch nachts) zu bevorzugen.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgt immer im Einzelfall und unter Abwägung aller sachverhaltsrelevanten Gegebenheiten.

Weitere Informationen unter Punkt 9.6 a. ‚Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen‘.

h. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Anmerkung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es werden Schleichverkehre im Wohngebiet bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen befürchtet.

Stellungnahme der Stad Frankfurt am Main:

Eine pauschale Festlegung von Tempo-30-Zonen ist nicht möglich. Notwendig ist immer eine Einzelfallprüfung. In vielen der untersuchten Lärmkonfliktpunkte verkehren öffentliche Verkehrsmittel. Eine Geschwindigkeitsreduzierung kann für den ÖPNV die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Angebots gefährden, was der gewünschten stadtverträglichen Verkehrsabwicklung entgegensteht. Es müssen die Belange des ÖPNV wie ÖPNV-Fahrzeit und eventuelle Reisezeitverlängerungen sowie Kostensteigerungen durch zusätzliche Fahr

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgt immer im Einzelfall und unter Abwägung aller sachverhaltsrelevanten Gegebenheiten. Schleichverkehre können durch verkehrliche, städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen unterbunden werden z.B. durch Spielstraßen, Einbahnstraßen, Anliegerstraßen, wechselseitige Parkbuchten, Fahrbahneinengungen durch Baumpflanzungen etc..

Ergänzende Ausführungen siehe auch unter Kapitel 3.4.1 ‚Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen‘, sowie unter Punkt 9.6 a. ‚Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen‘.

i. Betrachtung von Lärmkonflikten

Anmerkung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Warum werden Vorschläge zu Temporeduzierungen aus der Beteiligung betrachtet, obwohl keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte festgestellt wurde.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden alle fachlich relevanten Stellungnahmen berücksichtigt und beantwortet, unabhängig von der Umsetzungswahrscheinlichkeit. Die Antwort kann die begründete Umsetzung oder Ablehnung des Maßnahmenvorschlags beinhalten.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für einzelne Straßen:

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer (LKZ), sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte. Die Abschnitte ohne Angaben von betroffenen Personen wurden als einzelne Straßen nicht berechnet, ergaben sich jedoch als zu Betrachtender Lärmschwerpunkt aus den angrenzenden Berechnungen.

Tabelle 28: Betrachtete Straßenabschnitte im Ballungsraum Frankfurt a. M.: Straßenlärm

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A) belastete Personen			L _{Night} in dB (A) belastete Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
1	Frankfurt a.M.	BAB 3, nördliche Seite	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Frankfurt a.M.	BAB 5 Ortsteil Niederursel	51	6	0	216	9	0	90	442
3	Frankfurt a.M.	BAB 5 Ortsteil Sossenheim	74	28	1	140	30	3	340	540
4	Frankfurt a.M.	BAB 5 Ortsteil Griesheim	819	277	28	1024	603	86	4352	7439
5	Frankfurt a.M.	BAB 5 Bereich Goldstein /Niederrad	265	53	2	365	148	5	948	1901
6	Frankfurt a.M.	BAB 648 (Westerbachsiedlung / Sossenheim)	519	175	4	580	311	8	2337	3844
7	Frankfurt a.M.	BAB 648 Ortsteil Rödelheim/Sossenheim	158	38	0	226	32	0	538	745
8	Frankfurt a.M.	BAB 66 Zeilsheim	268	41	0	376	67	0	882	1172
9	Frankfurt a.M.	BAB 66 Unterliederbach	116	84	297	274	98	326	5465	6688
10	Frankfurt a.M.	BAB 66 Ortsteil Sossenheim	483	168	4	653	285	40	2255	4167
11	Frankfurt a.M.	BAB 66 Hausen/Praunheim	437	93	98	674	127	119	2694	3883
12	Frankfurt a.M.	BAB 66 Bockenheim	22	0	0	44	0	0	41	67
13	Frankfurt a.M.	BAB 66 Riederwald	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Frankfurt a.M.	BAB 661 Riederwald	166	220	50	187	207	62	2687	2766
15	Frankfurt a.M.	BAB 661 zw. Bonames und Kalbach	281	18	5	346	41	7	871	1035
16	Frankfurt a.M.	BAB 661 Riedberg	1	0	0	12	0	0	0	9
17	Frankfurt a.M.	BAB 661 Eschersheim/ Frankfurter Berg	77	7	4	147	8	6	207	462
18	Frankfurt a.M.	BAB 661 zw. Preungesheim und Berkersheim	83	9	0	229	28	0	228	567
19	Frankfurt a.M.	BAB 661 zw. Friedberger- und Seckbacher Landstraße	390	82	0	639	121	0	1360	1797

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
20	Frankfurt a.M.	BAB 661 zw. Oberrad und Offenbach	289	127	10	404	158	2	1749	2166
21	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, B3 Rothschildallee	396	760	113	487	723	98	7542	7904
22	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, Höhenstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, Rohrbachstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
24	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, Friedberger Landstraße von Rohrbachstr bis Rothschildallee	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, B3 Friedberger Landstraße	677	861	411	722	1034	120	12595	11022
26	Frankfurt a.M.	Nordend-Ost, Bäckerweg	317	28	0	434	97	0	955	1693
27	Frankfurt a.M.	Preungesheim, B3 Friedberger Landstraße von Homburger Landstraße bis Bodenweg	314	183	1	264	242	2	2098	2378
28	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, B3 Dreieichstraße	481	542	431	346	678	462	10497	11494
29	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Elisabethenstraße	361	174	367	240	296	401	6828	7611
30	Frankfurt a.M.	B43 Sachsenhausen, Seehofstraße	242	397	6	226	378	64	3878	4325
31	Frankfurt a.M.	B3 Sachsenhausen Kreuzung Heister-/Siemensstr.	313	203	362	207	333	378	6647	7362
32	Frankfurt a.M.	B3 Sachsenhausen Darmstädter Landstraße	419	589	296	610	395	307	8830	8821
33	Frankfurt a.M.	Ostend, B3 Flößerbrücke	821	754	0	836	783	21	7450	8414
34	Frankfurt a.M.	Ostend, Schöne Aussicht	394	403	8	451	368	11	3890	3921
35	Frankfurt a.M.	Ostend, B3 Oscar-von-Miller-Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
36	Frankfurt a.M.	Ostend, B3 Sonnenmannstraße	-	-	-	-	-	-	-	-

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
37	Frankfurt a.M.	Ostend, Lange Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
38	Frankfurt a.M.	Bornheim, B8 Wittelsbacherallee	50	27	0	58	25	0	300	318
39	Frankfurt a.M.	Nordend-West/Ost, B8 Nibelungenallee	27	0	0	34	0	0	57	51
40	Frankfurt a.M.	Bockenheim / Westend-Nord, B8 Miquelallee, Verbindungstück zw. Autobahnende und Bockenheimer Warte	37	1	1	48	2	1	64	76
41	Frankfurt a.M.	Schwanheim, B40	369	178	1	325	239	1	2236	2453
42	Frankfurt a.M.	Sindlingen, B40	17	0	0	26	0	0	23	24
43	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, B43/44 Kennedyallee	328	97	0	321	90	1	1603	1447
44	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Gartenstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
45	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Dürer Straße	15	0	0	11	0	0	37	23
46	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, B43 / B44 Mörfelder Landstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
47	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, B44 Stresemannallee	323	66	0	381	68	0	1202	1138
48	Frankfurt a.M.	Zeilsheim, K817 West-Höchster Straße	783	914	64	839	806	77	9639	8458
49	Frankfurt a.M.	Zeilsheim, Pfaffenwiese	454	339	34	483	264	29	3878	3220
50	Frankfurt a.M.	Höchst / Unterliederbach, Königsteiner Str. (A66 bis Dalbergkreisel)	71	32	3	82	40	17	466	615
51	Frankfurt a.M.	Höchst/Unterliederbach, Gotenstraße	663	156	0	606	118	0	2839	2304
52	Frankfurt a.M.	Höchst / Unterliederbach, Hospitalstraße	-	-	-	-	-	-	-	-

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
53	Frankfurt a.M.	Höchst / Unterliederbach, Sossenheimer Weg	-	-	-	-	-	-	-	-
54	Frankfurt a.M.	Höchst, Liederbacher Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
55	Frankfurt a.M.	Höchst, Zuckschwerdtstraße / Ludwig-Scriba-Str.	819	346	0	877	168	0	4477	3525
56	Frankfurt a.M.	Höchst, Bahnhof Nordseite	422	257	0	449	163	0	2719	2152
57	Frankfurt a.M.	Höchst / Sossenheim, L3006 Kurmainzer Straße	360	0	0	148	0	0	470	282
58	Frankfurt a.M.	Sossenheim, L3440 Westerbachstraße	317	58	0	218	118	0	885	1305
59	Frankfurt a.M.	Griesheim, K808 Waldschulstraße	330	227	4	365	155	0	2282	1843
60	Frankfurt a.M.	Griesheim, Espenstraße/ Lärchenstraße	20	0	0	29	0	0	39	42
61	Frankfurt a.M.	Nied, K803 Mainzer Landstraße	37	0	0	38	0	0	5	6
62	Frankfurt a.M.	Nied, Oeser Straße Nord	66	11	0	89	8	0	196	187
62	Frankfurt a.M.	Nied, Oeser Straße Süd	39	0	0	75	3	0	57	160
63	Frankfurt a.M.	Schwanheim, K807 Schwanheimer Uferstr.	225	53	1	298	131	4	841	1649
64	Frankfurt a.M.	Schwanheim, Tannenkopfweg	354	154	0	345	101	0	1967	1515
65	Frankfurt a.M.	Schwanheim, Libellenweg	6	0	0	6	0	0	5	5
66	Frankfurt a.M.	Rödelheim, Auf der Insel	320	235	0	350	149	0	2377	1903
67	Frankfurt a.M.	Rödelheim, Rödelheimer Landstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
68	Frankfurt a.M.	Rödelheim, Bahnhof Westseite	207	3	0	192	2	0	609	474

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
69	Frankfurt a.M.	Praunheim, L3440 Heerstraße-Ost	268	48	2	308	49	8	1096	1304
70	Frankfurt a.M.	Praunheim, Ludwig-Landmann-Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
71	Frankfurt a.M.	Hausen / Bockenheim, K814 Friedrich-Wilhelm-von-Steuben-Str.	-	-	-	-	-	-	-	-
72	Frankfurt a.M.	Hausen, Praunheimer Landstr.	-	-	-	-	-	-	-	-
73	Frankfurt a.M.	Hausen, Im Vogelsang	-	-	-	-	-	-	-	-
74	Frankfurt a.M.	Hausen, In den Waldgärten	-	-	-	-	-	-	-	-
75	Frankfurt a.M.	Gallus, Mainzer Landstr., Frankenallee	388	447	132	465	465	46	5804	5211
76	Frankfurt a.M.	Gutleutviertel, Karpfenweg	108	0	0	95	0	0	144	68
77	Frankfurt a.M.	Gutleutviertel, Gutleutstraße ost	118	31	0	54	31	0	444	328
77	Frankfurt a.M.	Gutleutviertel, Gutleutstraße west	572	379	0	565	290	0	4263	3571
78	Frankfurt a.M.	Gutleutviertel, Untermainkai	-	-	-	-	-	-	-	-
79	Frankfurt a.M.	Gutleutviertel, Mainluststraße	-	-	-	-	-	-	-	-
80	Frankfurt a.M.	Niederrad, K807 Niederräder Uferstr.	-	-	-	-	-	-	-	-
81	Frankfurt a.M.	Niederrad, Bruchfeldstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
82	Frankfurt a.M.	Niederrad, Triftstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
83	Frankfurt a.M.	Ginnheim, Kreuzung Ginnheimer Landstr., Rosa-Luxemburg-Str., Platenstr.	434	63	0	443	43	0	1923	1531
84	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Sophienstraße	488	185	0	527	117	0	2698	2081
85	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Ginnheimer Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
86	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Adalbertstraße	-	-	-	-	-	-	-	-

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
87	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Diemelstraße	541	731	154	524	686	123	9100	7709
88	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Schloßstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
89	Frankfurt a.M.	Bockenheim, Rödelheimer Straße	456	382	0	377	493	62	3797	5682
90	Frankfurt a.M.	Eschersheim, K810 Eschersheimer Landstraße	584	40	0	518	40	0	1799	1421
91	Frankfurt a.M.	Eschersheim, K809 Hügelstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
92	Frankfurt a.M.	Eckenheim, K819 Gießener Str. (Bereich Friedberger Landstr. bis Marbachweg)	221	149	0	214	173	12	1610	1969
93	Frankfurt a.M.	Dornbusch, K810 Eschersheimer Landstraße	763	500	398	826	503	257	9991	8864
94	Frankfurt a.M.	Dornbusch, Marbachweg	-	-	-	-	-	-	-	-
95	Frankfurt a.M.	Dornbusch, Am Dornbusch	-	-	-	-	-	-	-	-
96	Frankfurt a.M.	Westend-Nord, K810 Eschersheimer Landstraße	38	14	9	42	21	3	262	254
97	Frankfurt a.M.	Westend-Nord, Fichardstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
98	Frankfurt a.M.	Westend-Nord, Vogtstraße	189	317	86	280	210	75	3505	3284
99	Frankfurt a.M.	Westend-Süd, Westendstraße	993	694	67	991	525	53	8468	6846
100	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Mainkai	1046	588	146	1106	405	147	8997	8029
101	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Kurt Schumacher-Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
102	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Seilerstraße	87	116	12	151	90	0	1134	1031
103	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Allerheiligenstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
104	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Stoltzestraße	-	-	-	-	-	-	-	-
105	Frankfurt a.M.	Innenstadt, Friedberger Anlage	-	-	-	-	-	-	-	-

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
106	Frankfurt a.M.	Ostend, K818 Hanauer Landstraße (west)	43	127	0	40	128	9	1159	1311
107	Frankfurt a.M.	Ostend, K818 Hanauer Landstraße (ost)	229	1	0	130	136	0	710	1241
108	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Sachsenhäuser Ufer/ Schaumainkai	-	-	-	-	-	-	-	-
109	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Mailänder Str.	1033	569	77	971	545	61	8154	7243
110	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, K816 Mörfelder Landstraße	461	473	124	408	410	215	6232	6672
111	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Hedderichstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
112	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, K816 Offenbacher Landstraße	461	192	0	448	148	0	2735	2182
113	Frankfurt a.M.	Sachsenhausen, Auf dem Mühlberg	-	-	-	-	-	-	-	-
114	Frankfurt a.M.	Oberrad, Wehrstraße	0	0	0	0	0	0	0	0
115	Frankfurt a.M.	Bonames, Unterer Kalbacher Weg	48	13	0	55	11	0	168	145
116	Frankfurt a.M.	Harheim, K812 Erlenbacher Stadtweg	540	204	0	530	109	0	2610	1926
117	Frankfurt a.M.	Bergen-Enkheim, Leuchte	140	103	0	138	74	0	1057	828
118	Frankfurt a.M.	Bergen-Enkheim, L3001 Vilbeler Landstraße	209	379	49	230	345	62	3968	3822
119	Frankfurt a.M.	Bergen-Enkheim, K870 Marktstraße	-	-	-	-	-	-	-	-
120	Frankfurt a.M.	Bergen-Eckheim, K870 Borsigallee	141	13	0	209	35	0	371	739
121	Frankfurt a.M.	Riederwald, K870 Am Erlenbruch	33	22	36	65	22	36	649	728
122	Frankfurt a.M.	Fechenheim, Wächtersbacher Straße	-	-	-	-	-	-	-	-

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A) belastete Personen			L _{Night} in dB (A) belastete Personen			LKZ	
			>65- 70	>70- 75	>75	>55- 60	>60- 65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
123	Frankfurt a.M.	Praunheim, Haingrabenstraße	Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags gefordert.							

Bei der Bearbeitung dieser Lärmaktionsplanung wurde der Schwerpunkt auf Lärmkonflikte gelegt, die seitens der Bürgerschaft im Rahmen der Beteiligung angesprochen wurden.

1. **BAB 3 nördliche Seite**

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn, auf der nördlichen Seite der A 3 gefordert, sowie eine generelles Tempo 60 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Von der Lärmaktionsplanung wird keine Maßnahme vorgeschlagen, da es keine Wohnbebauung nördlich der A3 im Stadtgebiet Frankfurt a.M. gibt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Nördlich der BAB 3 befindet sich keine Wohnbebauung. Eine Temporeduzierung kann die Aufenthaltsqualität im Stadtwald erhöhen.

2. **BAB 5 Ortsteil Niederursel**

Kommentar aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Im Frankfurter Bereich des Projekts "8 streifiger Ausbau der A 5 zwischen dem Nordwestkreuz Frankfurt a.M. und der AS Friedberg" werden derzeit die Auslösewerte nachts der Lärmsanierung an einigen Gebäuden leicht überschritten, die Auslösewerte tags werden eingehalten. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für das oben genannte Projekt wird der notwendige Lärmschutz für Niederursel mit ermittelt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Von der Lärmaktionsplanung wird keine Maßnahme vorgeschlagen, da der Lärmschutz hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bearbeitet wird.

3. **BAB 5 Ortsteil Sossenheim**

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird Tempo 100 nachts gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die Anzahl der Betroffenen ist in diesem Bereich gering, daher werden seitens der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen vorgeschlagen.

4. BAB 5 Ortsteil GriesheimForderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Lärmschutzwand östlich von Griesheim sowie eine zusätzliche Temporeduzierung auf 100 km/h tags und 80 km/h nachts (teilweise auch für den kompletten Tageszeitraum) gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 100 nachts zum Schutz der westlichen Anwohner vorgeschlagen. Für den östlichen Bereich ist keine Lärmschutzwand erforderlich, da sich hier keine Wohnbebauung, sondern eine Kleingartenanlage befindet.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Östlich der BAB 5 ist die Wohnbebauung von Griesheim durch eine Lärmschutzwand im gesamten Bereich geschützt. Westlich liegt eine Kleingartenanlage. Auch dieser Bereich ist durch eine Lärmschutzwand geschützt. Zum Teil sind auch passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Die weitere Wohnbebauung liegt mehr als 200 m von der BAB entfernt und wird durch Kleingartenanlagen, die nahe der BAB liegen, zusätzlich geschützt. Die Richtwerte gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten.

5. BAB 5 Bereich Goldstein /NiederradForderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wird die Instandsetzung der Lärmschutzwand und die Erhöhung derselben gefordert. Die Lärmschutzwand soll auf den Bereich der Autobahnbrücke (Europabrücke) über den Main erweitert werden. Bemängelt wird, dass trotz teilweiser Erhöhung der Lärmschutzwand eine Steigerung des Lärms wahrgenommen wird, da auf der Mainbrücke keine Erhöhung der Lärmschutzwand stattgefunden hat.

Es wird eine Verlängerung der Schallschutzwände nach Süden, nach der Abfahrt auf die Straßburger Straße, gefordert.

Es soll eine Lärmschutzwand auf der östl. Seite der A 5 in Niederrad zum Schutz des Lyoner Quartiers gebaut werden.

Der Einbau von lärmindernden Asphalt wird gefordert.

Es werden Tempolimits zwischen 60 und 100 km/h tags bzw. nachts gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung wird ein Tempolimit von 100 km/h vorgeschlagen. Es wird empfohlen, die Höhe der Lärmschutzwand auf der A5 zu überprüfen und bei Deckenerneuerungen lärmindernden Asphalt einzubauen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Rahmen des Umbaus AS Niederrad wurde die vorhandene Lärmschutzwand von 2,50 m auf 5,00 m erhöht. Die damalige lärmtechnische Berechnung wurde mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2015 mit einem DTV von 160.000 Kfz/24 h durchgeführt. Die aktuellen Verkehrszahlen (DTV 2015) liegen bei 156.428 Kfz/24 h. Das bedeutet, die angesetzte Verkehrsbelastung liegt höher als das tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen. Die Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände ist somit ausreichend. Die Voraussetzungen für weitere aktive Maßnahmen liegen nicht vor. Die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Da die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vorliegen (s. Aktive Maßnahmen), sind auch die Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht gegeben.

6. BAB 648 Westerbachsiedlung / SossenheimForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit von 100 km/h tags und 80 km/h nachts gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung wird ein Tempolimit von 100 km/h vorgeschlagen. Es ist zu prüfen, ob die Lärmschutzwand bis zum Friedhof Sossenheim verlängert werden kann. Es wird zudem empfohlen, bei Deckenerneuerungen lärmindernden Asphalt einzubauen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:*Verkehrsrechtliche Maßnahmen:*

Im Bereich des Eschborner Dreiecks sind aufgrund der Verflechtungsbereiche mit Ausnahme des Verkehrs auf der A 66 vom Nordwestkreuz Frankfurt in Richtung AS Eschborn kommend die Geschwindigkeiten bereits auf 100 km/h beschränkt. In der schalltechnischen Berechnung wird die Geschwindigkeit auf der A 66 vom Nordwestkreuz Frankfurt in Richtung AS Eschborn kommend mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw (Richtgeschwindigkeit) zugrunde gelegt. Bei allen übrigen Verkehrsverbindungen wird 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw als Grundlage der Geschwindigkeiten herangezogen.

Die Richtwerte gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten.

Aktive Maßnahmen / Lärmsanierung:

Auf der Sossenheimer Seite wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand von ca. 6,00 bzw. 4,00 m Höhe für die Wohnbebauungen Julius-Leber-Weg und Sonnenschein-Siedlung errichtet. Die Wohnbebauung auf der Eschborner Seite ist mit einer LSW von 2,75 m Höhe geschützt. Bei der planfestgestellten Lärmsanierungsmaßnahme wurden beidseitig der A 648 die Wohngebiete durch aktive und sofern notwendig durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt. Die Voraussetzungen für weitere aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen liegen nicht vor.

7. BAB 648 Ortsteil Rödelheim/Sossenheim

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h nachts und 100 km/h tags gefordert. Des Weiteren wird eine Lärmschutzwand entlang der BAB 648 zwischen Westkreuz und Ausfahrt Rödelheim seitens der Bevölkerung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h vor, sowie den Einbau von lärmindernden Asphalt bei Deckenerneuerungen. Der Bau einer Lärmschutzwand wird befürwortet.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil hat Nr. 6 und 7 zusammen beantwortet, die Stellungnahme ist unter Nr. 6 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

8. BAB 66 Zeilsheim

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es werden Lärmschutzmaßnahmen auf der Ostseite für das neue Wohngebiet Steinkopfweg gefordert, da der Schall durch die Lärmschutzwand auf Krißler Seite reflektiert wird. Vorgeschlagen werden hier eine Lärmschutzwand und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt eine Lärmschutzwand und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h vor.

Es wird der Einbau von lärmindernden Asphalt bei Deckenerneuerungen empfohlen.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Hessen Mobil:

Die Wohnbebauung von Zeilsheim ist durch eine Lärmschutzwand geschützt. Die Auslösewerte für Lärmsanierung werden nicht überschritten, somit liegen die Voraussetzungen für passive Lärmschutzmaßnahmen nicht vor.

9. BAB 66 Unterliederbach

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wird die Erhöhung und Verlängerung der LSW in der Abfahrt FfM.-Höchst auf der Südseite bis zur Signalanlage an der Königsteiner Str. sowie die Erhöhung der LSW an der Südseite der A 66 im Abschnitt zwischen der AS Kelkheim und AS FfM.-Höchst gefordert.

Des Weiteren wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Pkw auf 80 km/h und für Lkw auf 60 km/h zwischen AS Kelkheim und AS Eschborn gefordert.

Die Beschilderung sollte dann um ein Zusatzschild "Lärmschutz" ergänzt werden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Lärmschutzwand im Bereich der Abfahrt Höchst wird aktuell saniert, nicht aber erweitert. Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100km/h von AS 16 FFM-Höchst bis Eschborner Dreieck vorgeschlagen. Ergänzend wird passiver Schallschutz vorgeschlagen. Es wird der Einbau von lärmindernden Asphalt bei der Vornahme einer Deckenerneuerung vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:*Verkehrsrechtliche Maßnahmen:*

Die Richtwerte gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten, somit ist eine Prüfung verkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen nicht zwingend erforderlich.

Lärmsanierung:

Die Auslösewerte an allen untersuchten Gebäuden sind unterschritten. somit liegen die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vor.

10. BAB 66 Ortsteil SossenheimForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit auf 100 km/h tags und 80 km/h nachts gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Abzweig A648 wird Tempo 100 nachts vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:*Verkehrsrechtliche Maßnahmen:*

Im Bereich der Henri-Dunant-Siedlung besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen.

Aktive Maßnahmen / Lärmsanierung:

Hessen Mobil plant im Rahmen der Lärmsanierung die Schließung der dort vorhandenen Lärmschutzwandlücke. Verbleibende anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

11. BAB 66 Hausen/PraunheimForderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Lärmschutzwand im Bereich der Auf- und Abfahrt Ludwig-Landmann-Straße gefordert, sowie nördlich der A66 Praunheim.

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für die innerstädtischen Autobahnen gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt eine Lärmschutzwand für die Stadtteile Hausen und Praunheim vor.

Für die Auf- und Abfahrten der Ludwig-Landmann Straße werden eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h vorgeschlagen.

Der Einbau von lärmindernden Asphalt wird vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:*Verkehrsrechtliche Maßnahmen:*

Die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Da die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vorliegen (s. Aktive Maßnahmen), sind auch die Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht gegeben.

Aktive Maßnahmen:

Die Wohngebiete im Bereich Hausen und Praunheim sind durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden geschützt. Grundlage für den Lärmschutz waren städtische Bebauungspläne. Die errichteten Lärmschutzwände sind in die Unterhaltungslast des Bundes übergeben worden. Die damalige Berechnung wurde mit einem DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 76.000 Kfz/24 h durchgeführt. Die aktuellen Verkehrszahlen (DTV 2015) liegen bei 74.623 Kfz/24 h. Das bedeutet, die angesetzte Verkehrsbelastung liegt höher als das tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen. Die Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände ist somit ausreichend. Die Voraussetzungen für weitere Lärmsanierungsmaßnahmen liegen nicht vor.

Lärmsanierung passive Maßnahmen:

Die o. g. Wohngebiete sind zusätzlich zu aktiven Maßnahmen durch passive Maßnahmen geschützt. Auch hier liegen die Voraussetzungen für weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht vor (s. Aktive Maßnahmen).

12. BAB 66 BockenheimForderung aus der Beteiligung:

Es wird die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der BAB66 gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil hat Nr. 11 und 12 zusammen beantwortet, die Stellungnahme ist unter Nr. 11 abgebildet.

13. BAB 66 RiederwaldForderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Lärmschutzwand (bzw. komplette Einhausung) entlang der „Riederwaldsiedlung“ gefordert.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die geforderte Lärmschutzwand (bzw. komplette Einhausung) wird im Planfeststellungsverfahren „Riederwaldtunnel“ behandelt.

14. BAB 661 RiederwaldForderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe sowie Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Lärmschutzwand entlang der „Riederwaldsiedlung“, sowie ein Tempolimit von 100 km/h tags und 80 km/h nachts (teilweise auch für den Tagzeitraum) gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Stellungnahme RP Darmstadt Dezernat III 33.1 (Planfeststellung):

Im Hinblick auf die Forderung einer Lärmschutzwand ist festzuhalten, dass im Zuge der Planfeststellung für den Riederwaldtunnel einschl. Erlenbruchdreieck für einen Teilbereich des Stadtteils Riederwald der Bau neuer bzw. die Erhöhung bestehender Lärmschutzwände an der BAB 661 und am Erlenbruchdreieck vorgesehen ist (s. Ausschnitt aus den Planunterlagen). Bei Bedarf können die vollständigen Planunterlagen über das UVP-Portal abgerufen werden.

Im Zuge des Verfahrens zum Bau des Riederwaldtunnels hat Hessen Mobil darüber hinaus zugesagt, in dem für nächstes Jahr avisierten Verfahren zum Ausbau der BAB 661 zu prüfen, ob zugunsten der Bebauung im Riederwald eine Verlängerung der LSW (LA 07c) am östlichen Fahrbahnrand der BAB 661 in südliche Richtung erforderlich ist.

15. BAB 661 zw. Bonames und KalbachForderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Lärmschutzwand im Brückenbereich der U-Bahnhaltestelle „Kalbach“, auf Seite des Stadtteils Bonames gefordert. Auf der Seite des Stadtteiles Kalbach ist diese bereits vorhanden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Lärmschutzwand im Bereich U-Bahnhaltestelle „Kalbach“, auf Seite des Stadtteils Bonames sowie ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden zum Teil die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer daher bei Hessen Mobil einen Antrag auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Siehe auch: Kapitel 5.1.

16. BAB 661 RiedbergForderung aus der Beteiligung:

Es wird neben einer Temporeduzierung und regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen eine Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung oder ein bepflanzter Lärmschutzwall gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

17. BAB 661 Eschersheim / Frankfurter BergForderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wird neben einer Temporeduzierung auf 100 km/h tags und 80 km/h nachts sowie regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen eine Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung oder ein bepflanzter Lärmschutzwall gefordert.

Der Einbau von lärm mindernden Asphalt wird gefordert.

Zusätzlich wird die Erweiterung der Lärmschutzwand (sowohl Höhe als auch Länge) im Bereich „Frankfurter Berg“ gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:Lärmsanierung:

Das Wohngebiet Frankfurter Berg ist auf Grundlage des BP Nr. 522 westlich des Holunderweges ausgewiesen worden. Als Verursacher ist die Stadt Frankfurt a.M. für Lärmschutzeinrichtungen zuständig. Auf der Seite Frankfurt Berg ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m und einer Länge 578 m errichtet worden. Gegenüber, also westlich der A 661, befindet sich auf Grundlage des BP Nr. 451 nördlich Anne-Frank-Siedlung eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m, ebenfalls als Verursacher die Stadt Frankfurt a.M.. Die Lärmschutzanlagen beiderseits der BAB sind somit im Rahmen von Bebauungsplanverfahren von der Stadt Frankfurt a.M. geplant und ausgeführt worden.

Der Straßenbaulastträger der A 661, das Land Hessen, hat keine Lärmschutzpflicht, da die A 661 vor 1974, dem Inkrafttreten des BImSchG, unter Verkehr ging. Eine Verpflichtung zur

Überprüfung des Lärmschutzes an der A 661 würden erst bei einem 6 - streifigen Ausbau entstehen. Dieser Ausbau ist momentan nicht geplant.

18. BAB 661 zw. Preungesheim und Berkersheim

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Der Einbau von lärmindernden Asphalt wird vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

An der Südseite der BAB 661 (Stadtteil Preungesheim) wurde bereits eine Lärmschutzwand errichtet. Auf der Nordseite hingegen (entlang der B 3 Rampe - von Norden zur BAB 661 Richtung Bad Homburger Kreuz) bis Frankfurt Nord-Ost befindet sich keine Lärmschutzwand.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Lärmsanierung:

Das Wohngebiet Preungesheim-Ost ist auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. 515 Preungesheim-Ost in Verbindung mit einer Verwaltungsvereinbarung ausgewiesen worden. Als Verursacher ist die Stadt Frankfurt a.M. für Lärmschutzeinrichtungen zuständig. Zum Schutz der Wohnbebauung wurden Lärmschutzwälle und -wände errichtet. Die Lärmschutzanlagen entlang der BAB sind somit im Rahmen von Bebauungsplanverfahren von der Stadt Frankfurt a.M. geplant und ausgeführt worden. Der Straßenbaulastträger der A 661, das Land Hessen, hat keine Lärmschutzpflicht, da die A 661 vor 1974, dem Inkrafttreten des BImSchG, unter Verkehr ging. Eine Verpflichtung zur Überprüfung des Lärmschutzes an der A 661 würden erst bei einem 6 - streifigen Ausbau entstehen. Dieser Ausbau ist momentan nicht geplant.

19. BAB 661 zw. Friedberger- und Seckbacher Landstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird die Einhausung des oben genannten Autobahnabschnitts gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Einhausung der BAB 661 ist geplant, die Umsetzung wird allerdings erst in unbestimmter Zeit erfolgen können.

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner, hier insbesondere für Walter-Hesselbach-Straße angesehen.

Stellungnahme RP Darmstadt Dezernat III 33.1 (Planfeststellung):

Die geforderte Einhausung der BAB 661 zwischen Friedberger und Seckbacher Landstraße auf einer Länge von ca. 1000 m ist beabsichtigt. Die Stadt Frankfurt a.M. und das Hessische

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen haben diesbezüglich bereits eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen.

20. BAB 661 zw. Oberrad und Offenbach

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Lärmschutzwand entlang der BAB 661 zwischen Oberrad und Offenbach, sowie ein generelles Tempo 60 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Hessen Mobil wurde gebeten, auch die Errichtung einer Lärmschutzwand zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf städtischen Autobahnen gefordert. Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt g.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

21. Nordend-Ost, B 3 / B8 Rothschildallee

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Wiedereinführung von Tempo 30 nachts und die Installation von Blitzanlagen wird gefordert.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde am 01.08.2019 aus Lärmschutzgründen auf der Rothschildallee zwischen Nibelungenallee und Höhenstraße (auf Höhe der Burgstraße) in beiden Fahrtrichtungen erteilt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Umsetzung der Wiedereinführung von Tempo 30 km/h auf der Rothschildallee ist erfolgt. Für die Kontrolle der Geschwindigkeiten ist der Einsatz einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachung durch einen Enforcement Trailer vorgesehen.

Festlegung:

Somit gilt im oben genannten Bereich der Rothschildallee nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

22. Nordend-Ost, Höhenstraße

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Höhenstraße wird auf der gesamten Länge eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde aus Lärmschutzgründen auf der gesamten Höhenstraße erteilt.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der gesamten Höhenstraße nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine ganztägige Temporeduzierung ist nicht vorgesehen.

23. Nordend-Ost, RohrbachstraßeForderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den gesamten Bereich der Rohrbachstraße wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h ganztags gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Gegen eine Temporeduzierung auf 30 km/h spricht insbesondere die damit verbundene Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung der Stadtbahn. Diese Temporeduzierung widerspricht der Straßenbahn-Priorisierung und würde sich auch negativ auf die geplante Ringstraßenbahn auswirken.

Ergänzende Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird nicht als ausreichend erachtet, um den Lärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Ergänzend werden daher folgende Forderungen aufgestellt:

- Umwandlung des Abschnitts Rohrbachstraße in Richtung Hartmann-Ibach-Straße für Autos in eine Einbahnstraße Richtung Bornheim Mitte
- Entfernung der Abbiegespur von der Rothschildallee nach links in die Rohrbachstraße
- Fahrverbot für Lastwagen über 3,5 Tonnen
- Entfernung der Abbiegespur von der Friedberger Landstraße nach rechts in die Rohrbachstraße
- Fahrverbot für bestimmte Dieselfahrzeuge
- An der Kreuzung Saalburgallee / Wittelsbacherallee soll die Einfahrt in die Saalburgallee Richtung Bornheim Mitte für Autos gesperrt werden

Der Verkehr kann stattdessen über breitere und besser ausgebaute Straßen wie die Wittelsbacher- und Rothschildallee fließen. Hier ist die Bebauung weniger eng.

- Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage
- regelmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen in der Hartmann-Ibach-Straße

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

24. Nordend-Ost, Friedberger Landstraße von Rohrbachstr bis Rothschildallee und in der Gegenrichtung von Schwarzburgstraße bis Glauburgstraße (Teilabschnitt der Nr. 25)

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags auf der Friedberger Landstraße sowohl im Bereich Rohrbachstraße bis Rothschildallee als auch in der Gegenrichtung von Schwarzburg bis Glauburgstraße gefordert und von der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen. Zusätzlich werden Geschwindigkeitskontrollen als erforderlich gesehen und ebenso vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste der Straßenbahn nicht befürwortet.

Gegebenenfalls wäre dieser Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu lösen. Dies wäre vor dem Hintergrund der NO_x-Grenzwertüberschreitungen zu überdenken.

Ein geringeres Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs aus Richtung Süden wird durch die derzeitige Einrichtung einer Radverkehrsanlage bzw. Umweltspur zu Lasten eines Fahrstreifens erwartet (Abschnitt Konrad-Adenauer-Straße/Friedberger Landstraße bis Friedberger Platz).

25. Nordend-Ost, B3 Friedberger Landstraße von Rat-Beil Straße bis Eschenheimer Anlage

Forderung aus der Beteiligung:

Im Kreuzungsbereich der Merianstraße mit der Scheffelstraße wird eine intelligente Ampelschaltung, bzw. ein Ausschalten der Ampelanlage in den Nachtstunden gefordert. Zusätzlich wird in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und regelmäßige nächtliche Verkehrskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags im Bereich von der Kreuzung Rat-Beil-Straße bis Eschenheimer Anlage von der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen. Zusätzlich werden stationäre Geschwindigkeitskontrollen und eine angepasste Ampelsteuerung als erforderlich gesehen und ebenso vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Alle Lichtsignalanlagen auf der genannten Route laufen bereits in (VS+), d.h. mit einer intelligenten Steuerung. Allerdings sind Nachtabschaltungen wegen einer zu großer Straßenbreite nicht möglich.

Grundsätzlich besteht ein Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags.

Vor dem Hintergrund der NO_x-Problematik und dem Fehlen einer bedarfsgerechten Radverkehrsanlage zwischen Rat-Beil-Straße und Alleenring sowie zwischen Matthias-Beltz-Platz und Friedberger Platz wird jedoch eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 40 km/h empfohlen.

26. Nordend-Ost, BäckerwegForderung aus der Beteiligung:

Es werden regelmäßige Fahrzeug- und Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Es werden jedoch Kontrollen zur Sicherung der Einhaltung von Tempo 30 vorgeschlagen. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straße ist im regelmäßigen Messprogramm der städtischen Verkehrspolizei enthalten.

27. Preungesheim, B3 Friedberger Landstraße von Homburger Landstraße bis BodenwegForderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und die Durchführung regelmäßiger nächtlicher Verkehrskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h ganztags im Bereich Kreuzung Homburger Landstraße bis Bodenweg vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Aufgrund der angrenzenden, geschlossenen Wohngebiete empfehlen wir eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von 22-6h. Der Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur dann zugestimmt werden, wenn die Straßenbahn auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

28. Sachsenhausen, B3 DreieichstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden Geschwindigkeitskontrollen und Blitzanlagen sowie eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags im Bereich der Dreieichstraße (Deutschherrenufer bis Willemerstraße) und der Seehofstraße (Deutschherrenufer bis Siemensstraße) vorgeschlagen. Zusätzliche stationäre Geschwindigkeitskontrollen für die Einhaltung der vorgeschlagenen Maßnahme sind aus Sicht der Lärmaktionsplanung umzusetzen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage wird der Straßenquerschnitt eingeengt. Aufgrund der dadurch entstehenden geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht für erforderlich erachtet.

29. Sachsenhausen, Elisabethenstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden bauliche Maßnahmen zur Lärmreduktion, die Förderung des Radverkehrs, die Verbreiterung der Seitenräume, sowie die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Elisabethenstraße und Paradiesstraße bis Höhe Wallstraße wird eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Ebenfalls werden die geforderten baulichen Maßnahmen zur Lärmreduktion, die Förderung des Radverkehrs, die Verbreiterung der Seitenräume und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straße wurde umgebaut und Radverkehrsanlagen/Umweltspuren bereits realisiert, was zu einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung führt. Auf eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann daher verzichtet werden.

30. Sachsenhausen, B45 Seehofstraße

Forderung aus der Beteiligung:

In der Öffentlichkeitsbeteiligung werden verstärkt Verkehrskontrollen in den Nachtstunden gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden durch die Lärmaktionsplanung stationäre Verkehrskontrollen in der Seehofstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Bei Messungen im Jahr 2017 gab es keine relevanten Geschwindigkeitsübertretungen. Aus Sicht der Stadt Frankfurt a.M. sind daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

31. Sachsenhausen, B3 Kreuzung Heister-/Siemensstr.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Umgestaltung der Haltelinien gefordert, da eine starke Lärmbelastung durch hupende Autos zu verzeichnen ist. Das Überfahren der Schienen führt ebenfalls zu Lärmbelastung, daher wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Siemensstraße (Seehofstraße bis Heisterstraße) werden Tempo 30 ganztags, sowie passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Darüber hinaus wird um eine Überprüfung einer möglichen Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Heisterstraße als auch eine Überprüfung der Schienenquerung auf Möglichkeiten der Lärminderung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Einführung von Tempo 30 km/h im Bereich der Kindertagesstätte in der Siemensstraße wird geprüft.

Zusätzlich wird im Rahmen des aktuellen Radverkehrsprogramms der angeführte Kreuzungsbereich bearbeitet. Dies sollte bei Umsetzung zu einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung führen.

Die Gleise im Bereich der Gleisüberfahrt Siemensstraße/Heisterstraße wurden bereits im Jahr 2013 saniert und befinden sich in gutem Allgemeinzustand. Es wird keine weitere Optimierungsmöglichkeit gesehen.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt e.

32. Sachsenhausen, B3 Darmstädter Landstraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es werden eine Geschwindigkeit von 30 km/h und eine Begrünung bzw. Bepflanzung des Mittelstreifens gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird durch die Lärmaktionsplanung eine Temporeduzierung auf 30 km/h ganztags im Bereich vom Wendelsplatz bis Sachsenhäuser Landwehrweg vorgeschlagen. Zusätzlich wird die Begrünung bzw. Bepflanzung des Mittelstreifens angeregt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In der Darmstädter Landstraße sollen Busspuren eingerichtet werden.

Eine Temporeduzierung würde der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs widersprechen. Die Darmstädter Landstraße ist zudem eine Haupteinfallstraße. Wir lehnen Tempo 30 km/h ganztags ab.

Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird insbesondere für den Bereich Amorbacher Weg gebeten, den Bebauungsplan so zu ändern, dass die Anwohner zum Schutz vor Lärm ausgehend von der Darmstädter Landstraße private Schallschutzwände / schallschützende Mauern auf ihren Grundstücken errichten dürfen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

33. Ostend, B3 Flößerbrücke

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden eine Blitzanlage auf der Flößerbrücke und eine intelligente Ampelsteuerung gefordert und durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Alle Lichtsignalanlagen auf der Flößerbrücke sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet. Eine Blitzanlage (FLIB) an der Nordseite, die in Richtung Schöne Aussicht blitzt, ist seit dem Jahr 2018 in Betrieb.

34. Ostend, Schöne Aussicht

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Straße ‚Schöne Aussicht‘ werden eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags und eine angepasste Ampelsteuerung gefordert und durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Schönen Aussicht wurde im Jahr 2015/2016 ein anderthalbjähriger Verkehrsversuch zu Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen durchgeführt. Der Versuch hat die erhoffte Lärminderung bestätigt. Die Untersuchungsergebnisse können auf der Homepage der Stadt Frankfurt a.M. heruntergeladen werden.⁸³

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Alle Lichtsignalanlagen an der Schönen Aussicht sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet.

Der Straßenquerschnitt wurde durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in beide Richtungen eingeengt. Dies reduziert bereits die Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist eine Tempo 30 km/h Regelung nicht erforderlich.

35. Ostend, B3 Oskar-von-Miller-Straße

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Oskar-von-Miller-Straße (B 3) werden eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags und eine angepasste Ampelsteuerung gefordert und durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine der Lichtsignalanlagen (FLIB) auf der Oskar-von-Miller-Straße ist mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet, die andere Lichtsignalanlage, die aber nicht direkt in der Oskar-von-Miller-Straße liegt, läuft in Festzeit. Die Prüfung einer Umstellung der Anlage ist erfolgt.

Vor dem Hintergrund der Lärm- und NOx-Belastung empfehlen wir eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h.

36. Ostend, B3 Sonnemannstraße

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die gesamte Sonnemannstraße (B 3) werden eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags und eine angepasste Ampelsteuerung gefordert und durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Zwei Lichtsignalanlagen (SOW, SOH) in der Sonnemannstraße sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet. Die anderen beiden Lichtsignalanlagen (SOU, SOR) laufen in Festzeit, da hier noch die technischen Voraussetzungen (Schleifen) fehlen. Die Prüfung einer Umstellung der Anlagen ist bereits erfolgt.

⁸³<https://frankfurt.de/themen/umwelt-und-gruen/umwelt-und-gruen-a-z/laerm/verkehrs-laerm/tempo-30-bei-nacht---verkehrsversuch> Stand: 30.03.2020

Im Bereich der Erasmusschule ist auf der Nordseite der Sonnenmannstraße bereits Tempo 30 km/h eingerichtet. Auf den anderen Abschnitten empfehlen wir vor dem Hintergrund Lärm- und NOx-Belastung eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h.

37. Ostend, Lange Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Lange Straße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Lange Straße (vom Allerheiligentor bis Schöne Aussicht) wurde im Jahr 2015/2016 ein anderthalbjähriger Verkehrsversuch zu Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen durchgeführt. Der Versuch hat die erhoffte Lärminderung bestätigt. Die Untersuchungsergebnisse können auf der Homepage der Stadt Frankfurt a.M. heruntergeladen werden.⁸⁴

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Noch in diesem Jahr ist im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle eine Radverkehrsanlage mit entsprechender Querschnittverengung vorgesehen. Aufgrund der hierdurch entstehenden geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht für erforderlich angesehen. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird hier zusätzlich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung abgelehnt.

Dies ist ein Standort der mobilen Geschwindigkeitskontrolle (Enforcement Trailer).

38. Bornheim, B8 Wittelsbacherallee

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Wittelsbacherallee von Habsburgerallee bis Saalburgallee als auch im Kreuzungsbereich B3 / B8 wird eine Geschwindigkeit von Tempo 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In der Praxis ist eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Streckenabschnitt nur schwer umsetzbar. Einer Temporeduzierung auf 30 km/h kann zudem nur zugestimmt werden, wenn die Straßenbahn auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

Für diesen Standort wurde bereits eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcement Trailer) beantragt.

⁸⁴<https://frankfurt.de/themen/umwelt-und-gruen/umwelt-und-gruen-a-z/laerm/verkehrslaerm/tempo-30-bei-nacht---verkehrsversuch> Stand: 30.03.2020

39. Nordend-West / Ost, B8 Nibelungenallee

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde am 01.08.2019 aus Lärmschutzgründen auf der Nibelungenallee zwischen Eckenheimer Landstraße und Rothschildallee in beiden Fahrtrichtungen erteilt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Umsetzung der Wiedereinführung von Tempo 30 km/h nachts ist auf der Nibelungenallee bereits umgesetzt. Eine ganztägige Temporeduzierung ist nicht vorgesehen. Für diesen Standort wurde bereits eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcement Trailer) beantragt.

Festlegung:

Demnach gilt im oben genannten Bereich der Nibelungenallee nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

40. Bockenheim / Westend-Nord, B8 Miquelallee, Verbindungsstück zw. Autobahnende und Bockheimer Warte

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Diese Maßnahme wurde im Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Miquelallee zwischen der Anschlussstelle der Bundesautobahn und der Eschersheimer Landstraße gefordert. In diesem Bereich ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit der Bus-Priorisierung nicht vereinbar.

41. Schwanheim, B40

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Der bestehende Lärmschutzwall sei nicht effektiv genug. Es wird eine Neuerrichtung, sowie eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h ab "Kelsterbacher Brückenknoten" gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Hinsichtlich einer baulichen Sanierung des Lärmschutzwalls ist der zuständige Straßenbau- lastträger, Hessen Mobil, zu beteiligen.

Bei entsprechender Ausgestaltung des Lärmschutzwalls ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erforderlich.

42. Sindlingen, B40Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Verlängerung und Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen für die B40 durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Hinsichtlich einer baulichen Sanierung des Lärmschutzwalls ist der zuständige Straßenbau- lastträger, Hessen Mobil, zu beteiligen. Bei entsprechender Ausgestaltung des Lärmschutz- walls ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erforderlich.

43. Sachsenhausen, B43/44 KennedyalleForderung aus der Beteiligung:

Die derzeitige Höchstgeschwindigkeit auf der B 43/44 innerhalb des Stadtgebietes liegt bei 70 km/h. Es wird eine Reduzierung auf 50 km/h und ein festinstallierter Blitzer im Bereich der Sandhöfer Allee gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Folgende Geschwindigkeitsreduzierungen wurden durch die Lärmaktionsplanung vorge- schlagen:

Kennedyallee: Tempo 30 ganztags ab Paul-Ehrlich-Straße bis Gartenstraße

Zusätzlich werden stationäre Geschwindigkeitskontrollen nach dem Wechsel 70 km/h auf 50 km/h bzw. von 50 km/h auf 30 km/h vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Bundesstraße B43/44 Kennedyallee hat einen 4-streifigen breiten Straßenquerschnitt. Der genannte Streckenabschnitt ist kein Unfallschwerpunkt, weshalb keine festen Blitzer in- stalliert werden.

Eine Reduzierung auf Tempo 30 km/h wird aufgrund der Funktion dieser Bundesstraße als Hauptverkehrsstraße abgelehnt.

44. Sachsenhausen, GartenstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags zwischen Dürer Straße und Schweizer Straße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Aufgrund von Fahrbahnschäden wurde Tempo 30 km/h eingerichtet, jedoch gibt es dadurch einen Konflikt mit der Straßenbahn-Priorisierung. Eine dauerhafte Temporeduzierung auf 30 km/h wird hier wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste abgelehnt.

45. Sachsenhausen, DürerstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags ab Städelstraße bis Gartenstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Hier handelt es sich um einen kurzen Streckenabschnitt zwischen zwei Lichtsignalanlagen am Schaumainkai und am Otto-Hahn-Platz. Aufgrund der relativ langen Rotzeiten am Otto-Hahn-Platz ist das Geschwindigkeitsniveau nicht hoch.

Auf der Westseite des Straßenabschnittes befindet sich das Städelmuseum, nicht aber eine Wohnnutzung. Die Stadt Frankfurt am Main sieht daher nur eine eingeschränkte Betroffenheit und lehnt eine Geschwindigkeitsreduzierung ab.

46. Sachsenhausen, B43/44 Mörfelder LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden Geschwindigkeitskontrollen und die Installation von zusätzlichen Blitzanlagen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und sieht sowohl bauliche als auch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

47. Sachsenhausen, B44 StresemannalleeForderung aus der Beteiligung:

Für die Stresemannallee im Stadtteil Sachsenhausen wird eine intelligente Ampelsteuerung als auch eine Blitzanlage gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Alle Lichtsignalanlagen auf der genannten Route laufen bereits als intelligente Steuerung (VS+). Da der Streckenabschnitt kein Unfallschwerpunkt ist, ist nach Ansicht des Straßenverkehrsamtes keine stationäre Überwachungsanlage erforderlich.

48. Zeilsheim, K817 West-Höchster StraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Im Bereich „Alt-Zeilsheim/West“ wird ein Tempolimit von 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und sieht straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

49. Zeilsheim, PfaffenwieseForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags zwischen Pflugspfad und Meininger Weg vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Zu dieser Strecke können erst belastbare Aussagen getroffen werden, wenn Klarheit über die möglichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in dieser Straße besteht.

50. Höchst/Unterliederbach, Königsteiner Str. (A66 bis Dalbergkreisel)Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurden eine Temporeduzierung auf 30 km/h sowie ein Nachtfahrverbot für Lkw gefordert. Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h erfolgte als auf vier Jahre befristet bis 16.4.2019.

Zusätzlich sollten eine intelligente Ampelschaltung und die Aufstellung eines Geschwindigkeitsanzeigers erfolgen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird die dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags im Bereich Königsteiner Straße (BAB 66 bis Kreisel) vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Lichtsignalanlagen von der BAB 66 bis zur Peterstraße und an der Gerlachstraße (KS 2, KS 4, KS 5, KSI, KLP) wurden bereits mit einer intelligenten Steuerung ausgestattet (VS+ bzw. MASMO). Die anderen zwei Lichtsignalanlagen laufen auf Antrag des Ortsbeirates (KHG) und eines KEBU-Beschlusses (KS 10) in Festzeit.

Vor dem Hintergrund der im Sommer 2020 anstehenden baulichen Maßnahmen (neue Asphaltdecke) wird die Aufstellung eines Geschwindigkeitsanzeigers zurückgestellt.

51. Höchst/Unterliederbach, Gotenstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Burgunderweg bis Gerlachstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In weiten Teilen der Gotenstraße besteht bereits eine Tempo 30 km/h-Regelung (Klinik Höchst, Schule). Darüber hinaus wird keine weitere Temporeduzierung für erforderlich erachtet.

52. Höchst/Unterliederbach, Hospitalstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Königsteiner Straße bis Gothenstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In diesem kurzen Straßenabschnitt zwischen zwei signalgeregelten Kreuzungen ist keine Tempo 30 km/h-Regelung erforderlich.

53. Höchst/Unterliederbach, Sossenheimer Weg

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Königsteiner Straße bis Gothenstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In diesem kurzen Straßenabschnitt zwischen zwei signalgeregelten Kreuzungen ist keine Tempo 30 km/h Regelung erforderlich.

54. Höchst, Liederbacher Straße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung im Bereich Peter-Bied-Straße bis Gebeschusstraße. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und sieht sowohl bauliche als auch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

55. Höchst, Zuckschwerdtstraße/Ludwig-Scriba-Str.Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Optimierung der Ampelsteuerung, sowie eine konsequente Verkehrsüberwachung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt für den Bereich zwischen Palleskestraße und Bahnschienen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Zusätzlich werden eine Optimierung des Kreuzungsbereichs und stationäre Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Lichtsignalanlage läuft koordiniert verkehrsabhängig zu den Nachbarlichtsignalanlagen. Weitere Prüfungen können erst nach den anstehenden Planungen zur Verbesserung des Radverkehrs getroffen werden.

56. Höchst, Bahnhof NordseiteForderung aus der Beteiligung:

Zur Verringerung der Lärmbelastung wird der Umbau des Bahnhofsvorplatzes gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten der Lärminderung im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes zu prüfen.

Stellungnahme von traffiQ:

Die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt a.M. plant, die schrittweise Elektrifizierung aller Buslinien bis 2030 zu verwirklichen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die geforderten Baumaßnahmen wurden bereits baulich realisiert. Auf beiden Seiten des Höchster Bahnhofes wurden die Plätze umgestaltet. Auf der Nordseite des Bahnhofes ist das Verkehrsaufkommen relativ gering.

57. Höchst/Sossenheim, L3006 Kurmainzer StraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Folgende Geschwindigkeitsreduzierungen wurden durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen:

Tempo 30 ganztags auf der Kurmainzer Straße von Däumlig Straße bis Heinrich-Baldes-Straße und vom Sossenheimer Weg bis zur Straße Alt-Sossenheim.

Im Bereich der Kurmainzer Straße zwischen Heinrich-Baldes Straße und Sossenheimer Weg wird Tempo 30 ganztags aus verkehrsplanerischen Gründen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Kreuzung Sossenheimer Weg / Kurmainzer Straße wird in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet, dieser wirkt geschwindigkeitsdämpfend.

Darüber hinaus gehende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen erscheinen vor diesem Hintergrund nicht notwendig, zumal es Konflikte bei Geschwindigkeitsreduzierungen mit der Bus-Priorisierung gibt.

58. Sossenheim, L3440 Westerbachstraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts bzw. möglichst auch tags gefordert. Zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen und weitere bauliche Maßnahmen zur Temporeduzierung seien erforderlich.

Umgesetzt:

Seit dem 24.09.2014 wurde auf der Westerbachstraße im Bereich der Straße „Alt-Sossenheim“ ein Tempolimit von 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit gantztägig umgesetzt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Trotz der Umsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h gibt es noch Überschreitungen in der Straße „Alt-Sossenheim“. Es wird um Überprüfung eines eventuellen LKW-Durchfahrtsverbots gebeten.

Zusätzlich werden eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und die Umsetzung von weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen bis Gemarkung Rödelheim vorgeschlagen.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Bei einem LKW-Durchfahrtsverbot werden Umwege für ansässige Unternehmen kritisch gesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Seit dem 24.09.2014 wurde auf der Westerbachstraße im Bereich der Straße „Alt-Sossenheim“ ein Tempolimit von 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit gantztägig umgesetzt. Dies ist ein Standort für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcement Trailer).

Es wurde eine Busspur zwischen Gaugrafenstraße und Wilhelm-Fay-Straße eingerichtet, die zu einer geschwindigkeitsdämpfenden Einengung des Straßenquerschnitts geführt hat.

Weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen erscheinen vor diesem Hintergrund nicht notwendig.

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt e.

59. Griesheim, K808 Waldschulstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert, ggf. als Verkehrsversuch.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und sieht straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

60. Griesheim, Espenstraße/ LärchenstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert, ggf. als Verkehrsversuch.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und hält straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen für nicht erforderlich.

Unabhängig davon führt die Neumarkierung von Radverkehrsanlagen zu einem engeren Straßenquerschnitt (optische Einengung) mit einer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung.

61. Nied, K803 Mainzer LandstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird auf der Mainzer Landstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztägig gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Durch die Lärmaktionsplanung wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags im Bereich von Nied Kirche bis zu den Bahnschienen vorgeschlagen. Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen werden als erforderlich angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im Abschnitt zwischen Nied Kirche und der Einmündung der Kehreinstraße besteht für die Straßenbahn bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Eine Ausweitung der Temporeduzierung auf 30 km/h für die Straßenbahn wird abgelehnt. Die Stadt Frankfurt am Main verweist auf Pläne zur Umgestaltung des Straßenabschnittes (Gleistrasse in der Straßenmitte). Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

62. Nied, Oeser StraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der

Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main stimmt dem Vorschlag der planaufstellenden Behörde zu und sieht straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

63. Schwanheim, K807 Schwanheimer Uferstr.

Ergebnis aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde Tempo 60 km/h sowie stationäre Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Bitte um Sachstandsmitteilung zur Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In Höhe Europabrücke wurde eine Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet.

64. Schwanheim, Tannenkopfweg

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird geklagt über viel Abkürzungsverkehr, Lärm durch zwei Buslinien und morgens zusätzlich durch den Schulbus, sowie Berufsverkehr. Als Gegenmaßnahme wird vorgeschlagen, die Buslinie auf der Straße ‚Zur Frankenfurt‘ weiterzuführen und ein Lkw-Durchfahrtsverbot einzuführen. Die bisherige bauliche Verkehrsberuhigung (Erhöhung der Fahrbahn für kurze Strecken) soll wieder entfernt werden, da hierdurch eine erhöhte Lärmbelastung aufgrund der Erschütterungen entsteht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird vorgeschlagen, eine Einbahnstraßenregelung zur Vermeidung von Durchgangsverkehr und die vorhandene bauliche Verkehrsberuhigung auf Lärmemission zu prüfen.

Stellungnahme von traffiQ:

Die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt a.M. möchte die schrittweise Elektrifizierung aller Buslinien bis 2030 verwirklichen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrskonzept Goldstein liegt ein Fokus auf dem Tannenkopfweg. Dabei wird ein Grunddilemma deutlich: Die in der Vergangenheit umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (punktuelle Einengungen) begrenzen das Gesamtverkehrsaufkommen und wirken insofern lärm mindernd. Die Abwicklung des restlichen Verkehrsaufkommens ist aber mit einer erhöhten Lärmentwicklung verbunden, z.B. starkes Beschleunigen und Verzögern, Zurücksetzen und Rangieren, Hupen.

Eine geeignete Lösung, die auch vor Ort Akzeptanz findet, wurde noch nicht gefunden.

Die vorgeschlagene Einbahnstraßen-Regelung hat auch Nachteile, da sie zu Mehrbelastungen an anderer Stelle führen wird.

Zurzeit wird überlegt, zwei Minikreisverkehre zur Verkehrsberuhigung zu bauen.

65. Schwanheim, Libellenweg

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden Geschwindigkeitskontrollen für die bereits bestehende Tempo 30- Zone als auch die Installation von ortsfesten Blitzanlagen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Zur Einhaltung von Tempo 30 im Bereich Libellenweg und Morgenzeile wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Der Libellenweg ist im Rahmen der Diskussionen um das Verkehrskonzept Goldstein nicht als Straße mit ungenügend ausgeprägter Verkehrsberuhigung aufgefallen. Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Es handelt sich hier überwiegend um Ziel- und Quellverkehr.

66. Rödelheim, Auf der Insel

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden Geschwindigkeitskontrollen für die bereits vorhandene Tempo 30-Zone und eine Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab im Bereich „Auf der Insel“ keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Im Bereich der Rödelheimer Landstraße (Rebstöcker Weg bis Kleemannstraße) wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags) vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Markierung mit Sharrows (Fahrradpiktogramme aus Fahrrad und Pfeilspitzen) wurde in diesem Straßenabschnitt umgesetzt und wird von der Universität Wuppertal wissenschaftlich begleitet.

Das Geschwindigkeitsniveau ist relativ niedrig. Vor diesem Hintergrund wird sich der Auffassung der Lärmaktionsplanung angeschlossen und keine weiteren straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als erforderlich angesehen.

67. Rödelheim, Rödelheimer Landstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Rödelheimer Landstraße (Rebstöcker Weg bis Kleemannstraße) wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Markierung mit Sharrows (Fahrradpiktogramme aus Fahrrad und Pfeilspitzen) wurde in diesem Straßenabschnitt umgesetzt und wird von der Universität Wuppertal wissenschaftlich begleitet.

Das Geschwindigkeitsniveau ist relativ niedrig. Vor diesem Hintergrund schließt sich die Stadt Frankfurt am Main der Auffassung der planaufstellenden Behörde an und sieht weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an, zumal es ansonsten zu einem Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs kommen wird.

68. Rödelheim, Bahnhof Westseite

Forderung aus der Beteiligung:

Durch einen Umbau des Bahnhofvorplatzes wird eine Verringerung der Lärmbelastung angenommen. Es wurden in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung eine Reduzierung der Flächen für Kfz-Verkehr, sowie die Förderung des Radverkehrs und eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die geforderten Baumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz wurden bereits baulich realisiert. Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

69. Praunheim, L3440 Heerstraße-Ost

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Reduzierung der Flächen für Kfz-Verkehr, sowie die Förderung des Radverkehrs und eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird für die Bereiche Heerstraße (Heerstraße 165 bis Damaschkeanger) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die geforderten Baumaßnahmen, Sanierung der Straße und Einbau von Radverkehrsanlagen, wurden bereits baulich realisiert.

70. Praunheim, Ludwig-Landmann-Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird für die Bereiche Ludwig-Landmann-Straße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

Vor dem Hintergrund einer anstehenden Planung für einen Radschnellweg wird die Prüfung zurückgestellt.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Da die Ludwig-Landmann-Straße der Bündelung des Wirtschafts- und Pendlerverkehrs als einzige Verbindung zwischen dem Praunheimer Gewerbegebiet und der A66 diene wird der Vorschlag auf eine Temporeduzierung hier kritisch gesehen.

71. Hausen/Bockenheim, K814 Friedrich-Wilhelm-von-Steuben-Str.Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main schließt sich der Auffassung der planaufstellenden Behörde an und sieht straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

72. Hausen, Praunheimer LandstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine zusätzliche Baumbepflanzung zur Verengung und Verschwenkung der Fahrbahn gefordert, mit dem Ziel, das Geschwindigkeitsniveau abzusenken.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird um Sachstandsmitteilung zur Umsetzung einer Baumbepflanzung zur Verengung und Verschwenkung der Fahrbahn auf der Praunheimer Landstraße gebeten. Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung in diesem Bereich. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Benutzungspflicht für Radfahrer auf dem Radweg wurde aufgehoben, weil sich dadurch die Stadt Frankfurt eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erhofft.

Bauliche Maßnahmen wie eine Verschwenkung und Verengung der Fahrbahn mit Baumbepflanzung sind in der Praunheimer Landstraße derzeit nicht vorgesehen.

In dieser Straße verkehren die sehr starken frequentierten Buslinien 72 und 73, die überlagert sehr dichte Takte bis hin zu einem 3,5-Minuten-Takt aufweisen.

Eine gefahrlose Durchfahrt für Linienbusse muss sichergestellt werden.

73. Hausen, Im VogelgesangMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den Straßenabschnitt Im Vogelgesang wird die Anordnung von Tempo 30 vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straße „Im Vogelsang“ ist bereits Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

74. Hausen, In den WaldgärtenMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Straße In den Waldgärten werden ebenfalls passive Schallschutzmaßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner gesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Passiver Schallschutz: Siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt e. Die Stadt Frankfurt am Main geht davon aus, dass die Lärmbelastung der BAB 66 zuzurechnen ist.

75. Gallus, Mainzer Landstr., FrankenalleeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Sowohl für die Mainzer Landstraße als auch für die Frankenallee wird eine Straßensanierung mit dem Einsatz von lärminderndem Asphalt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Mainzer Landstraße und ggf. die Frankenallee werden Straßensanierungen mit lärminderndem Asphalt vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In der Frankenallee besteht eine Tempo 30-Zonen-Regelung mit einer „Rechts-vor-Links-Regelung“. Eine lärmabsorbierende Decke (Asphalt) wirkt in einer Tempo 30 Zone nicht oder nur marginal.

76. Gutleutviertel, KarpfenwegForderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wird die ordnungsrechtliche Unterbindung der „Raserszene“ gefordert.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Für die ordnungsrechtliche Unterbindung der „Raserszene“ ist die Sondereinheit „KART“ in Frankfurt am Main zuständig, siehe Punkt f.

77. Gutleutviertel, GutleutstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Gutleutstraße wird Tempo 30 nachts von Baseler Platz bis Heilbronner Straße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage mit entsprechenden Markierungen wurde der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingeeengt und das Geschwindigkeitsniveau gedämpft.

78. Gutleutviertel, UntermainkaiMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für dem Untermainkai zwischen Friedensbrücke (B44) und Untermainbrücke wird Tempo 30 nachts vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage mit entsprechenden Markierungen wurde der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingeeengt und das Geschwindigkeitsniveau gedämpft.

79. Gutleutviertel, MainluststraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Mainluststraße wird Tempo 30 nachts vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die beiden Straßenabschnitte sind nur ca. 80 m lang und durch eine Lichtsignalgeregelter Kreuzung in der Mitte gegliedert. Die Zufahrt und Ausfahrt erfolgt über eine 90 Grad Kurve. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte daher überschaubar sein. Wir sehen keine Notwendigkeit, eine Tempo 30-Regelung umzusetzen.

80. Niederrad, K807 Niederräder Uferstr.Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es werden Tempo 50 km/h und die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sowie passive Schallschutzmaßnahmen an der Universitätsklinik/Max-Planck-Institut vor.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im Bereich der Institute und Kliniken wird Tempo 50 eingerichtet. Im anbaufreien Teil der Niederräder Uferstraße westlich der Orthopädischen Klinik bleibt die bestehende Geschwindigkeitsregelung bestehen (Tempo 70).

Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

81. Niederrad, BruchfeldstraßeForderung aus der Beteiligung:

Aufgrund des grundsätzlich hohen Verkehrsaufkommens und des zusätzlichen Verkehrs aus dem Lyoner-Quartier wird in der Bruchfeldstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den Bereich Bruchfeldstraße werden eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags sowie ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main verweist auf die Planung Bruchfeldplatz, bei welcher die Einengung des Straßenquerschnitts vorgesehen ist, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu Folge haben wird.

Durch eine Temporeduzierung würde es Konflikte mit der Straßenbahn-Priorisierung geben. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet. Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

82. Niederrad, TriftstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Triftstraße werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Für diese Straße besteht kein akuter Sanierungsbedarf.

Gemäß der Beurteilung der Lärmkonflikte im Lärmaktionsplan sind in diesen Straßen nur wenig betroffene Anwohner. Daher - und aufgrund der Sanierungspriorität von Straßen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen - planen wir derzeit hier keine baulichen Lärm-schutzmaßnahmen.

83. Ginnheim, Kreuzung Ginnheimer Landstr., Rosa-Luxemburg-Str., Platenstr.Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde die Reduzierung des Verkehrsraumes gefordert. Dies soll im Rahmen des Halte-stellenumbaus erfolgen.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung bittet den Magistrat der Stadt Frankfurt a.M. um eine aktuelle Sach-standsmitteilung.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im Zuge des vorgesehenen Lückenschlusses der Stadtbahnstrecke Ginnheim - Bockenhei-mer Warte (D-II-Strecke) soll in diesem Bereich der Verkehrsraum neu aufgeteilt werden.

84. Bockenheim, SophienstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es wurden eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h sowie vermehrte Geschwindigkeits-kontrollen gefordert.

Sachstand aus der 2. Stufe:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Kreuzungsbereich Sophienstraße und Juliusstraße /Franz-Rücker-Straße die sukzessive Beseitigung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen im Rahmen von Gleiserneuerungen vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen im Bereich der So-phienstraße. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärm-minderungs-maßnahmen erforderlich.

Der Magistrat der Stadt Frankfurt a.M. wird gebeten zu prüfen, ob Tempo 30 aus städtebau-lichen Gründen möglich ist.

Im Kreuzungsbereich Sophienstraße und Juliusstraße /Franz-Rücker-Straße wird die sukzes-sive Beseitigung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen im Rahmen von Gleiserneuerungen vorgeschlagen.

Im Bereich der Ginnheimer Straße und Adalbertstraße werden passive Schallschutzmaß-nahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im nördlichen Abschnitt der Sophienstraße wurden Fahrradschutzstreifen angelegt, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zur Folge haben dürfte.

Im südlichen Abschnitt besteht ein Konflikt mit der Straßenbahn-Priorisierung. Daher wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet.

Ein Austausch des Kopfsteinpflasters gegen Asphalt wird mit der nächsten Gleiserneuerung erfolgen.

Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

85. Bockenheim, Ginnheimer StraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Ginnheimer Straße werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Für diese Straße besteht kein akuter Sanierungsbedarf. Gemäß der Beurteilung der Lärmkonflikte im Lärmaktionsplan (Tabelle 28) sind diese Straßen nicht beziehungsweise nur wenig betroffen. Daher - und aufgrund der Sanierungspriorität von Straßen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen - planen wir derzeit hier keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

86. Bockenheim, AdalbertstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Adalbertstraße werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Für diese Straße besteht kein akuter Sanierungsbedarf. Gemäß der Beurteilung der Lärmkonflikte im Lärmaktionsplan (Tabelle 28) sind diese Straßen nicht beziehungsweise nur wenig betroffen. Daher - und aufgrund der Sanierungspriorität von Straßen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen - planen wir derzeit hier keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

87. Bockenheim, DiemelstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden regelmäßige Kontrollen der bereits bestehenden Tempo30-Anordnung und Zufahrtsbeschränkung (Verbot für Fahrzeuge) gefordert, da dies häufig missachtet wird und die Lärmbelastung somit groß ist.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen im Bereich der Diemelstraße. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die „Diemelstraße“ ist bereits Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

88. Bockenheim, AdalbertstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Schloßstraße (K 814) ab Kreuzung Rödelheimer Straße bis Adalbertstraße werden eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags sowie ergänzender passiver Schallschutz vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Radverkehrsstreifen in der Schloßstraße zwischen Adalbertstraße und Rödelheimer Landstraße werden aufgehoben, da kein Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen vorhanden und auch nicht darstellbar ist.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird Tempo 30 angeordnet und Sharrows (Fahrradpiktogramm mit Pfeilspitzen) markiert.

Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

89. Bockenheim, Rödelheimer StraßeForderung aus der Beteiligung:

In der Rödelheimer Straße kommt es zu Lärmbeeinträchtigungen durch Fahrzeuge, die die dortigen Behindertenparkplätze nutzen. Es wurde das Aufstellen von Pollern vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Der Stadt Frankfurt am Main ist unklar, welche baulichen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden sollen.

90. Eschersheim, K810 Eschersheimer LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

Die Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße zwischen Hügelstraße und Knotenpunkt Josephskirchstraße wird gefordert. Dabei soll die Fläche für Kfz-Verkehr reduziert, Fahrradstreifen geschaffen und die Seitenräume verbreitert werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Eschersheimer Landstraße (K 810) werden eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags für die gesamte Straßenlänge vorgeschlagen, sowie ergänzend passiver Schallschutz. Weiterhin wird um Überprüfung der Umsetzbarkeit der o.g. Vorschläge aus der Beteiligung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die geforderten Baumaßnahmen wurden realisiert. Die Eschersheimer Landstraße wurde zwischen Weißer Stein und Hügelstraße umgestaltet. In beiden Fahrtrichtungen gibt es je einen Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr sowie eine Radverkehrsanlage. Wir gehen von einer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung aus. Einer Temporeduzierung

auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

Vor dem Hintergrund des Urteils des VGH Kassel zur Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen den Luftreinhalteplan Frankfurt am Main sollte die Prüfung einer Tempo 30-Regelung zurückgestellt werden.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Da die Eschersheimer Landstraße eine der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen der Stadt Frankfurt am Main sei und einer Bündelung des Wirtschafts- und Pendlerverkehrs diene, wird der Vorschlag auf eine Temporeduzierung in Eschersheim hier kritisch gesehen.

91. Eschersheim, K809 Hügelstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Hügelstraße (K 809) wird Tempo 30 ganztags für die gesamte Straßenlänge vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es besteht ein Konflikt mit der Bus-Priorisierung, daher sehen wir keine rechtliche Möglichkeit, eine Tempo 30-Regelung umzusetzen.

92. Eckenheim, K819 Gießener Str. - Bereich Friedberger Landstr. bis Marbachweg

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und der Einbau von lärmminderndem Asphalt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In beiden Fahrtrichtungen wurden bereits Radverkehrsanlagen markiert und hierdurch der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingengt.

Die Hauptanlieger der Gießener Straße in diesem Bereich sind das US-Generalkonsulat und der Hauptfriedhof. Es ist hier nur wenig Wohnbebauung vorhanden. Daher stellt sich die Frage der Schutzbedürftigkeit.

93. Dornbusch, K810 Eschersheimer Landstraße

Forderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags auf der gesamten Straßenlänge im Bereich Dornbusch gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

Die Prüfung wird vor dem Hintergrund der Radverkehrsplanung zurückgestellt.

94. Dornbusch, Marbachweg

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird auf der gesamten Straßenlänge eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Mit dem geplanten Bau der Ringstraßenbahn wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der erforderliche Lärmschutz umgesetzt.

Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h würde sich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung negativ auf die noch zu erstellende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) auswirken und das Projekt gefährden.

Zudem besteht bereits ein Konflikt mit der Bus-Priorisierung, weshalb eine Tempo 30-Regelung abgelehnt wird.

95. Dornbusch, Am Dornbusch

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird auf der gesamten Straßenlänge eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h würde sich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung negativ auf die noch zu erstellende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) auswirken und das Projekt gefährden.

Zudem besteht bereits ein Konflikt mit der Bus-Priorisierung, weshalb eine Tempo 30-Regelung abgelehnt wird.

Die Straße Am Dornbusch wurde bereits umgebaut, die alten Straßenbahnschienen wurden entfernt. Eine zusätzliche signalgeregelte Fußgängerquerung in Höhe Henry-Budge-Straße wurde eingerichtet.

96. Westend-Nord, K810 Eschersheimer Landstraße

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird die Wiedereinführung von Tempo 30 nachts gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt für die Eschersheimer Landstraße, Bereich Westend, Tempo 30 ganztags auf der gesamten Straßenlänge vor.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Eschersheimer Landstraße vom Anlagenring bis Bremer Straße wurde im Jahr 2015 / 2016 ein anderthalbjähriger Verkehrsversuch zu Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen durchgeführt. Der Versuch hat die erhoffte Lärminderung bestätigt. Die Untersuchungsergebnisse können auf der Homepage der Stadt Frankfurt a.M. heruntergeladen werden.⁸⁵

⁸⁵<https://frankfurt.de/themen/umwelt-und-gruen/umwelt-und-gruen-a-z/laerm/verkehrslaerm/tempo-30-bei-nacht---verkehrsversuch> Stand: 30.03.2020

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Einführung von Tempo 30 km/h nachts wurde noch nicht umgesetzt.

97. Westend-Nord, FichardstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird für die Fichardstraße auf der gesamte Straßenlänge Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straße liegt bereits in einer Tempo 30-Zone.

98. Westend-Nord, VogtstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es wurden Geschwindigkeitskontrollen hinsichtlich der bestehenden Tempo 30- Anordnung, sowie Fahrbahnschwellen als bauliche Maßnahme gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen.

Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen sehen wir als nicht notwendig an, denn es handelt sich um eine schmale Einbahnstraße, auf der beidseitig halb auf dem Gehweg geparkt wird. Der Radverkehr in Gegenrichtung ist freigegeben, so dass hier nicht mit nennenswerten Geschwindigkeitsüberschreitungen zu rechnen ist.

99. Westend-Süd, WestendstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden die Einführung von Tempo 30, sowie die Einrichtung einer „grünen Welle“, d.h. eine intelligente Ampelschaltung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Durch die Lärmaktionsplanung wird die Prüfung einer möglichen Einrichtung einer intelligenten Ampelschaltung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Lichtsignalanlage auf der genannten Route erfolgt über eine intelligente Steuerung (VS+). Eine Koordinierung ist fraglich, da nur eine Lichtsignalanlage in der Westendstraße vorhanden ist.

100. Innenstadt, MainkaiForderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine autofreie Innenstadt und ein Lkw-Durchfahrtsverbot für den Mainkai gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den Mainkai wird für den Straßenabschnitt zwischen Am Geispförtchen und Alte Brücke eine Tempo 30 ganztags- Anordnung vorgeschlagen. Im Weiteren wird die Stadt Frankfurt a.M. gebeten, ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Mainkai aus Lärmschutz und städtebaulichen Gründe prüfen.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich des Mainkai ab Eisernen Steg wurde bereits im Jahr 2015 / 2016 ein anderthalbjähriger Verkehrsversuch zu Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen durchgeführt. Der neue Verkehrsversuch Vollsperrung Mainkai und Untermainkai zwischen der Untermainbrücke und der Alten Brücke läuft ab dem 07.08.2019 für ein Jahr.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die temporäre Vollsperrung Mainkai und Untermainkai zwischen der Untermainbrücke und der Alten Brücke läuft seit dem 07.08.2019 für ein Jahr. Die Ergebnisse des Verkehrsversuches zur Sperrung des Mainkais sollten abgewartet werden.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Da der nördliche Mainkai eine der Hauptachsen für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr in West-Ost-Richtung der Stadt Frankfurt am Main sei, wird der Verkehrsversuch ‚Sperrung der Straße‘ sowie der Vorschlag eines LKW-Durchfahrtsverbots aufgrund der Verkehrsverlagerung hier kritisch gesehen. Die Erreichbarkeit Frankfurter Gewerbebetriebe sei sicherzustellen.

101. Innenstadt, Kurt-Schumacher-StraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Kurt-Schumacher-Straße wird für den Straßenabschnitt von Dominikanergasse bis Alte Brücke eine Tempo 30 ganztags- Anordnung vorgeschlagen.

Der Vorschlag der Lärmaktionsplanung für Sachsenhäuser Ufer/Schaumainkai zwischen Schifferstraße und Alte Brücke ist ebenfalls Tempo 30 ganztags.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In Fahrtrichtung Norden wurde eine neue Busspur zwischen Alter Brücke und Battonnstraße angelegt. Nördlich der Battonnstraße wurde eine Radverkehrsanlage eingerichtet, in diesem Abschnitt fährt der Bus auf dem Straßenbahngleis. Diese Maßnahmen engen den Fahrbahnquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr ein, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zur Folge haben dürfte.

In Fahrtrichtung Süden bedingt eine Tempo 30-Regelung einen Konflikt mit der Bus-Priorisierung, weshalb von einer Tempo 30-Regelung Abstand genommen werden sollte.

102. Innenstadt, SeilerstraßeForderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Seilerstraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Prüfung Tempo 30 erfolgt im Zusammenhang mit der anstehenden Planung einer Radverkehrsanlage.

103. Innenstadt, AllerheiligenstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Allerheiligenstraße zwischen Klingerstraße und Stoltzestraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Der Abschnitt Allerheiligenstraße zwischen Klingerstraße und Stoltzestraße liegt bereits in einer Tempo 30-Zone.

104. Innenstadt, StoltzestraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Stoltzestraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es besteht inzwischen eine Tempo 30-Regelung.

105. Innenstadt, Friedberger AnlageMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Friedberger Anlage wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Abschnittweise ist dort bereits eine Tempo 40-Regelung vorhanden.

106. Ostend, K818 Hanauer LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden bauliche Maßnahmen zur Lärmreduktion wie Verbreiterung der Seitenräume, sowie die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gefordert. Weiterhin wurde eine Förderung des Radverkehrs als notwendig erachtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Hanauer Landstraße werden bauliche Maßnahmen zur Lärmreduktion, eine Verbreiterung der Seitenräume und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen. Die Förderung des Radverkehrs wird als sinnvoll erachtet.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die geforderten Baumaßnahmen wurden umgesetzt. Die Förderung des Radverkehrs ist aktuell in der Umsetzung.

107. Sachsenhausen, Sachsenhäuser Ufer / SchaumainkaiMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für das Sachsenhäuser Ufer / Schaumainkai wird für den Straßenabschnitt von Schifferstraße bis Alte Brücke eine Tempo 30 ganztags- Anordnung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Keine Stellungnahme.

108. Sachsenhausen, Mailänder Str.Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung für die Mailänder Straße ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Maßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Mailänder Straße liegt in einer Tempo 30-Zone.

109. Sachsenhausen, K816 Mörfelder LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

Für die Mörfelder Landstraße wurden Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt für die Mörfelder Landstraße Tempo 30 ganztags von Kreuzung Ziegelhüttenweg bis Wendelsplatz vor.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Der Straßenabschnitt ist im Maßnahmenpaket zum Radentscheid enthalten. Vor diesem Hintergrund wird die Prüfung der Tempo 30-Regelung zurückgestellt.

110. Sachsenhausen, HedderichstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Hedderichstraße wird Tempo 30 von Hausnummer 10 bis mindestens Kreuzung Darmstädter Landstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

In einigen Abschnitten ist bereits eine Tempo 30-Regelung vorhanden.

Es gibt eine Oberflächenplanung für den Abschnitt zwischen Südbahnhof und Bruchstraße mit dem Ziel des Rückbaus alter Gleise.

111. Sachsenhausen, K816 Offenbacher Landstr.Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt für die Offenbacher Landstraße Tempo 30 ganztags von Wendelsplatz bis Kreuzung "Auf dem Mühlberg" vor.

Es wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Planung von Radverkehrsanlagen führt perspektivisch zu einer Geschwindigkeitsreduzierung.

112. Sachsenhausen, Auf dem MühlbergMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den Straßenabschnitt auf dem Mühlberg von Kreuzung Offenbacher Landstraße bis Kreuzung "Am Mühlenkanal" wird empfohlen seitens der Stadt- und Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu entwickeln und zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straße liegt in einer Tempo 30-Zone.

113. Oberrad, K816 Offenbacher LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf den hohen Schwerverkehrsanteil hingewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Offenbacher Landstraße K 816 wird die Einführung von Tempo 30 ganztags östlich des Buchrainplatzes gefordert. Weiterhin wurde vorgeschlagen, den Lkw-Verkehr über die B 43 zu führen. Ergänzend wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Es existiert bereits eine Tempo 40-Regelung. Eine Reduzierung auf Tempo 30 steht nicht im Einklang mit der Straßenbahn-Priorisierung. Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet. Für diese Straße besteht kein akuter Sanierungsbedarf. Gemäß der Beurteilung der Lärmkonflikte im Lärmaktionsplan sind diese Straßen nicht beziehungsweise nur wenig betroffen. Daher und aufgrund der Sanierungspriorität von Straßen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen - plant die Stadt Frankfurt am Main derzeit hier keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

114. Bonames, Unterer Kalbacher WegForderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Für diese Straße besteht kein akuter Sanierungsbedarf. Gemäß der Beurteilung der Lärmkonflikte im Lärmaktionsplan (Tabelle 28) ist diese Straße nicht beziehungsweise nur wenig betroffen. Daher - und aufgrund der Sanierungspriorität von Straßen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen - planen wir derzeit hier keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen. Vermutlich geht es bei dieser Bürgeranregung um den Schutz vor dem Lärm der angrenzenden Autobahn A 661. (s.o. Punkt 15).

115. Harheim, K812 Erlenbacher StadtwegForderung aus der Beteiligung:

Es gingen Forderungen für eine Lärmschutzwand ein.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Wir schließen uns der Auffassung der Lärmaktionsplanung an und sehen bauliche, als auch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

116. Bergen-Enkheim, LeuchteForderung aus der Beteiligung:

Die Straße „Leuchte“ in Bergen-Enkheim ist ein beliebter Treffpunkt der Tuningszene. Es wurden die Einführung von Tempo 30 sowie Bodenwellen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärmminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt am Main schließt sich der Auffassung der Lärmaktionsplanung an und sieht sowohl bauliche, als auch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an.

117. Bergen-Enkheim, L3001 Vilbeler LandstraßeForderung aus der Beteiligung:

Für die Vilbeler Straße wurden Geschwindigkeitskontrollen und ein zumindest für das Wochenende angeordnetes Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Vilbeler Landstraße wird eine Tempo 30 Reduzierung ganztags auf den Abschnitten: Kreuzung Borsigallee bis Kreuzung Votenseeweg, Haus Nr. 174 bis Kreuzung Klingenweg und Haus Nr. 247 bis Kreuzung B521 vorgeschlagen. Zudem wird vorgeschlagen, ein Lkw-Durchfahrtsverbot unter Prüfung auf Alternativrouten zu untersuchen.

Ergänzend wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Vor dem Hintergrund anstehender Baumaßnahmen in der Wilhelmshöher Straße wird die Prüfung etwaiger Lärmminderungsmaßnahmen in diesem Punkt zurückgestellt.

118. Bergen-Enkheim, K870 MarktstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Marktstraße wurde von der Kreuzung Vilbeler Landstraße bis Gangstraße die Anordnung von Tempo 30 ganztags vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Tempo 30-Regelung ist bereits vorhanden.

119. Bergen-Enkheim, K870 BorsigalleeForderung aus der Beteiligung und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich der Kreuzung Vilbeler Landstraße bis Bessemerstraße werden eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags und ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Vor dem Hintergrund der Baumaßnahme Riederwaldtunnel wird dieser Punkt zurückgestellt.

Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

120. Riederwald, K870 Am ErlenbruchForderung aus der Beteiligung:

Es werden eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h nachts sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Im Bereich des Johanna-Tesch-Platzes werden eine intelligente Ampelsteuerung sowie eine Verbesserung des Fahrbahnverlaufs gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags und die Prüfung einer intelligenten Ampelsteuerung vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.

Die Steuerung der Lichtsignalanlage auf der genannten Route erfolgt über eine intelligente Steuerung (VS+).

Vor dem Hintergrund der Baumaßnahme Riederwaldtunnel wird der Punkt zurückgestellt.

121. Fechenheim, Wächtersbacher StraßeForderung aus der Beteiligung:

Es werden die Durchführung von Kontrollen des bereits bestehenden Lkw-Nachtfahrtsverbots und zusätzliche weitere Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Stadt Frankfurt schließt sich der Auffassung der Lärmaktionsplanung an und hält sowohl bauliche, als auch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen für nicht erforderlich.

122. Praunheim, HaingrabenstraßeForderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

123. Nordend-West, Richard-Wagner-StraßeForderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags und eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

11.2 Schienenlärm

11.2.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

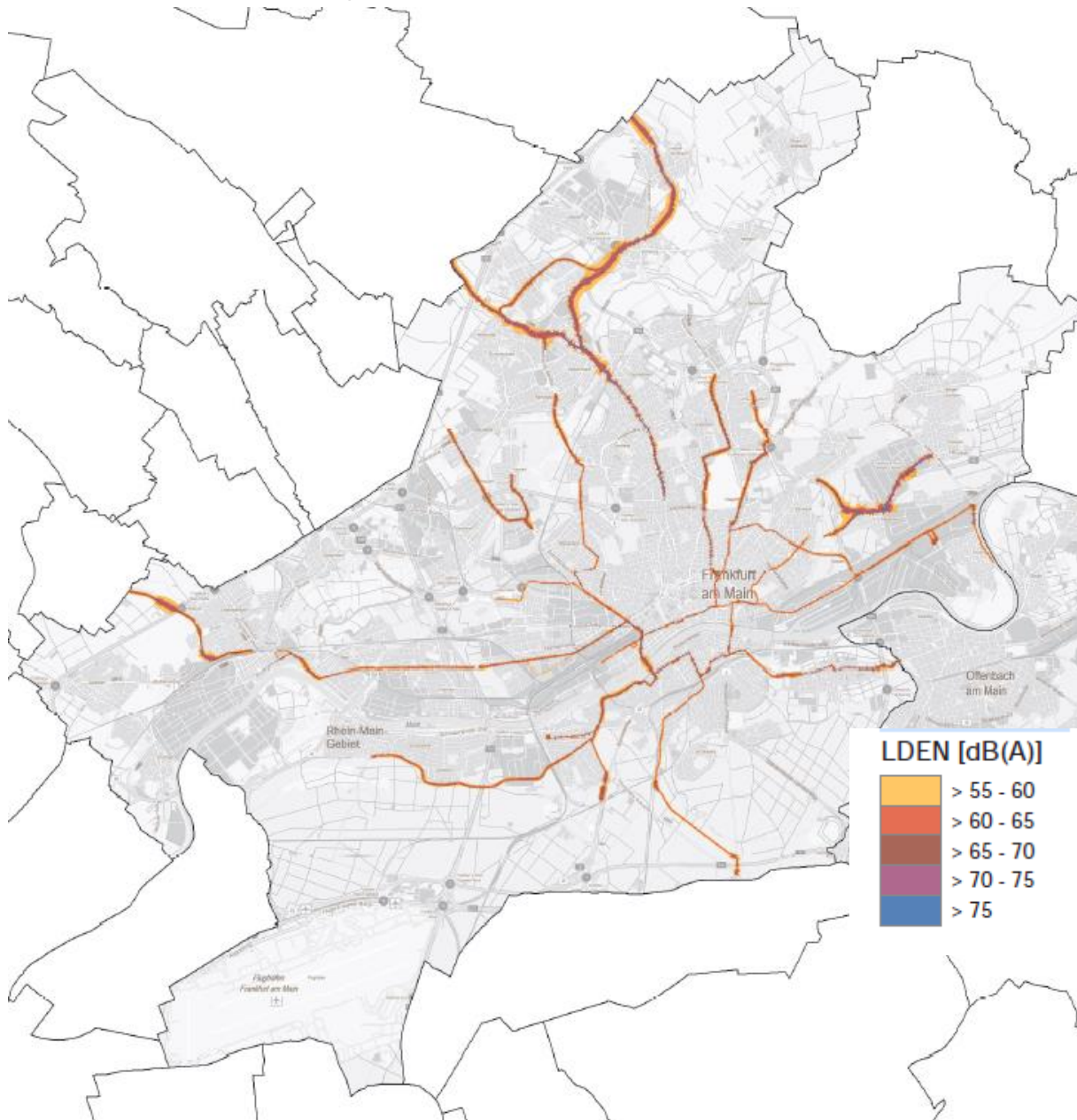


Abbildung 37: Lärmbelastung L_{DEN} durch nicht bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Frankfurt a.M.⁸⁶

Vom Hessischen Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie wurde der Schienenverkehrslärm auf nicht bundeseigenen Schienenwegen berechnet. Die Länge der kartierten Strecke umfasst innerhalb des Ballungsraums Frankfurt am Main 119 km. Dies umfasst die Straßenbahnstrecken, die oberirdischen U-Bahnstrecken sowie 3,5 km der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Die Strecken der S-Bahnen sind bundeseigen.

⁸⁶ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 29: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Lärm ausgehend von nicht bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	12.918	10.261	5.776	1.563	9	30.527
11.723	13.855	7.668	3.339	216	0	-	22.946

Stellungnahme der VGF zu aktuellen Projekten:

Die Stellungnahme steht noch aus.

Stellungnahme der traffiQ zu aktuellen Projekten:

Eine Stellungnahme zu aktuellen Projekten steht noch aus.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenbahnabschnitte:

Tabelle 30: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ballungsraum Frankfurt am Main: Lärm ausgehend von nicht bundeseigenen Schienenstrecken

	Örtlichkeit
1	Straßenbahn-Ringlinie
2	Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst
3	Nordend-Ost, Friedberger Landstraße, B3
4	Ginnheim, Kreuzung Ginnheimer Landstraße, Rosa-Luxemburg-Straße, Platenstraße
5	Eschersheim, Eschersheimer Landstraße K180
6	Dornbusch, Eschersheimer Landstraße K180 / Marbachweg
	B3 Sachsenhausen, Kreuzung Heister-/Siemensstraße
7	Sachsenhausen, Stresemannallee
8	Sachsenhausen, Hedderichstraße
9	Sachsenhausen, K 816 Offenbacher Landstraße
10	Riederwald, Am Erlenbruch, K870
11	Ohne Ortsbezug, Lärmschutz an den Rädern

1. Straßenbahn-Ringlinie**Forderung aus der Beteiligung:**

Die Umsetzung des Projekts ‚Straßenbahn-Ringlinie‘ wird gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Vorentwurfsplanung hat begonnen und wird zurzeit stadintern abgestimmt.

2. Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst**Forderung aus der Beteiligung:**

Die Umsetzung des Ausbauvorhabens ‚Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst‘ wird gefordert.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Planung wird gegenwärtig verfolgt. Die technische Machbarkeit wird untersucht.

3. Nordend-Ost, Friedberger Landstraße, B3Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Gefordert wurde der Austausch des Kopfsteinpflasters nördlich des Friedberger Platzes sukzessive bei Grunderneuerung des Gleiskörpers.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Der Austausch des Kopfsteinpflasters erfolgt im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestelle Friedberger Platz.

4. Ginnheim, Kreuzung Ginnheimer Landstraße, Rosa-Luxemburg-Straße, PlatenstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird um nähere Informationen zum Umbau der Haltestellen in Bezug auf die Aufteilung und Gestaltung des Verkehrsraums gebeten.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Im Zuge des vorgesehenen Lückenschlusses der Stadtbahnstrecke Ginnheim - Bockenheimer Warte (D-II-Strecke) wird in diesem Bereich der Verkehrsraum neu aufgeteilt. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen inzwischen vor.

5. Eschersheim, Eschersheimer Landstraße (K810)Forderung aus der Beteiligung:

Die Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße zwischen Hügelstraße und Knotenpunkt Josephskirchstraße wird gefordert.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung sieht Handlungsbedarf tags und nachts von Haltestelle "Weißer Stein" bis Hügelstraße.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine Umgestaltung dieses Abschnittes darf nicht zu Ungunsten der Attraktivität und Betriebssicherheit der Stadtbahn erfolgen.

6. Dornbusch, Eschersheimer Landstraße (K810) / MarbachwegForderung aus der Beteiligung:

Auf der Eschersheimer Landstraße fahren vier U-Bahn-Linien im 24-Stunden-Betrieb, auch am Wochenende. Es entsteht eine Taktung ein bis zwei Minuten.

Eine extrem hohe Lärmbelästigung durch Gleisgeräusche der U-Bahn bei der Anfahrt der Haltestelle Fritz-Tarnow-Straße in der Eschersheimer Landstraße wird beklagt. Die Geräusche werden als kratzend und kreischend beschrieben und scheinen witterungsabhängig zu sein. Selbst die private Erneuerung der Fenster habe nur wenig Verbesserung gebracht. Daher werden Lärmschutzwände oder Maßnahmen an den Gleisen gefordert.

Auch das Überfahren der Weichen zur Zubringerstrecke im Marbachweg wird als extrem laut empfunden. Aufgrund positiver Erfahrung während Baustellenarbeiten wird eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung für das Überfahren der Weichen gefordert.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung sieht Handlungsbedarf im Abschnitt von "Am Dornbusch" bis "Am Grünhof".

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet. Die Möglichkeit zu einer Verbesserung des aktiven Lärmschutzes wird derzeit geprüft.

7. Sachsenhausen, StresemannalleeForderung aus der Beteiligung:

Hier wird der Lärm ausgehend von der Straßenbahn, als auch der Lärm ausgehend von den Gleisbauarbeiten nachts, beklagt.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Es gibt Lärmbetroffene durch Schienenverkehr in der Vogelweidstraße, Paul-Ehrlich-Straße und Gartenstraße.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Baumaßnahme Straßenbahn Stresemannallee wurden beendet, die Straßenbahn Linie 17 ist zum Jahresfahrplan 2015 in Betrieb gegangen. Die Instandsetzung der Weichen - und Gleisanlagen können wegen der starken Frequenz der Straßenbahnlinien und aus Verkehrssicherheitsgründen nur in der Betriebspause durchgeführt werden. Für die Lärmreduzierung im Gleisbogen in der Paul-Ehrlich Str. / Vogelweidstraße wurde eine stationäre Schienenbenetzungsanlage eingebaut.

8. Sachsenhausen, HedderichstraßeForderung aus der Beteiligung:

An der Kreuzung Hedderich-/Schweizerstraße wird das Dauerhupen von Straßenbahnen beklagt. Hierbei handelt es sich um die aus Richtung Südbahnhof kommenden Bahnen, da die rechtsabbiegenden Straßenbahnen oft nicht genug Platz haben, um an den rechts stehenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Gefordert werden daher eine Änderung der Fahrbahnmarkierung und die Anbringung einer physikalischen Abgrenzung.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die VGF stimmt dieser Maßnahme zu.

9. Sachsenhausen, Offenbacher Landstraße (K816)Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird die Entfernung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen gefordert. Dies soll sukzessive bei Grunderneuerung des Schienenkörpers stattfinden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Ein Austausch des Kopfsteinpflasters gegen Asphalt wird sukzessive mit den nächsten Gleiserneuerungen erfolgen.

10. Riederwald, Am Erlenbruch (K870)

Forderung aus der Beteiligung:

Als störend empfunden werden die sehr lauten Warntöne der Straßenbahnen sowie der Lärm ausgehend von den Schienen. Auch der Lärm ausgehend vom Betriebshof Ost mit U-Bahn und Straßenbahnen wird beklagt.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Warntöne dienen der Betriebssicherheit zur Vermeidung von Unfallkonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und werden deshalb nur in Gefahrensituationen abgegeben. Mit der Fertigstellung des Riederwaldtunnels wird die Stadtbahn in diesem Bereich eine optimierte Gleistrassierung erhalten, mit der auch eine Lärmreduzierung verbunden ist.

11. Ohne Ortsbezug, Lärmschutz an den Rädern

Forderung aus der Beteiligung:

Die Räder der Straßenbahn sollen zur Lärminderung abgedeckt werden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Niederflurstraßenbahnfahrzeuge sind bereits vollumfänglich mit Radschallabsorbern ausgestattet. Die neuesten Stadtwagen des Typs U 5 sind bereits größtenteils mit Radschallabsorbern ausgestattet, die weitere Ausstattung ist in Umsetzung.

11.2.2 Bundeseigene Schienenstrecken

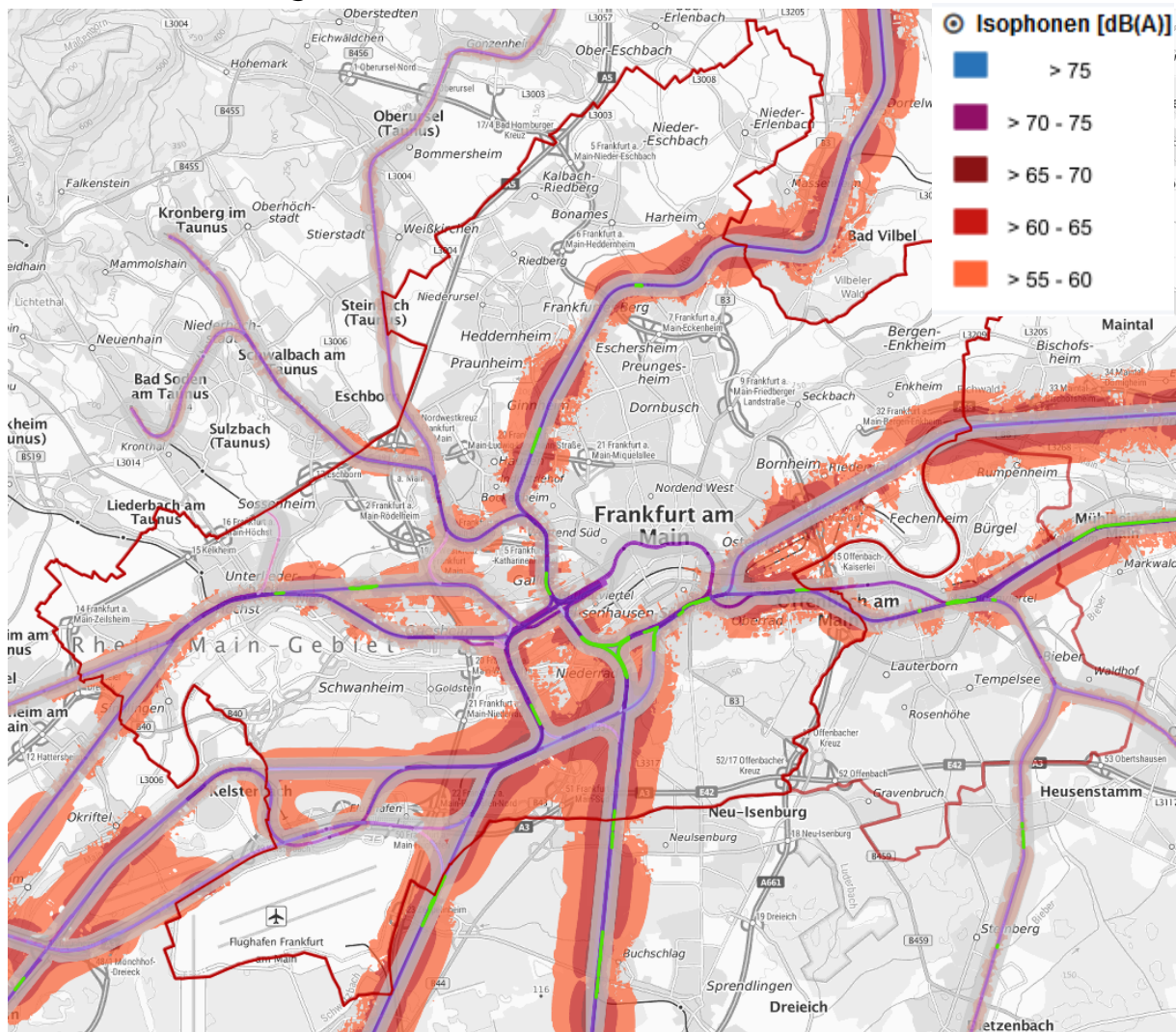


Abbildung 38: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Frankfurt a.M. Die Lärmkarten für Eisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt.⁸⁷

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Frankfurt am Main führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken.

Tabelle 31: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70(-75)	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	46.860	18.170	8.190	3.270	1.540	78.030
Nachts (L_{Night})	38.200	15.420	6.670	2.510	1.090	-	63.890

⁸⁷ © Eisenbahn-Bundesamt (2017), DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
-Lärmaktionsplan Hessen 3. Runde,
Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden -

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckenummer) im Ballungsraum Frankfurt am MainFlughafenschleife Frankfurt (3683)

Die ca. 15 km lange zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke führt vom Frankfurter Hauptbahnhof über Niederrad und Schwanheim zum Flughafen Frankfurt am Main und dann weiter nach Kelsterbach. Es fahren hauptsächlich S-Bahnen (im 15min-Takt) und stündlich Regionalzüge. Zwischen 2016 und 2019 wird die Trasse erweitert um das Neubaugebiet Gateway Gardens anzubinden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn (3660)

Die zweigleisig ausgebaute 20 km lange Strecke ist elektrifiziert und wird für den Güter- und Personennahverkehr genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Im Personennahverkehr verkehren zwei Züge pro Stunde. Die Strecke verläuft vom Frankfurter Südbahnhof nach Frankfurt Ost, dann auf der Nordseite des Mains über Maintal nach Hanau.

Kinzigtalbahn (3600)

Die Bahnstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda ist eine durchgehend mindestens zweigleisige Hauptverkehrsstrecke, die von Fulda über den Landrücken und durch das Tal der Kinzig nach Hanau führt und deswegen auch Kinzigtalbahn genannt wird. Ab Hanau verläuft sie auf der Südseite des Mains über Mühlheim, Offenbach nach Frankfurt am Main. Zur Schnellfahrstrecke ausgebaut, ist sie heute Teil der wichtigen Verbindung zwischen Frankfurt am Main und dem Norden und Osten Deutschlands. Die ICE-Linien von Nord- und Mittel-Deutschland nach Südwestdeutschland über Frankfurt a.M. führen über sie. Neben der Main-Weser-Bahn ist sie eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Mitteldeutschlands in Nord-Süd-Richtung. 2015 verkehren täglich 250-300 Züge, davon ca. 110 Güterzüge, die aufgrund des starken Personenverkehrs hauptsächlich nachts fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf dem dreigleisigen Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen bei 200km/h, auf der restlichen Strecke bei 160km/h. Die Strecke ist überlastet und der Ausbau ist in Planung.

Main-Neckar-Bahn (3601, 3605, 3688)

Die Main-Neckar-Bahn verläuft auf einer Strecke von 87,5 km von Frankfurt a.M. (Hbf) über Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim weiter bis nach Heidelberg. Die Strecke ist für den Fernverkehr zweigleisig ausgebaut. Im Bereich des S-Bahn-Verkehrs zwischen Frankfurt a.M. (Hbf) und Darmstadt (Hbf) ist die Strecke drei- und viergleisig. Die Main-Neckar-Bahn teilt sich das Verkehrsaufkommen des Nord-Süd-Verkehrs mit der parallel verlaufenden Riedbahn. Fern-, Regional- und Güterzüge teilen sich die Trasse; auch ICE-Züge verkehren hier teilweise (Stuttgart - Frankfurt). Die mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h und ist somit nicht für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut. Die Strecke ist täglich mit 250 Zügen pro Richtung an der Auslastungsgrenze. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine ICE-Trasse Frankfurt - Mannheim in Planung.

Main-Weser-Bahn (3900)

Die ca. 200 km lange Bahnstrecke ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in Hessen, die den Kasseler Hauptbahnhof mit dem Hauptbahnhof Frankfurt a.M. verbindet. Die Trasse ist durchgehend zweigleisig ausgebaut. Auf der Strecke verkehren ein Mal täglich ein Intercity, mehrere Regionalzüge, eine S-Bahnlinie und viele Güterzüge. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Zwischen Frankfurt a.M. und Friedberg ist ein viergleisiger

Ausbau der Strecke auf 12,6 km geplant. Im Bereich der Ausbaustrecke ist zeitgleich der Bau von Schallschutzwänden geplant.

Mainbahn (3520, 3650)

Die Mainbahn ist eine durchgehend zweigleisige und elektrifizierte Eisenbahnstrecke, die entlang des Südufers des unteren Mains die Rheinland-Pfälzische Landeshauptstadt Mainz mit Frankfurt am Main verbindet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die Strecke verläuft von Mainz über die Mainzer Südbrücke (Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz) über Gustavsburg, Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach, FFM-Sportfeld nach Frankfurt-Niederrad. Sie wird von zwei S-Bahnen im 30 min Takt, zwei Regionalbahnen im 60 min Takt sowie von einzelnen Regional- und Fernverkehrszügen sowie von Güterzügen befahren. Auf der Mainbahn verkehren bei Rüsselsheim bis zu 267 Züge pro Tag.

Main-Lahn Bahn (3610)

Die Main-Lahn Bahn verbindet Frankfurt am Main mit Eschhofen bei Limburg (Lahn). Es verkehren Regionalbahnen und S-Bahnen. In Niedernhausen zweigt die Ländchesbahn nach Wiesbaden ab.

Riedbahn (4010)

Die ca. 75 km lange Riedbahnstrecke verläuft von Frankfurt a.M. über Mörfelden-Walldorf, Groß-Gerau, Gernsheim, Bürstadt, Lampertheim, die Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg nach Mannheim. Die Trasse ist durchgehend zweigleisig und für Höchstgeschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut und hat eine Kapazität von 280 Zügen pro Tag. Sie ist mit 110 ICE und 6 TGV täglich die am stärksten durch Personenverkehr belastete Strecke im ICE-Netz. Der größte Teil des Güterverkehrs fährt auf der parallel verlaufenden Main-Neckar-Bahn. Täglich teilen sich etwa 42 Züge Regional-, 127 Fernverkehrs- und 92 Güterzüge die Trasse. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine weitere ICE-Trasse Frankfurt - Mannheim in Planung.

Sodener Bahn (3640)

Die Strecke verläuft auf ca. 7 km von Frankfurt a.M. Höchst nach Bad Soden (Taunus). Die Bahn wird von der Hessischen Landesbahn GmbH betrieben. Die Strecke ist elektrifiziert und wird derzeit mit Dieseltriebwagen betrieben.

Taunus Eisenbahn (3603)

Die Strecke verläuft zweigleisig auf ca. 41 km von Wiesbaden Mz.-Amöneburg über Mz.-Kastel, Mz.-Kostheim, Hochheim, Flörsheim und Hattersheim, FFM-Höchst und FFM-Griesheim nach Frankfurt a.M.. Es verkehrt eine S-Bahnlinie, mehrere Nahverkehrszüge sowie einzelne Fernverkehrszüge.

Verbindungsbahn (3626)

Die Verbindungsbahn ist Teil der Frankfurter Hafenbahn und im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main. Sie hat eine Streckenlänge von ca. 8 km. Es finden Übergabefahrten im Güterverkehr und historische Personenzugfahrten statt.

Geplante Lärminderungsmaßnahmen

Die Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, beabsichtigt bei folgenden Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der bundeseigenen Schienenstrecken 2019 / 2020 zu beginnen:

Tabelle 32: im Planung befindliche Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes in Frankfurt a.M.

Strecke	Ortsdurchfahrt	von km	bis km	Länge (m)	Maßnahme/ Projektstand
3603	Frankfurt-Niederrad	6,649	6,947	298	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Niederrad	6,784	7,424	640	Schallschutzwand links
3610	Frankfurt-Niederrad	6,491	9,501	3.010	Schallschutzwand links
3610	Frankfurt-Niederrad	6,661	7,282	621	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Höchst	8,494	8,759	265	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Höchst	8,871	9,939	1.068	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Sindlingen	11,976	12,774	798	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Sindlingen	12,047	12,302	255	Schallschutzwand links
3650	Frankfurt-Lerchesberg	34,579	35,013	434	Schallschutzwand links

Im Status der Entwurfsplanung befinden sich die im Folgenden aufgelisteten Maßnahmen:

Tabelle 33: Im Status der Entwurfsplanung befindliche Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes in Frankfurt a.M.

Strecke	Ortsdurchfahrt	von km	bis km	Länge (m)	Maßnahme/ Projektstand
3603	Frankfurt-Griesheim	2,884	3,273	389	Schallschutzwand links
3603	Frankfurt-Griesheim	3,003	3,758	755	Schallschutzwand rechts
3603	Frankfurt-Griesheim	4,844	6,105	1.261	Schallschutzwand links
3603	Frankfurt-Griesheim	4,891	5,314	423	Schallschutzwand links
3610	Frankfurt-Griesheim	3,781	4,640	859	Schallschutzwand links
3610	Frankfurt-Griesheim	3,852	4,481	629	Schallschutzwand rechts
3610	Frankfurt-Griesheim	4,869	5,104	235	Schallschutzwand links

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Eisenbahnabschnitte:

Tabelle 34: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ballungsraum Frankfurt am Main: Eisenbahnverkehrslärm

	Trasse Strecken Nr.	Örtlichkeit	Verkehrsaufkommen [Züge / Jahr]	LDEN [dB(A)]	Lnight [dB(A)]	LKZ tags	LKZ nachts
1	3600 Kinzigtalbahn 3660 Frankfurt-Hanauer Eisenbahn	Stresemannallee Frankfurt / Sachsenhausen	173.802	>70-75	>65-70	>1000	>1000
2	3460 Bad Sodener Bahn	Frankfurt Höchst	16.632	> 55-60	> 45-50	<10	<10
3	3660 Frankfurt Hanauer Eisenbahn	Frankfurt Fechenheim	64.996	>75	>70	>1000	>1000

1. 3600 Kinzigtalbahn, 3660 Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, Stresemannallee Frankfurt / Sachsenhausen

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine zumindest halbohohe Lärmschutzwand wegen Lärm von der Eisenbahnbrücke gefordert.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Bitte um Stellungnahme zum Bau einer Schallschutzwand im Bereich der Brücke Stresemannallee sowie einer Schallschutzwand anschließend entlang der Strecke Richtung Offenbach nördlich sowie südlich der Trassen im Bereich des Stadtgebiets in Bereichen ohne bereits erstellter Schallschutzwand.

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Zu diesem Bereich gibt es keine Anmerkungen. Es sind dort keine über die veröffentlichten Maßnahmen hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamt (EBA):

Der östlich der Stresemannallee gelegene Bereich von Kilometer 0,0 bis 1,6 wurde bis 31. Dezember 2018 fertig gestellt Die Immissionspegel wurden mit passiven und/ oder aktiven Maßnahmen auf 57 dB (A) reduziert. (Anlage 1 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung: Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche zum Gesamtkonzept Lärmsanierung).

Der Abschnitt von Kilometer 2,2 bis 4,4 ist als zum 31. Dezember 2018 mit passiven und/ oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) als fertig gestellt vermerkt. (Anlage 3 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung: Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche Seite 5 von 15 Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte)

2. 3460 Bad Sodener Bahn, Frankfurt Höchst

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es werden leisere Triebwagen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Laut Stellungnahme der Hessischen Landesbahn GmbH wird über folgende Szenarien seitens des RMV nachgedacht: Der RMV beabsichtigt einerseits ab 2023 den Einsatz moderner wasserstoffgetriebener Triebwagen auf heute noch mit Dieseltriebwagen betriebenen Strecken, unter anderem auch auf der Strecke nach Bad Soden. Andererseits besteht offenbar die Absicht, die Strecke mit elektrischen Fahrzeugen der geplanten Regionaltangente West zu befahren, die dann als Oberleitungsfahrzeuge verkehren würden. Welche Variante realisiert werden soll, ist nicht bekannt.

Stellungnahme des Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV):

Der Verkehrsvertrag mit der Hessischen Landesbahn u.a. betreffend die Strecke 3640 Frankfurt-Höchst - Bad Soden endet im Dezember 2022. Mit der Neuvergabe der Betriebsleistungen ist der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen. Der Einsatz von Brennstoffzellen-Fahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden, wird geprüft. Außerdem ist geplant, den Zugverkehr auf dieser Strecke zu gegebener Zeit mit Elektrofahrzeugen der Regionaltangente West durchzuführen. Ein konkreter Zeitpunkt kann noch nicht genannt werden.

3. 3660 Frankfurt Hanauer Eisenbahn, Frankfurt Fechenheim

Forderung aus der Beteiligung:

Der Bahnübergang Cassellastraße wird geschlossen, um höhere Fahrgeschwindigkeiten für die ICE's zu gewährleisten und 120 Güterzüge werden zusätzlich die Strecke pro Woche befahren, was zusätzliche Lärmbelastung für den Stadtteil Fechenheim-Nord bedeutet.

Kommentar der Lärmaktionsplanung:

Wird im Stadtteil Fechenheim entlang der Strecke 3660 angesichts der zu erwartenden höheren Lärmemissionen eine beidseitige Lärmschutzwand geplant?

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Die DB Netz AG hat die Planfeststellung im PFA1 - Frankfurt im Jahre 2014 beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Das diesbezügliche Anhörungsverfahren läuft bei dem Regierungspräsidium Darmstadt. Im Projekt werden Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Vorschriften nach Lärmvorsorgegrundsätzen geplant und nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der Projektrealisierung umgesetzt.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamt (EBA):

Die Anlage 1 (Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept Lärmsanierung führt für die Eisenbahnstrecke mit der Nummer 3660 die Bereiche von Kilometer 4,2 bis 5,7 und 6,0 bis 6,5 sowie von 7,2 bis 7,9 und von 8,1 bis 8,3 für die Lärmsanierung auf. Darüber hinaus benennt sie die Bereiche von Kilometer 6,5 bis 7,2 und 7,9 bis 8,1 für die Lärmvorsorge.

11.3 Industrielärm

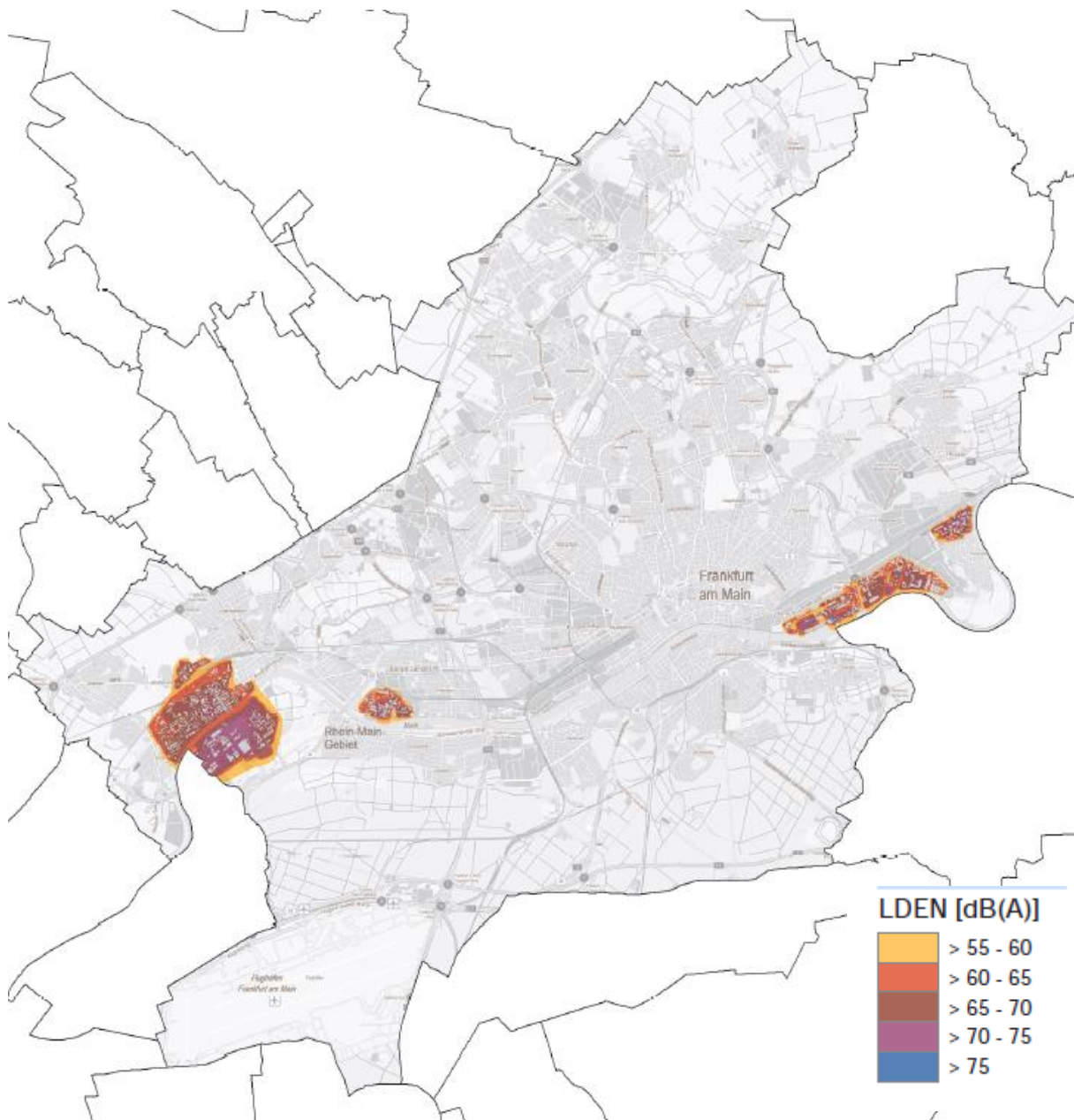


Abbildung 39: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Frankfurt a.M.⁸⁸

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Frankfurt a.M. die Industrie- und Gewerbelandläufe kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Frankfurt a.M. wurden 251 Industriequellen lärmkartiert.

⁸⁸ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 35: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	437	194	114	5	1	751
Nachts (L_{Night})	165	134	39	3	0	-	341

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in den einzelnen Ballungszentren überwacht.⁸⁹

Akzo Nobel GmbH, ALBA Metall Süd Rhein-Main- GmbH, Allessa GmbH, Allessa Produktion GmbH, Andy Biedermann Containerdienste, B+M Recycling GmbH, Basell Polyolefine GmbH, BASF Agricultural Solution GmbH, Baufeld-Oel GmbH (ehemals RVE), Bayer AG, Biomassekraftwerk Fechenheim GmbH, Cabot Aerogel GmbH, Cargill GmbH, Celanese Production Germany GmbH & Co. KG, CF Carbons GmbH, Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Cordon Biochem GmbH, Daikin Refrigerants Europe GmbH, Donau Carbon GmbH, Equinix Germany GmbH, EUTICALS GmbH, Ferro GmbH, Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH, Geohumus GmbH, Grillo-Werke AG, GWR - Gemeinnützige Gesellschaft für Wiederverwendung und Recycling mbH, Helmut Haug GmbH, HIM GmbH, INEOS Melamines GmbH, InfraServ GmbH & Co Höchst KG, Infraside Griesheim, Italmatch Deutschland GmbH, Kampffmeyer Mühlen GmbH Werk Hildebrandmühlen Frankfurt, Kuraray Specialities Europe GmbH, Mainova AG, MDW Muldendienst West GmbH, MHKW GmbH, Premium Recycling Service GmbH, Radeberger Gruppe KG, Rhein-Main Biokompost GmbH, Sanofi-Aventis GmbH, Stadtentwässerung Ffm, Synpura GmbH, THC Pharm GmbH, Thermal Conversion Compound I, TSR Recycling GmbH & Co. KG, Waibel Frankfurt GmbH, Walter Mandausch GmbH, WeylChem Griesheim GmbH, WeylChem Höchst GmbH, Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

⁸⁹ Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Dezember 2018

11.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ist-Zustand:

Derzeit gibt es im Stadtgebiet Frankfurt am Main keine ausgewiesenen ‚Ruhigen Gebiete‘.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Beteiligung wurden als ‚Ruhiges Gebiet‘ der Niddapark, der Brentanopark und der Solmspark vorgeschlagen.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Im Niddapark liegt im zentralen Bereich die Lärmbelastung laut Lärmkartierung bei 50-55 dB(A) und erhöht sich in den Randbereichen Richtung A66 bzw. L3004 Rosa-Luxemburg-Straße sukzessive auf bis zu 65 dB(A).

Im Solmspark liegt die Lärmbelastung gemäß der Lärmkartierung im zentralen Bereich bei 55-60 dB(A), im Randbereich Richtung der Straße ‚Auf der Insel‘ erhöht sich dieser auf 65 dB(A).

Im Brentanopark liegt die Lärmbelastung im zentralen Bereich bei 50-55 dB(A) und erhöht sich in den Randbereichen Richtung der Straße ‚Auf der Insel‘ auf 60 dB(A) sowie in Richtung der Ludwig-Landmann Straße (Ost) auf 60 dB(A) bzw. (Nord) auf 65 dB(A).

Eine Festlegung von Ruhigen Gebieten erfolgt immer in enger Abstimmung mit der Kommune, hierbei sind eine Vielzahl von Kriterien zu Berücksichtigen.

Stellungnahme vom Magistrat der Stadt Frankfurt a.M.:

Sowohl Niddapark als auch Brentano- und Solmspark sind beliebte Parkanlagen im Stadtgebiet. Allerdings sind diese Parkanlagen durch Verkehrswege durchschnitten bzw. begrenzt und deshalb durch Verkehrslärm betroffen. Ruhige Gebiete im Sinne des BImSchG bzw. der LAI-Hinweise sind es aus unserer Sicht nicht.

Es ist verständlich, wenn sich Nutzer der oben genannten Parkanlagen für deren Erhalt einsetzen. Aus fachlicher Sicht ist das Instrument „Ruhige Gebiete“ hierzu allerdings nicht geeignet. Auch sind diese Flächen als Landschaftsschutzgebiet und Teil des Frankfurter Grüngürtels bereits geschützt.

12 Ballungsraum Offenbach/Main

Die Stadt Offenbach am Main ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum im Verdichtungsraum. Offenbach liegt im Zentrum der Rhein-Main Region, das Stadtgebiet grenzt im Westen und Norden direkt an Frankfurt am Main an. Das Stadtgebiet umfasst eine Gesamtfläche von 44,89 km² und gliedert sich in einundzwanzig Stadtteile: Zentrum, Kaiserlei, Hafen, Nordend, Westend, Mathildenviertel, Offenbach-Ost, Buchrain, Senefelderquartier, Lindenfeld, Musikerviertel, Buchhügel, Bieberer Berg, Lauterborn, Rosenhöhe, Carl-Ulrich-Siedlung, Tempelsee, Bieber, Waldheim, Bürgel, Rumpenheim.

In Offenbach a.M. waren zum 30.06.2019 laut Melderegister 129.372 Einwohner⁹⁰ gemeldet.

Offenbach ist im Süden an die BAB 3 (Offenbacher Kreuz), im Norden an die BAB 66 und im Westen an die BAB 661 angebunden. Durch Offenbach am Main führen die Bundesstraßen B 43 und B 448.

In Offenbach am Main existieren sieben Bahnhöfe und Haltepunkte, der Hauptbahnhof von Offenbach liegt zentral südlich der Innenstadt, hat aber keinen S-Bahnanschluss, womit es folglich keine direkte Umsteigemöglichkeit vom Regional- zum S-Bahn-Verkehr gibt. Neben dem S-Bahn-Verkehr der Linien S1, S2, S8 und S9 wird Offenbach im schienengebundenen Nahverkehr von der Vias GmbH (Odenwaldbahn), der Kinzigtalbahn sowie der Rodgaubahn bedient.

In Offenbach verkehren neun lokale, innerstädtische Buslinien, sowie vier regionale Buslinien, die die Verbindung in den Kreis Offenbach sicherstellen. Fünf Nachtbuslinien fahren zudem Haltestellen in Offenbach an. Straßenbahnen gibt es in Offenbach am Main nicht. Es besteht eine lokale Nahverkehrsgesellschaft NiO - Nahverkehr in Offenbach GmbH.

In der Binnenschifffahrt ist Offenbach über den Main angebunden, der Offenbacher Hafen hat jedoch nur noch marginale Bedeutung. Die Mainfähre Rumpenheim verbindet den Offenbacher Stadtteil Rumpenheim mit dem Maintaler Ortsteil Bischofsheim.

⁹⁰Siehe auch: <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden>

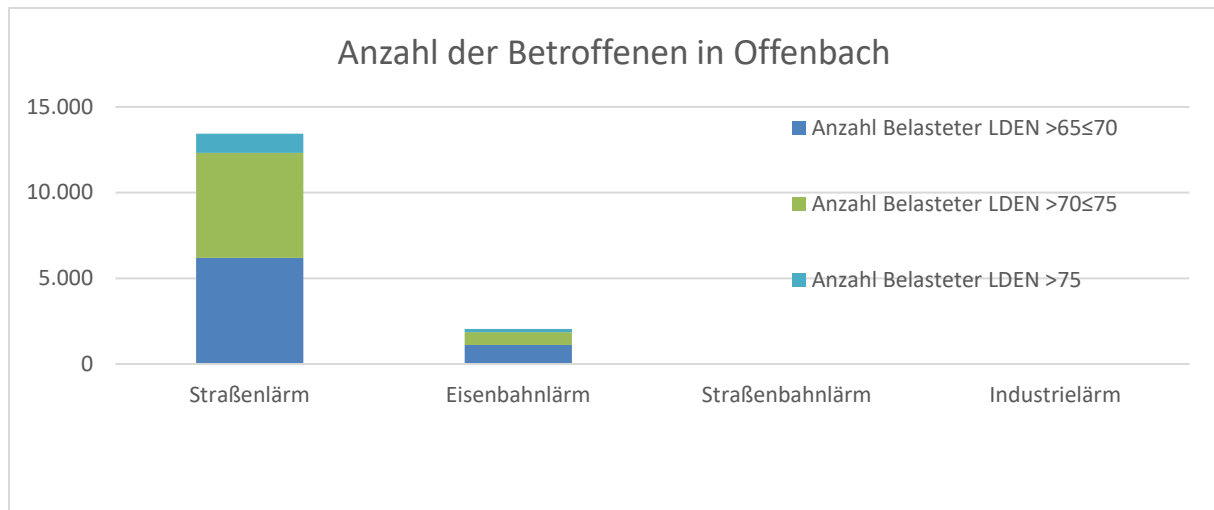


Abbildung 40: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB (A) Ballungsraum Offenbach

12.1 Straßenlärm

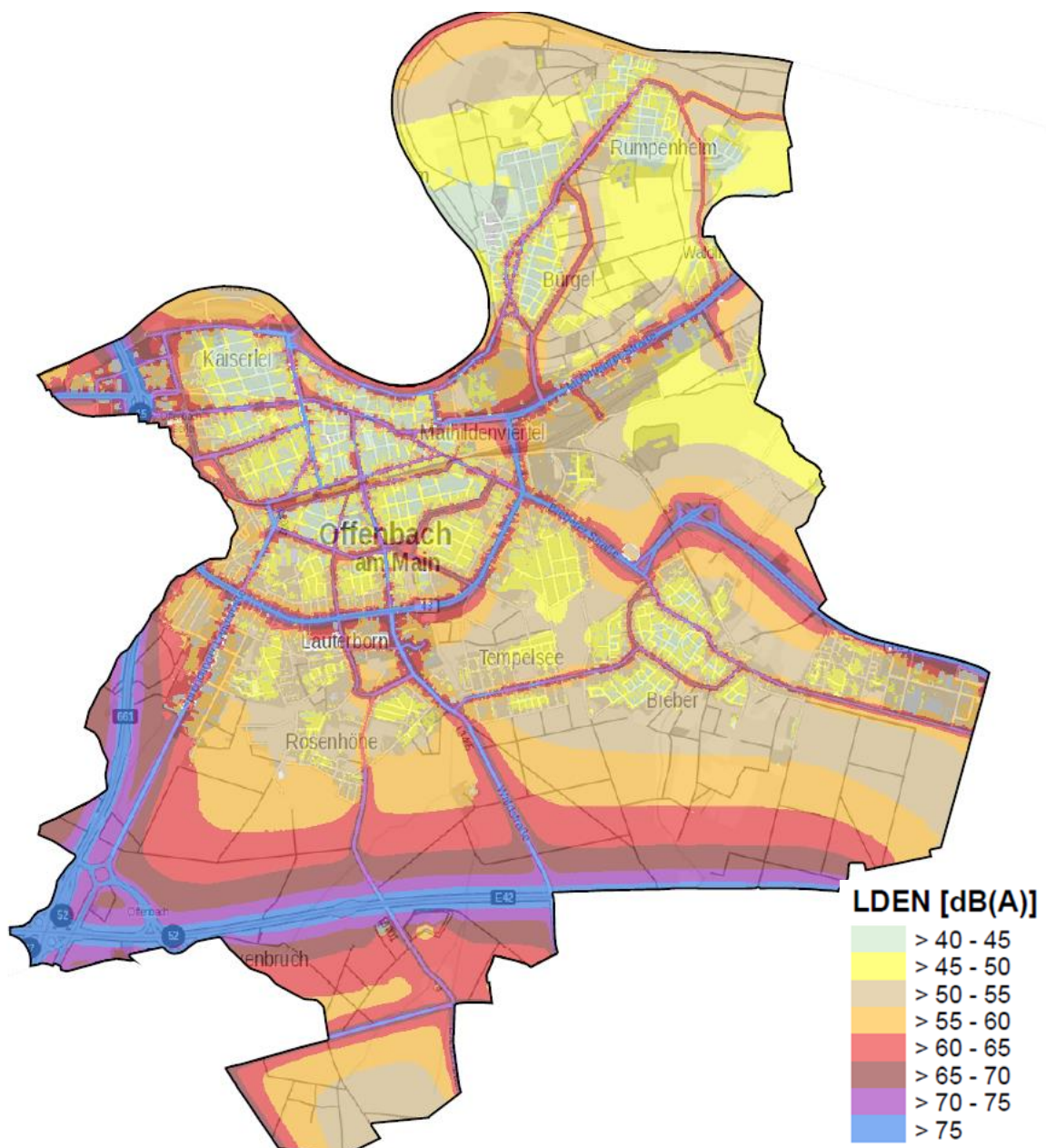


Abbildung 41: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßenverkehr im Ballungsraum Offenbach a.M.⁹¹

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat im Straßennetz sämtliche Straßen ab einer durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 3.000 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit, auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert. Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich Offenbach im Bereich der EU-Kartierung über ca. 111 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 117 km.

⁹¹ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 36: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach am Main die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	7.487	5.498	6.191	6.127	1.123	26.426
Nachts (L_{Night})	6.136	6.685	5.198	1.081	0	-	19.100

Die Stellungnahmen des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

Umgesetzte und in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Stadt Offenbach am Main

Flächendeckende Tempo 30 Zonen:

In der Stadt Offenbach wurde das Konzept der flächendeckenden Tempo 30-Zonen (Anzahl: 20 Zonen) bis November 2010 vollständig umgesetzt.

Streckenbezogenes Tempo 30:

Das Tempo-30-Streckengebot wird befürwortet, wenn die lärmindernde Wirkung nachgewiesen ist. Berechnungen des HLNUG prognostizieren für zahlreiche lärmbelastete Straßenabschnitte in Offenbach (siehe auch Tabelle 37) mit zwei bis drei dB eine deutliche lärmindernde Wirkung. Für die weitere Prüfung werden jedoch im Vorfeld Aussagen zu möglichen Verlagerungseffekten und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen benötigt. Die Effekte und Wechselwirkungen müssen gegeneinander abgewogen werden.

Das Pilotprojekt in der Bieberer Straße 2017/2018 hat z. B. gezeigt, dass der angestrebte lärmreduzierende Effekt von Tempo 30 durch eine gleichzeitige Erhöhung des Lkw-Anteils aufgehoben wird. Ebenso können Ausweichverkehre in Parallelstraßen mit bereits bestehenden Tempo 30-Zonen sowohl im Sinne der Lärminderung als auch der Verkehrsplanung kontraproduktiv sein.

Die Maßnahme Tempo 30 soll / darf außerdem keine Staus produzieren bzw. muss zu einer zusätzlichen Verflüssigung des lokalen Straßenverkehrs führen, damit die Stickstoffdioxidbelastung nicht erhöht wird.

Gesamtstrategie Luftreinhaltung / Masterplan Green City

Für einige zu betrachtende Straßen müssen die Auswirkungen des Streckengebots im Zusammenhang mit der Gesamtstrategie Luftreinhaltung / Masterplan NOx-Minderung untersucht werden. Die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan zur Minimierung der NOx-Belastungen haben in der Stadt Offenbach - auch aufgrund des vorliegenden Klageverfahrens - Vorrang. Dazu wurden auch bereits Fördermittel des Bundes akquiriert. Die Förderbescheide liegen vor. Beantragt wurden

die Einführung einer stadtweiten umweltsensitiven Verkehrssteuerung,

die Umsetzung der Verkehrsverflüssigung in sechs Straßenzügen (Berliner Straße, Östlicher „südlicher“ Ring: Spessarting - Rhönstraße - Untere Grenzstraße, Mainstraße, Sprendlinger Landstraße, Waldstraße, Mühlheimer Straße) und die

Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes.

Diese Maßnahmen beinhalten Verkehrssteuerungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen, die eine gesamtstädtische Wirkung (auch auf die Lärmbelastung) haben werden. Weiterhin sind

in diesem Zusammenhang die Integration und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems sowie P+R-Anlagen vorgesehen. Die Maßnahmen müssen so schnell als möglich umgesetzt werden.

Der Masterplan NOx-Minderung und der Luftreinhalteplan sind unter folgendem Link einzusehen:

https://www.offenbach.de/leben-in-of/umwelt-klimaschutz/Luft_Laerm/Luftreinigung/luftreinigung-masterplan.php

Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches:

Vorbehaltlich der erforderlichen politischen Beschlüsse wird der Umbau des Marktplatzes im Sommer 2020 beginnen und im Frühjahr 2021 abgeschlossen sein. Durch die Ausweisung des Marktplatzes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20), die Verschmälerung der Fahrbahn sowie durch stadtgestalterische Maßnahmen wird eine Entlastung des Marktplatzes vom Durchgangsverkehr erwartet.

Parkleitsystem

Das Parkleitsystem wurde im Jahr 2013 mit dem Ziel eingeführt, den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben den bereits angeschlossenen Parkhäusern bzw. Parkgaragen konnte das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement die Betreiber der Parkhäuser „Mitte 160“ (2017) und „Hafenzentrum“ (Umsetzung 2019 geplant) für den Anschluss an das Parkleitsystem der Stadt Offenbach gewinnen. Weiterhin werden derzeit Gespräche mit den Betreibern des SANA-Klinikum-Parkhauses und des Parkhauses in der Waldstraße/Bismarckstraße geführt. Es erfolgt eine regelmäßige Ansprache an die Betreiber der noch nicht angeschlossenen Parkhäuser, sich ebenfalls an das Parkleitsystem anzuschließen, um die Wirksamkeit des Parkleitsystems weiter zu erhöhen.

Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Durch den neuen Nahverkehrsplan 2018 wird das ÖPNV-Angebot verdichtet und ausgebaut. Zusätzlich wird der Einsatz von Echtzeitanzeigern (DFI) erweitert. Ab 2019/2020 soll schließlich die Umstellung auf Elektrobusse beginnen. 2020 werden zunächst 7 Elektrobusse eingesetzt.

Des Weiteren soll durch Marketingmaßnahmen die Nutzung des ÖPNV-Angebot verstärkt werden:

- Neubürgerticket (kostenlose Nutzung von Bus und Bahn in OF für eine Woche als Neubürger der Stadt)
- Komprimierung der ÖPNV-Informationen eine zentrale Internetseite
- Anschreiben an alle Grundschulen und Eltern der zukünftigen Schüler der weiterführenden Schulen zur Info über das Schülerticket Hessen
- Anpassung der jährlichen Kundenbefragung von NiO und der OVB
- Seniorenschulungen
- Steigerung der Bekanntheit der Mobilitätszentrale

Ausbau der e-Mobilität und Fahrradleihsysteme

Die bestehende Mobilitätsstation mit 15 Pedelecs und zwei Elektro-Autos am Marktplatz ist weiter in Betrieb, 2017 waren rund 667 Nutzer zu verzeichnen. Im Sommer 2017 wurden die Stationen in Bieber und am Nordring eröffnet, im Frühjahr 2018 folgten die Stationen in Tempelsee, An den Eichen und Bürgel.

Neben den e-Mobilstationen gibt es das Fahrradleihsystem „Call a bike“ mit 13 Stationen und rund 80 Rädern.

Alle Verleihfahrzeuge sind über Mobiltelefon und Internet buchbar.

Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen

Aufgabenschwerpunkte sind: Information, Weiterbildung und Beratung zu mobilitätsrelevanten Themen, fachliche und methodische Beratung bei der Entwicklung eines individuellen Mobilitätsmanagements für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen z. B. zur Reduzierung der Parkraumnachfrage, der Einführung eines Job-Tickets, der Förderung von Fahrgemeinschaften, der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Optimierung der betrieblichen Verkehrswege. Unterstützung bei der Aus- und Weiterbildung von Mobilitätsbeauftragten in den Unternehmen und Betrieben. Vermittlung von relevanten Kontakten für den informellen Austausch und für Kooperationen zwischen den Unternehmen zum Thema Mobilitätsmanagement. Koordination von Aktivitäten zu betrieblichem Mobilitätsmanagement zwischen Unternehmen und Kommunen.

Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen sowie weitere Aktionen

Die Arbeit des „Schulischen Mobilitätsmanagements“ steht auf zwei Säulen:

Gemeinsame Weiterentwicklung und Umsetzung von Ideen im „Arbeitskreis Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen“ und die direkte Zusammenarbeit mit den Schulen.

Im Arbeitskreis werden Informationen zu aktuellen Aktionen und Projekten ausgetauscht, gesammelte fachliche Erkenntnisse vorgestellt und neue Arbeitsmaterialien entwickelt. Ziel des „Schulischen Mobilitätsmanagements“ ist es, den Autoverkehr zu den Schulen - also vor allem die „Eltern-Taxis“ - zu reduzieren und Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen (wie zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV-Nutzung) zu vermitteln. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Schulleitung, engagierten Lehrkräften und Eltern besonders wichtig.

Folgende Projekte sind bereits umgesetzt worden:

- Durchführung autofreier Tage an der Ernst-Reuter-Schule, 2012 - 2013
- Kooperation mit einer Pilotschule (Ernst-Reuter-Schule), 2011-2013
- Durchführung von zwei Projekttagen an der Ernst-Reuter-Schule (1x 2.Klasse und 1x 6.Klasse) zum Thema „Schulweg ohne Auto“ im Juni 2013
- Fortbildung „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ für Lehrkräfte an Grund- und weiterführenden Schulen, 2013-2014
- Nutzerprojekte mit Schulen und Kitas z. B. Klimarallye für weiterführende Schulen, jährlich seit 2016
- Der Schüler-Radroutenplaner, ein gemeinsames Projekt mit der ivm GmbH, wurde im Januar 2015 mit allen weiterführenden Schulen Offenbachs umgesetzt, Koordination über Arbeitskreis. Das Schülerradroutennetz der Stadt Offenbach am Main umfasst 82,3 km Wegstrecke. Das Projekt „Schülerradroutenplaner“ wurde im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert und hat Pilotcharakter für die gesamte Bundesrepublik.
- An der Erarbeitung des Schülerradroutennetzes haben sich neben der Pilotschule (Ernst-Reuter-Schule) bisher weitere vier Schulen (Geschwister-Scholl-Schule, Edith-Stein-Schule, Leibnizschule und Bachschule) beteiligt.

- Kooperation mit einer Pilotschule (Grundschule Buchhügel), 2013-2016:
 - Durchführung der fünften Klimaschutzkonferenz an der Grundschule Buchhügel „Mobilitätstag rund ums Rad“
 - Begleitung der und Vorbereitung auf die Fahrradprüfung 2015
 - Herstellung eines Verkehrsübungsplatzes auf dem Schulgelände, 2015
- Durchführung der Kindermeilenkampagne des Klimabündnisses für die Grundschulen, Kindergärten und Sportvereine in Offenbach, jährlich seit 2014
- 2015 wurde eine Broschüre für Schulen, Eltern und Partner über das Mobilitätsmanagement und seine Angebote erstellt.
- Unterstützung des Fahrradtages an der Leibnizschule, jährlich seit 2017
- Kooperation mit einer weiteren Pilotschule (Humboldtschule), seit 2017
- Projekttag an Humboldtschule und Hafenschule, 2018
- Elternabend an der Humboldtschule zum Thema Schulwegplan /zu Fuß zur Schule, 2019
- Erstellung neuer Schulwegepläne für die Humboldtschule und die Hafenschule, 2019

Lärmbeschwerdemanagement

Das in der Lärmaktionsplanung 2010 erwähnte Beschwerdemanagement ist in ein zentrales EDV-gestütztes Beschwerdemanagement der Stadt Offenbach integriert worden. Mittels einer Datenbank sind die Bereiche Lärm Gaststätten, Lärm Gewerbe, Lärm Laubbläser, Lärm privat, Lärm Veranstaltungen, Lärm durch Baustellen/Gleisarbeiten und Lärm durch regulären Betrieb vollständig statistisch auswertbar. Die Lärmquellen können außerdem georeferenziert mit einem Luftbild unterlegt im Stadtplan dargestellt werden.

Mobilitätswende im Nordend

Hier ist die Umsetzung des Modellprojekt des BMU „Beweg dein Quartier“ geplant.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende lärmwirksame Maßnahmen für das Stadtgebiet vorgeschlagen und dazu die Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz der Stadt Offenbach eingeholt:

a. Lkw Durchfahrtsverbot

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung des RPDa

Für das Stadtgebiet Offenbach am Main wird ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Das gesamtstädtische Lkw-Durchfahrtsverbot wird im Rahmen des Masterplans NOx-Minderung 2019/2020 geplant und soll in Stufen 2020-2021 umgesetzt werden. Ergänzend wird ein Lkw-Routenkonzept geplant. Dieses umfasst die zielgerichtete Führung des Lkw-Verkehrs zu den Gewerbegebieten in Offenbach. Es ist vorgesehen, die im Rahmen des Lkw-Durchfahrtsverbots ohnehin umzusetzenden Verkehrsführungs- und Wegweisungsmaßnahmen mit den entsprechenden Maßnahmen zugunsten des Lkw-Routenkonzepts umzusetzen.

b. Förderung des Radverkehrs

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung des RPDa

Für das Stadtgebiet Offenbach am Main wird die Förderung des Radverkehrs gefordert.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Die Förderung des Radverkehrs besteht aus der Umsetzung der infrastrukturellen, verkehrlichen und organisatorischen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts als Teilkonzept des Verkehrsmanagementplans und aus der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen, die nicht Bestandteil des Radverkehrskonzepts sind, umgesetzt bzw. sind in der Umsetzung.

Folgende Projekte sind bereits umgesetzt worden:

Verbreiterung des Mainuferradwegs im Bereich Schöffenstrasse - Diese Maßnahme wurde 2011 umgesetzt.

eMobil-Station am Offenbacher Marktplatz

2011 wurde eine Verleihstation mit zwei Elektro-Autos und 15 Pedelecs mit beleuchteten Fahrradboxen inklusive Ladevorrichtung an der Berliner Straße - Ecke Schloßstraße eingerichtet. Diese Station ist weiter in Betrieb, 2017 waren rund 667 Nutzer und Nutzerinnen zu verzeichnen. Zwei weitere Stationen (Nordring, Ostendplatz) wurden 2017 eingerichtet. Im Jahr 2018 wurden drei weitere Stationen in Betrieb genommen (Waldheim-Süd (An den Eichen), Kurhessenplatz und Tempelsee).

Freigabe geeigneter Busspuren für den Radverkehr

Die Busspuren in der Sprendlinger Landstraße, der Waldstraße und der Kaiserstraße wurden Anfang 2013 für Radfahrer freigegeben.

Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr

Das erste Teilprojekt „Nordend“ wurde Anfang 2013 umgesetzt. Das zweite Teilprojekt „Bürgel, Buchhügel, Rosenhöhe“ wurde Ende 2013 mit Fördermitteln aus der nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) umgesetzt. Das dritte Teilprojekt „Kernstadt“ wurde nach Bewilligung der Fördermittel aus der nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) im Jahr 2015 umgesetzt.

Leihradsystem (Call-a-Bike)

Die Etablierung eines weit verbreiteten Leihradsystems (Call-a-Bike) mit einem umfassenden Bedienungsgebiet erfolgte 2016. Das System der DB ist mit 13 Stationen und rund 80 Rädern vertreten und erfreut sich steigender Nutzung.

Radverkehrswegweisung mit begleitenden baulichen Maßnahmen

Parallel zur Wegweisung wurden bauliche Maßnahmen zur Radverkehrsführung im Radrouthenetz für den Alltagsverkehr zur Verbesserung der Radinfrastruktur vorgesehen. Mit der Wegweisung wurde den Radfahrern eine Orientierungshilfe im Stadtgebiet geboten sowie der günstigste und durchgängigste Weg zum gewünschten Ziel aufgezeigt. Die im Stadtgebiet deutlich wahrnehmbaren Wegweiser dienen ebenfalls der Werbung, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu nutzen. Die Umsetzung erfolgte in den Jahren 2016/2017.

Gesonderte signalisierte Radverkehrsführung von der Schäferstraße in die Luisenstraße

Um eine gravierende Lücke im Hauptradrouthenetz zu schließen, wurde auf rund 200 Metern eine Sonderführung mit eigenen Fahrstreifen für den Radverkehr eingerichtet. Die Sonderfahrstreifen wurden verkehrsabhängig in die Signalsteuerung der beiden flankierenden Lichtsignalanlagen eingebunden. Die Umsetzung erfolgte 2017.

Radverkehrsanlage Ulmenstraße

Im Oktober 2017 erfolgte unter anderem im Rahmen der Schulwegsicherung die Markierung von Radschutzstreifen zwischen dem Neubaugebiet An den Eichen und der Friedrich-Ebert-Schule.

Verbreiterung Mainuferradweg

Diese Maßnahme hat zum Ziel, die bedeutsame überregionale Radwegverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr zu verbessern. – Dabei wird der bisher gemeinsam geführte Rad- und Fußgängerverkehr in diesem besonders stark frequentierten Bereich getrennt. Die Umsetzung ist in 2018 erfolgt.

Radverkehrsanlagen Bürgel/Rumpenheim

Diese Maßnahme stellt ein Radverkehrsführungskonzept für die Ortsteile Bürgel und Rumpenheim dar. Insbesondere nach Umsetzung des Mainzer Rings und einer Entlastung der Ortskerne in Bürgel und Rumpenheim ergeben sich hier neue Möglichkeiten für eine Integration des Radverkehrs. Im nördlichen Abschnitt der Rumpenheimer Straße (zwischen Mainzer Ring und Ernst-Reuter-Schule) erfolgte 2016 die Umsetzung mittels Markierung beidseitiger Radschutzstreifen. Die Umsetzung des südlichen Abschnitts (zwischen Karolingerstraße und Mainzer Ring), ebenfalls mit beidseitigen Radschutzstreifen, erfolgte im Juli 2019. Bereits im Juni 2019 wurde zudem die Bürgeler Straße (zwischen Ernst-Reuter-Schule und Kurhessenplatz) mit beidseitigen Radschutzstreifen ausgestattet. Als Lückenschluss zwischen dem Mainzer Ring und der Mühlheimer Straße erfolgte im September 2019 die Markierung eines einseitigen Radschutzstreifens auf der Kettelerstraße.

Radverkehrsanlage Bismarckstraße

Integration eines einseitigen Radschutzstreifens in der Bismarckstraße zwischen Luisenstraße und Parkstraße, deren Umsetzung in drei Abschnitten erfolgte. Der letzte Abschnitt zwischen Tulpenhofstraße und Parkstraße konnte im Juli 2019 realisiert werden.

Einrichtung von fünf Fahrradabstellanlagen an S-Bahn-Stationen (Offenbach Ost, Ledermuseum, Marktplatz); die Umsetzung ist im August 2019 erfolgt

Darüber hinaus erfolgten stetig kleinere Lückenschlüsse sowie Anpassungen an Lichtsignalanlagen.

Folgende Maßnahmen sind in der Planung bzw. in der Umsetzung:

Bike Offenbach - Förderprojekt „Fahrrad(straßen)stadt Offenbach“

Bis 2021 entstehen neun Kilometer Fahrradstraßen und sechs Achsen, die das Stadtgebiet und das Umland neu erschließen. Die neuen Wege werden auffällig gestaltet, um die Sicherheit für alle Generationen zu gewährleisten und die Orientierung zu erleichtern. Auf den Fahrradstraßen gilt Anlieger frei - es ist also kein Durchgangsverkehr erlaubt - und maximal Tempo 30 für alle, zudem dürfen Radler nebeneinander fahren. Eine erste Teststrecke auf der Senefelderstraße steht seit September 2018 zur Verfügung.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat im Frühjahr 2018 die Mittel für das Verbundprojekt Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach - genannt Bike Offenbach - bewilligt und stellt dafür rund 4,53 Millionen Euro aus den Mitteln der NKL zur Verfügung. Verbundpartner ist die Stadt Neu-Isenburg, die ebenfalls eine Förderzusage bekam. Die Gesamtkosten des über die Region hinaus wegweisenden Projekts liegen bei rund 5,95 Millionen Euro.

Im Rahmen dieses Projekts werden im inneren städtischen Bereich Anliegerstraßen innerhalb der Wohngebiete als parallele Trassen zum Kfz-Hauptstraßennetz als Fahrradstraßen

eingrichtet. Die Radfahrer haben in diesen Straßen Vorrang. Die Erschließung der Wohngebiete durch den Kfz-Verkehr bleibt auch in diesen Straßen erhalten. Der Vorteil liegt in der Trennung der Vorzugsnetze von Kfz- und Rad-Verkehr und erhöht für beide Verkehrsarten Komfort, Flüssigkeit und Sicherheit. Im Jahr 2017 wurde im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ eine Projektskizze eingereicht und nach Aufforderung ein formaler Förderantrag gestellt. Die Fördermittel wurden im Juli 2018 zugeteilt. Das BMU stellt für das Projekt rund 4,53 Millionen Euro aus der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung. Da zunächst eine Ausführungsplanung zu erstellen ist, erfolgt die Umsetzung voraussichtlich ab 2019. Das Projekt hat begonnen und ein Teil der Bauaufträge wurden vergeben. Die Fertigstellung ist für Mitte 2021 geplant. Voraussichtlich nach zwei Jahren Bauzeit kann das Projekt abgeschlossen werden.

Den Radverkehr zügig auszubauen, um die Mobilität für alle zu gewährleisten - das halten die Verantwortlichen bei der Stadt Offenbach und der Projektentwicklungsgesellschaft OPG aus dem Geschäftsfeld Immobilien der Stadtwerke-Gruppe gerade in Zeiten wachsenden Zuzugs für unabdingbar: Nur wer Menschen zum Umsatteln motiviert, kann Straßen entlasten, Staus reduzieren und damit auch die Lebensqualität insgesamt verbessern.

Radverkehrsanlagen Sprendlinger Landstraße

Diese Maßnahme hat zum Ziel, dass alle Hauptverkehrsstraßen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um eine ausreichende Sicherheit und Qualität im Radverkehr sicherzustellen. Für den Abschnitt südlich des Odenwaldrings wurde eine Konzeptstudie erarbeitet, welche derzeit vertieft betrachtet wird. Die Umsetzung ist für 2019/2020 vorgesehen.

Radverkehrsanlagen Bremer, Hamburger Straße und Bieberer Straße

Auch diese Straßen sollen als Teil des Radverkehrsnetzes im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um eine ausreichende Sicherheit und Qualität im Radverkehr sicherzustellen.

Die Umsetzung in einem ersten Abschnitt der Bremer Straße erfolgte 2015. Weitere Abschnitte sind vorbehaltlich der Finanzierungssicherheit und der Vorlage eines Stadtverordnetenbeschlusses für die folgenden Jahre vorgesehen.

Machbarkeitsstudie Radschnellweg/ -direktverbindung von Hanau über Mühlheim nach Frankfurt a.M.: Ein Letter of Intent zur Unterstützung einer Machbarkeitsstudie Radschnellweg-direktverbindung von Hanau über Mühlheim und Offenbach am Main nach Frankfurt am Main wurde an den Regionalverband gesandt.

Des Weiteren sind folgende strategische Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Umsetzung:

Runder Tisch Radverkehr

Unter diesem Titel wurde 2013 ein Arbeitskreis initiiert, der sich unter verkehrsplanerischer Moderation mit der konzeptionellen Radverkehrsplanung beschäftigen und auf entsprechend breiter Basis Ideen generieren soll.

Fachlicher und überregionaler Austausch

Mit der Radverkehrsplanung befasste Mitarbeiter der Stadtverwaltung nehmen zum Erfahrungsaustausch und zur Netzwerkpflge an bundesweiten Tagungen und Konferenzen zum Thema Radverkehr teil. Dazu gehört auch der Besuch von Fortbildungen und Seminaren der bundesweit etablierten Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik.

Service und Marketing im Radverkehr

Dies ist eine Maßnahme, die im Integrierten Klimaschutzkonzept verankert ist.

Seit 2013 führt die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung: „Service und Marketing“ konkrete Maßnahmen zur Förderung der Akzeptanz des Radverkehrs durch. Dazu gehören u. a. die Veröffentlichung des Fahrradstadtplans Offenbach, ein jährlicher Workshop zur Radverkehrsförderung und das Angebot eines jährlich stattfindenden kostenlosen Fahrradkurses für Frauen. Mit öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen zum Thema Radverkehr wie „Stadtradeln“ und gemeinsamen Aktionen mit der Jugendverkehrsschule wird der Radverkehr den Offenbacher Bürgern als Alternative zum Kfz-Verkehr näher gebracht mit dem Ziel, den Anteil emissionsarmer Verkehrsmittelnutzung zu erhöhen. Seit 2015 findet jährlich ein Workshop statt, bei dem weitere Akteure, Vereine, lokale Initiativen und Politik eingeladen werden, gemeinsam mit der AG Radverkehrsförderung, Service und Marketing zusätzliche Projektideen zu entwickeln und umzusetzen.

Radfahren im Alltag - Gemeinsam zum Erfolg

Ziel: Steigerung des Radverkehrsanteils durch Radfahrkurse für Frauen. Dies ist ein an Frauen gerichtetes Projekt, um verkehrssicheres Radfahren zu erlernen. Hierfür wurden für die Jahre 2019 und 2020 Bundesmittel bewilligt. Der erste Durchgang 2019 wurde erfolgreich abgeschlossen; insgesamt haben 8 Frauen sowohl am Aufbaukurs, am Verkehrssicherheitstraining und am „Radfahren im Alltag“ teilgenommen. Bei letzterem hatten die Schülerinnen 15 Wochen die Möglichkeit, 2 Stunden pro Woche mit einer zugeteilten Fahrradlotsin Wege des Alltags zusammen und nach Wunsch mit Fahrradtaschen und Anhänger zu Übungszwecken zurückzulegen und dadurch mehr Sicherheit beim Fahren zu erlangen.

Radroutenplaner Hessen und Meldeplattform Radverkehr

Als Gesellschafter der ivm-GmbH ist Offenbach an Projekten wie dem Radroutenplaner Hessen und der Meldeplattform Radverkehr und deren aktiver Weiterentwicklung beteiligt. Verbesserung des Radverkehrs durch die Aufwertung der Grünringverbindung durch eine Verbindungsstraße

Verbesserung des Radverkehrs im Bereich Leonhard-Eißnert-Park, hier wird der Bau einer Brücke über die S-Bahn und der Anschluss an die ehemalige Hafenbahn geprüft.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für einzelne Straßen:

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer (LKZ), sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle zusammengestellten, vorrangig zu betrachtenden Straßenabschnitte:

Tabelle 37: Betrachtete Straßenabschnitte im Ballungsraum Offenbach a.M.: Straßenlärm

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			L _{DEN}	L _{Night}
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
1	Offenbach	BAB 661	224	17	3	384	36	6	554	1285
2	Offenbach, Bieber	Aschaffener Straße	128	98	0	111	96	0	1025	881
3	Offenbach, Bieber	Erich-Ollenhauer-Straße	223	2	0	194	0	0	450	311
4	Offenbach, Bieber	Seligenstädter Straße	244	154	0	239	122	0	1679	1423
5	Offenbach, Bürgel	Kettelerstraße	76	33	11	64	23	26	569	560
6	Offenbach, Bürgel	Langstraße	75	101	0	155	2	0	791	577
7	Offenbach, Bürgel	Mühlheimer Str.	77	128	88	105	132	101	2085	2390
8	Offenbach, Bürgel	Offenbacher Straße	139	47	0	141	24	0	710	486
9	Offenbach, Bürgel	Rumpfenheimer Straße	312	79	0	281	31	0	1286	827
10	Offenbach, Tempelsee	Brunnenweg	362	169	0	343	141	0	1917	1582
11	Offenbach	Arthur-Zitscher-Straße	32	130	0	55	104	0	1114	901
12	Offenbach	Berliner Straße	312	27	0	323	10	0	1091	873
13	Offenbach	Bieberer Straße	549	567	103	570	508	135	6677	6692
14	Offenbach	Bismarckstraße	286	620	0	292	576	0	5206	4607
15	Offenbach	Darmstädter Straße	58	165	62	181	40	58	1901	1709
16	Offenbach	Frankfurter Straße	46	107	0	59	84	0	924	729
17	Offenbach	Kaiserstraße	221	398	118	196	388	93	5047	4275
18	Offenbach	Mainstraße	186	145	0	151	140	0	1378	1141
19	Offenbach	Marienstraße	302	0	0	291	0	0	875	675
20	Offenbach	Nordring/Hafenallee	168	467	25	357	283	8	3776	3375
21	Offenbach	Rathenaustraße	136	248	0	246	123	0	2229	1730
22	Offenbach	Sprendlinger Landstraße	207	132	190	220	209	54	3505	2839
23	Offenbach	Südl. Ring und Untere Grenzstraße	1025	1268	363	1033	1219	544	16180	17847
24	Offenbach	Waldstraße	387	725	71	445	681	0	7360	6568
25	Offenbach	Starkenburgring	56	243	0	273	20	0	1526	1326
26	Offenbach	Ulmenstraße	-	-	-	-	-	-	-	-

1. BAB 661

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Für den Bereich der A661 wird eine Deckenerneuerung als Lärminderungsmaßnahme gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung werden baulich Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme von Hessen Mobil (Lärberechnung und Straßenverkehrsbehörde):

Eine Stellungnahme seitens Messen Mobil liegt noch nicht vor.

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung von passivem Schallschutz (Schallschutzfenster und / oder Lüfter) auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der jeweiligen Lärmschutzmaßnahme zu stellen und es ist eine Vereinbarung mit Hessen Mobil abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten für die Lärmschutzmaßnahme selbst zu tragen.

2. Bieber, Aschaffener Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im Bereich Langener Straße bis Roseggerstraße vorgeschlagen. Ergänzend werden bei Bedarf bauliche Schallschutzmaßnahmen entlang der gesamten Aschaffener Straße vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Einführung eines ganztägigen Tempo 30 Streckengebots im Bereich Langener Straße bis Roseggerstraße wird geprüft.

3. Bieber, Erich-Ollenhauer-Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

4. Bieber, Seligenstädter Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich Nahestraße bis Schloßmühlstraße und ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich Waldhofstraße bis Schloßmühlstraße vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Einführung eines Tempo 30 Streckengebots im Bereich der Seligenstädter Straße von Nahestraße bis Schloßmühlstraße wird geprüft.

Bürgel

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit 30 km/h ab dem Ortsteil Rumpenheim bis zur Mainstraße bzw. bis zum Ende des Stadtteils Bürgel vorgeschlagen. Ergänzend soll eine Überwachung durch Radaranlagen erfolgen. Die Straße soll durch Pflanzkübel verengt werden und ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch den Ortskern wird gefordert.

Anmerkung der Lärmaktionsplanung:

Dieser Vorschlag wird im Folgenden unter den Einzelpunkten Nr. 5, 6, 8 und 9 straßenbezogen betrachtet.

5. Bürgel, Kettelerstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit 30 km/h für die Kettelerstraße vorgeschlagen. Ergänzend soll eine Überwachung durch Radaranlagen erfolgen. Die Straße soll durch Pflanzkübel verengt werden und ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch den Ortskern wird gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das ganztägige Tempo 30-Streckengebot in der Kettelerstraße nördlich des Kreisverkehrs eingerichtet.

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Kettelerstraße nördlich des Kreisverkehrs eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Kettelerstraße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

6. Bürgel, Langstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit 30 km/h für die Langstraße vorgeschlagen. Ergänzend soll eine Überwachung durch Radaranlagen erfolgen. Die Straße soll durch Pflanzkübel verengt werden und ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch den Ortskern wird gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der Langstraße von Kurfürstenstraße bis zur Hessenstraße vorgeschlagen sowie die Prüfung eines Durchfahrtsverbots für Lkw. Ergänzend werden bei Bedarf bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot ganztags in der Langstraße eingerichtet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Langstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

7. Bürgel, Mühlheimer Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der Mühlheimer Straße im Bereich Kettelerstraße bis Brielsweg vorgeschlagen. Ergänzend werden bauliche Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Das Maßnahmenpaket zur NO_x-Reduzierung sieht eine Verkehrsverflüssigung für die Mühlheimer Straße vor. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärminderungssicht ist nicht möglich.

8. Bürgel, Offenbacher Straße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit 30 km/h für die Offenbacher Straße vorgeschlagen. Ergänzend soll eine Überwachung durch Radaranlagen erfolgen. Die Straße soll durch Pflanzkübel verengt werden und ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch den Ortskern wurde gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der Offenbacher Straße von der Kreuzung Schönbornstraße bis Haus Nr. 44 vorgeschlagen sowie die Prüfung eines Durchfahrtsverbots für Lkw. Ergänzend werden bei Bedarf bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot in der Offenbacher Straße eingerichtet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Offenbacher Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

9. Bürgel, Rumpenheimer StraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird ein Tempolimit 30 km/h für die Rumpenheimer Straße vorgeschlagen. Ergänzend soll eine Überwachung durch Radaranlagen erfolgen. Die Straße soll durch Pflanzkübel verengt werden und ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch den Ortskern wurde gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird vorgeschlagen, das Durchfahrtsverbot für Lkw zu prüfen, sowie ergänzend bei Bedarf bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot in der Rumpenheimer Straße südlich des Kreisverkehrs eingerichtet.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Rumpenheimer Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

10. Tempelsee, BrunnenwegMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt eine Tempo 30 Streckenbeschränkung auf dem Brunnenweg zwischen Stadthalle und Lohrweg vor, sowie ergänzend bei Bedarf bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Einführung eines Tempo 30 Streckengebot auf dem Brunnenweg zwischen Stadthalle und Lohrweg wird grundsätzlich befürwortet und die mögliche Umsetzung daher geprüft.

11. Arthur-Zitscher-StraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt eine Tempo 30 Streckenbeschränkung ganztags vor.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

In einem Teilabschnitt existiert bereits ein Tempo 30 Streckengebot.

12. Berliner Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

13. Bieberer Straße

Ist-Zustand:

Es wurde von Februar 2017 bis Mai 2018 zwischen Bahnüberführung Hebestraße und Mathildenplatz ein Verkehrsversuch zu Tempo 30 mit begleitenden Luft- und Lärmmessungen durchgeführt. Des Weiteren gibt es Planungen zur Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes zugunsten des Radverkehrs.

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird gefordert, die Tempo 30 Streckenbeschränkung aus dem Verkehrsversuch beizubehalten. Es sollen Flächen für den Radverkehr angelegt werden bzw. soll ein Umbau in einen teilweise verkehrsberuhigten Bereich erfolgen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der Bieberer Straße im Bereich Mathildenstraße bis Annastraße und Röhnstraße bis Bieberer Str. 269 vorgeschlagen, sowie gegebenenfalls ergänzend hierzu passive Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Am 28. 03. 2017 startete ein Pilotversuch in der Bieberer Straße im Abschnitt zwischen Bahnüberführung Hebestraße und Mathildenplatz. Gleichzeitig wurde evaluiert, ob durch Tempo 30 eine Verstetigung des Verkehrsflusses und damit eine Senkung der Luftbelastung erzielt werden kann. Die vom HLNUG durchgeführten parallelen Lärmmessungen sollten die Frage klären, ob durch Tempo 30 auch eine Reduzierung des Straßenlärms erreicht werden kann. Der Versuch schloss mit dem Ergebnis ab, dass in diesem Streckenabschnitt die Geschwindigkeit bereits überwiegend 30 km/h beträgt. Die Lärmmessungen bestätigten die Lärmberechnungen der Lärmkartierung ($L_{DEN} = 70$ dB (A)) und zeigten auf, dass trotz Tempo 30 eine Lärmbelastung vorliegt und Maßnahmen ergriffen werden sollten. Fahrgeschwindigkeiten > Tempo 30 km/h würden zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Das Streckengebot mit der entsprechenden Beschilderung wird beibehalten. Dies geschieht auch aus Sicherheitsgründen für Radfahrer, weil es derzeit in diesem Bereich keine Radverkehrsanlagen gibt und aus Platzgründen auch nicht angelegt werden können.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Bieberer Straße im Abschnitt zwischen Bahnüberführung / Hebestraße und Mathildenstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

14. Bismarckstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags auf der Bismarckstraße von Sprendlinger Landstraße bis Kaserenstraße vorgeschlagen sowie ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Bismarckstraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich.

15. Darmstädter Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt Tempo 30 ganztags und bei Bedarf ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vor.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Der Bereich ist bereits Tempo-30-Zone.

16. Frankfurter Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schlägt Tempo 30 ganztags im Bereich Kaiserstraße bis Ludwigstraße und bei Bedarf ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vor.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Einführung wird laut Verkehrsplanung geprüft.

17. Kaiserstraße

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird Tempo 30 für die Kaiserstraße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags vorgeschlagen. Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Hausnummern 1 bis 25 liegen im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich.

18. Mainstraße

Forderung aus der aktuellen Beteiligung sowie aus der 2. Stufe:

Für die Mainstraße wurde eine Durchfahrtsbeschränkung für den Schwerlastverkehr, der Einbau von geräuscharmen Fahrbahnbelag sowie die Einrichtung von Tempo 30 zwischen Kaiserstraße und Arthur-Zitscher-Straße mit entsprechender Anpassung der Lichtsignalkoordinierung gefordert. Des Weiteren wurden Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags für den Bereich Herrnstraße bis Kaiserstraße vorgeschlagen sowie bei Bedarf ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen. Auch werden Geschwindigkeitskontrollen empfohlen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Maindeichsanierung (DS I (A) 695) aus dem Jahr 2011 sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Senkung der Lärm- und Luftbelastung umzusetzen:

- Erste Maßnahme: Es wurde bereits die Neugestaltung des Knotenpunkts Mainstraße / Schloßstraße umgesetzt, die sowohl die Umgestaltung des Straßenraums mit reduzierter durchgehender Fahrstreifenanzahl wie auch ein neues Signalisierungskonzept beinhaltet. Der dadurch reduzierte Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr und die höhere Priorität der signalgesichert querenden Fußgänger und Radfahrer führt zu einer reduzierten mittleren Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit zu einer Lärminderung.
- Zweite Maßnahme: Als Maßnahme des Luftreinhalteplans für die Stadt Offenbach wurde im Jahr 2015 ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot für die Mainstraße zwischen Arthur-Zitscher-Straße und Kaiserstraße eingerichtet.
- Dritte Maßnahme: Deckensanierung bzw. Grundsanierung nach technischer und finanzieller Maßgabe. Durchführung in 2019.
- Vierte Maßnahme: Einrichtung von Tempo 30 zwischen Kaiserstraße und Arthur-Zitscher-Straße mit entsprechender Anpassung der Lichtsignalkoordinierung. Das Maßnahmenpaket zur NOx-Reduzierung sieht eine Verkehrsverflüssigung für die Mainstraße vor. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärminderungssicht ist nicht möglich.

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

19. MarienstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Marienstraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich.

20. Nordring/HafenalleeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von Ludwigstr bis Mainstraße vorgeschlagen, sowie ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Im Rahmen der Schulwegsicherung wurde in der Hafenallee im Bereich der neuen Hafenschule das Streckengebot Tempo 30 auf einer Länge von 300 m eingeführt.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Hafenallee im Bereich der neuen Hafenschule eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

21. RathenaustraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird Tempo 30 für die Rathenaustraße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags vorgeschlagen. Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Rathenaustraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich.

22. Sprendlinger LandstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wird Tempo 30 für die Sprendlinger Landstraße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im Bereich Backstraße bis Starkenburgring vorgeschlagen. Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Straße ist im Maßnahmenpaket zur NO_x-Reduzierung enthalten. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärminderungssicht ist nicht möglich.

Die Sprendlinger Landstraße liegt zudem im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich.

23. Südlicher Ring und Untere GrenzstraßeIst-Zustand:

In der Unteren Grenzstraße wurden Fahrbahndeckensanierungen durchgeführt, welche die Lärmsituation verbessern.

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Für den südlichen Ring und die Untere Grenzstraße wird Tempo 30 ganztags gefordert. Für die untere Grenzstraße wird zusätzlich das Anlegen eines Radfahrstreifens, sowie der Bau einer Verbindungsstraße von der B 448 zur Mühlheimer Straße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im gesamten Bereich Taunusring, Odenwaldring, Spessartring Rhönstraße und Untere Grenzstraße bis Offenbach Ostbahnhof vorgeschlagen. Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

Die Straßen Taunusring, Odenwaldring, Spessartring Rhönstraße und Untere Grenzstraße bis Offenbach Ostbahnhof sind im Maßnahmenpaket zur NO_x Reduzierung enthalten. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang, deren Umsetzung bis 2021 geplant ist. Ein Vorgriff aus Lärminderungssicht ist nicht möglich.

Einen evtl. Bau einer abseits von Wohnbebauung trassierten Verbindungsstraße von der B448 zur Mühlheimer Straße vorbereitend erfolgt derzeit die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie. Die Straße soll zur Entlastung und Lärminderung der Bieberer und Unteren Grenzstraße führen; die verkehrsplanerischen Berechnungen der Umverteilungswirkung werden 2020 vorliegen.

Untere Grenzstraße Radfahrstreifen: Im Zuge der Umgestaltung der Unteren Grenzstraße (IPRO 2025 ff) ist die Integration von Radverkehrsanlagen vorgesehen. Erste Vorplanungen liegen vor. I.R. des Förderprogramms „Zukunft Stadtgrün“ sollen weitere innovative Maßnahmen zur Lärminderung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Bushaltestellen „S-Bahn-Station Offenbach Ost“ umgesetzt werden; konkrete Maßnahmenvorschläge liegen noch nicht vor.

24. Waldstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags im Bereich Spessarttring bis Bieberer Straße sowie bei Bedarf ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Die Straße ist im Maßnahmenpaket zur NOx Reduzierung enthalten. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärminderungssicht ist nicht möglich.

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

25. Starkenburgring

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags sowie bei Bedarf ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

26. Ulmenstraße

Umgesetzte Maßnahme

Im Oktober 2017 wurde in der Ulmenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet und zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für Schulkinder, Fußgänger und Radfahrer jeweils für die Fahrtrichtungen mit ansteigendem Gefälle ein Rad-Schutzstreifen angelegt.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Ulmenstraße nördlich des Kreisverkehrs eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Ulmenstraße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Offenbach am Main führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken.

Tabelle 39: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach am Main die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	5300	2280	1120	740	190	9630
Nachts (L_{Night})	4210	1880	990	600	100	-	7780

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

Die wichtigsten Bahnstrecken im Ballungsraum Offenbach am Main:

Kinzigtalbahn (3600) = Strecke Frankfurt a.M. - Hanau

Die Bahnstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda ist eine durchgehend mindestens zweigleisige Hauptverkehrsstrecke, die von Fulda über den Landrücken und durch das Tal der Kinzig nach Hanau führt und deswegen auch Kinzigtalbahn genannt wird. Ab Hanau verläuft sie auf der Südseite des Mains über Mühlheim, Offenbach nach Frankfurt am Main. Zur Schnellfahrstrecke ausgebaut ist sie heute Teil der wichtigen Verbindung zwischen Frankfurt am Main und dem Norden und Osten Deutschlands. Die ICE-Linien von Nord- und Mittel-Deutschland nach Südwestdeutschland über Frankfurt a.M. führen über sie. Neben der Main-Weser-Bahn ist sie eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Mitteldeutschlands in Nord-Süd-Richtung. 2015 verkehren täglich 250-300 Züge, davon ca. 110 Güterzüge, die aufgrund des starken Personenverkehrs hauptsächlich nachts fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf dem dreigleisigen Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen bei 200km/h, auf der restlichen Strecke bei 160km/h. Die Strecke ist überlastet und der Ausbau ist in Planung.

Rodgaubahn (3661)

Die 22 km lange Rodgaubahn führt zweigleisig von Offenbach nach Rödermark-Ober-Roden. Es verkehren S-Bahnen.

Südmainische S-Bahn (3680)

Die 18 km lange S-Bahnstrecke führt vom Frankfurter Hauptbahnhof (tief) über Offenbach zum Hanauer Hauptbahnhof.

Lärminderungsmaßnahmen in Umsetzung

Die Umsetzung der folgende Lärminderungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr im Bereich der Kinzigtalbahn (3600) und Rodgaubahn (3661) ist von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien für das Jahr 2022 vorgesehen:

Tabelle 40: In Umsetzung befindliche Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes in Offenbach a.M.

Strecke	Ortsdurchfahrt	von km	bis km	Länge (m)	Maßnahme/ Projektstand
3600	Offenbach	10,9 35	11,2 31	296	Schallschutzwand (links, nördlich)
3600	Offenbach	11,2 31	11,2 73	42	Schallschutzwand (links, nördlich)
3600	Offenbach	11,2 73	11,4 25	152	Schallschutzwand (links, nördlich)
3661	Offenbach	0,8 75	1,1 63	288	Schallschutzwand (rechts, südlich)
3661	Offenbach	1,1 63	1,2 23	60	Schallschutzwand (rechts, südlich)
3661	Offenbach	1,2 23	1,4 60	237	Schallschutzwand (rechts, südlich)
3600	Offenbach	10,9 35	11,5 20	1170	Schienenstegabschirmungen bzw. -dämpfer (beidseitig)
3600/ 3661	Offenbach				Unterschottermatte (beidseitig)

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz zur Lärmsanierung der Strecke Frankfurt a.M. - Hanau

Im Januar 2019 wurde durch das Stadtparlament die Teilnahme am Lärmsanierungsprogramm der DB AG beschlossen und damit für das Planfeststellungsverfahren zur Einrichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse (begleitend dazu passive Schallschutzmaßnahmen für Anrainer) grünes Licht gegeben. Der Kontakt zwischen DB AG und betroffenen Bürgern und Bürgerinnen besteht seit der Bürgerveranstaltung im November 2018. Das Schallschutzprogramm wird zu 75 % durch die DB AG finanziert. Der Förderumfang hat sich aktuell auf Gebäude mit Baujahr bis zum 01.01.1995 erweitert. Es ist also davon auszugehen, dass der Einbau von Schallschutzfenstern und die Installation von Lärmschutzwänden ab 2022 für eine Vielzahl der Gebäudefassaden entlang der Bahnlinie u. unmittelbar benachbarte Bereiche zu einer erheblichen Entlastung vom Schienen- und Straßenlärm führen werden. Eine Aussage über das Maß der Entlastung für die einzelnen Straßen (z. B. Marienstraße, Sprendlinger Landstraße, Rathenaustraße, Bismarckstraße, etc.) ist jedoch erst nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms voraussichtlich ab 2023 möglich.

Veröffentlichung der Stadt Offenbach zur Lärmsanierung der Strecke Frankfurt a.M. - Hanau⁹³

Die vorliegenden Planungsvorgaben für die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen sehen aktuell vor, dass im westlichsten Teil der Bahnstrecke eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von drei Metern angebracht wird. Ab dem Bereich des Anlagenrings bis zur Bahnbrücke an der Waldstraße sollen dagegen zwei Meter hohe Wände mit transparenten Elementen entstehen. Damit bleiben zum Beispiel im Bereich des Anlagenringes die Sichtachsen bestehen, dennoch wird der Lärmschutz für die Leibnizschule gewährleistet. Am Hauptbahnhof sollen transparente Module den Reisenden die Sicht auf den Eingang zur Stadt erhalten, die Höhe von zwei Metern wiederum ist mit dem Denkmalschutz vereinbar. Bei der Bahnbrücke

⁹³ <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-bus-und-bahn/laermschutz-schienen22.01.2019.php> Stand: 13.09.2019

an der Waldstraße ist keine Lärmschutzwand vorgesehen. Zum einen soll die stadtbildprägende Sichtachse bewahrt bleiben, zum anderen ist die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr dort sehr hoch. Aus Sicht der Stadtplaner ist dort ein passiver Lärmschutz sinnvoller. Mit Schallschutzfenstern, deren Kosten in Höhe von 75 Prozent von der Deutschen Bahn gefördert werden, können die Anwohner dort künftig sowohl den Bahn- als auch den Straßenlärm reduzieren. Östlich der Waldstraße sollen drei Meter hohe Wände die Anwohner schützen. Um Sichtachsen zu erhalten, aber auch um die städtebauliche Trennwirkung des Bahndamms zu reduzieren, haben die Stadtplaner im Bereich Tempelsee- / Karlstraße, im Bereich Bach- / Kurze Straße und im östlichsten Teil der Strecke (Bieberer Straße) nur zwei Meter hohe Wände mit transparenten Modulen vorgesehen.

Geplante Lärminderungsmaßnahmen

Des Weiteren sind für Offenbach a.M. die folgenden Maßnahmen von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien geplant:

Tabelle 41: In Planung befindliche Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm an Eisenbahnstrecken des Bundes in Offenbach a.M.

Strecke	Ortsdurchfahrt	von km	bis km	Länge (m)	Maßnahme/ Projektstand
3600	Offenbach	8,408	11,271	2.562	Schallschutzwand Entwurfsplanung (links)
3600	Offenbach	9,247	11,278	2.003	Schallschutzwand Entwurfsplanung (rechts)

Seitens der Stadt Offenbach am Main wird die Lärmschutzmaßnahme ‚Bebauung Feldstraße‘ aufgeführt.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

12.3 Industrielärm

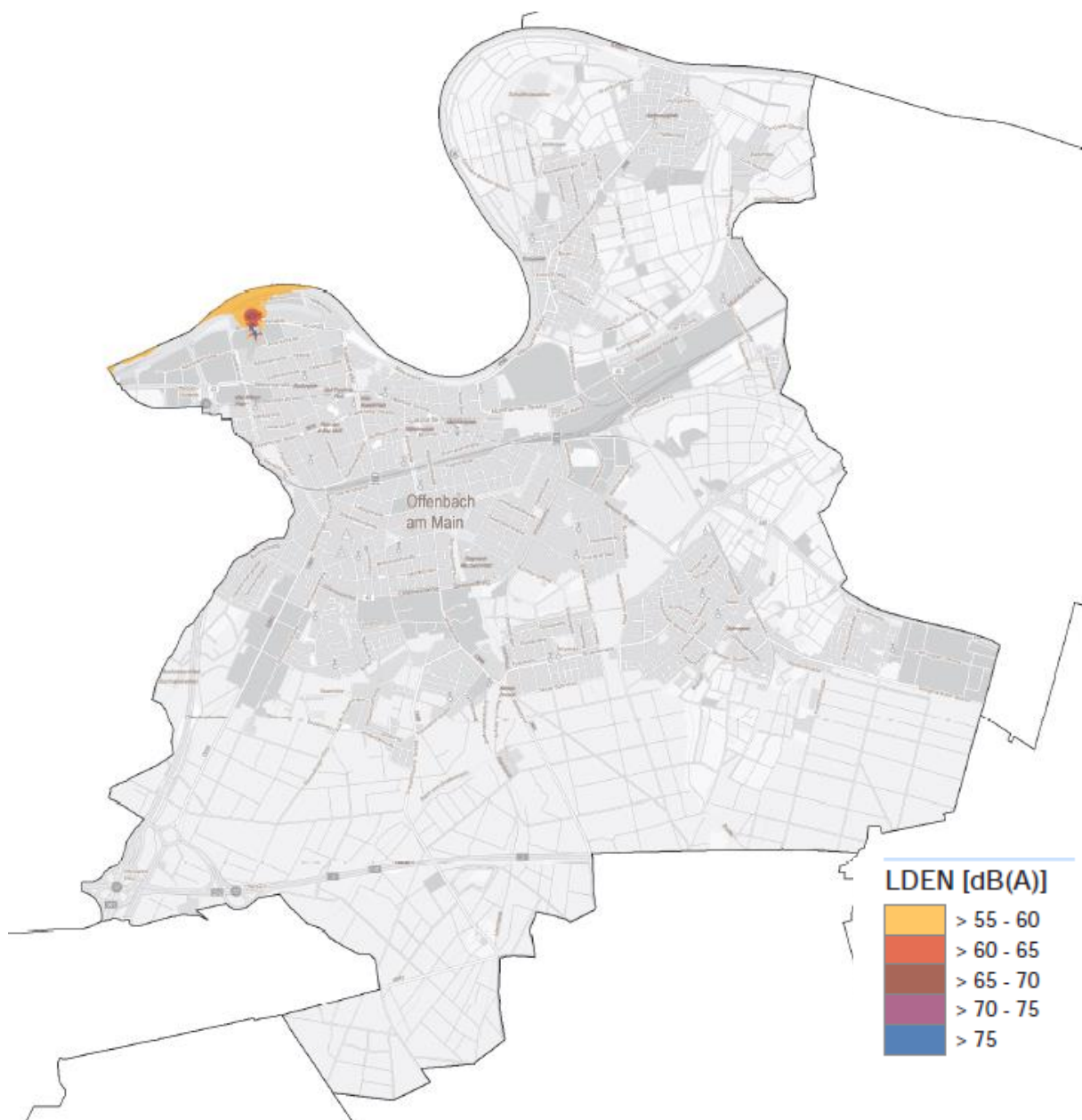


Abbildung 43: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Offenbach a.M.⁹⁴

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Offenbach am Main die Industrie- und Gewerbegebiete kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Offenbach a.M. wurden 18 Industriequellen lärmkartiert.

⁹⁴ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 42: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach a.M. die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2	0	0	0	0	2
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in Offenbach a.M. überwacht⁹⁵:

Energieversorgung Offenbach AG (EVO), ESO Stadtservice GmbH, EVO Energieversorgung Offenbach AG, Knettenbrech + Gurdulic Metallrecycling GmbH, manroland sheetfed manufacturing GmbH, REDUX Recycling GmbH, Schramm Coatings GmbH, Wilhelm Krebs Resorg GmbH

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

12.4 Schutz ruhiger Gebiete

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

Aufgrund der städtischen Strukturen und der Lärmbelastung durch den Flugverkehr kommen als Ruhige Gebiete lediglich diese in Frage, die ländlich gelegen und am weitesten von der Fluglärmzone entfernt noch auf dem Stadtgebiet liegen. Das sind die Ortsteile Bürgel und Rumpenheim. Als Abgrenzung bietet sich die Landfläche an, die sich nördlich des Kuhmühlgrabens bis hin zum Main erstreckt und östlich entweder ebenfalls durch den Kuhmühlgraben oder durch die Stadtgrenze begrenzt wird.

Eine Festsetzung wird bisher nicht als erforderlich gewertet, da die entsprechenden Landschaftsräume als Außenbereichsflächen, die der Erholung dienen, planungsrechtlich bereits ausreichend gesichert sind.

⁹⁵Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Dezember 2018

13 Ballungsraum Wiesbaden

Wiesbaden ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Hessen und Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main mit der Funktion eines Oberzentrums. In Wiesbaden sind 291.109 Einwohner gemeldet (Stand: 31.12.2019)⁹⁶. Wiesbaden liegt am östlichen Ufer des Rheins und bildet mit der gegenüberliegenden rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz ein Doppelzentrum. Nördlich von Wiesbaden beginnt der Naturpark Hochtaunus. Das Stadtgebiet Wiesbaden umfasst eine Gesamtfläche von 204 km² und ist in 26 Ortsbezirke aufgeteilt. Die ehemals Mainz zugehörigen Stadtteile Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim bilden eine geographische und politische Besonderheit, da sie noch immer die Vorsilbe „Mainz“ tragen. Mit 14 Heil- und Thermalquellen im Innenstadtbereich gehört Wiesbaden zu den ältesten Kurbädern Europas.

Die BAB 66 führt südlich in Ost-West Richtung an Wiesbaden vorbei. Die BAB 643 führt ausgehend von der BAB 60 westlich an Mainz vorbei und erschließt von Süden her Wiesbaden. Sie führt über die staugeplagte Schiersteiner Brücke bis ins Stadtgebiet hinein. Die BAB 671 führt östlich an Mainz vorbei und verbindet auf der östlichen Seite Wiesbaden mit der BAB 60. Folgende Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet: B 40, B 43, B 54, B 262, B 263, B 417 und B 455.

Neben dem Wiesbadener Hauptbahnhof (Kopfbahnhof) südlich des Zentrums sind in den Stadtteilen weitere zehn Bahnhöfe in Betrieb. Wiesbaden ist an das S-Bahn-Netz Rhein-Main angeschlossen (S-Bahn-Linien S1, S8 und S9). Wichtige Achsen sind Richtung Westen und Osten die rechte Rheinstrecke Norden und die Taunus-Eisenbahn sowie Richtung Süden und Norden die Schnellfahrstrecke Rhein-Main Bahn, welche über die Verbindungsbahn an den Hauptbahnhof angeschlossen ist. Des Weiteren gibt es noch die Umgebungsbahn Mainz und die Ländchesbahn. Seit Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main 2002 ist Wiesbaden an das ICE-Netz angeschlossen.

Den ÖPNV bedienen in Wiesbaden die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH mit Verknüpfungen zur Mainzer Mobilität und regionalen Busverkehren, hier vor allem der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH. Eine neue Citybahnverbindung zwischen Mainz und Wiesbaden ist in Planung.

In Wiesbaden befindet sich außerdem die Nerobergbahn, eine mit Wasser betriebene Standseilbahn.

Wiesbaden liegt an den Bundeswasserstraßen Rhein und Main. Im Ortsbezirk Schierstein befindet sich der Schiersteiner Hafen. Gegenüber von Gustavsburg liegt im Main die Kostheimer Schleuse, welche die Schleuse mit dem höchsten Fahrzeugaufkommen in Europa ist.

Im Stadtteil Erbenheim befindet sich der Flugplatz Erbenheim, ein Militärflugplatz der US Army.

⁹⁶https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/Bevoelkerungsstatistik_Wiesbaden_Dezember_2019.pdf, Stand 31.01.20

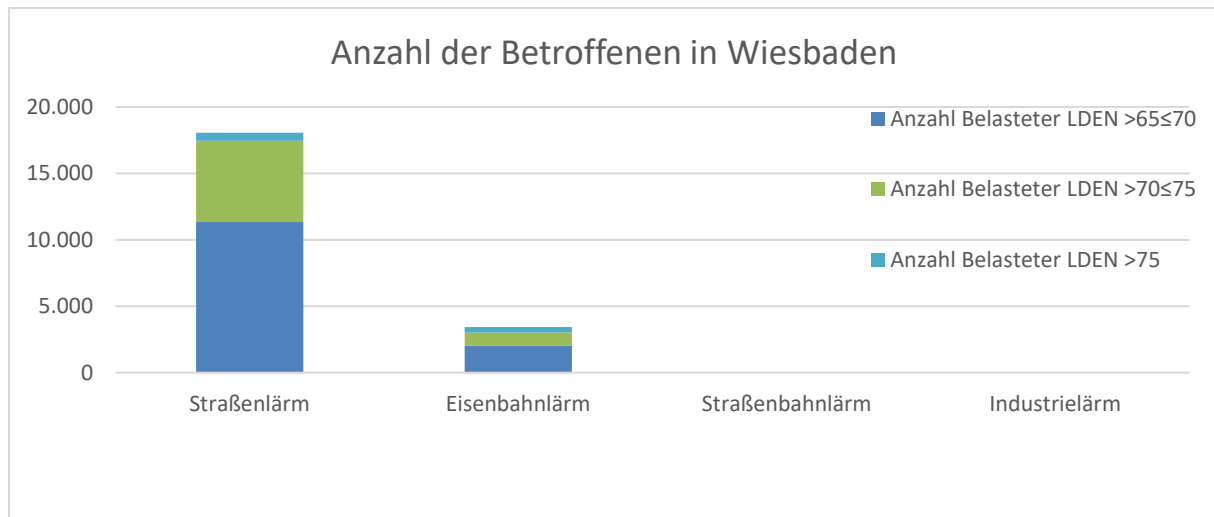


Abbildung 44: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB (A) Ballungsraum Wiesbaden

13.1 Straßenlärm

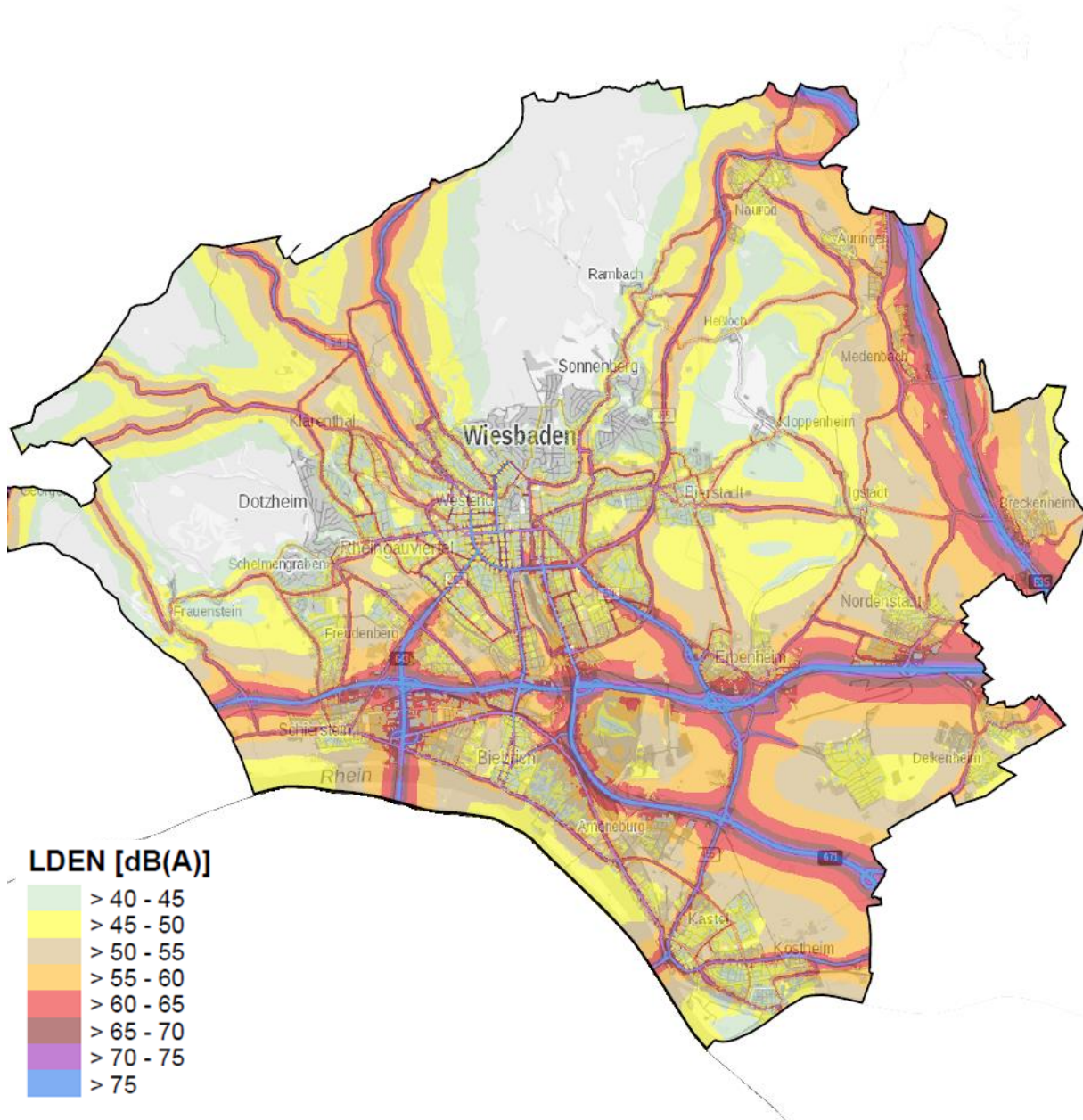


Abbildung 45: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßenverkehrslärm im Ballungsraum Wiesbaden⁹⁷

Für den Ballungsraum Wiesbaden beinhaltet das kartierte Straßennetz sämtliche Straßen ab einer durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 3.000 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit, auch Straßenabschnitte mit niedrigerer Verkehrsbelastung. Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich in Wiesbaden im Bereich der EU-Kartierung über ca. 343 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 382 km.

⁹⁷ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 43: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	19.410	13.457	11.336	6.133	588	50.924
Nachts (L_{Night})	15.446	12.214	5.086	806	3	-	33.555

Langfristige Maßnahmen der Stadt Wiesbaden

Stellungnahme des Umweltamtes

Im Rahmen des „Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden⁹⁸“ wurden in 2018 und 2019 bereits folgende lärmrelevanten Maßnahmen umgesetzt, beziehungsweise werden noch umgesetzt. Auch eine nähere Beschreibung zu den Maßnahmen findet sich im Luftreinhalteplan.

Elektromobilität

- Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks
- Elektromobilitätskonzept
- Einrichtung und Betrieb von Ladesäulen
- Befreiung von E-Fahrzeugen von Parkgebühren
- Gebührenfreie Parkplätze für emissionsfreie Car-Sharing-Fahrzeuge
- E-Mobility-Hub
- Elektrifizierung Busflotte/Emissionsfreier ÖPNV

Verkehrslenkung

- Verlagerung von MIV von hochbelasteten auf weniger belastete Strecken
- Reduzierung um je eine MIV-Fahrspur je Richtung auf 1. Ring
- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Gleisbergstraße
- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Rheingaustraße
- Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt
- Schaffung einer durchgehenden Fahrspur für den Busverkehr auf dem, 1. Ring, Sedanplatz bis Berliner Straße
- Busbeschleunigung Wilhelmstraße, Friedrichstraße, Luisenstraße und Knoten Luisenstraße / Bahnhofstraße, Bahnhofstraße, Berliner Straße, Rheinstraße, Oranienstraße, Dotzheimer Straße, Klarenthaler Straße, Mainzer Straße vor 1. Ring
- Parkraummanagement / Digitales Parkraummanagement
- Erhöhung der Parkgebühren im bereits bewirtschafteten öffentlichen Raum um 25 Prozent, konsequente Kontrolle
- Konsequente Kontrolle des Parkraums
- Einführung einer flächendeckenden abgestuften Parkraumbewirtschaftung
- Frühe MIV-Zuflussdosierung an Einfallstraßen aus Untertaunus, Rheingau und Mainz
- Aufbau eines digitalen Systems für die Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs)
- Umweltsensitives Verkehrsmanagement

⁹⁸ https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/luftreinhalteplan_fuer_den_ballungsraum_rhein-main_2_fortschreibung_teilplan_wiesbaden_0.pdf

- Digitale Zugangskontrolle zu Lieferzonen
- Digitales Standortmanagement für Taxis

Radverkehr

- Schaffung eines lückenlosen „Grundnetzes 2020“ an Radverkehrsinfrastruktur, abgeleitet aus Zielnetz 2030 des Radverkehrskonzepts. Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5,7 auf 10,4 Prozent.
- Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltepunkten.
- Bau von Radschnellverbindungen nach Mainz und Frankfurt a.M. für Verlagerung von Autofahrten von Alltagspendlern - erste Teilabschnitte
- Einführung von Protected Bike Lanes auf besonders sicherheitssensiblen Abschnitten
- Implementierung und Ausbau eines städtischen Fahrradverleihsystems
- Verbesserung der Radführung an Kreuzungen

ÖPNV-Ausbau / Vernetzung / Intermodalität

- Angebotsausweitungen im lokalen und regionalen Busverkehr
- Paket an Angebotsausweitungen im lokalen Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2018/19
- Weitere Angebotsausweitungen des lokalen Nahverkehrsplans nach 2018 gemäß Beschlusslage der StVV zum Nahverkehrsplan
- Errichtung der ersten 10 Mobilitätsstationen zur Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Carsharing)
- Integration in digitale Auskunft- und Buchungssysteme (RMV-App, ESWE Verkehr-App)
- Errichtung von mindestens 5 neuen Park & Ride-Plätzen
- Angebot dicht getakteter, vergünstigter Shuttle-Busse von P&R-Plätzen in die Innenstadt
- Einführung einer vergünstigten Zwischenpreisstufe für die Nachbarkommunen: Taunusstein, Eltville, Niedernhausen, Schlangenbad
- Einrichtung Schnellbus-Linien aus dem Umland und Taktverdichtung
- Taktverdichtungen und zusätzliche Direktverbindungen des schienegebundenen ÖPNV
- Einführung eines 365-Euro-Tickets für den ÖPNV im Betriebsgebiet der ESWE Verkehr
- Einführung eines Job-Landes-Tickets (für die rd. 5.000 Beschäftigten der Landeshauptstadt Wiesbaden)
- Ausbau Car-Sharing

Urbane Logistik

- Mikro-Depots am Rand der Innenstadt
- Kaufprämie für jährlich 500 E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und Gewerbetreibende
- Intelligente Ladezonen
- Kampagne zur Luftreinhaltung

Stellungnahme von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH

Der Öffentliche Personennahverkehr in den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden sowie dem Rheingau-Taunus-Kreis soll attraktiver werden. Gleichzeitig wünschen wir uns eine saubere Region mit mehr Lebensqualität. Um das zu erreichen, verfolgt die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH die Angebotsstrategie eines umfassenden Mobilitätsdienstleisters mit der Perspektive eines emissionsfreien ÖPNV mit der sogenannten CityBahn sowie batterie- und wasserstoffbetriebenen Bussen. Neben massiven Ausweitungen im Verkehrsleistungsangebot soll der Übergang zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtert werden. Dazu treibt die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH den Ausbau von Fahrradmietstationen, Carsharing-Angeboten, Anruf-Sammel-Taxis, On-Demand-Angeboten und Mobilitätsstationen voran und verfolgt im Rahmen der Digitalisierung die Strategie mobility inside zum verbund- und verkehrsmittelübergreifenden Informieren, Buchen und Bezahlen über eine Plattform.

Umgesetzte und in Umsetzung befindliche Maßnahmen zur Lärminderung seit dem Lärmaktionsplan der 1. Stufe bis heute:

Stellungnahme des Umweltamtes

Die Ausweitung des Tempolimits nachts auf Grundlage der Ergebnisse der beiden Pilotprojekte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans, Teilplan Straßenverkehr aus dem Lärmaktionsplan Hessen 2016⁹⁹ wurde von den Fachbehörden geprüft und befindet sich aktuell in Bearbeitung.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung: Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

a. Maßnahmen der Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen der Luftreinhalteplanung mit Wirkung mit Lärminderungswirkung

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung

Bitte um Mitteilung des aktualisierten Sachstandes des Masterplans der Stadt Wiesbaden:

- 1.1 Digitalisierung des Verkehrs
- 1.2 Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs
- 1.3 Radverkehr
- 1.4 Elektrifizierung des Verkehrs
- 1.5 Urbane Logistik - Lkw-Durchfahrtsverbot
2. Sofortpaket Maßnahmen Luftreinhalteplanung
3. Zusätzliche Maßnahmen im Straßenverkehr
4. Straßendeckensanierung im jährlichen Turnus

Stellungnahme Landeshauptstadt Wiesbaden:

Zu 1.1: Digitalisierung des Verkehrs

In einem bundesweiten Referenzprojekt digitalisiert die Landeshauptstadt Wiesbaden in Zusammenarbeit mit der Siemens Mobility GmbH die Verkehrssteuerung. Dazu werden derzeit im gesamten Stadtgebiet die Ampelanlagen aufgerüstet. Ziel ist eine optimierte Ver-

⁹⁹https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/content-downloads/LAP_Strasse%20.%20Stufe%20gesamt%20%28Leseversion%29.pdf

kehrsteuerung für alle Verkehrsteilnehmer. Dazu werden Verkehrs- und Umweltdaten erhoben und analysiert, um zukünftig besser auf die komplexe Verkehrssituation und die Einhaltung der Luftschadstoffbelastungen reagieren zu können. Die neuen Ampeln sollen bis Ende 2020 im Verbund mit einem Zentralrechner in der Lage sein, eine präzise Erfassung der Verkehrssituation und der Schadstoffemission in Echtzeit zu liefern und mit Hilfe von künstlicher Intelligenz eine optimale Verkehrssteuerung vorzubereiten. Gemessen werden dann neben der Verkehrsdichte auch die Anteile der Verkehrsarten sowie die Schadstoffe Stickoxid, Ozon und Feinstaub.

Zu 1.2: Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Maßnahmen für eine Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs beinhalten unter anderem die Einführung neuer Bahndirektverbindungen und die Angebotsausweitung aus bestehenden Bahnlinien. Auch der Ausbau der Busflotte und die Anbindung der neuen P&R-Parkplätze. Die neuen Park & Ride-Anlagen werden über dicht getaktete Shuttle-Busse an die Innenstadt und die Arbeitsplatzschwerpunkte angebunden. Dies erfordert, ebenso wie die neuen Verbindungen innerhalb der Stadt und Schnellbusse ins Umland, zusätzliche Fahrzeugkapazitäten. ESWE Verkehr hat hierfür 20 neue Busse der Norm Euro VI bestellt, die ab dem 4. Quartal 2018 für die Angebotsausweitung genutzt werden.

Zu 1.3: Radverkehr

Der Radverkehr soll umfassend gefördert werden, so dass bereits bis 2020 ein deutlicher Zuwachs beim Anteil der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) erreicht werden kann. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen werden neue Radwege und Radstreifen geschaffen, die zusammen mit den bestehenden Radverbindungen das „Rad-Grundnetz 2020“ bilden. Die Maßnahmen sind abgeleitet aus dem Zielnetz 2030 des städtischen Radverkehrskonzeptes.

An folgenden Straßen wird neue Radinfrastruktur errichtet:

- Ring: Schaffung einer durchgehenden Radinfrastruktur (Gemeinsame Rad- und Busspur, Ausbau des Mittelstreifens auf dem 1. Ring zwecks Freigabe für den Radverkehr inkl. eigener Fahrrad-Ampeln für Querungen, Entfall Nachtparken)
- Friedrich-Ebert-Allee
- Äppelallee
- Kasteler Straße
- Saarstraße
- Emser Straße
- Schwalbacher Straße
- Luisenstraße und Dotzheimer Straße
- New-York-Straße
- Straße der Republik
- Biebricher Straße (zwischen Dyckerhoffstraße und Kaiserbrücke, auch als Zubringer für Rheinüberquerung nach Mainz)
- Kastel/Kostheim: Steinern Straße

An folgenden Straßen werden Radverkehrsverbindungen aufgewertet, z.B. durch Lückenschlüsse:

- Achse Lessingstraße - Matthias-Claudius-Straße
- Verknüpfung Kahle Mühle - Grundweg - Gibb als Direktverbindung Dotzheim - Biebrich

- Kostheim Hochheimer Straße

Zu 1.4: Elektrifizierung des Verkehrs

Nach Beschluss Nr. 0223 der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden vom 29. Juni 2017 ist die Umstellung der kompletten Busflotte der ESWE-Verkehr auf E-Busse bzw. Brennstoffzellenbusse bis 2022 beschlossen. Der Beschluss der Wiesbadener Stadtverordneten ist im Hinblick auf den Emissionsbeitrag der Busflotte von großer Bedeutung, da nach dem Geschäftsbericht der ESWE-Verkehr für 2016 (<https://www.eswe-verkehr.de>) 91% der gesamten Verkehrsleistung durch diese Busse erbracht wird. Geplant ist, bis 2022 221 der Dieselbusse auf E-Busse umzustellen, davon 56 im Jahr 2019 und 54 im Jahr 2020. Der Förderbescheid des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit für 2019 wurde im Dezember 2018 erteilt. Darüber hinaus ist der Einsatz von vier Brennstoffzellenbussen ab 2019 vorgesehen. Die Stadtwerke Mainz, deren Busse z.T. ebenfalls in der Stadt Wiesbaden fahren, wird auf der Linie 6 ebenfalls vier Brennstoffzellenbusse einsetzen. Als nötige Infrastruktur dafür wird auf dem ESWE-Betriebsgelände eine Wasserstofftankstelle gebaut.

Zu 1.5: Urbane Logistik - Lkw-Durchfahrtsverbot

Zur Reduktion des Lieferverkehrs in der Stadt ist die Einrichtung so genannter Mikro-Depots am Rande der Innenstadt geplant. Von hier aus sollen Waren für die sogenannte „letzte Meile“ auf E-Cargobikes oder andere kleine E-Fahrzeuge verladen und zugestellt werden. Mit einem ersten Logistiker (DHL Express) laufen bereits intensive Gespräche, um entsprechende Vereinbarungen abzuschließen und ein Pilotprojekt zu realisieren.

Ladezonen werden bisher häufig durch Falschparker belegt, sodass der Lieferverkehr in zweite Reihe oder auf Radwege ausweicht. In Wiesbaden sollen künftig App-gesteuerte Bügel die Nutzung nur durch Befugte sicherstellen. Die Voraussetzung hierfür ist, dass das Tiefbau- und Vermessungsamt die benötigten Flächen dem öffentlichen Raum entzieht.

Kaufprämien für jährlich 500 E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und Gewerbebetriebe sollen einen weiteren Anreiz bieten, auf emissionsfreie Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Kaufprämie für Lastenfahräder wurde am Dienstag, 12. März 2019, vom Magistrat beschlossen. Wiesbadener Privatleute und Gewerbetreibende konnten sich bis zu 1.000 Euro, maximal 25 Prozent des Kaufpreises, erstatten lassen. Die Fördermittel von insgesamt 100.000 Euro wurden je zur Hälfte von der Landeshauptstadt Wiesbaden und ESWE Versorgung bereitgestellt. Die Fördermittel wurden komplett ausgeschöpft und eine Fortführung des Programms ist für 2020 geplant.

Von Februar bis Mai 2019 konnten sich Wiesbadener Bürger und Gewerbetreibende für zwei Wochen kostenlos eines von 25 E-Lastenrädern ausleihen und auf Alltagstauglichkeit testen.

Als mögliche weitere Maßnahme zur Verringerung der Schadstoffbelastung in der Stadt wurde im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes auch die Umsetzung eines Lkw-Durchfahrtsverbots untersucht. Ähnlich wie Busse emittieren Lkw deutlich mehr Schadstoffe als Pkw. Zum Gütertransport zur Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sowie der Wirtschaft mit den innerhalb des Stadtgebiets gelegenen Gewerbe- und Industriebetrieben sind sie jedoch nur bedingt durch andere Transportmittel zu ersetzen. Mit Beschluss vom

24. Juni 2010 hat sich die Stadtverordnetenversammlung für die Einführung eines Durchfahrtsverbots für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t ausgesprochen. Verkehrszählungen haben gezeigt, dass der Anteil von Lkw und Lastzügen am Verkehrsaufkommen in Wiesbaden zwischen 3% und 4% liegt. Da die Belieferung der Stadt mit der Maßnahme nicht eingeschränkt werden sollte, sondern nur die Lkw ausgeschlossen, die weder ihren Ursprung noch ihr Ziel in der Stadt Wiesbaden haben, wurde zunächst der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs zunächst noch durch Befragungszählungen ermittelt. Je nach untersuchter Zufahrtsstraße lag der Anteil an reinem Durchgangsverkehr zwischen knapp 10% auf der Berliner Straße und 55% auf der Platter Straße, in Zahlen zwischen 100 und knapp 300 Lkw pro Tag.

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot kann aber nur dann angeordnet werden, wenn es für die Aufnahme dieses Lkw-Verkehrs geeignete Alternativstrecken gibt, auf denen die Mehrbelastung auch nicht zu neuen Grenzwertüberschreitungen führt.

Zur Verteilung der Lkw-Fahrten auf Umfahrungsstrecken als auch zur Abgrenzung der Fahrverbotszone wurden weitere Gutachten eingeholt. Der vor allem in Nord-Süd-Richtung auftretende Durchgangsverkehr sollte demnach westlich von Wiesbaden über die Bundesstraße B 260 (Zusatzbelastung bis zu 283 Lkw pro Tag) und östlich von Wiesbaden über die A 66, A 3 und die Bundesstraße B 275 (Zusatzbelastung bis zu 195 Lkw pro Tag) umgeleitet werden.

Aus diesem Grund wurde die Immissionsbelastung aller an den ausgewiesenen Umfahrungsstrecken liegenden Kommunen vor und nach einer Verkehrsverlagerung untersucht. Während sich eine Einhaltung der Feinstaubwerte als unproblematisch erwiesen hat, stellt sich die Situation im Fall von Stickstoffdioxid anders dar. Untersucht wurden hier drei Varianten. Jede der untersuchten Varianten widerspricht jedoch den rechtlichen Vorgaben. Daher bestand keine Möglichkeit, ein Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Zu 2: Sofortpaket Maßnahmen Luftreinhalteplanung

In ihrer Sitzung am 6. September 2018 hat die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung ein umfassendes Sofortpaket beschlossen, das auf schnellstmögliche Senkung der verkehrsinduzierten Stickoxidbelastung abzielt. Das Sofortpaket konkretisiert und terminiert bereits beschlossene und angestoßene Projekte (bspw. die Elektrifizierung der Busflotte), beinhaltet aber vor allem neue Maßnahmen. Leitmotiv des Sofortpakets ist eine Verlagerung des Autoverkehrs im doppelten Sinne: zum einen die Verlagerung von Autoverkehr auf emissionsärmere Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr, Elektromobilität), zum zweiten die Verlagerung von Autoverkehr „von innen nach außen“, also aus der hochbelasteten Innenstadt heraus.

Alle Maßnahmen des Sofortpakets sind auf eine Wirksamkeit bis spätestens 2020 ausgerichtet.

Einhergehend mit dem Sofortpaket hat die Landeshauptstadt Wiesbaden einen „Masterplan Green City WI-Connect“ erstellt und im Herbst 2018 beim Bundesverkehrsministerium eingereicht. Der Masterplan stellt den formalen Rahmen für Fördermittelanträge der Landeshauptstadt Wiesbaden bei der Bundesregierung dar. Er enthält über die kurzfristigen Maßnahmen des Sofortpakets hinaus auch Maßnahmen mit Wirkungshorizont nach 2020.

Zu 3: Zusätzliche Maßnahmen im Straßenverkehr

Als flankierende Maßnahmen im Straßenverkehr kommen insbesondere für den sicherheits-sensiblen Bereich „Radverkehr“ Begleitaktionen in Betracht. Ein Beispiel sind die Verkehrs-sicherheitsaktionen „Gib Radfahrern 1,50 m!“. Das Ziel ist es, den Radfahrerinnen und Rad-fahrern Sicherheit (zurück-) zugeben und Radfahren attraktiv zu machen. Zusätzlich sollen Kontrollen durch die kommunale Verkehrspolizei erfolgen.

Zu 4: Straßendeckensanierung im jährlichen Turnus

In den Jahren 2016 und 2017 wurden jeweils rund 5 km Fahrbahn erneuert. 2018 waren es ca. 5,8 km und 2019 sind rund 7,9 km vorgesehen. Jede Straßensanierung (Deckenerneu-erung) trägt zur Geräuschminderung der Reifenabrollgeräusche bei. Von daher ist eine kon-tinuierliche Straßensanierung selbst beim Einsatz von konventionellem Deckenbelag lärm-mindernd. Bereiche folgender Straßen sind Bestandteil des Fahrbahndeckenprogrammes 2019:

- Haydnstraße
- Coulinstraße
- Rietschelstraße
- Friedrichstraße
- Eppsteiner Straße
- Schönbergerstraße
- Rheinstraße
- Lahnstraße
- Am Hochfeld
- Soonwaldstraße
- Rheingaustraße
- Nietzschestraße
- Dotzheimer Straße
- Quellbornstraße
- Bingertstraße
- Am Berggarten
- Münchener Straße
- Kreuzung Sonnenberger Straße und An der Dietenmühle
- Paracelsusweg
- Adolf-Schneider-Straße
- Weingartenstraße
- Tannhäuser Straße
- Rheinstraße
- Uthmannstraße

b. Tempo 30 nachts

Stellungnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden:

Die Landeshauptstadt verweist auf die Stellungnahmen der Auswertung der Öffentlichkeits-beteiligung zu den Punkten 1-50.

c. Forderungen nach passivem Schallschutz:Stellungnahme des Umweltamtes:

Förderprogramme und die Machbarkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen werden geprüft.

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung: Maßnahmenvorschläge und Forderungen für einzelne Straßen:

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer (LKZ), sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 44: Betrachtete Straßenabschnitte im Ballungsraum Wiesbaden: Straßenlärm

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A) belastete Personen			LNight in dB (A) belastete Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	LDEN	LNight
			1	Wiesbaden, Auringen, Medenbach, Breckenheim	A3	219	12	5	600	28
2	Wiesbaden, Auringen, Medenbach, Breckenheim	L3028 und A3	357	23	5	677	41	11	875	1882
3	Wiesbaden, Biebrich / Gibb	A66	181	64	9	313	111	20	953	1615
4	Wiesbaden, Biebrich / Gibb	A643	140	59	11	298	73	37	882	1483
5	Wiesbaden	B455	144	65	6	182	69	24	866	1115
6	Wiesbaden, Biebrich	Äppelallee	107	58	0	95	36	0	601	440
7	Wiesbaden, Biebrich	Breslauer Straße	127	206	142	132	287	30	3641	3157
8	Wiesbaden, Biebrich	Rathausstraße	157	250	0	186	204	0	2213	1813
9	Wiesbaden, Biebrich	Stettiner Straße	64	161	0	54	156	0	1580	1345
10	Wiesbaden, Biebrich	Straße der Republik	147	230	0	169	180	0	2145	1750
11	Wiesbaden, Biebrich / Schierstein	Rheingaustraße	234	164	13	266	113	0	1921	1565
12	Wiesbaden Bierstadt	Igstadter Straße	48	18	0	56	6	0	229	179
13	Wiesbaden, Erbenheim	Barbarossastraße	109	60	1	132	88	7	689	976
14	Wiesbaden, Erbenheim	B54, Berliner Straße	184	28	1	213	36	2	610	756
15	Wiesbaden, Erbenheim	Wandersmannstraße	95	48	39	135	70	37	1033	1250

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A)			LNight in dB (A)			LKZ	
			belastete Personen			belastete Personen			LDEN	LNight
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65		
16	Wiesbaden, Erbenheim	Straße Oberfeld	108	34	11	191	57	18	591	1057
17	Wiesbaden, Mainz-Kastel	Ludwigsplatz	28	2	0	23	10	0	87	115
18	Wiesbaden, Mainz-Kastel	Philipperring	100	115	0	105	124	0	1123	1333
19	Wiesbaden, Mainz- Kostheim	Hauptstraße	198	20	0	165	70	0	686	882
20	Wiesbaden, Mainz- Kostheim	Hochheimer Straße	304	65	0	322	116	0	1096	1477
21	Wiesbaden, Nordenstadt	Holzweg, Hunsrückstraße	114	57	0	112	50	0	602	493
22	Wiesbaden, Nordost	B417, Schützenstr., Van-Dyck-Straße, Albrecht-Dürer-Str.	121	24	0	121	48	0	431	570
23	Wiesbaden, Schierstein	Reichsapfelstraße	72	74	0	80	52	0	730	600
24	Wiesbaden, Schierstein	Söhnleinstraße	37	13	0	29	13	0	170	126
25	Wiesbaden	Bahnhofstraße	105	67	0	143	31	0	728	656
26	Wiesbaden	Berliner Straße	298	65	3	322	100	4	1163	1470
27	Wiesbaden	Bierstädter Straße	170	26	0	147	13	0	497	369
28	Wiesbaden	Bismarckring	145	246	159	154	249	197	3830	4358
29	Wiesbaden	Bleichstraße	277	120	0	279	109	0	1444	1374
30	Wiesbaden	Bleichwiesenstraße (A66)	39	17	1	57	28	1	205	330
31	Wiesbaden	Dotzheimer-Straße	955	472	0	1068	199	0	5333	4213
32	Wiesbaden	Erich-Ollenhauer-Straße	570	150	11	571	129	18	2474	2302
33	Wiesbaden	Fichtestraße	56	0	0	44	0	0	88	54
34	Wiesbaden	Franklin-Roosevelt-Straße	21	16	0	31	16	0	132	163
35	Wiesbaden	Gibberstraße	44	1	0	37	0	0	137	109
36	Wiesbaden	Kaiser-Friedrich-Ring	210	441	71	226	319	228	4884	5572
37	Wiesbaden	Klarenthalerstraße	64	58	0	118	8	4	563	508
38	Wiesbaden	Kurt-Schumacher-Ring	350	21	0	357	9	0	924	855
39	Wiesbaden	Lahnstraße	62	0	0	67	0	0	140	172
40	Wiesbaden	Loreleiring	194	0	0	193	0	0	444	401

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A) belastete Personen			LNight in dB (A) belastete Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
			41	Wiesbaden	Oranienstraße	193	296	0	314	169
42	Wiesbaden	Platter Straße	288	77	0	256	34	0	1088	770
43	Wiesbaden	Röderstraße	66	103	114	59	118	91	2305	2027
44	Wiesbaden	Schwalbacher Straße	250	241	3	247	205	3	2721	2238
45	Wiesbaden	Seerobenstraße	146	225	0	79	301	0	1973	2308
46	Wiesbaden	New-York-Straße	9	0	0	9	0	0	26	20
47	Wiesbaden	Waldstraße	236	108	1	279	110	2	1292	1351
48	Wiesbaden	Zietenring	286	3	0	278	8	0	727	750

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

49	Wiesbaden	Parkstraße	Verkehrslärm-Sanierung ganztags insbesondere im Abschnitt Verkehrskreis Leibnizstraße bis An der Dietenmühle Hinweis: Kurgebiet							
50	Wiesbaden	Wiesbadener Straße	Maßnahmen zur Lärminderung							

1. Auringen, Medenbach und Breckenheim, BAB 3

Forderung aus der Beteiligung der 2. Stufe

Es wird eine schallabsorbierende Lärmschutzwand (Schließung der Lücke zwischen LSW Medenbach und Niederseelbach) sowie eine Temporeduzierung: Lkw 60 km/h und Pkw 80 km/h und das Aufstellen einer Blitzersäule gefordert.

Ergänzend werden Aufforstungsmaßnahmen gewünscht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung

Seitens der Lärmaktionsplanung wird eine schallabsorbierende Lärmschutzwand im Bereich des Stadtteils Medenbach, insbesondere für das Baugebiet 'An den drei Weiden' vorgeschlagen.

Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen im Randbereich von Auringen, Medenbach und Breckenheim nahe der BAB 3 empfohlen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Auringen:

Es wurden insgesamt 127 Gebäude Links und rechts der BAB 3 schalltechnisch geprüft. An keinem Gebäude im Bereich der BAB 3 bei Auringen werden die Auslösewerte der Lärmreduzierung am Tag und/ oder in der Nacht überschritten.

Im Rahmen der Lärmreduzierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Medenbach:

Es wurden insgesamt 40 Gebäude Links und rechts der BAB 3 schalltechnisch geprüft. An 2 Gebäuden im Bereich der BAB 3 bei Medenbach werden die Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und in der Nacht überschritten, an weiteren 28 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nur in der Nacht überschritten.

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Breckenheim:

Es wurden insgesamt 37 Gebäude Links und rechts der BAB 3 schalltechnisch geprüft. An keinem Gebäude im Bereich der BAB 3 werden die Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und in der Nacht überschritten, an weiteren 34 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nur in der Nacht überschritten.

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Information der Lärmaktionsplanung:

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an Hessen Mobil (siehe Kapitel 5.1) wenden.

Umgesetzt:

Im Bereich Auringen zwischen AS WI-Niedernhausen und AS Wiesbadener Kreuz wurde folgende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen umgesetzt:

Tempo 100 bzw. 60 km/h für Lkw nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der BAB 3 zwischen Betr.-Km 144,950 und 146,470 in Fahrtrichtung Würzburg und

Tempo 100 bzw. 60 km/h für Lkw nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der BAB 3 zwischen Betr.-Km 144,400 und 146,850 in Fahrtrichtung Köln

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich Auringen zw. AS WI-Niedernhausen und AS Wiesbadener Kreuz nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h bzw. 60 km/h für Lkw zwischen Betr.-Km 144,950 und 146,470 in Fahrtrichtung Würzburg und zwischen Betr.-Km 144,400 und 146,850 in Fahrtrichtung Köln. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Umgesetzt:

Im Bereich WI-Breckenheim wurde folgende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen umgesetzt:

Tempo 100 nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der A3 zwischen KM 152,5 und 151,1 in Fahrtrichtung Würzburg

Tempo 100 nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der A3 zwischen KM 151,2 und 152,2 in Fahrtrichtung Köln

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich WI-Breckenheim zwischen KM 152,5 und 151,1 in Fahrtrichtung Würzburg, bzw. 151,2 und 152,2 in Fahrtrichtung Köln nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung

von 100 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. Auringen, L3028

Forderung aus der Beteiligung der zweiten Stufe:

Für die Landesstraße ‚Am Wellinger‘ L3028 wird Tempo 50 zwischen ‚Am Hinkelhaus‘ und Bahnübergang Auringen gefordert, sowie eine feste Blitzersäule und ein sicherer Fuß- und Radweg. Noch besser wären die Verlegung der Landesstraße und ein Lärmschutzwand.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Passive Schallschutzmaßnahmen oder eine Schallschutzwand in Auringen an der Landesstraße ‚Am Wellinger‘ L3028 zwischen ‚Am Hinkelhaus‘ und Bahnübergang Auringen werden vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

3. Biebrich / Gibb, BAB 66

Ist-Zustand:

Im Frühjahr 2019 fand die Erneuerung der Salzachtalbrücke statt.

Forderung aus der zweiten Stufe:

Die Umwidmung der BAB 66 zwischen Schiersteiner Kreuz und Erbenheim wird gefordert, um zusätzliche direkte Anbindungen an das Gewerbegebiet Biebrich, das Deponiegebiet hinter der Mainzer Straße und die US-Airbase Erbenheim bauen zu können.

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die vorhandene Lärmschutzwand/-vorrichtung soll zwischen Autobahn und Rheingoldstraße, in westliche Richtung parallel zur Tannhäuserstraße, mindestens bis zur Brücke der Erich-Ollenhauer-Straße, verlängert werden.

Gleichzeitig sollte lärmindernder Asphalt auf der BAB 66 aufgebracht werden.

Auch in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Schallschutz für die Anwohner gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Schallschutzwand soll im Bereich der Auffahrt Biebricher Allee auf die BAB 66 Richtung Osten von der Autobahn bis zur Biebricher Allee verlängert werden.

Bauliche Schallschutzmaßnahmen werden im Bereich "Andreas-Hofer-Straße" (Nahe BAB 66), sowie im Kreuzungsbereich mit der K643 (Biebricher Allee) vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Es wurden insgesamt 47 Gebäude Links und rechts der BAB 66 schalltechnisch geprüft. An 9 Gebäuden im Bereich der BAB 66 werden die Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und in der Nacht überschritten, an weiteren 20 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nur in der Nacht überschritten.

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Information der Lärmaktionsplanung:

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an Hessen Mobil (siehe Kapitel 5.1) wenden.

4. Biebrich / Gibb, BAB 643Ist-Zustand:

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für einen 6-streifigen Ausbau wurden gutachterlich Schallschutzmaßnahmen überprüft. Einzelne Wohnungen haben Anspruch auf Schallschutzfenster. Schallschutzwände wurden hier nicht vorgesehen.

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der zweiten Stufe:

Die Lärmeinwirkung der BAB 643 auf die Stadtteile Gibb und Biebrich wird beanstandet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich "Steckelburgstraße" (Nahe BAB 643) vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Es wurden insgesamt 25 Gebäude links und rechts der BAB 643 schalltechnisch geprüft. An 10 Gebäuden im Bereich der BAB 643 werden die Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und in der Nacht überschritten, an weiteren 5 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nur in der Nacht überschritten.

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Information der Lärmaktionsplanung:

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an Hessen Mobil (siehe Kapitel 5.1) wenden.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Der Übergang der BAB 643 in die Schiersteiner Straße ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

5. B 455Ist-Zustand:

Zwischen Wiesbaden, Abraham-Lincoln-Straße bis Mainz-Kastel, Am Fort Biehler: Starker Verkehrslärm auf einem 5 km langen 4-spurig ausgebauten Teilstück (Boelckestraße). In diesem Bereich ist Tempolimit 100 km/h, davor und danach 70 km/h, unmittelbar vor der Wohnsiedlung „Fort Biehler“ besteht keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Forderung aus der aktuellen Beteiligung und der zweiten Stufe:

Tempolimit 70 km/h auf dem 5 km langen Teilstück.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich Boelckestraße ("Friedenstraße" bis "Ludwigsplatz") wird Tempo 30 ganztags vorgeschlagen, sowie bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Der Abschnitt der B455 zwischen der Abraham-Lincoln-Straße und der BAB 66 (Anschlussstelle Erbenheim) ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Dieser ist anbaufrei. Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Ergänzende Forderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Für den Bereich Boelckestraße Teilstück Otto-Suhr-Ring bis Friedenstraße werden schallmindernde Maßnahmen sowie ergänzend die Erneuerung des Straßenbelags sowie eine regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrolle gefordert.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Für den zuvor genannten Bereich der Boelckestraße ist „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig, da eine vom Umweltamt durchgeführte Lärmberechnung eine Fassadenpegelreduzierung von 2,1 dB(A) ergab.

Die Verkehrspolizei des Straßenverkehrsamtes führt zusammen mit der Landespolizei Kontrollen durch, die dem Phänomen „Raser und Poser“ entgegenwirken. Der Hinweis aus der Bürgerbeteiligung zur Boelckestraße wird in künftige Kontrollplanungen einfließen.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

6. Biebrich, ÄppelalleeForderung aus der zweiten Stufe:

Lkw-Durchfahrtsverbot und Tempo 30.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird eine Tempo 30 Beschränkung ganztags im Bereich Zaberger Straße bis Colmarer Straße und Erich-Ollenhauer-Straße bis Biebricher Allee vorgeschlagen und außerdem bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 nachts zwischen der Zaberstraße und der Saarburgerstraße festzulegen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Ein Lkw-Fahrverbot wird aktuell geprüft.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,3 und 2,6 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen

Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

7. Biebrich, Breslauer Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für den Bereich Rheingaustraße bis August-Laut-Straße werden Tempo 30 ganztags und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 tags und nachts zwischen den Abschnitten Rathenauplatz, Imaginastraße, Heppenheimer Straße, Bunsenstraße und Rudolf-Dyckerhoff-Straße festzulegen. Für den erforderlichen Lückenschluss wird der Abschnitt ergänzt auf Breslauer Straße von "Stettiner Straße" bis "Rudolf-Dyckerhoff-Straße". Ebenfalls ergänzt um den Bereich "Rathenauplatz" von ab "Breslauer Straße" bis "Straße der Republik".

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,4 und 2,7 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

8. Biebrich, Rathausstraße

Forderung aus der zweiten Stufe:

Es wurde ein Lkw-Durchfahrtsverbot und ein Tempolimit 30 km/h nachts vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich Rheingaustraße bis August-Laut-Straße und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 tags und nachts zwischen der Rheingaustraße und der Elise-Kircher-Straße festzulegen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Ein Lkw-Fahrverbot wird aktuell geprüft.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

9. Biebrich, Stettiner StraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags auf der gesamten Stettiner Straße vorgeschlagen, sowie eventuell ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 tags und nachts zwischen der Rheingaustraße und der Salizéstraße festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,1 und 3,1 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

10. Biebrich, Straße der RepublikMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich Elise-Kirchner-Straße bis Äppelallee wird Tempo 30 ganztags vorgeschlagen und auch bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 tags und nachts zwischen der Salizéstraße und der Äppelallee festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,5 und 2,6 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

11. Biebrich / Schierstein, RheingaustraßeForderung aus der Beteiligung:

Für die Rheingaustraße wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h zwischen der Regattastraße und der Glarusstraße gefordert, unterstützt durch eine Geschwindigkeitsanzeige und Kontrollen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wurde Tempo 30 ganztags auf der Rheingaustraße von der Kreuzung Saarstraße bis Rheingaustraße 29 und von der Kreuzung 'Am Schlosspark' bis 'Wilhelm-Kalle-Straße' vorgeschlagen, sowie ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen außerhalb dieser Bereiche. Auch werden Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen empfohlen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig. Es wird aufgrund der Berechnungen des Umweltamtes vorgeschlagen, Tempo 30 nachts zwischen der Albert-Schweizer Allee und Ecke Reisapfelstraße/Saarstraße festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,2 und 2,6 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

12. Bierstadt, Igstadter StraßeIst-Zustand:

In der Igstadter Straße sind mehrere stark frequentierte Pflanzengeschäfte, die von Lkws Ware angeliefert bekommen. Die Anbindung zur A 66 wird durch Bierstadt sowohl nach Erbenheim, als auch nach Igstadt stark frequentiert und nachts oft zum Rasen genutzt. Insbesondere zu Stoßzeiten ist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, z.B. wegen Abbiegern Richtung Kloppenheim und in die Venatorstraße, Bierstadt zu verzeichnen. Laute schepfernde Geräusche werden durch unebenen Straßenbelag vor allem von Lkws und Pkws mit Anhängern verursacht. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind noch dazu auf den Feldern rechts und links der Igstadter Straße unterwegs, ebenfalls häufig nachts.

Forderung aus der Beteiligung:

Die vielseitige Lärmbelastung wird beklagt und eine Verringerung insbesondere nachts gefordert, z.B. durch die Erneuerung des Straßenbelags, idealerweise durch „Flüsterasphalt“.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

In der Igstadter Straße ist eine Fahrbahndeckensanierung geplant. Haushaltsmittel stehen in erforderlicher Höhe zur Verfügung.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

13. Erbenheim, BarbarossastraßeForderung aus der zweiten Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Berliner Straße" bis "Wandersmannstraße" und eventuell ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig, allerdings nur für den Bereich der "Ortsdurchfahrt", d.h. von "Berliner Straße/ Am Hochfeld" bis zum Ortsausgang "Oberfeld / Emil-Krag-Straße".

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 1,2 und 1,9 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

14. Erbenheim, Berliner StraßeForderung aus der Beteiligung:

Für die Entlastung des Straßenverkehrs in der hochbelasteten Berliner Straße bzw. des Stadtteils Erbenheim als Verkehrsknotenpunkt wird eine zukunftsorientierte, großzügige Verkehrsplanung gefordert, auch in Anbetracht der Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete (Ostfeld/Kalkofen). Dies könnte z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung, Zebrastreifen mit Warnblinker oder Ampelanlagen bzw. keine Ampelanlagen (bei Berliner Straße 162/164) sowie eine Umgehungsstraße beinhalten.

Genauer wird Tempo 30 km/h ganztags von der Straße am Oberfeld, Wandermannstraße, Barbarossastraße, Berliner Straße bis Ortsausgang und Tempelhoferstraße (Richtung Berliner Straße) vorgeschlagen und Tempo 70 km/h ganztags durchgehend auf dem Teilstück zwischen Abraham-Lincoln Straße bis Mainz-Kastel und von dort in Richtung Wiesbaden bis Abraham-Lincoln Straße auf der B 455. Blitzersäulen werden zur Einhaltung als sinnvoll erachtet.

Eine weitere Forderung betrifft den Ausbau der Kreuzung Am Petersberg (Gewerbegebiet).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Neben baulichen Schallschutzmaßnahmen werden auch stationäre Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen. Die Möglichkeit zusätzlicher Ampeln in Lagen mit erhöhtem Querungsbedarf sollen geprüft werden.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Es ist keine Mehrbelastung der Berliner Straße durch die vorgesehenen Anbindungen des Baugebietes Erbenheim-Süd über die Straße „Zum Friedhof“ an die B 455 zu erwarten.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig, allerdings nur für den Bereich der "Ortsdurchfahrt", d.h. von "Berliner Straße/ Am Hochfeld" bis zum Ortsausgang "Oberfeld / Emil-Krag-Straße".

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme Tempo 30 im Bereich von der Kreuzung Berliner Straße Ecke Am Hochfeld bis zur Kreuzung Wandersmannstraße Ecke Oberfeld eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,3 und 2,5 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden.

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

15. Erbenheim, Wandersmannstraße

Forderung aus der zweiten Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich "Barbarossastraße" bis "Flutgraben" werden Tempo 30 ganztags und ergänzend eventuell bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig, allerdings nur für den Bereich "Ortsdurchfahrt", d.h. von "Berliner Straße/ Am Hochfeld" bis zum Ortsausgang "Oberfeld/ Emil-Krag-Straße"

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,3 und 2,5 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

16. Erbenheim, Straße OberfeldMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich "Wandersmannstraße" bis Sportplatz vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

17. Mainz-Kastel, LudwigsplatzMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

18. Mainz-Kastel, PhilippsringMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Tempo 30 ganztags im Bereich "Kloberstraße" bis "Admiral-Scheer-Straße" wird vorgeschlagen und eventuell ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 nachts zwischen dem Kreisel Eisenbahnstraße bis zur Admiral-Scheer-Straße festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,6 und 3,0 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

19. Mainz- Kostheim, HauptstraßeForderung aus der zweiten Stufe und Maßnahmvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird ein Lkw-Fahrverbot sowie eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle für den vorhandenen Tempo 30 Bereich gefordert. Des Weiteren werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen werden aktuell geprüft.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Ein Lkw-Fahrverbot wird aktuell geprüft.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

20. Mainz- Kostheim, Hochheimer StraßeMaßnahmvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Wir schlagen Tempo 30 ganztags ab Ende des Parks 'Fuchsspielplatz' bis zum Weg zwischen Siebenmorgenweg Nr. 33a und Nr. 35 vor. Außerhalb des temporeduzierten Bereichs werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 nachts zwischen dem Siebenmorgenweg bis zum Fußgängerweg Siebenmorgenweg festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel von 2,7 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

21. Nordenstadt, Holzweg, Hunsrückstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags vorgeschlagen in den Bereichen Hunsrückstraße von San-Sebastian-Platz bis Geisbergweg, sowie im Wallauer Weg von Stolberger Straße bis Chattenstraße und in der Oberpfortstraße von Holzweg bis Stolberger Straße. Weiterhin werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ verhältnismäßig. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 tags und nachts zwischen Holzstraße/Oberpfortenstraße und Wallauer Weg/Hunsrückstraße festzulegen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Berechnungen mit dem Lärmberechnungsprogramm ODEN haben ergeben, dass durch die Maßnahme „Tempo 30 tags und nachts“ eine Minderung der Fassadenpegel zwischen 2,4 und 2,5 dB(A) erreicht werden kann. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde kann diese Maßnahme umgesetzt werden.

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen

22. Nordost, B 417, Schützenstraße, Van-Dyck-Straße, Albrecht-Dürer-Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Der Passive Lärmschutz wird hier als nicht ausreichend erachtet, zusätzlich wird als Folge der intelligenten Verkehrslenkung eine Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Schützenstraße befürchtet. Gefordert wird der Bau einer Umgehungsstraße, ein LKW-Durchfahrtsverbot für die B417 / Schützenstraße, die Verlagerung von Teil-Verkehrsströmen auf die Platter Straße und Aarstraße, die Erneuerung des Straßenbelags, die Einführung von Tempo 30 ganztags sowie ortsfeste Geschwindigkeitskontrollen. Es soll geprüft werden, ob die Straßenbreite ausreichend für LKW-Begegnungsverkehr ist.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Der Fahrbahnbelag in der unteren Schützenstraße (angebauter Bereich) wurde vor einigen Jahren erneuert. Eine Aufnahme des restlichen Bereichs in das Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm ist vorbehaltlich der Zustimmung städtischer Gremien möglich.

Die Breite der Fahrbahn ist für den Begegnungsfall zweier Lkw völlig ausreichend. Der Bau von Umgehungsstraßen ist bereits in den 70er Jahren gescheitert und derzeit nicht vorgesehen.

Eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Platter Straße würde nur den Lärm an andere, dichter angebaute Straßen verlagern.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Zuletzt ergaben Lärmberechnungen für die Schützenstraße zwischen Walkmühlstraße und Carl-von-Ibell-Weg eine Fassadenpegelreduzierung von über 2,1 dB(A) und somit eine Verhältnismäßigkeit für „Tempo 30 nachts“.

Die Geschwindigkeitsüberwachung in der Schützenstraße mit mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wurde auf Grund der absolut unauffälligen Messergebnisse ausgesetzt (die durchschnittliche Quote der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen liegt bei 1% bis 2% aller gemessenen Fahrzeugbewegungen). Der Verkehrsraum der Schützenstraße bietet keine ausreichende Fläche die es ermöglicht, eine Kontrollstelle für Lastkraftwagen einzurichten. Der Verkehrsraum der Schützenstraße bietet keine ausreichende Fläche die es ermöglicht, eine Kontrollstelle für Lastkraftwagen einzurichten.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden:

Seitens des Hessischen Wirtschaftsministeriums (HMWEVW) wurde der Landeshauptstadt Wiesbaden auf den Antrag auf ein vollständiges LKW-Durchfahrtsverbot mitgeteilt, dass es sich bei den vorhandenen LKW-Verkehren um Ziel- und Quellverkehre handele, die bereits auf „Bestwegen“ durch das Stadtgebiet fahren.

23. Schierstein, ReichsapfelstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags für die gesamte Reichsapfelstraße vorgeschlagen, sowie eventuell ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen.

Umgesetzt:

Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr im Bereich der Reichsapfelstraße und Karl-Lehr-Straße, jeweils von der Kreuzung Söhnleinstraße bis zur Einmündung Saarstraße.

Festlegung:

Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der Reichsapfelstraße und Karl-Lehr-Straße, jeweils von der Kreuzung Söhnleinstraße bis zur Einmündung Saarstraße nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Stellungnahme zu den Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

24. Schierstein, Söhnleinstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Lippestraße" bis "Reichsapfelstraße" und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

25. Bahnhofstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen, insbesondere im Bereich "Untere Matthias-Claudius-Straße" bis "Rheinstraße".

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

In der Planung zur CityBahn ist vorgesehen, den unteren Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen der Matthias-Claudius-Straße und dem 1. Ring für den Kfz-Verkehr zumindest in Richtung Norden (ggf. auch in beiden Fahrtrichtungen) zu sperren.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

26. B54, Berliner Straße

Forderung aus der Beteiligung:

Gefordert werden (transparente) Schallschutzwände entlang der B54, die Installation von insgesamt zwei bis vier uni- bzw. bidirektionalen „Blitzersäulen“ sowie die Temporeduzierung der bislang vorgesehenen Geschwindigkeiten auf 50 km/h sowie von 100 km/h auf 70 km/h, unter gleichzeitiger Verlegung der jeweiligen Beginnpunkte der Geschwindigkeitsbeschränkung um mehrere hundert Meter (mindestens 200) nach „außen“ (aus der Stadt kommend in Richtung Autobahn) in beide Richtungen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Vorgeschlagen wird Tempo 50 ganztags ab Bebauungsbeginn "Zweibörnstraße" bis "Balthasar-Neumann-Straße" oder Schallschutzwände, ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Anlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Berliner Straße (B 54) ist vom Siegfriedring bis zum Gustav-Stresemann-Ring Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

27. Bierstädter Straße

Forderung aus der Beteiligung der zweiten Stufe

Zwischen Frankfurter Straße und Alwinenstraße soll der Verkehrslärm durch viele Busse auf Steigungsstrecke reduziert werden, als auch die täglichen Verkehrsstaus im Berufsverkehr. Vorgeschlagen wird der Einsatz von Großraumbussen oder andere Maßnahmen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich "Frankfurter Straße" bis "Steubenstraße" werden Tempo 30 ganztags sowie ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

28. BismarckringMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Rheinstraße" bis "Frankenstraße" und ergänzend werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

29. BleichstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

30. Bleichwiesenstraße (BAB 66)Forderung aus der Beteiligung:

Es wird eine Verlängerung der Lärmschutzwand von der Rheingoldstraße zur Tannhäuserstraße sowie lärmmindernder Asphalt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Verlängerung der Schallschutzwand entlang der A66 von der Rheingoldstraße bis zur Erich-Ollenhauer-Straße und evtl. ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen werden vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Es wurden 25 Gebäude links und rechts der BAB 66 schalltechnisch überprüft. An 8 Gebäuden im Bereich der BAB 66 werden die Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und in der Nacht überschritten, an weiteren 9 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nur in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) bisher keine Gebäude saniert.

Information der Lärmaktionsplanung:

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an Hessen Mobil (siehe Kapitel 5.1) wenden.

31. Dotzheimer-StrMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung werden Tempo 30 ganztags von Daimlerstraße bis Steinmetzstraße sowie ggf. bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

32. Erich-Ollenhauer-StraßeForderung aus der zweiten Stufe und Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es wird Tempo 30 ganztags von der Andreas Hofer Straße bis Klagenfurter Ring und von Erich-Ollenhauer Straße Nummer 197 bis 277 vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Die Prüfung, ob Tempo 30 ganztags verhältnismäßig ist, ist noch nicht abgeschlossen. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

33. FichtestraßeForderung aus der zweiten Stufe:

Es wurde Tempo 30 nachts vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Seitens der Lärmaktionsplanung werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

34. Franklin-Roosevelt-StraßeForderung aus der Beteiligung:

Die Einrichtung von Fußgängerzonen und einer Straßenbahnstrecke wird vorgeschlagen.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden:

Die Franklin-Roosevelt-Straße liegt in einer Tempo 30 Zone und es liegen keine Pläne vor, hier eine Fußgängerzone zu errichten.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

35. GibberstraßeForderung aus der Beteiligung der 2. Stufe:

Es wurde Tempo 30 nachts vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

36. Kaiser-Friedrich-RingMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich "Rheinstraße" bis "Biebricher Allee" werden Tempo 30 ganztags sowie evtl. ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

37. KlarenthalerstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Dotzheimer Straße" bis "An der Ringkirche" und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

38. Kurt-Schumacher-RingMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich "Blücherstraße" bis "Zietenring" vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

39. LahnstraßeForderung aus der Beteiligung:

Die Bewohner rund um den Kreuzungsbereich Lahnstraße und Am Kloster Klarenthal beklagen ein deutlich zugenommenes Verkehrsaufkommen und schlagen folgendes Maßnahmenpaket vor:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h
- aufleuchtende Geschwindigkeitsanzeige
- stationäre Blitzeinrichtung (gewinnbringend)
- vorgeschaltete Warnlichtanlage in Höhe des Ortsschildes
- Verlegung der Bushaltestellen vor die Kreuzung Lahnstraße/Graf v. Galen Str.
- „Flüsterasphalt“
- Verlegung der Lahnstraße in den angrenzenden Hang
- S- Bahnverbindungen ins Umland

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde und des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle und /oder Geschwindigkeitsanzeige, eine vorgeschaltete Warnlichtanlage in Höhe des Ortsschildes und die Verlegung der Bushaltestellen vor die Kreuzung Lahnstraße/Graf-von-Galen-Straße ist nicht vorgesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle und /oder Geschwindigkeitsanzeige, eine vorgeschaltete Warnlichtanlage in Höhe des Ortsschildes und die Verlegung der Bushaltestellen vor die Kreuzung Lahnstraße/Graf-von-Galen-Straße wird ebenfalls als sinnvoll erachtet.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

Ergänzungen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (=DTV Werte) für die Lahnstraße sollen mit einer Verkehrszählung und einer genaueren Modellierung der Ortslage überprüft werden, da hier ein zu niedriger Ansatz vermutet wird. Ergänzend werden folgende Punkte zur direkten bzw. indirekten Lärminderung gefordert:

- Eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung unter 50 km/h wegen des maroden Straßenbelags
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 7,5t.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für mehr Sicherheit für Fußgänger, Schüler u. Kinder. Der Kreuzungsbereich wird stark frequentiert von Schülern der Gesamtschule „Campus Klarenthal“, den Kindern der Kita Campus Klarenthal und dem Kinderhaus Klarenthal in der Graf-von-Galen-Straße 82.
- Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle
- Durch die Verlegung der Haltestellen mit Haltebuchten vor die Kreuzung Lahnstr./Graf v. Galen Str. könnte der Verkehr sicherer, stetiger, flüssiger und damit leiser werden.
- Eine vorgeschaltete Warnlichtanlage in Höhe des Ortsschildes wird vorgeschlagen. Die Geschwindigkeit würde hiermit bereits vor dem Wohngebiet herabgesetzt und würde für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgen.
- Der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV wird vorgeschlagen, um die Lärmbelastung von 145 Bussen täglich zu reduzieren (Buslinien 33, 275 u.X76)
- Schaffung eines Schutzstreifens
- Als bauliche Schallschutzmaßnahme wird die Verlegung der Lahnstraße in den angrenzenden Steilhang vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

In der Lahnstraße herrscht eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die Straße „Am Kloster Klarenthal“ ist bereits auf Tempo 30 km/h reduziert. Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass in der Lahnstraße die Voraussetzungen für Tempo 30 linear oder eine Tempo 30 Zone nicht vorliegen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Ampelanlage an der Kreuzung Lahnstraße / Kloster Klarenthal ist Bestandteil des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Eine Umrüstung der Anlage mit entsprechender Messtechnik (z.B. für Verkehrszählungen) ist für Ende 2020 geplant.

40. LoreleiringMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich "Homburger Straße" bis "Dotzheimer Straße" vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

41. OranienstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Kaiser-Friedrich-Ring" bis "Adelheidstraße" und ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

42. Platter StraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Von Gustav-Adolf-Straße bis in Höhe der Agnes-Neuhaus-Schule werden Tempo 30 ganztags und ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

43. Röderstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die Röderstraße werden Tempo 30 ganztags sowie ggf. ergänzend bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Die Prüfung, ob Tempo 30 ganztags verhältnismäßig ist, ist noch nicht abgeschlossen. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

44. Schwalbacher Straße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Für die gesamte Schwalbacher Straße werden Tempo 30 ganztags und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

45. Seerobenstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags auf der gesamten Straße und bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier sollen zukünftig Teile des Verkehrs ab dem Dürerplatz auf den 2. Ring verlagert werden. Dadurch kann eine Reduzierung des Lärms erreicht werden.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

46. New-York-Straße

Forderung aus der Beteiligung:

Für die New-York-Straße wird eine Temporeduzierung auf 50 km/h bis zum Ende der Wohnbebauung aufgrund von starker Lärmbelastung in der Stanleystraße gefordert. Gleichzeitig müssten Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Als noch wirksamer wird eine Lärmschutzwand zur Stanleystraße hin errichtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

47. WaldstraßeMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden Tempo 30 ganztags im Bereich "Entenstraße" bis "Steinstraße" und bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich "Eberstraße" bis "Olof-Palme-Straße" vorgeschlagen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Die Prüfung, ob Tempo 30 ganztags verhältnismäßig ist, ist noch nicht abgeschlossen. Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

48. ZietenringMaßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Es werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Tiefbau- und Vermessungsamtes:

Die Maßnahme ist Bestandteil des strategischen Netzes des Projektes DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs). Hier soll zukünftig der Verkehr umweltsensitiv gesteuert werden, womit mögliche Reduzierungen des Lärms einhergehen.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Passiver Schallschutz siehe Forderungen für das gesamte Stadtgebiet Punkt c.

49. ParkstraßeForderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es werden Lärminderungsmaßnahmen in der Parkstraße vom „Verkehrskreis Leibnizstraße“ bis „An der Dietenmühle“ gefordert. Es wird zudem auf das Kurgebiet hingewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmkonfliktpunkte, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Für den zuvor genannten Bereich der Parkstraße vom Kreisverkehr Leibnizstraße bis „An der Dietenmühle“ ist „Tempo 30 ganztags“ verhältnismäßig, da eine vom Umweltamt durchgeführte Lärmberechnung eine Fassadenpegelreduzierung von 2,1 dB(A) ergab.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

50. Wiesbadener StraßeForderung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es werden Lärminderungsmaßnahmen in der Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel gefordert.

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Für den Bereich der Wiesbadener Straße von Rampenstraße bis „Am Rinker“ ist „Tempo 30 ganztags“ verhältnismäßig, da eine durchgeführte Lärmberechnung eine Fassadenpegelreduzierung von 2,1 dB(A) ergab.

Festlegung:

Der Oberbürgermeister als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags im o.g. Streckenabschnitt zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

13.2 Schienenlärm

13.2.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

Im Ballungsraum Wiesbaden gibt es keine nicht bundeseigenen Schienenverkehrswege und folglich auch keinen Lärm, der von diesen Verkehrsträgern ausgeht.

Stellungnahme von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH:

Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen Mainzer Mobilität, ESWE Verkehr und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund ein neues Schienenkonzept:

Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und täglich bis zu 100.000 Fahrgäste transportieren - unmittelbar darauf soll die Linie über Taunusstein bis nach Bad Schwalbach verlängert werden. Pendler aus dem Rheingau-Taunus-Kreis können ihre Autos dort auf Parkplätzen abstellen und stressfrei mit der Tram ins Zentrum fahren.

Mehr Informationen unter: <https://www.citybahn-verbindet.de>

Planungsstatus:

2016: Machbarkeitsstudie (Prüfung des Bedarfs des Projektes; Machbarkeitsuntersuchung einer exemplarischen Variante)

2017: Vorplanung (Variantenbetrachtung; Erarbeitung einer Vorschlagslinienführung) und Nutzen-Kosten-Untersuchung (Untersuchung des Vorhabens nach standardisiertem Bewertungsverfahren)

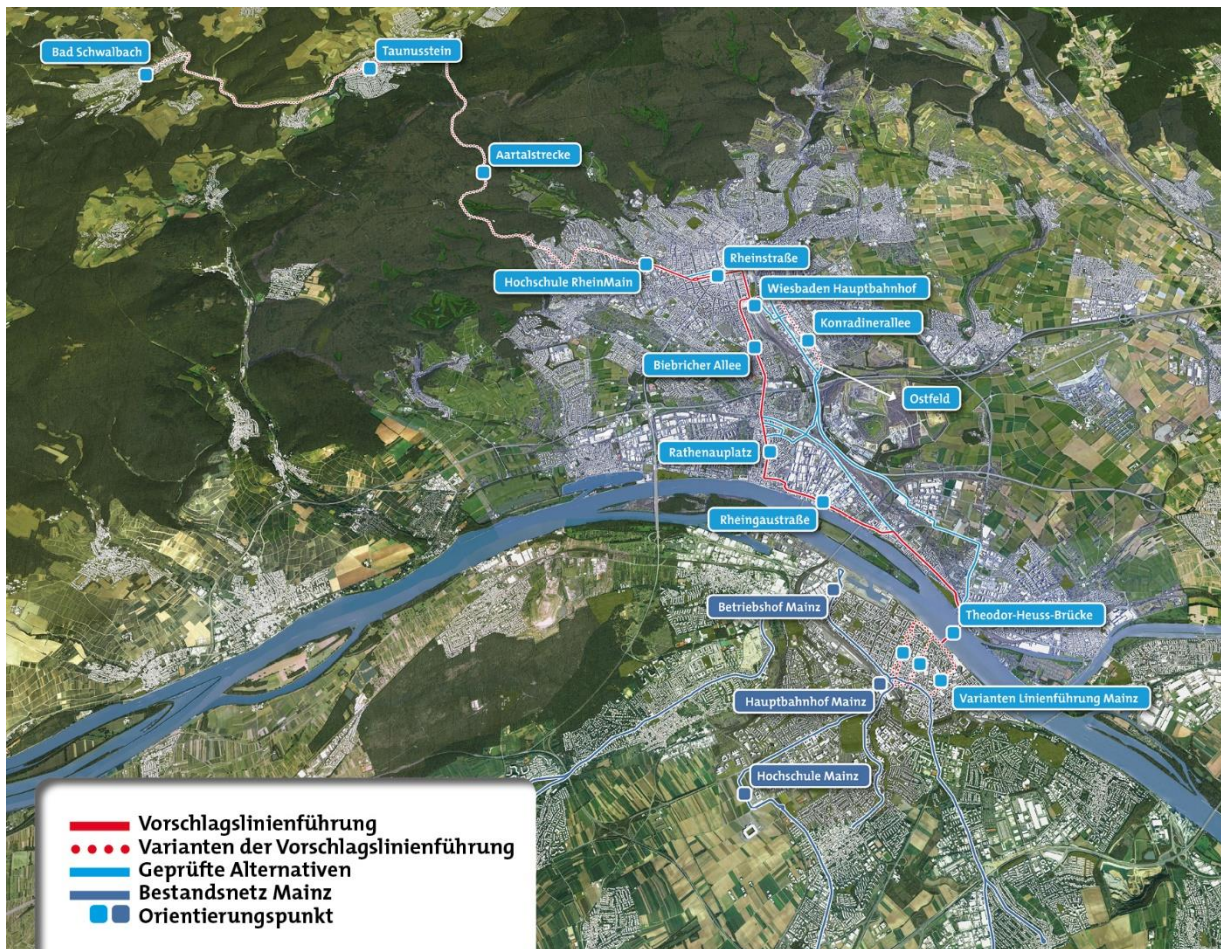
2018: Frühe Bürgerbeteiligung (Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung; Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern; Anpassung und Ausarbeitung der Vorschlagslinienführung)

Ab 2019: Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Entwurfsplanung mit detaillierter Linienführung, Haltestellen und Verknüpfungspunkten; Berechnung der Kosten für die festgelegte Variante, Einreichung der Förderanträge; Erstellung der Unterlagen für den Planfeststellungsantrag)

Anschließend: Planfeststellungsverfahren (Öffentliche Auslage der Unterlagen; Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange sowie Fachbehörden; Erörterungstermin mit Trägern öffentlicher Interessen und Einwendern; Stellungnahme der Anhörungsbehörde; Planfeststellungsbeschluss und Ausschreibung sowie Vergabe des Projekts an Baufirmen)

Baubeginn ((Teil-)Betriebsaufnahme etwa zwei Jahre nach Baubeginn)

Der Streckenverlauf:

Abbildung 46: Geplante CityBahn Mainz Hauptbahnhof - Wiesbaden Hochschule RheinMain¹⁰⁰

¹⁰⁰ © ESWE Verkehr, City Bahn GmbH <https://www.citybahn-verbindet.de> Stand 18.09.2019

13.2.2 Bundeseigene Schienenstrecken

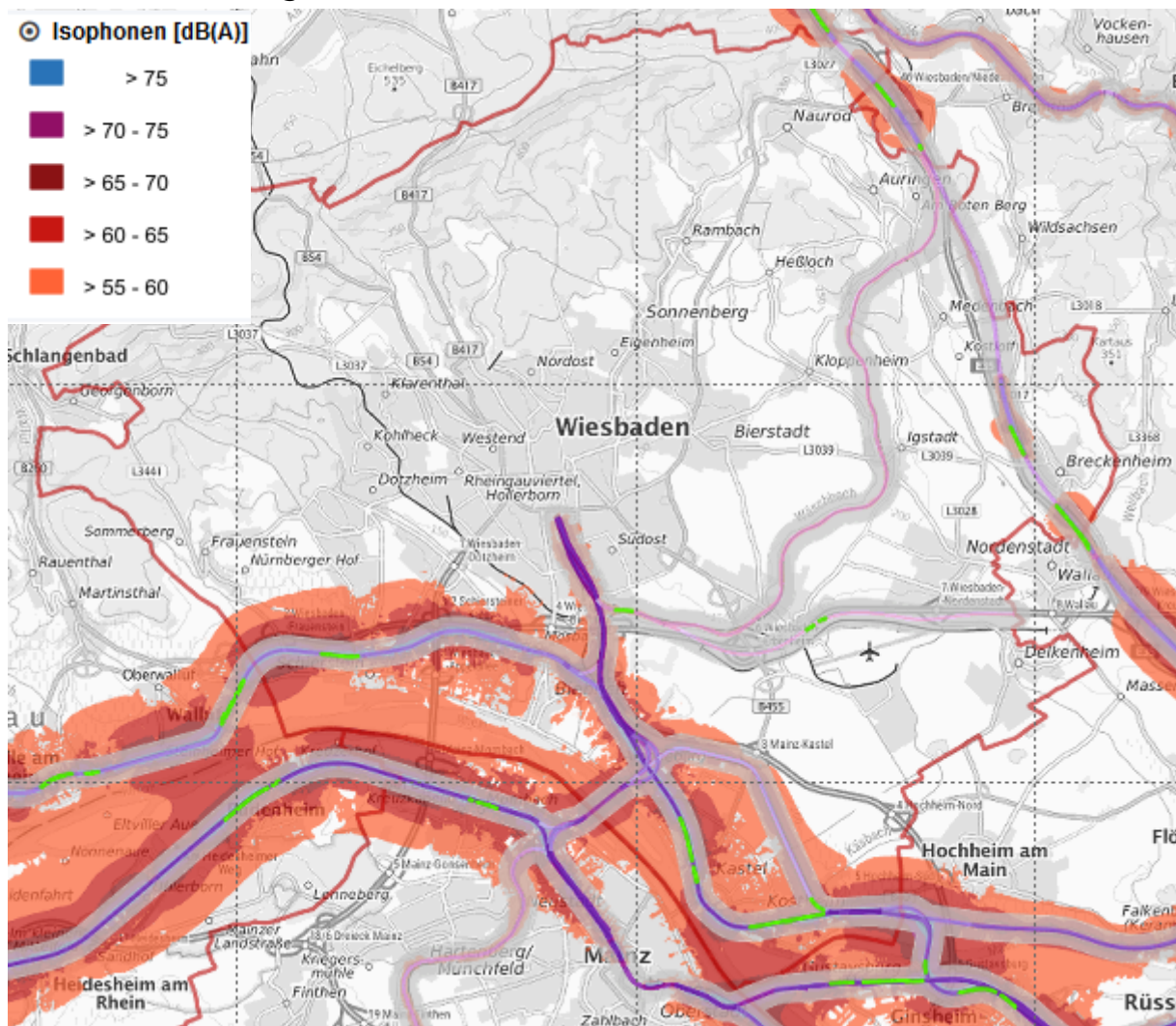


Abbildung 47: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Wiesbaden Die Lärmkarten für Eisenbahnstrecken des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt.¹⁰¹

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigte bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Wiesbaden führende Eisenbahnstrecken. Die Strecken mit der höchsten Lärmbelastung sind die rechte Rheinstrecke, die Taunus-Eisenbahn und die Umgebungsbahn Mainz.

Tabelle 45: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70(-75)	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	17.720	5.470	2.160	1.010	440	26.800
Nachts (L_{Night})	14.160	4.380	1.870	806	310	-	21.526

¹⁰¹ © Eisenbahn-Bundesamt (2017), DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
-Lärmaktionsplan Hessen 3. Runde,
Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden -

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckenummer) im Ballungsraum Wiesbaden:Aartalbahn (3500+3504)

Die Aartalbahn verbindet Wiesbaden mit Dietz. Die ca. 54 km lange Strecke ist eingleisig, nicht elektrifiziert und wird derzeit stillgelegt. Die Strecke steht unter Denkmalschutz und ein Betrieb als Museumsbahn ist angedacht.

Ländchesbahn (3501)

Die Ländchesbahn verkehrt im Dieselbetrieb eingleisig zwischen Wiesbaden und Niedernhausen auf einer Länge von 20 km.

Rechte Rheinstrecke (3507)

Die ca. 179 km lange Strecke verläuft ab der Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz bei Lorchhausen von Lorch über Rüdesheim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Eltville, Walluf, Wiesbaden-Schierstein nach Wiesbaden-Biebrich. Die Strecke ist durchgehend zweigleisig ausgebaut und kann mit max. 140km/h befahren werden. In erster Linie dient die rechte Rheintalstrecke dem Güterfernverkehr, der aufgrund freigewordener Kapazitäten durch die ICE-Schnellbahnstrecke Frankfurt - Köln in den letzten Jahren zugenommen hat und auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Der Reisefernverkehr verläuft im Mittelrheintal über die linke Rheinstrecke und über die ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt - Köln, daher ist der Personenverkehr auf der rechten Rheinstrecke auf den Regionalverkehr beschränkt. Das Verkehrsaufkommen auf der rechten Rheinstrecke beträgt ca. 200 Züge pro Tag¹⁰².

Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main (2690)

Die 180 km lange Schnellfahrstrecke verbindet seit 2002 Köln mit Frankfurt a.M.. Sie führt von Köln über Siegburg, Montabaur, Limburg und dem Frankfurter Flughafen nach Frankfurt a.M.. Die Bahnstrecke Breckenheim-Wiesbaden bindet Wiesbaden an. Es können bis zu 8 Züge pro Richtung und Stunde fahren. Die Strecke ist für den reinen Personenverkehrsbetrieb ausgelegt. Die Strecke wird planmäßig mit max. 300 km/h befahren. Es wurden 25 km Schallschutzwände entlang der Strecke gebaut.

Verbindungsstrecke Breckenheim-Wiesbaden (3509)

Der Hauptbahnhof Wiesbaden wird über die 13 km lange Bahnstrecke an die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main angebunden. Es verkehren zwei Fernzugpaare pro Tag. Es verkehrt kein Güter- oder Regionalverkehr. Auf den letzten 3 km bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof fährt auch die Ländchesbahn.

Taunus Eisenbahn (3603)

Die Strecke verläuft zweigleisig auf ca. 41 km von Wiesbaden Mz.-Amöneburg über Mz.-Kastel, Mz.-Kostheim, Hochheim, Flörsheim und Hattersheim, FFM-Höchst und FFM-Griesheim nach Frankfurt a.M.. Es verkehrt eine S-Bahnlinie, mehrere Nahverkehrszüge sowie einzelne Fernverkehrszüge.

Umgehungsbahn Mainz (3525)

Die ca. 15 km lange Strecke dient der Umfahrung des Mainzer Hauptbahnhofs und wird überwiegend vom Güterverkehr genutzt. Die Strecke beginnt im Bahnhof Mainz-Mombach, überquert dann den Rhein, umfährt Mainz-Kastell und führt bei Mainz-Kostheim wieder über

¹⁰² Die Angaben entstammen den Fahrplandaten der DB AG aus dem Jahr 2008. [EBA 2009]

den Rhein zum Bahnhof Mainz-Bischofsheim. Südlich von Kostheim fährt planmäßig eine S-Bahnlinie.

Tabelle 46: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ballungsraum Wiesbaden: bundeseigene Schienenstrecken

	Trasse Strecken Nr.	Örtlichkeit	Verkehrsaufkommen [Züge / Jahr]	LDEN [dB(A)]	Lnicht [dB(A)]	LKZ tags	LKZ nachts
1	3507 Rechte Rheinstrecke	Stadtteile Gibb und Biebrich	59.579	>75	>70	>1000	>1000
2	3525 Umgebungsbahn Mainz	Siebenmorgenviertel	10.477	>75	>70	>1000	>1000

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

1. 3507 Rechte Rheinstrecke, Stadtteile Gibb und Biebrich

Forderung aus der Beteiligung der zweiten Stufe:

Gefordert wird eine Senkung der Lärmentlastung aufgrund des Güterverkehrs.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Bau einer Lärmschutzwand entlang der Strecke 3507 für die Stadtteile Biebrich und Gibb.

Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien:

Für die Betriebsstelle Wiesbaden-Biebrich sind keine lärm mindernden Maßnahmen geplant. Es ist bitte zu beachten, dass nur ein geringer Teil Wiesbaden-Biebrichs von Schienenverkehrslärm betroffen ist. Die Bahnstrecke verläuft bis ca. km 39,3 im Einschnitt, Bahnlinks schließt sich Gewerbefläche an. Bahnrechts befindet sich etwa von km 39,3 bis km 39,6 (Übergang der Giber Straße in die nach rechts abzweigende Erich-Ollenhauer Straße) Wohnbebauung, anschließend grenzen Kleingärten an. Im Bereich von 39,3 - km 39,6, befinden sich zwischen den Wohnhäusern und Gleisen ein breiter Grünstreifen und die Gibber Straße, so dass der Lärm aus dem Schienenverkehr durch Vegetation und Straßenverkehr gemildert bzw. überlagert wird.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamt (EBA):

Die Anlage 3 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte) zum Gesamtkonzept Lärmsanierung führt die Strecke mit der Nummer 3507 von Kilometer 37,6 bis 37,7 sowie von 38,1 bis 39,8 als mit passiven und/ oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) - bis zum 31. Dezember 2018 fertig gestellt auf. Der Abschnitt von Kilometer 39,8 bis 40,9 wird darüber hinaus mit einer Priorisierungskennzahl von 45,268 aufgeführt.

Ergänzung aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stellungnahme der DB AG wird dahingehend kommentiert, dass es wünschenswert wäre, bei der Lärmbeurteilung die Windrichtung und die Zunahme der Anzahl der Gütertransporte zu berücksichtigen. Eine Lärm mindernde Wirkung des Grünbereichs wird nicht gesehen. Ein Schallschutz für die Anwohner wird weiterhin gewünscht.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird

im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt. Zudem ist beabsichtigt, einen Zwischenbericht zu veröffentlichen.

2. 3525 Umgebungsbahn Mainz, Siebenmorgenviertel

Forderung aus der Beteiligung der zweiten Stufe:

Es wird eine Lärmschutzwand gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich des Siebenmorgenviertels gibt es eine hohe Betroffenheit und Häuser sind mit Lärmpegeln von >75 dB(A) tags / >70 dB(A) nachts betroffen. Fragestellung an das Eisenbahnbundesamt und die Deutsche Bahn AG: Wie sind die Aussichten, dass im Rahmen der Zusammenführung von EU-Recht und dem Lärmschutzprogramm der Deutschen Bahn, solche Viertel eine Lärmschutzwand erhalten können?

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamt (EBA):

Die Anlage 1 (Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept Lärmsanierung führt für die Eisenbahnstrecke mit der Nummer 3525 den Bereich von Kilometer 6,4 bis 7,6 zur Lärmvorsorge auf. Dieser Bereich befindet sich jedoch etwas nördlich des Siebenmorgenviertels.

Die Anlage 3 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte) zum Gesamtkonzept Lärmsanierung gibt für Mainz-Kostheim die folgenden Informationen aus. Die Strecke mit der Nummer 3525 ist von Kilometer 8,4 bis 8,6 genannt. Darüber hinaus führt die Anlage 3 die Strecke mit der Nummer 3603 von Kilometer 29,8 bis 30,2 sowie von 31 bis 33,1 auf, teilweise mit dem Verweis auf die Fertigstellung zum 31. Dezember 2018 auf 65 dB (A) oder mit einer Priorisierungskennzahl von 45,268.

13.3 Industrielärm

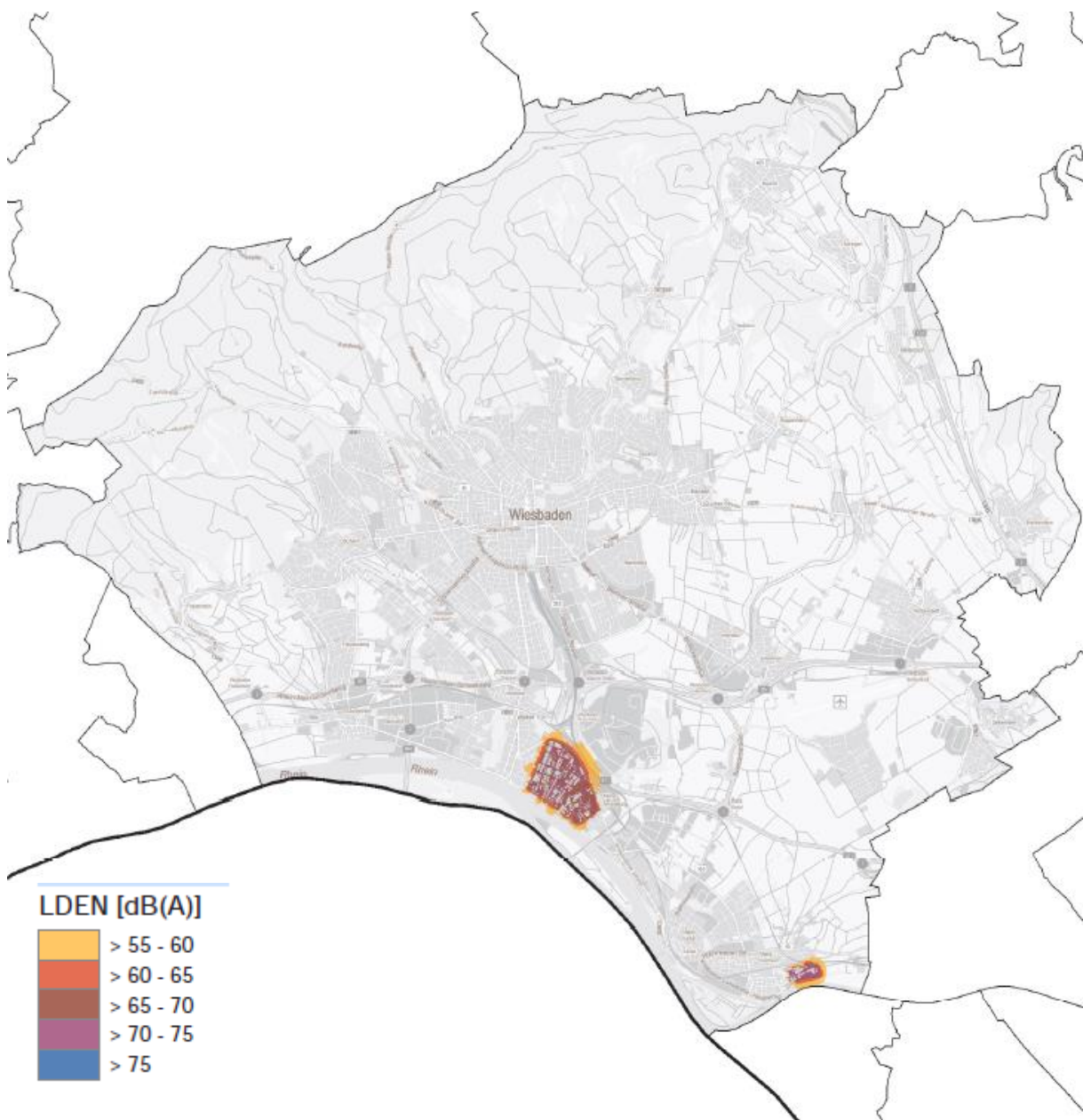


Abbildung 48: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Wiesbaden¹⁰³

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Wiesbaden die Industrie- und Gewerbegebiete kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Wiesbaden wurden 4 Industriequellen lärmkartiert.

¹⁰³ Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 47: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden die Industrielärm ausgesetzt sind

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	421	117	37	0	0	575
Nachts (L_{Night})	355	75	36	0	0	-	466

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in den einzelnen Ballungszentren überwacht¹⁰⁴:

Agfa Gevaert Graphic Systems GmbH, Werk Wi, Allnex Germany GmbH, Archroma Germany GmbH, Biomasseheizkraftwerk, Constantia Ebert GmbH, Deponie Dyckerhoffbruch, Dow Corning Silicones Deutschland GmbH, Dyckerhoff GmbH, Werk Amöneburg, Essity Operations Mainz- Kostheim GmbH, Federal-Mogul Wiesbaden GmbH, GET Wiesbaden GmbH, InfraServ (Kalle- Albert), InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG, Kalle GmbH, Knettenbrech & Gurdulic IndustrieService GmbH, Knettenbrech & Gurdulic Metallrecycling GmbH, Knettenbrech & Gurdulic Service GmbH & Co. KG, Merck Performance Materials GmbH, Metallveredelungsgesellschaft mbH, Microdyn Nadir GmbH, Mineral Baustoff GmbH, Mineralmischwerk Wiesbaden GmbH, Raiffeisen Kraftfutterwerk GmbH, SE Tylose GmbH & Co. KG, Südhessische Asphalt-Mischwerke GmbH & Co. KG, Trigona GmbH, WeylChem Wiesbaden GmbH

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

13.4 Schutz ruhiger Gebiete**Ist-Zustand:**

Derzeit gibt es im Stadtgebiet Wiesbaden keine ausgewiesenen ‚Ruhigen Gebiete‘.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Beteiligung wurde als ‚Ruhiges Gebiet‘ der Biebricher Schlosspark vorgeschlagen, sowie weitere Ruhige Gebiet im Stadtgebiet gewünscht.

Stellungnahme des Umweltamtes:

Für die Identifizierung und Ausweisung von Ruhigen Gebieten in Wiesbaden liegen Potentialkarten vor, die sich derzeit noch in fachlicher Abstimmung befinden.

Des Weiteren ist es geplant, diese Bereiche im Zusammenhang bei der Anmeldung der Region zur Ausweisung einer UNESCO-Biosphären-Region zu berücksichtigen.

¹⁰⁴ Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Dezember 2018

14 Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

14.1 Kosten für die Aufstellung

Finanzielle Informationen für die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind nicht verfügbar.

14.2 Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung findet nicht zentral durch die planaufstellende Behörde statt, sondern durch die vorhergehend beschriebenen Behörden. Die Ermittlung der Kosten ist deshalb mit vertretbarem Aufwand nicht zu leisten; die Angabe der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen kann daher nicht angegeben werden. Die Vornahme einer Kostenwirksamkeitsanalyse oder einer Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht möglich.

14.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die Zahl der betroffenen Personen, für die mittels des vorliegenden Teilplans des Lärmaktionsplanes eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen erreicht worden ist, lässt sich auf 1500 Personen schätzen. Durch die weitere Bearbeitung der in Prüfung befindlichen Maßnahmen, wird sich die Anzahl der Personen für die eine Lärmentlastung geschaffen werden konnte, noch erhöhen.

14.4 Lärmschadenskosten

Die Lärmschadenskosten¹⁰⁵ gemäß LAI Hinweisen werden in den folgenden Tabellen für die einzelnen Ballungsräume abgebildet.

Tabelle 48: Belastete Menschen nach VBEB im Ballungsraum Darmstadt und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen LDEN [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB			Lärmschadenskosten			
		durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Gesamt
über	bis	[Anwohner]			[€]			
55	60	11.575	14.390	2.642	821.825	287.800	52.840	1.162.465
60	65	8.966	3.790	1.311	1.084.886	269.090	93.081	1.447.057
65	70	7.885	1.240	402	1.348.335	150.040	48.642	1.547.017
70	75	2.691	610	38	731.952	134.810	8.398	875.160
75		2	140	0	726	43.680	0	44.406
Summe:		31.119	20.170	4.393	3.987.724	885.420	202.961	5.076.105

¹⁰⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung, S. 19, https://www.lai-immissionschutz.de/documents/hinweise_zur_laermaktionsplanung_2017_03_09_1503575612.pdf, abgerufen am 29.08.2019

Tabelle 49: Belastete Menschen nach VBEB im Ballungsraum Frankfurt a.M. und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen LDEN [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB			Lärmschadenskosten			
		durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Gesamt
über	bis	[Anwohner]			[€]			
55	60	61.879	46.860	12.918	4.393.409	937.200	258.360	5.588.969
60	65	39.204	18.170	10.261	4.743.684	1.290.070	728.531	6.762.285
65	70	31.411	8.190	5.776	5.371.281	990.990	698.896	7.061.167
70	75	18.964	3.270	1.563	5.158.208	722.670	345.423	6.226.301
75		3.648	1.540	9	1.324.224	480.480	2.808	1.807.512
Summe:		155.106	78.030	30.527	20.990.806	4.421.410	2.034.018	27.446.234

Tabelle 50: Belastete Menschen nach VBEB im Ballungsraum Offenbach und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen LDEN [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB			Lärmschadenskosten			
		durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Gesamt
über	bis	[Anwohner]			[€]			
55	60	7.487	5.300	11	531.577	106.000	220	637.797
60	65	5.498	2.280	2	665.258	161.880	142	827.280
65	70	6.191	1.120	0	1.058.661	135.520	0	1.194.181
70	75	6.127	740	0	1.666.544	163.540	0	1.830.084
75		1.123	190	0	407.649	59.280	0	466.929
Summe:		26.426	9.630	13	4.329.689	626.220	362	4.956.271

Tabelle 51: Belastete Menschen nach VBEB im Ballungsraum Wiesbaden und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen LDEN [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB			Lärmschadenskosten			
		durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch bundeseigene Eisenbahnstrecken	durch nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Gesamt
über	bis	[Anwohner]			[€]			
55	60	19.410	17.720	0	1.378.110	354.400	0	1.732.510
60	65	13.457	5.470	0	1.628.297	388.370	0	2.016.667
65	70	11.336	2.160	0	1.938.456	261.360	0	2.199.816
70	75	6.133	1.010	0	1.668.176	223.210	0	1.891.386
75		588	440	0	213.444	137.280	0	350.724
Summe:		50.924	26.800	0	6.826.483	1.364.620	0	8.191.103

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung sind keine Lärmschadenskosten für Industrielärm, ausgehend von IE-Anlagen ausgeführt. Aufgrund der Überwachung der IE-Anlagen ist sichergestellt, dass die Anforderungen der TA Lärm eingehalten werden. Auch liegen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für dem wohnen dienende Gebiete unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Eine Angabe von Lärmschadenskosten, die durch IE-Anlagen verursacht werden, ist daher nicht angezeigt.

15 Evaluierung des Lärmaktionsplans

In den ersten beiden Stufen der Lärmaktionsplanung hat sich gezeigt, dass diese eine komplexe Querschnittsaufgabe ist, an welcher die hessischen Bürgerinnen und Bürger, die Kommunen sowie weitere beteiligte Dritter ein großes Interesse haben. Zugleich werden hohe Erwartungen an die Gestaltungsmöglichkeiten der Lärmaktionsplanung gestellt.

Nach Abschluss einer Stufe bzw. Runde eines Lärmaktionsplans findet in Hessen eine interne Bewertung statt. Diese setzt sich zum einen mit der Durchführung und zum anderen mit den Ergebnissen des Aktionsplans auseinander.

Bei der Durchführung werden insbesondere die Zeitplanung, Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Kommunikation mit und zwischen den zahlreichen eingebundenen Akteuren betrachtet. Die Ergebnisse werden u.a. in das Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr eingearbeitet. Darüberhinausgehend werden sie in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung beachtet und durch eine regelmäßige Kommunikation innerhalb Hessens gelebt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse des Lärmaktionsplans ist festzustellen, dass für zahlreiche Lärmkonfliktpunkte Maßnahmen umgesetzt bzw. angeregt werden konnten. Aufgrund der hohen Anzahl an Lärmkonfliktpunkten sowie der jeweiligen Einzelfallbetrachtung dieser unter Beteiligung der zuständigen Behörden, konnte die vom Gesetzgeber vorgesehene Frist zur Fertigstellung des Lärmaktionsplans nicht eingehalten werden. Im Rahmen der Nachbereitung bzw. der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der 4. Runde werden die erzielten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nochmals betrachtet und auf ihr Optimierungspotential untersucht werden.

16 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der

Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde)

Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden

ist durch Unterzeichnung der Regierungspräsidentin und durch die Bekanntgabe der Veröffentlichung der Lärmaktionspläne im Staatsanzeiger am 04. Mai 2020 in Kraft getreten.

Information der Öffentlichkeit

Die Information der Öffentlichkeit erfolgte durch die Veröffentlichung im Staatsanzeiger. Die Öffentlichkeit wurde zeitgleich durch eine Pressemitteilung informiert.

Die Kommunen und weitere beteiligte Fachbehörden wurden im Anschluß an die Veröffentlichung per E-Mail über die Veröffentlichung informiert. Darüber hinaus wurden die Kommunen gebeten, die Veröffentlichung ortsüblich bekanntzugeben und die Bevölkerung über ihre Homepage zu informieren.

Auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt sind die Textpläne zum Download bereitgestellt:

<https://rp-darmstadt.hessen.de/planung/verkehr/umgebungslaerm>



Brigitte Lindscheid
Regierungspräsidentin
Darmstadt, 02. April 2020

Glossar

Auslösewerte	Hier: Auslösewerte der VLäemSchR97 Werte, die Anhaltspunkte für das Eintreten von Gesundheitsgefährdungen bzw. erheblichen Belästigungen vorgeben. Ab dem Überschreiten der Auslösewerte dürfen Behörden Einschreiten
Aerodynamische Geräusche	Aerodynamische Geräusche stehen für den Schall, der aufgrund von Luftströmungen verursacht wird (z.B. Abreißen einer Luftströmung am Fahrzeugaußenspiegel). Aerodynamische Geräusche stellen die dominierende Schallquelle bei Fahrzeuggeschwindigkeiten über ca. 100 km/h dar.
aktive Schallschutzmaßnahmen	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg. Beispiele dafür sind Lärmschutzwände- bzw. -wälle bzw. lärmarme Straßenbeläge.
Antriebsgeräusch	Das Antriebsgeräusch steht für den Schall, der aus dem Antrieb des Fahrzeuges resultiert und umfasst u.a. Motoren- und Getriebegeräusche. Das Antriebsgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch bis ca. 50 km/h maßgeblich.
Auslöseschwelle	Die Werte für L_{DEN} bzw. L_{Night} , bei deren Überschreitung die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich wird. Weder die EU-Umgebungslärm-Richtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz haben solche Werte festgelegt.
Baulastträger	Baulastträger ist die Institution, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung einer Straße zuständig ist. In § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist geregelt wer Baulastträger für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ist. Die §§ 41 - 44 des Hessischen Straßengesetzes regeln die Zuständigkeit für alle übrigen Straßen.
Bauleitplanung/ Flächennutzungsplanung	Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB). Gegenstand der städtebaulichen Planung ist damit die Vorbereitung und Leitung der gesamten Bebauung in Stadt und Land, der zu ihr gehörigen baulichen Anlagen und Einrichtungen sowie der mit der Bebauung in Verbindung stehenden Nutzung des Bodens. Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan) (§ 1 Abs. 2 BauGB). Im Flächennutzungsplan ist die sich

	<p>aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen grundsätzlich für das gesamte Gemeindegebiet darzustellen (§ 5 BauGB). Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und bildet die Grundlage für weitere zum Vollzug des BauGB erforderliche Maßnahmen (§ 8 BauGB).</p>
Betroffene (von Umgebungslärm)	<p>Menschen, die in lärmempfindlichen oder ruhigen Gebieten dem Lärm, der durch Aktivitäten des Menschen verursacht wird, insbesondere Verkehrslärm, ausgesetzt sind. Lärm von der betroffenen Person selbst, Tätigkeiten in der Wohnung, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz zählen nicht dazu.</p>
Beurteilungspegel	<p>Straßenverkehrsgeräusche in der Nähe von Kreuzungen und Einmündungen mit einer Ampel sind für Anwohner störender, als die bei frei fließendem Verkehr. Diese erhöhte Störwirkung, die nicht messbar ist, wird durch einen Zuschlag von 0 - 3 dB (A) zum Mittelungspegel berücksichtigt. Hierdurch wird der Mittelungspegel zum Beurteilungspegel.</p>
Einvernehmen(sregelung)	<p>Im Verwaltungsrecht bedeutet Einvernehmen, dass vor einem Rechtsakt das Einverständnis einer anderen Stelle (z. B. Behörde) vorliegen muss. Die Einvernehmensregelung ist die entsprechende Regelung über diesen Vorgang z.B. in einer Zuständigkeitsverordnung.</p>
Emission - Emissionsort	<p>Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm. Der Ort wo der Lärm entsteht, wird Emissionsort genannt.</p>
Emissionspegel	<p>Unter Emission versteht man das von einer Schallquelle abgestrahlte Geräusch. Die Schallquelle befindet sich am Emissionsort. Der Schallpegel, der z.B. die Schallquelle "Straßenverkehr" beschreibt, heißt Emissionspegel.</p>
Gewerbe-/Industriegebiet	<p>In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gewerbliche Bauflächen (G) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete (GI) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung -BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9</p>

	BauNVO) dienen vorwiegend bzw. ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Eine Wohnnutzung ist hier - von ganz wenigen Ausnahmen für dem Gewerbebetrieb zugeordnete Zwecke abgesehen - unzulässig. Daher bleiben diese Gebietstypen in der Lärmaktionsplanung in der Regel außer Betracht.
Grenzwerte	Hier: Grenzwerte der 16.BImSchV. Beim Überschreiten der Grenzwerte im Sinne des Gesetzes sind Maßnahmen zu treffen
Hauptverkehrsstraße	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine regionale, nationale oder grenzüberschreitenden Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.
Haupteisenbahnstrecke	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.
Immission - Immissionsort	Die Immission bezeichnet den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht. Dabei weicht die Immission aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab. Der Ort, wo die Immission wirkt, wird Immissionsort genannt.
Immissionspegel	Immission ist das bei einem Empfänger - das kann das menschliche Ohr aber auch ein Mikrophon sein - ankommende Geräusch. Den Standpunkt des Empfängers bezeichnet man als Immissionsort. Der Schallpegel wird Immissionspegel genannt. Immissionspegel des Straßen- und Schienenverkehrs sind Beurteilungspegel.
Immissions(richt)werte	Immissions(richt)wert ist der gebietsspezifisch festgelegte Wert für den Beurteilungspegel am Immissionsort.
Knotenpunkte	Ein Knotenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege kreuzen.
Lärm/Geräusch Unterschied	Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall, sondern von Lärm. Lärm ist also unerwünschter Schall.
Lärmindex	Lärmindex ist eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitlichen Auswirkungen in Verbindung steht.

	<p>L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die allgemeine Belästigung</p> <p>L_{Night} (Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für Schlafstörungen</p>
Lärmkonfliktpunkt	In Hessen definiert als Bereich in dem die Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von $L_{DEN} > 65$ dB (A) und /oder $L_{Night} > 55$ dB (A) ausgesetzt ist.
Lärmpegel	Der Begriff Lärmpegel umfasst den Emissionspegel, den Immissionspegel, den Mittelungspegel und den Beurteilungspegel. Sie werden in Dezibel (A) oder dB (A) angegeben.
Lärmsanierung	Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen verwendet wird.
Lärmvorsorge	Lärmvorsorge ist der Begriff, der für verpflichtenden Lärmschutz bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen verwendet wird. Der Standard der Lärmvorsorge ist deutlich besser als bei der Lärmsanierung, es gibt verbindliche Grenzwerte. Die Regelungen dazu finden sich in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel dient der Kennzeichnung zeitlich veränderlicher Schallpegel durch nur eine Zahl. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (z.B. 1 Stunde) ein. Beispiel: Herrscht in einem Zeitraum von 1 Stunde während 54 Minuten ein Pegel von 30 dB (A) und verursachen Lkw nur 6 Minuten lang 80 dB (A), dann würde der arithmetische Mittelwert 35 dB (A) betragen. Der Mittelungspegel ist aber 70 dB (A).
Mischgebiet	In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung Gemischte Bauflächen (M) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) oder Kerngebiete (MK) festgesetzt werden (§ 1 BauNutzungsverordnung - BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Dorfgebiete (§ 5 BauNVO) dienen der Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets

	<p>dienenden Handwerksbetrieben. Mischgebiete (§ 6 BauNVO) dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Mischgebiete sind gekennzeichnet durch ein gleichberechtigtes Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe. Kerngebiete (§ 7 BauNVO) dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Für die verschiedenen Gebietstypen werden im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. -sanierung durch entsprechende Vorschriften unterschiedlich anspruchsvolle Grenz-, Richt- und Orientierungswerte festgelegt.</p>
Modal-Split	<p>Aufteilung der Transportleistung auf verschiedene Verkehrsmittel; in der Regel MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Fahrradverkehr, Fußverkehr.</p>
Orientierungswerte	<p>Bei den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich um Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.</p>
Parkraumbewirtschaftung	<p>Regelung des gebührenpflichtigen Parkens im öffentlichen Straßenraum und zielgerichtete Steuerung des Parksuchverkehrs zu den verfügbaren Parkplätzen. Ziel ist eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumes und eine Verminderung des Parksuchverkehrs incl. der damit verbundenen Lärmbelastung.</p>
passive Schallschutzmaßnahmen	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen auf der Empfängerseite, meistens handelt es sich um Lärmschutzfenster.</p>
Pegelminderung	<p>Durch Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.</p>
Pegelspitzen	<p>Pegelspitzen können durch kurze, aber sehr laute Einzelergebnisse hervorgerufen werden (Bsp.: einzelner, vorbeifahrender Lkw bei Ruhe). Solche kurzzeitigen Ereignisse können sehr störend wirken bzw. die Nachtruhe durch vermehrte</p>

Aufweckreaktionen stark beeinflussen. Da der Mittelungspegel energetisch und nicht arithmetisch gemittelt wird, werden solche besonders lauten Schallereignisse im Mittelungspegel hinreichend berücksichtigt (siehe auch Stichwort Mittelungspegel).

Pegelspitzen können in der Realität jedoch Ursachen haben, die innerhalb der Lärmberechnungen nicht berücksichtigt/vorhergesagt werden können. Das fahrerabhängige Beschleunigen von Motorrädern, das Zuschlagen von Autotüren, das Überfahren eines Schlagloches/Kanaldeckels etc. stellen Schallereignisse dar, die im Rahmen von Lärmberechnungen unberücksichtigt bleiben müssen.

Progressionsgeschwindigkeit	Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von Grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.
Prüfwerte	Festgelegte Werte für L_{DEN} und L_{Night} , deren Überschreitung einen Prüfprozess zur Identifizierung der Lärmbelastungen und daraus folgend die Erarbeitung und Prüfung von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auslöst.
Quell- und Zielverkehr	Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.
Rechtsnorm	Als Rechtsnorm beziehungsweise Norm versteht man eine gesetzliche Regelung mit abstrakt-generellem Charakter. Da sie für eine Vielzahl von Sachverhalten wirkt, ist diese abstrakt; aufgrund der Wirkung für eine Vielzahl von Personen generell. (=Gesetz)
Rechtsverordnung	Rechtsverordnungen sind Rechtsnormen, die von Organen der Exekutive (z.B. Regierung, Minister) ohne förmliches Gesetzgebungsverfahren auf der Grundlage und im Rahmen einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden.
Richtwerte	Hier: Richtwerte des Lärmschutz RL-StV.
Rollgeräusch	Das Rollgeräusch steht für den Schall, der aus dem Zusammenspiel von Reifen und Fahrbahn erzeugt wird (auch Reifen-Fahrbahngeräusch genannt). Das Rollgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch ab ca. 50 km/h maßgeblich.

Quellenverzeichnis

Beschreibung der Ballungsräume:

Homepages der Ballungsräume, www.wikipedia.de

Weitere Quellen:

Siehe Fußnoten

Hintergrundkarten (Lärmkarten):

©GeoBasis-de / BKG 2017

©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Rechtsgrundlagenverzeichnis

16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)
24. BImSchV Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
34. BImSchV Verordnung über die Lärmkartierung – Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 6. März 2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.3.2006 S. 516), zuletzt geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- BauGB Baugesetzbuch vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 08.04.2019 (BGBl. I S. 432)
- FStrG Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903), zuletzt geändert am 29.11.2018 (BGBl. I S. 2237)
- HGO Hessische Gemeindeordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2018 (GVBl. S. 291),
- HKO Hessische Landkreisordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 183) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. März 2015 (GVBl. S. 158)
- HStrG Straßengesetz i. d. F. vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198)
- ImSchZuV Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung; Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 13.03.2019 (GVBl. I S. 42)

KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz; Gesetz zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen vom 29.06.2015 (BGBl I S. 974))
Lärmschutz-RL-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm v. 23.11.2007 (VkB1. 2007 S. 767)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 6. Juni 2006 (All-MBl. Nr. 6 vom 28.06.2006 S. 207)
StVG	Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert am 21.06.2019 (BGBl. I S. 846)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 06.06.2019 (BGBl. I, S.756)
Umgebungs-lärmrichtlinie	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Lärm vom 25.06.2002 (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 22. Mai 2006 (BAnz. Nr. 154 a vom 17.08.2006 S. 30)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665)
VkRZustV	Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 05.03.2018 (GVBl. I, S. 38)
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungs-vorschrift vom 22.05.2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

Abkürzungsverzeichnis

/a	pro Jahr
A	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B & R	Bike and Ride
/d	pro Tag
dB (A)	Dezibel; der Zusatz „A“ gibt an, dass es sich um eine auf das menschliche Hörempfinden abgestimmte Bewertung handelt.
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EBA	Eisenbahnbundesamt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Erdgeschoss
GE	Gewerbegebiet (§ 8 Baunutzungsverordnung)
GI	Industriegebiet (§ 9 Baunutzungsverordnung)
/h	pro Stunde
HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
HMUKLV	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
HMWEVV	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
kHz	Kilohertz
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
L _{DEN}	Lärm-Tagesmittelwert (24 Stundenwert, L Day, Evening, Night)
L _{Night}	Lärm-Nachtwert (22 bis 6 Uhr)
Lärmschutz-RL-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan /-planung
Lkw	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer
LMP	Lärminderungsplanung
LOA 5D	Lärmoptimierter Asphalt, so genannter Düsseldorfer „Flüsterasphalt“
LSW	Lärmschutzwand/ -wall

MD	Dorfgebiet (§ 5 Baunutzungsverordnung)
MI	Mischgebiet (§ 6 Baunutzungsverordnung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
o. g.	oben genannt
OD	Ortsdurchfahrt
OG	Obergeschoss
OPA	offenporiger Asphalt, mögliche Ausführung eines „Flüsterasphaltes“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pa	Pascal
Pkw	Personenkraftwagen
P & R	Park and Ride
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RP	Regierungspräsidium
t	Tonne
UBA	Umweltbundesamt
u. U.	unter Umständen
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VGF	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WA	Allgemeines Wohngebiet (§ 4 Baunutzungsverordnung)
WHO	Engl. <i>World health organization</i> , Weltgesundheitsorganisation
WR	Reines Wohngebiet (§ 3 Baunutzungsverordnung)
z. T.	zum Teil