

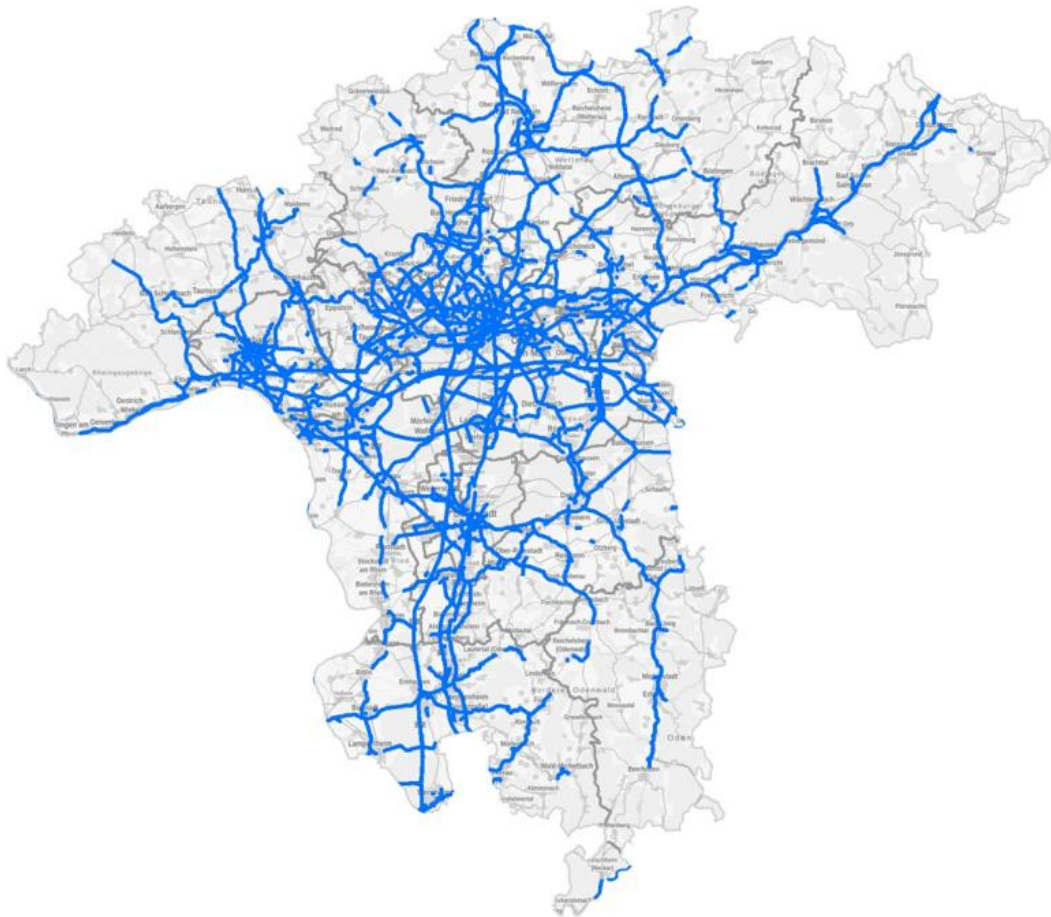
Regierungspräsidium Darmstadt

HESSEN



Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde)

Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise



Stand: 4. Mai 2020

Titelblatt:

©GeoBasis-de / BKG 2017

©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vorwort.....

Der Regierungsbezirk Darmstadt und insbesondere die Metropolregion Rhein/Main ist einer der am dichtesten besiedelten und wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas. Wirtschaftswachstum und steigende Mobilität gehen leider auch mit einer zunehmenden Belastung der fast 4 Millionen Menschen im Regierungsbezirk durch Lärm, insbesondere Verkehrslärm, einher. Diese Lärmbelastung mindert nicht nur die Lebensqualität, sondern kann auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.



Ziel der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist u.a. diesen schädlichen Auswirkungen durch Straßenverkehrslärm zu verhindern oder sie zu mindern.

Gegenstand dieses Lärmaktionsplanes sind die Untersuchungen und Ergebnisse der 3. Runde der Lärminderungsplanung im Regierungsbezirk Darmstadt außerhalb der Ballungsräume betreffend den Straßenverkehrslärm. Im Vergleich zu der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung in Hessen 2007 konnten bereits in der zweiten Stufe im Jahre 2012 durch die Halbierung des Mindestverkehrsaufkommens alle Straßen berücksichtigt werden, die mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr aufweisen. Die Neuerungen für diese 3. Runde besteht darin, dass eine Lärmkartierung des Landes Hessen zur Verfügung steht, bei der alle Straßen abgebildet sind, für die Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen vorliegen. Somit konnten noch einmal mehr als doppelt so viele Lärmkonflikte untersucht und eine sehr große Anzahl von Lärminderungsmaßnahmen entwickelt werden. Darüber hinaus wurde der Aufnahme von ruhigen Gebieten in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen in diesem Lärmaktionsplan ebenfalls ein besonderes Augenmerk zuteil. Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie hat eine Gesamtlärmkarte erarbeitet, die die Grundlage für die Ausweisung ruhiger Gebiete bilden kann. Besonders erfreulich war die große Resonanz der vom Straßenlärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die eine Vielzahl von Vorschlägen für eine Lärminderung im Rahmen der erstmals über eine Onlineplattform erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht haben.

Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan nunmehr vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen wie auch die Möglichkeit der Festsetzung von ruhigen Gebieten wird auch nach der Veröffentlichung dieses Plans von meiner Behörde begleitet und damit eine kontinuierliche Entwicklung der Lärminderung gewährleistet sein. Denn unser festes Ziel ist auch weiterhin, mit der Lärmaktionsplanung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik beizutragen und somit durch die Verringerung von Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung die Lebensqualität im Regierungsbezirk Darmstadt und insbesondere im Rhein-Main-Gebiet zu erhöhen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lindscheid'.

Lindscheid
Regierungspräsidentin

Inhaltsverzeichnis.....

Vorwort.....	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
1 Allgemeine Angaben.....	13
2 Einleitung	14
3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung.....	15
3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung	15
3.1.1 Allgemein	15
3.1.2 Lärmkartierung.....	15
3.1.3 Lärmaktionsplanung.....	15
3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete	16
3.1.5 Rechtsvorschriften	17
3.2 Zuständige Behörden	20
3.2.1 Lärminderungsplanung	20
3.2.2 Fachbehörden für den Straßenverkehr.....	21
3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr	22
3.2.4 Flugverkehr	22
3.2.5 Nicht betrachtete Lärmarten	22
3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	23
3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaß- nahmen	23
3.4.1 Straßenverkehrslärm	23
3.4.2 Schienenlärm.....	27
3.4.3 Industrielärm	28
3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	29
3.5.1 Der hessische Landesentwicklungsplan	29
3.5.2 Regionalpläne	29
3.5.3 Bauleitplanung, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan	30
3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende.....	31
4 Lärm - physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen.....	32
4.1 Physikalische Grundlagen	32

4.2	Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit	33
4.3	Lärm ausgehend vom Straßenverkehr.....	34
4.4	Lärm ausgehend vom Schienenverkehr	35
5	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	37
5.1	Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	37
5.2	Maßnahmen an Schienenstrecken	40
5.3	Betrachtung ausgewählter Maßnahmen	41
6	Lärmkartierung	46
6.1	Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm.....	46
6.2	Straßenverkehrslärm	46
6.3	Schienenlärm	47
6.4	Industrielärm	49
6.5	Lärmkartierung der 3. Runde in Hessen	50
7	Ablauf der Lärmaktionsplanung der 3. Runde in Hessen.....	53
8	Mitwirkung der Öffentlichkeit der 3. Runde in Hessen	55
8.1	Auftaktveranstaltung	55
8.2	1. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	55
8.3	2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	56
8.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	57
9	Der Regierungsbezirk Darmstadt	59
9.1	Beschreibung des Regierungsbezirks	59
9.2	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	61
9.3	Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	62
10	Lärmprobleme, verbesserungswürdige Situationen und Maßnahmen in den Landkreisen und den einzelnen Kommunen	64
10.1	Überregionale Stellungnahmen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung	64
10.2	Landkreis Bergstraße	71
10.2.1	Abtsteinach.....	74
10.2.2	Bensheim	75

10.2.3	Biblis.....	91
10.2.4	Birkenau	94
10.2.5	Bürstadt.....	95
10.2.6	Einhausen	98
10.2.7	Fürth	103
10.2.8	Gorxheimertal	108
10.2.9	Grasellenbach	109
10.2.10	Groß-Rohrheim	110
10.2.11	Heppenheim	111
10.2.12	Hirschhorn	126
10.2.13	Lampertheim	128
10.2.14	Lautertal	135
10.2.15	Lindenfels	138
10.2.16	Lorsch.....	139
10.2.17	Mörlenbach	147
10.2.18	Neckarsteinach.....	149
10.2.19	Rimbach	152
10.2.20	Viernheim.....	155
10.2.21	Wald-Michelbach.....	158
10.2.22	Zwingenberg.....	159
10.3	Landkreis Darmstadt-Dieburg	162
10.3.1	Alsbach-Hähnlein.....	164
10.3.2	Babenhäuser	167
10.3.3	Bickenbach	173
10.3.4	Dieburg.....	174
10.3.5	Eppertshausen	176
10.3.6	Erzhausen	179
10.3.7	Fischbachtal.....	180
10.3.8	Griesheim	181

10.3.9	Groß-Bieberau	189
10.3.10	Groß-Umstadt	193
10.3.11	Groß-Zimmern.....	196
10.3.12	Messel	198
10.3.13	Modautal.....	199
10.3.14	Mühltal	200
10.3.15	Münster	202
10.3.16	Ober-Ramstadt.....	205
10.3.17	Otzberg.....	207
10.3.18	Pfungstadt.....	209
10.3.19	Reinheim	218
10.3.20	Roßdorf	221
10.3.21	Schaafheim	226
10.3.22	Seeheim-Jugenheim	230
10.3.23	Weiterstadt	233
10.4	Kreis Groß-Gerau.....	243
10.4.1	Biebesheim am Rhein.....	245
10.4.2	Bischofsheim	246
10.4.3	Büttelborn.....	249
10.4.4	Gernsheim	253
10.4.5	Ginsheim-Gustavsburg	254
10.4.6	Groß-Gerau	258
10.4.7	Kelsterbach.....	266
10.4.8	Mörfelden-Walldorf.....	268
10.4.9	Nauheim	279
10.4.10	Raunheim	282
10.4.11	Riedstadt.....	286
10.4.12	Rüsselsheim	287
10.4.13	Stockstadt am Rhein	291

10.4.14	Trebur.....	292
10.5	Hochtaunuskreis	295
10.5.1	Bad Homburg v.d.Höhe.....	299
10.5.2	Friedrichsdorf.....	307
10.5.3	Glashütten	309
10.5.4	Grävenwiesbach	313
10.5.5	Königstein im Taunus.....	314
10.5.6	Kronberg im Taunus.....	326
10.5.7	Neu-Anspach.....	332
10.5.8	Oberursel (Taunus).....	335
10.5.9	Schmitten	352
10.5.10	Steinbach (Taunus).....	355
10.5.11	Usingen.....	358
10.5.12	Wehrheim	361
10.5.13	Weilrod	363
10.6	Main-Kinzig-Kreis.....	365
10.6.1	Bad Orb	368
10.6.2	Bad Soden-Salmünster.....	369
10.6.3	Biebergemünd.....	376
10.6.4	Birstein	380
10.6.5	Brachtal	381
10.6.6	Bruchköbel	382
10.6.7	Erlensee	384
10.6.8	Flörsbachtal	386
10.6.9	Freigericht	387
10.6.10	Gelnhausen	389
10.6.11	Großkrotzenburg	396
10.6.12	Gründau.....	398
10.6.13	Hammersbach.....	399

10.6.14	Hanau	401
10.6.15	Hasselroth	434
10.6.16	Jossgrund	437
10.6.17	Langenselbold	438
10.6.18	Linsengericht	443
10.6.19	Maintal	444
10.6.20	Neuberg	451
10.6.21	Nidderau	452
10.6.22	Niederdorfelden	459
10.6.23	Rodenbach	460
10.6.24	Ronneburg	462
10.6.25	Schlüchtern	463
10.6.26	Schöneck	465
10.6.27	Sinntal	467
10.6.28	Steinau an der Straße	468
10.6.29	Wächtersbach	470
10.7	Main-Taunus-Kreis	474
10.7.1	Bad Soden am Taunus	477
10.7.2	Eppstein	480
10.7.3	Eschborn	483
10.7.4	Flörsheim	488
10.7.5	Hattersheim	493
10.7.6	Hochheim am Main	496
10.7.7	Hofheim	504
10.7.8	Kelkheim	512
10.7.9	Kriftel	518
10.7.10	Liederbach	524
10.7.11	Schwalbach am Taunus	526
10.7.12	Sulzbach	529

10.8	Odenwaldkreis.....	537
10.8.1	Bad König.....	540
10.8.2	Brensbach.....	543
10.8.3	Breuberg.....	544
10.8.4	Brombachtal.....	547
10.8.5	Erbach.....	548
10.8.6	Fränkisch-Crumbach.....	551
10.8.7	Höchst im Odenwald.....	552
10.8.8	Lützelbach.....	556
10.8.9	Michelstadt.....	557
10.8.10	Mossautal.....	558
10.8.11	Oberzent.....	560
10.8.12	Reichelsheim.....	564
10.9	Landkreis Offenbach.....	567
10.9.1	Dietzenbach.....	569
10.9.2	Dreieich.....	572
10.9.3	Egelsbach.....	580
10.9.4	Hainburg.....	581
10.9.5	Heusenstamm.....	585
10.9.6	Langen.....	589
10.9.7	Mainhausen.....	596
10.9.8	Mühlheim.....	599
10.9.9	Neu-Isenburg.....	602
10.9.10	Obertshausen.....	616
10.9.11	Rodgau.....	618
10.9.12	Rödermark.....	626
10.9.13	Seligenstadt.....	629
10.10	Rheingau-Taunus-Kreis.....	634
10.10.1	Aarbergen.....	636

10.10.2	Bad Schwalbach.....	638
10.10.3	Eltville am Rhein.....	641
10.10.4	Geisenheim	645
10.10.5	Heidenrod	646
10.10.6	Hohenstein	647
10.10.7	Hünstetten	648
10.10.8	Idstein.....	649
10.10.9	Kiedrich.....	655
10.10.10	Lorch.....	656
10.10.11	Niedernhausen	657
10.10.12	Oestrich-Winkel	664
10.10.13	Rüdesheim.....	667
10.10.14	Schlangenbad	669
10.10.15	Taunusstein.....	672
10.10.16	Waldems.....	675
10.10.17	Walluf	676
10.11	Wetteraukreis.....	678
10.11.1	Altenstadt.....	680
10.11.2	Bad Nauheim.....	682
10.11.3	Bad Vilbel.....	684
10.11.4	Büdingen	692
10.11.5	Butzbach	697
10.11.6	Echzell	701
10.11.7	Florstadt.....	702
10.11.8	Friedberg.....	705
10.11.9	Gedern	710
10.11.10	Glauburg.....	713
10.11.11	Hirzenhain.....	714
10.11.12	Karben.....	715

10.11.13 Kefenrod	720
10.11.14 Limeshain.....	721
10.11.15 Münzenberg	722
10.11.16 Nidda.....	724
10.11.17 Niddatal	729
10.11.18 Ober-Mörlen	732
10.11.19 Ortenberg.....	734
10.11.20 Ranstadt	737
10.11.21 Reichelsheim (Wetterau).....	739
10.11.22 Rockenberg	740
10.11.23 Rosbach v. d. Höhe.....	741
10.11.24 Wölfersheim	744
10.11.25 Wöllstadt.....	747
11 Finanzielle Informationen & Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	750
11.1 Kosten für die Aufstellung	750
11.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen	750
11.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	750
11.4 Lärmschadenskosten	751
12 Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	752
13 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	753
13.1 Information der Öffentlichkeit.....	753
Glossar	754
Quellenverzeichnis	761
Rechtsgrundlagenverzeichnis	762
Abkürzungsverzeichnis	764

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

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.

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

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

Dieser Lärmaktionsplan umfasst den Regierungsbezirk Darmstadt ohne die vier kreisfreien Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Offenbach am Main und Wiesbaden. Diese werden im Lärmaktionsplan, Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden betrachtet.

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

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

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

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

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

³https://umwelt.hessen.de/umwelt/gutachten_ruhige_gebiete.pdf, 29.08.2019

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

3.1.5 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> insbesondere §§ 47 a-f</p> <p>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 Umweltverträglichkeits-</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>

⁴ <https://rp-darmstadt.hessen.de/planung/verkehr/umgebungs-laerm>, am 22.08.2019

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

prüfung, 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)

Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

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)

Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.

Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)

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)

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.

Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

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)

Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BImSchG.

Lärmschutz-Richtlinien-StV

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkB. 2007 S. 767)

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.

Straßenverkehrsgesetz (StVG), 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)

Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.

<p><u>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</u>, insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9</p> <p>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 Vorschriftenzeichen nach § 41 gekennzeichnet.</p>
<p><u>Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)</u>, insbesondere §§ 41, 45</p> <p>vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 22.05.2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)</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>
<p><u>Hessisches Straßengesetz (HStrG)</u></p> <p>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></p> <p>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 fest.</p>
<p><u>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)</u></p> <p>Stand: 10.04.1990, VkB1. 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 Maßnahme fest.</p>
<p><u>Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)</u></p> <p>Stand 27.05.1997, VkB1. 1997, S. 434</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 Minde-</p>

Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.

rung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) dar. Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung wird dabei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

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. Insbesondere 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 Straßenverkehr

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 OD	Gemeinde > 50.000 Einwohner Landrat in Gemeinden < 50.000 Einwohner
Landesstraße	Land (Hessen Mobil) Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Kreisangehörige 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 Bundesauftragverwaltung

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 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.

3.2.5 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

3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

3.4.1 Straßenverkehrslärm

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

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

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

Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 16. BImSchV) als Orientierungspunkte herangezogen werden.⁷ 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.

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 verringern⁸, 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.⁹

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 Orientierungswerte in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkBf. 2007, 767) am Immissionsort überschritten werden.¹⁰



Abbildung 1: : Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund Lärmschutz,
© Regierungspräsidium Darmstadt

⁷ 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

⁸ Gemäß Erlass des 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

⁹ 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

¹⁰ VG Hamburg, Beschluss vom 18.01.2016, 15 E 5340/15, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, a.a.O.

Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)

Liegen die Berechnungsergebnisse über den im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgelegten Auslösewerten (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.

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 ergreifen.

Mit 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.



Abbildung 2: Lärmschutzwand an der B 26, Ortseingang Darmstadt
© Regierungspräsidium Darmstadt

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.

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

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 verschiedener Rechtsgrundlagen in dB(A)

Maßnahmenart		Straßenbaulich (Neubau / wesentliche Än- derung)	Straßenbaulich (Bestand)	Straßenverkehrs- rechtlich (Bestand)
Geltungsbereich		16. BImSchV (Grenzwerte)	VLärmSchR97 (Auslösewerte)	Lärmschutz- RL-StV (Richtwerte)
Berechnungsgrundlage		RLS-90	RLS-90	RLS-90
Gebietsausweisung	Reines Wohn- gebiet	59/49	67/57 B-Str.¹¹ 64/54 L-Str.¹²	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

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.

¹¹ 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

¹² 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

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

Ansonsten sind die Vorschriften des Eisenbahnrechts heranzuziehen.

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 Lärmbelastungen 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.¹³

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.

¹³ Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

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)).¹⁴ Dieses Maß gibt an, wievielfach größer die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist.¹⁵ Die Lautstärke einzelner

¹⁴ Dezibel; der Zusatz „(A)“ sagt aus, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

¹⁵ 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).

Geräuschquellen ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

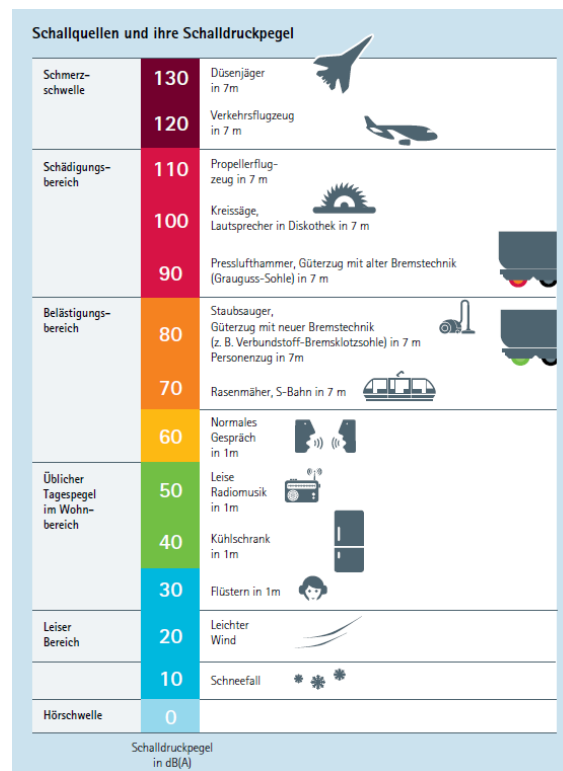


Abbildung 3: Schallquellen und ihre Schalldruckpegel © BMVI ¹⁶

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 verzehnfacht.

¹⁶ 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-schiene-verkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 29.08.2019

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, 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-Kreislaufkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.¹⁷

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.¹⁸

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.

¹⁷ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>, abgerufen am 08.07.2019

¹⁸ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-summary.pdf?ua=1, abgerufen am 08.07.2019

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

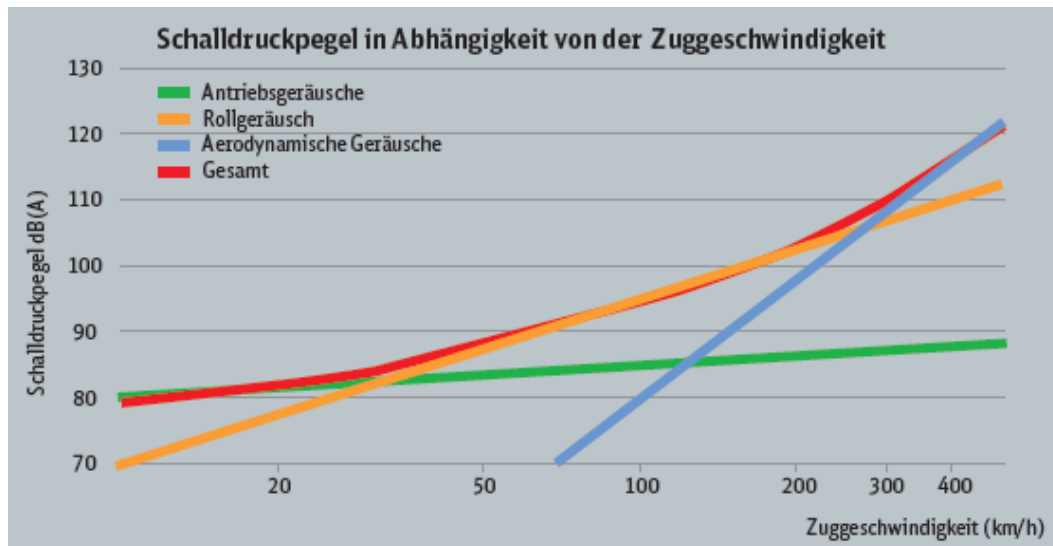


Abbildung 4: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit © EBA¹⁹

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 dazwischenliegenden 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.

¹⁹ 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

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

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.
- 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 Leitlinienerwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt.

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

²⁰ <http://www.euro.who.int>, abgerufen am 08.07.2019

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 lärmarmer Fahrbahnbeläge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften ²¹	Reduzierung bis 8 dB(A) möglich	bei Einbau von OPA/ZWOPA Senkung der Gefahr von Aquaplaning
	Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge	Reduzierung um 1 bis 2 dB(A)	besserer Verkehrsfluss
Verkehrsbeschränkungen	Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts); z.B. Tempo 30 ²²	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	Verbesserung des Verkehrsflusses, aber auch Verkehrsverlagerungen /Lärm/Abgase)
Verstetigung des Verkehrs	Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 50)	Reduzierung um ca. 1 dB(A) bei Tempo30; 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	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
	Bündelung von Verkehr auf weniger konfliktträchtige Straßenabschnitte	Verbesserung der Lärmsituation insgesamt; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche und Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf den Durchgangsstraßen, aber auch

²¹https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_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

²²<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

			Lärm- und Abgasverlagerungen
	Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
	Ortsumgehungen	deutliche Entlastung der Lärmsituation innerorts bei starkem Durchgangsverkehr	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
	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, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
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	keine Auswirkungen
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 Schienensteges 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 Antriebgeräusche	
	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 Lärmschutz	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 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 hoctouriges 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 Schalldämpfer-einsatz 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.²³

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.

²³ Verkehrsblatt BMVI 5/18

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.²⁴

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

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 <69 dB(A) bei Reifen mit einer Nennbreite von 245-275 mm.



Abbildung 5: Klasse externer Rollgeräusche.²⁵

²⁴ Lärmarme Reifen und geräuschkindernde Fahrbahnbeläge, Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Juni 2004.

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

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.²⁶

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

²⁶ Entwurf der Bundesregierung zum „Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 25.05.18

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 ortseingewanderten 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 Verkehrslärberechnungen zulässig.

6.2 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 RLS90 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 Ermittlun-gen der Verkehrsmengen und der maßgebenden Lkw-Anteile),
- der Modellierung der Schallausbreitung (Boden- und Meteorologiedämpfung, Ab-schirmung 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.

6.3 Schienenlärm

Als fachliche Grundlage für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungs-lärm 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:

- 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 Abend-stunden (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 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.

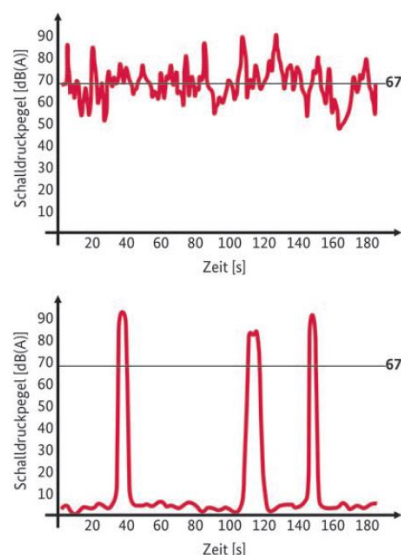


Abbildung 6: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten) © EBA.²⁷

²⁷ Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

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.

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.

6.4 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.

6.5 Lärmkartierung der 3. Runde in Hessen

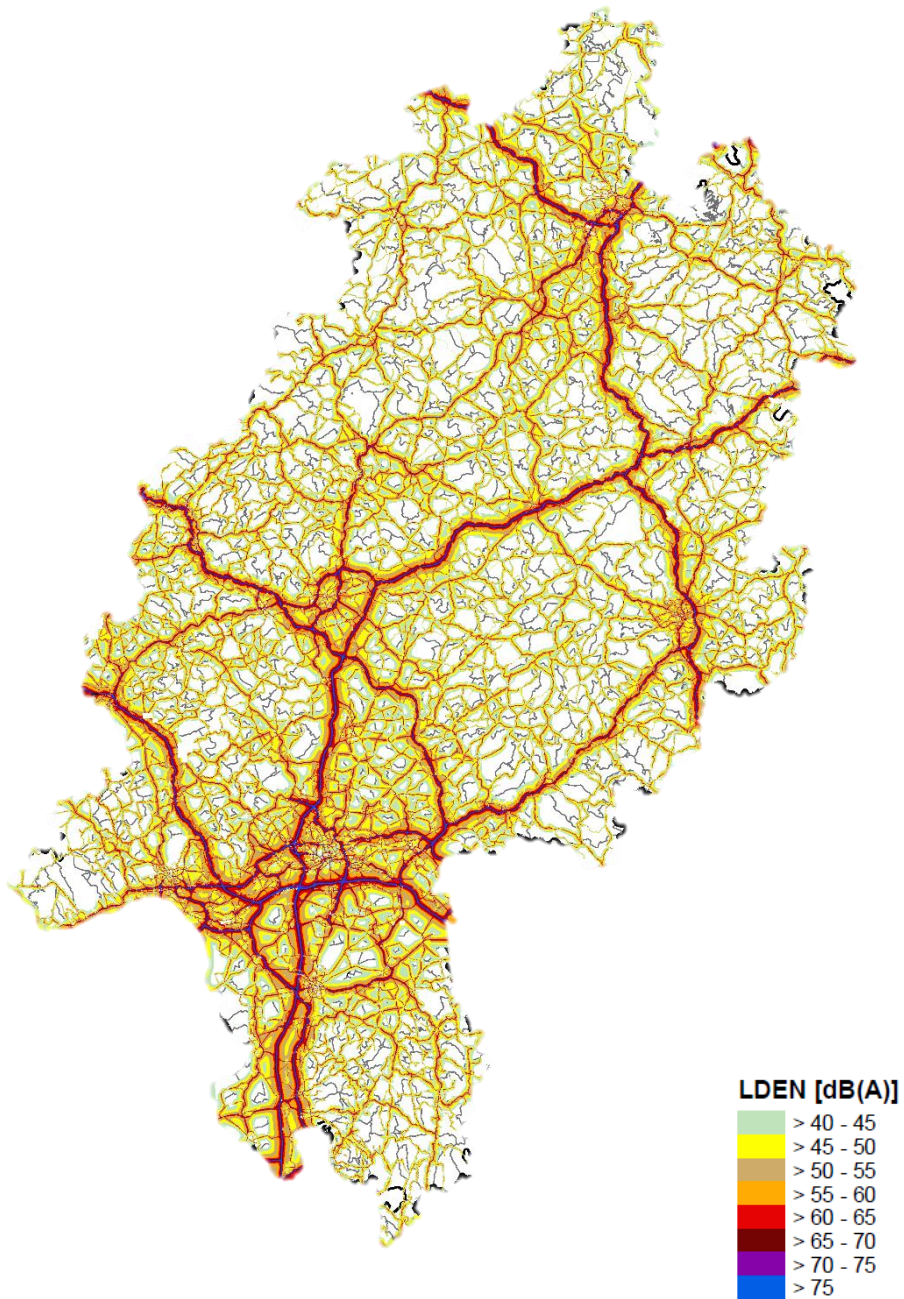


Abbildung 7: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen PLUS 2017 [HLNUG 2018]

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 des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie <http://laerm.hessen.de> 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 2017²⁸²⁹.

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.³⁰ Die Belastungszahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.³¹ 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

²⁸ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungslaerm/umgebungslaermkartierung/laermviewer-hessen.html>, abgerufen am 29.08.2019

²⁹ https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Umgebungslaermkartierung_optimiert_2017_180608.pdf, abgerufen am 29.08.2019

³⁰ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>, abgerufen am 23.08.2019

³¹ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Laermstatistik_BL_Hauptstrecken.html?nn=1572778, abgerufen am 29.08.2019

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 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 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.

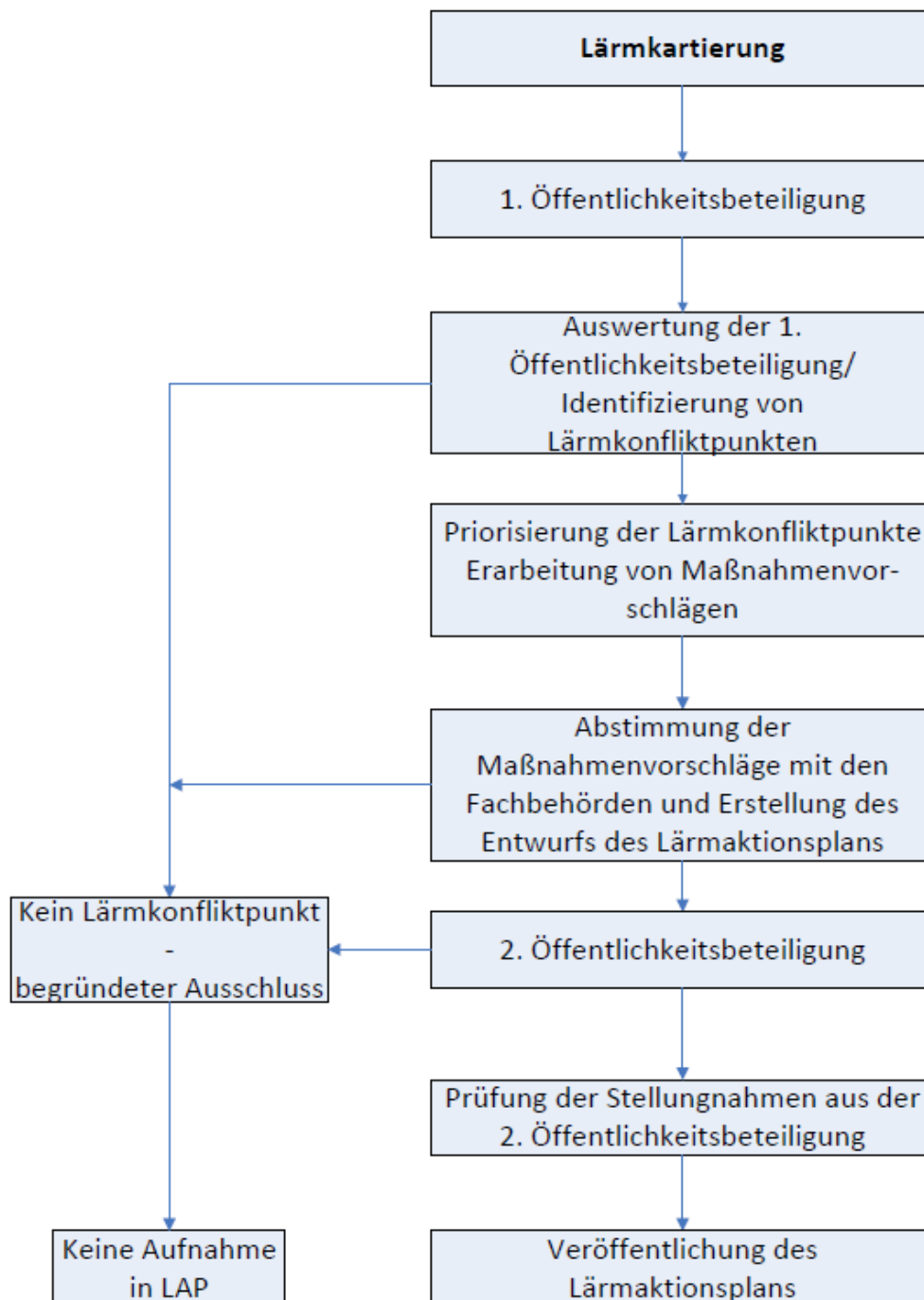


Abbildung 8: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung³²

³² https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/verfahrenshandbuch_laermaktionsplanung_strassenverkehr_bf.pdf, abgerufen am 26.08.2019

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.³³

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 vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen bestätigt, werden der Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und gegebenenfalls die Straßenverkehrsbehörde um Prüfung einer etwaigen verkehrlichen Maßnahme gebeten.

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.

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

³³ <https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/luft-laerm-licht/laermschutz/umgebungslaerm>, 22.08.2019

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

- 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 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.

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen 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. Diese werden in einem separaten Lärmaktionsplan behandelt.

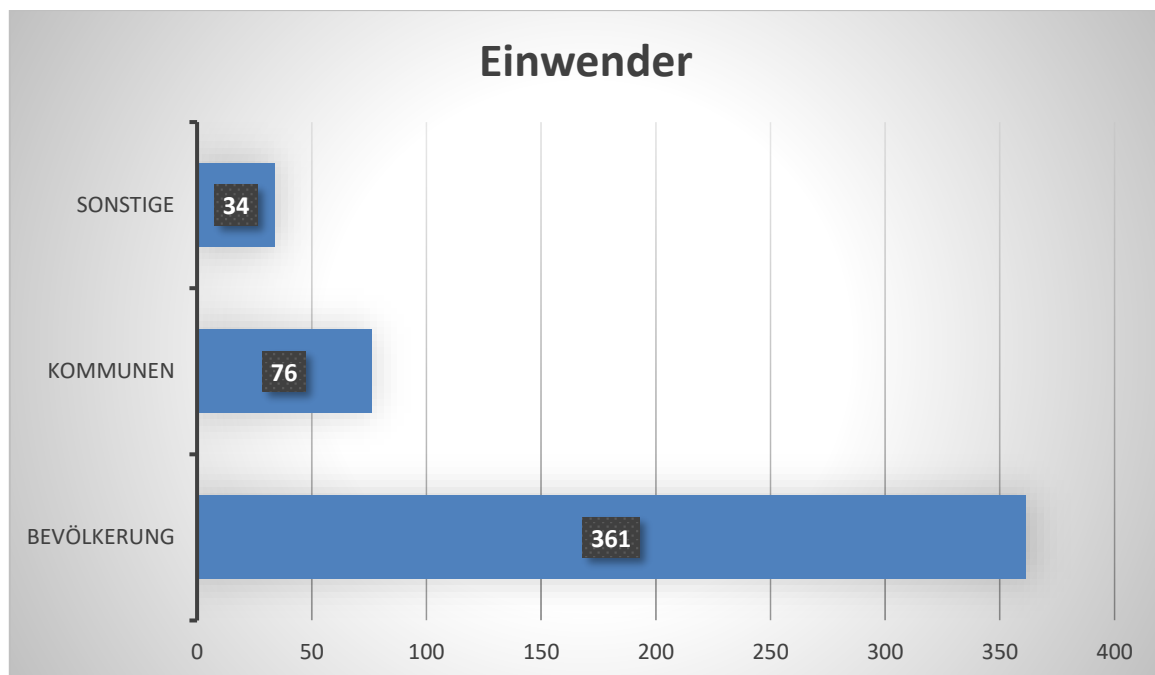


Abbildung 9: Verteilung der eingegangenen Eingaben nach Absender

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 und per Brief 120 Einwände ein, wovon alleine 60 Briefe von Träger Öffentlicher Belange kamen.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 280 Stellungnahmen zu den beiden veröffentlichten Entwürfen der Lärmaktionspläne des Regierungspräsidiums Darmstadt eingereicht. Das auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt eingestellte Kontaktformular wurde von 95 Einwanderinnen 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.

9 Der Regierungsbezirk Darmstadt

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirks

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 und des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main. Im Regierungsbezirk Darmstadt leben 4.008.737 Menschen (30. Juni 2019) und somit fast zwei Drittel aller Hessen. Der Regierungsbezirk streckt sich über eine Fläche von 7.444,82 km² und ist mit einer Bevölkerungsdichte von über 530 Einwohner 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 Stellung als Verkehrsdrehscheibe, Messe- und Finanzplatz sowie Wissenschafts- und Dienstleistungsstandort. Die Region stellt ein polyzentrisches Verdichtungsgebiet dar, dessen wirtschaftlich und politisch wichtigste 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 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Dienstleistungsbereich.

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

Das Rhein-Main-Gebiet ist 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 sind weitere wie der Flugplatz Egelsbach südlich von Frankfurt mit etwa 72.000 Flugbewegungen pro Jahr von Bedeutung.

Die Lärmaktionsplanung für die vier kreisfreien Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Offenbach am Main und Wiesbaden wird im Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Ballungsräume Darmstadt; Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden niedergeschrieben.



Abbildung 10: Planungsregion Südhessen; Zentrale Orte und Verkehrsachsen³⁴

³⁴ <https://landesplanung.hessen.de/regionalplanhessen/plantext-zum-download>; 05.09.2019

9.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

In den folgenden Tabellen wird die Lärmkartierung des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umweltschutz und Geografie.

Für Informationen zu den Belastetenzahlen an Schienenstrecken des Bundes ist auf die bereits veröffentlichten Daten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zu verweisen.

Die Anzahl der 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.

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen im Regierungsbezirk Darmstadt ohne Ballungsräume

	Straßen	Straßen	Nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken	Nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken
dB (A)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)
> 50 - 55	-	73.321	0	0
> 55 - 60	105.813	42.309	0	0
> 60 - 65	57.046	17.215	0	0
> 65 - 70	38.941	2.737	0	0
> 70 (- 75)	16.853	15	0	0
> 75	2.206		0	0
Summe	220.859	135.597	0	0

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 9: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Regierungsbezirk Darmstadt ohne Ballungsräume

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßen			
> 55 dB(A)	930,5	91.066	34	1
> 65 dB(A)	293,6	23.847	5	1
> 75 dB(A)	64,6	902	0	0
	nicht bundeseigene Schienenstrecken			
> 55 dB(A)	0	0	0	0
> 65 dB(A)	0	0	0	0
> 75 dB(A)	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 Gesundheitsgefahren. Die Einhaltung dieser Werte soll laut Umweltbundesamt erreicht werden und wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung als mittelfristiges Ziel verfolgt.

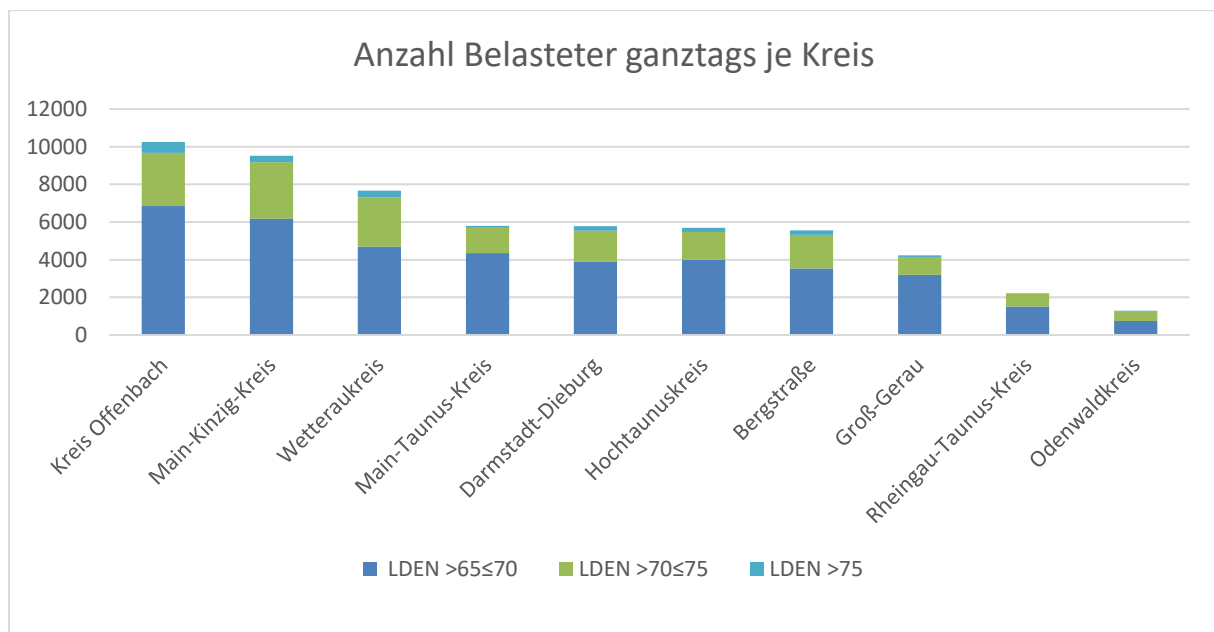


Abbildung 11: Anzahl der betroffenen Einwohner mit LDEN > 65 dB (A) je Landkreis

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

<http://laerm.hessen.de>

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

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

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

<http://www.hlnug.de>

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

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.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen 2017 ergibt für den Regierungsbezirk Darmstadt ohne die separat untersuchten Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt am Main, Offenbach am Main und Wiesbaden eine Anzahl von 634 Lärmkonfliktpunkten. Die nachstehende Tabelle zeigt deren Verteilung auf die zehn Landkreise.

Tabelle 10: Anzahl der untersuchten Lärmkonfliktpunkte je Landkreis

Landkreis	Anzahl Lärmkonflikte
Bergstraße	67
Darmstadt-Dieburg	81
Groß-Gerau	42
Hochtaunuskreis	61
Main-Kinzig-Kreis (inkl. Hanau)	115
Main-Taunus-Kreis	63
Odenwaldkreis	20
Offenbach	70
Rheingau-Taunus-Kreis	36
Wetteraukreis	79
SUMME	634

10 Lärmprobleme, verbesserungswürdige Situationen und Maßnahmen in den Landkreisen und den einzelnen Kommunen

10.1 Überregionale Stellungnahmen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

a. Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

In allen städtischen Bereichen sollte Tempo 30 km/h nachts und mind. Tempo 40 km/h tagsüber, idealerweise Tempo 30 km/h ganztags angeordnet werden. Auf Autobahnen sollte maximal Tempo 130 km/h erlaubt sein, auf autobahnähnlichen Bundesstraßen maximal 100 km/h und auf Landstraßen eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Der Effekt der Lärmreduzierung ergibt sich nicht nur aus der geringeren Geschwindigkeit, sondern auch durch die eingeschränkte Beschleunigungsmöglichkeit/-nötigkeit aufgrund des einheitlicheren Verkehrsflusses.

Darüberhinaus wurden umfänglichere Kontrollen und höhere Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen gefordert.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die maximal zulässige Geschwindigkeit innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist in § 3 StVO geregelt. Eine Änderung dieser bundesgesetzlichen Vorschrift kann alleine durch den Bundegesetzgeber erfolgen.

Auf die Stellungnahme des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen unter Punkt b wird verwiesen.

b. Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen

Forderung aus der Beteiligung:

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 dar-

stellen. 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 nächsten Verkehrsministerkonferenz 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.

c. Ruhige Gebiete

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

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

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

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

Stellungnahme 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.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

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.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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.³⁵ 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.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

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.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

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.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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.

d. 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.

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.

³⁵ https://umwelt.hessen.de/umwelt/gutachten_ruhige_gebiete.pdf, 29.08.2019

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 dB(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 Verstärkung 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 Qualitätsoffensive 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.

10.2 Landkreis Bergstraße

Der Landkreis Bergstraße liegt im Süden des Regierungsbezirkes Darmstadt und ist Teil des UNESCO Geoparks Bergstraße-Odenwald. Er grenzt im Süden an das Bundesland Baden-Württemberg und im Westen an Rheinland-Pfalz. Er ist Bestandteil der Metropolregion Rhein-Main und Rhein-Neckar.

„Bergstraße“ ist sowohl die Bezeichnung der von Darmstadt nach Heidelberg am Westrand des Odenwaldes bzw. Ostrand der Rheinebene verlaufenden Straße (heutige Bundesstraße 3) als auch der Landschaft in ihrer näheren Umgebung

Der Landkreis Bergstraße hat 269.794 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist in die raum- und siedlungsstrukturell unterschiedlichen Teilräume Ried, Bergstraße und Odenwald gegliedert. Die Bergstraße ist eine Tourismusregion. Durch das milde Klima werden jedoch auch Wein, Spargel und Tabak angebaut.

Durch das Kreisgebiet führen insgesamt 42,5 Kilometer Bundesautobahnen, im Einzelnen die BAB 5 (Heidelberg-Darmstadt), BAB 6 (Kaiserslautern-Heilbronn), BAB 67 (Mannheim-Darmstadt) und BAB 659. Ferner wird das Kreisgebiet von 135,1 km Bundesstraßen erschlossen, darunter die B 3 (Heidelberg-Darmstadt), die B 37, B 38, B 44, B 47 und B 460.

Im Schienenverkehr ist der Kreis Bergstraße durch die Main-Neckar-Bahn (Frankfurt - Darmstadt - Mannheim/Heidelberg) mit regelmäßigen Intercity-Halte in Bensheim und der Riedbahn (Frankfurt - Biblis - Mannheim) überregional angebunden. Das Schienenverkehrsnetz wird ergänzt durch die Nibelungenbahn (Hofheim/Ried-Bensheim), die Weschnitztalbahn (Weinheim - Fürth) und die Neckartalbahn (Heidelberg - Bad Friedrichshall). Letztere wird zum Teil von der S-Bahn Rhein-Neckar bedient.

Der öffentliche Personennahverkehr im Kreis ist gemeinsam mit den anderen Landkreisen des Rhein-Neckar-Dreiecks im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) organisiert. Zu dem im Norden angrenzenden Rhein-Main-Verkehrsverbund sind Übergangsregelungen vereinbart.

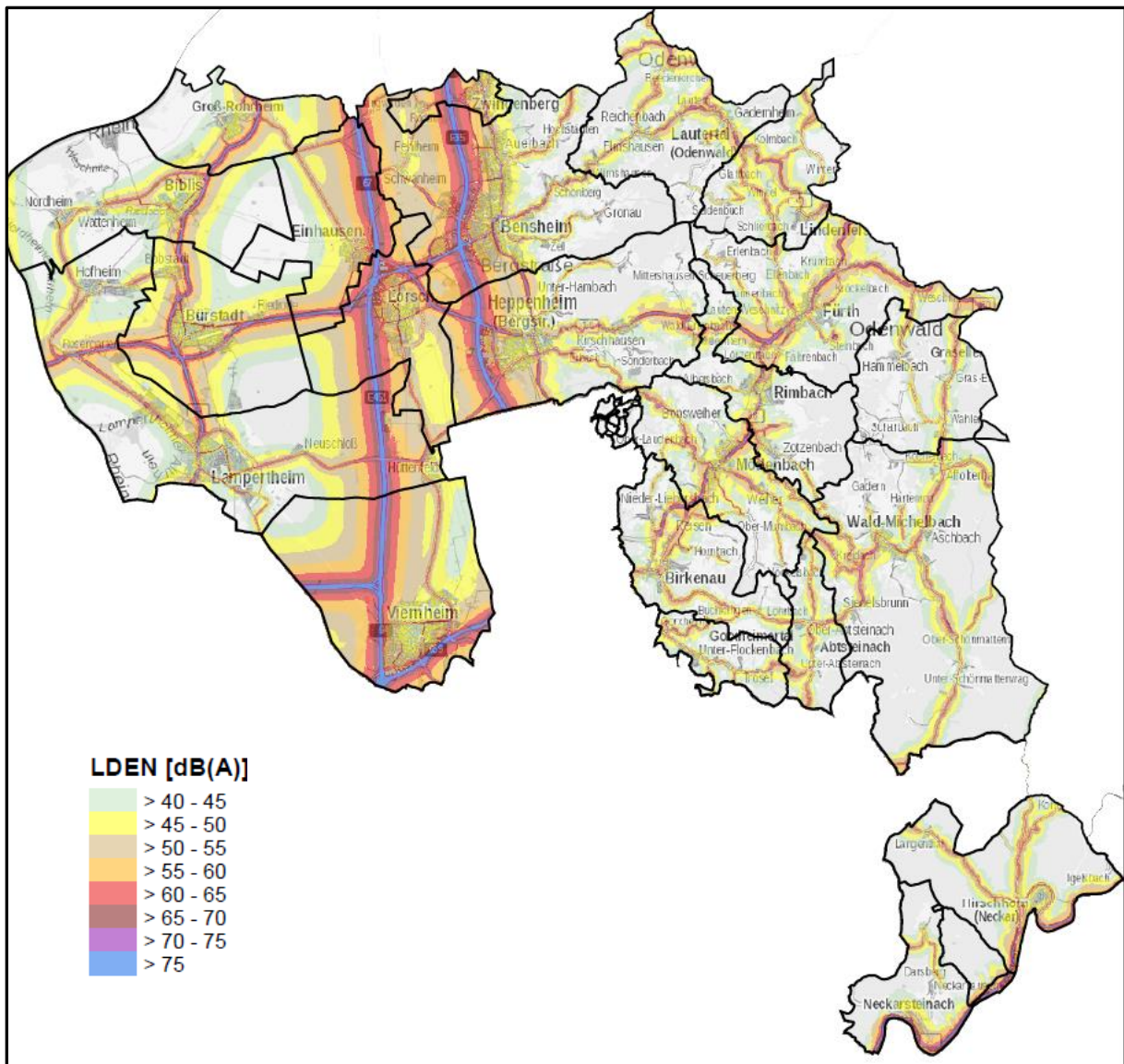


Abbildung 12: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Kreis Bergstraße [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

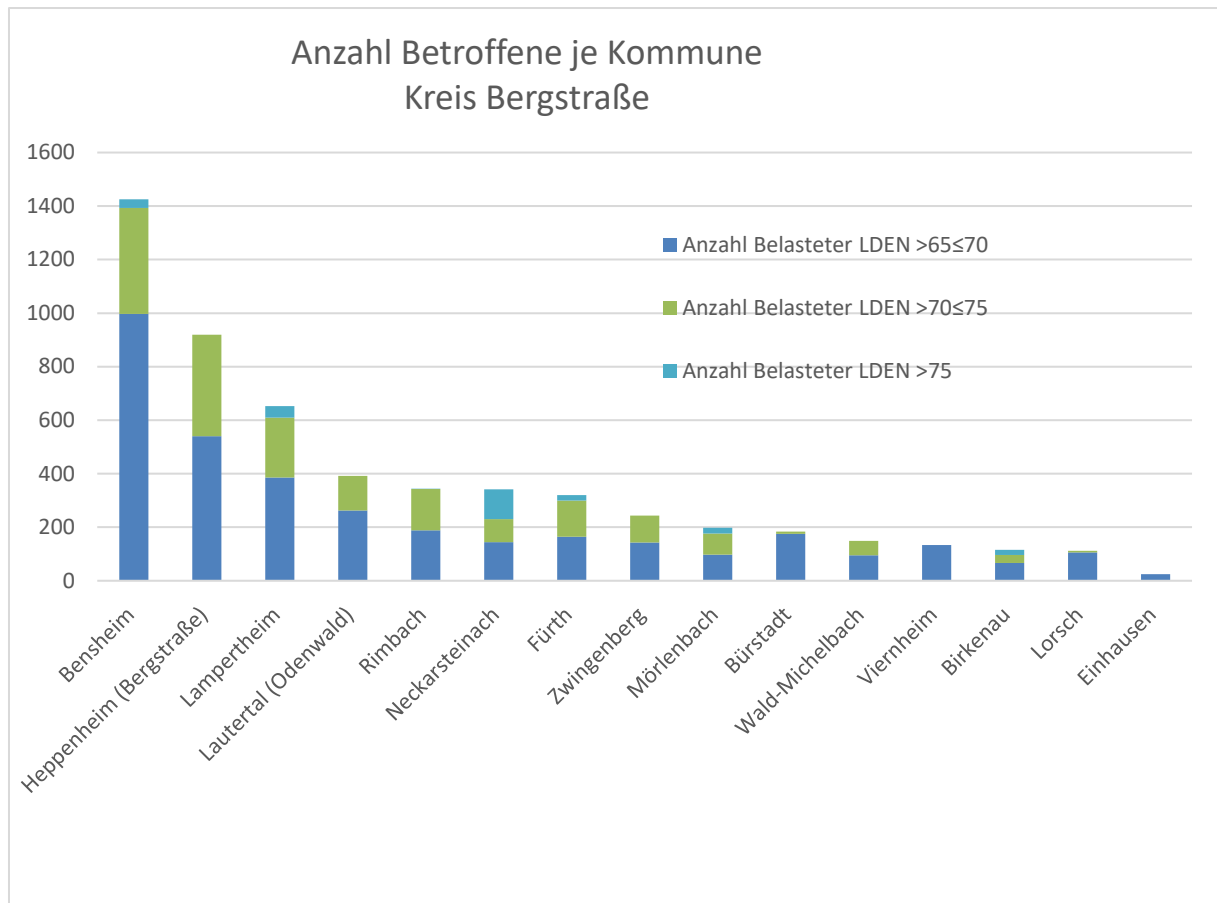


Abbildung 13: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Kreis Bergstraße (ab 10 Betroffenen)

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Ausschuss Bergstraße:

Der Kreis Bergstraße schreibt gegenwärtig den lokalen Nahverkehrsplan fort. Im Zuge dessen werden mögliche Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.

Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN):

Der VRN möchte ebenfalls mögliche Maßnahmen zur Lärminderung im Kreis im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans betrachten und im Rahmen der geplanten Bürgerbeteiligung prüfen zu lassen.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, den UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.2.1 Abtsteinach

Abtsteinach ist mit 2.446 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die kleinste Gemeinde im Landkreis Bergstraße. Abtsteinach besteht aus den drei Ortsteilen Mackenheim, Ober-Abtsteinach (Sitz der Gemeindeverwaltung) und Unter-Abtsteinach.

Abtsteinach liegt abseits von großen Bundesstraßen im Naturpark Bergstraße-Odenwald und ist über Landesstraßen mit den größeren Nachbarkommunen Weinheim nach Wald-Michelbach verbunden. Täglich verkehren Linienbusse nach Weinheim und Grasellenbach.

Tabelle 11: Anzahl von Personen in Abtsteinach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Abtsteinach sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Abtsteinach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 12: Betrachtete Straßenabschnitte in Abtsteinach (PLUS-Kartierung)

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A) betroffene Personen			L _{Night} in dB (A) betroffene Personen			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
1	Abtsteinach	Gesamtes Gemeindegebiet	156	0	0	118	0	0	284	154

L 535 Hauptstraße und Neckarstraße / L 3408 Löhrbacher Straße/ L 3257 Weinheimer Straße

Ist-Zustand:

Die genannten Landesstraßen führen als Ortsdurchfahrten durch Ober- und Unter-Abtsteinach und haben ihren Schwerpunkt auf der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer Im Bereich Lindenstraße/Darmstädter Straße einen Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.2.2 Bensheim

Bensheim ist mit 40.418 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die einwohnerstärkste Kommune des Landkreises Bergstraße, zählt zum wirtschaftlich starken Rhein-Neckar-Dreieck und ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Die Stadt ist der wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt des Kreises Bergstraße. Das Stadtgebiet Bensheim gliedert sich in zehn Stadtteile: Luftkurort Auerbach, Bensheim-Mitte, Fehlheim, Gronau, Hochstädten, Langwaden, Schönberg, Schwanheim, Wilmshausen und Zell.

Bensheim liegt an mehreren überregional bedeutenden Verkehrsachsen, sowie am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen B 3 und B 47. Im Westen der Stadt verläuft die BAB 5 und parallel hierzu weiter westlich die BAB 67.

Der an der Main-Neckar-Bahn Frankfurt am Main-Heidelberg liegende Bahnhof Bensheim ist ICE- und Intercity-Systemhalt und weiterhin Endpunkt der von Worms nach Bensheim führenden Nibelungenbahn. Der Stadtteil Auerbach hat ebenfalls einen an der Linie Frankfurt am Main - Heidelberg gelegenen Bahnhof, an dem allerdings nur Regionalbahnen halten.

Den lokalen und regionalen ÖPNV bedienen vier Stadtbuslinien (671 bis 674) und acht Regionalbuslinien. Außerhalb der Busfahrzeiten verkehren Ruftaxis, welche bei Fahrtwunsch eine Stunde vor planmäßiger Abfahrt vorbestellt werden müssen.

Das Segelfluggelände Bensheim ist Segelflugzeugen, Motorseglern oder kleineren Motorflugzeugen vorbehalten.

Tabelle 13: Anzahl von Personen in Bensheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.080	1.266	997	396	32	4.771
Nachts (L _{Night})	1.678	1.052	524	51	0	-	3.305

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 14: Betrachtete Straßenabschnitte in Bensheim (PLUS-Kartierung)

	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	Bensheim	BAB 5	37	0	0	119	4	0	41	244
2	Bensheim Bensheim- Mitte	B 3 Südl. Ortsausgang	116	26	0	123	31	0	444	521
3	Bensheim Bensheim- Mitte	B 3 / B 47 Rodensteinstraße	81	78	39	71	84	60	1256	1446
4	Bensheim Bensheim- Mitte	B 3 Darmstädter Straße (nördl. B47)	100	40	2	105	46	9	553	686

	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
5	Bensheim Bensheim- Mitte	B 47 Nibelungenstraße	104	98	35	117	105	42	1262	1493
6	Bensheim Bensheim- Mitte	B 47 Wormser Straße	266	119	0	248	158	1	1522	1712
7	Bensheim Bensheim- Mitte	L 3345	12	0	0	4	0	0	7	2
8	Bensheim Bensheim- Mitte	Berliner Ring	129	11	0	109	0	0	362	247
9	Bensheim Auerbach	B 3	133	71	8	149	88	8	880	1082
10	Bensheim Auerbach	Saarstraße	54	8	0	36	6	0	163	109
11	Bensheim Auerbach	Brückweg	9	0	0	10	0	0	3	4
12	Bensheim Schönberg	B 47	169	56	0	192	69	0	690	917
13	Bensheim Wilmshausen	B 47	130	50	0	147	61	0	595	773
14	Bensheim Langenwaden	BAB 67, L 3261	22	0	0	28	0	0	27	39
15	Bensheim Gronau	K 58 Gronauer Straße (Ost)	18	0	0	16	0	0	27	19
16	Bensheim Zell	K 58 Gronauer Straße (West)	61	5	0	56	5	0	124	98

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 15: Neue Straßenabschnitte in Bensheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
17	Bensheim	Henri-Dunant-Straße	Lärmbelastung durch LKW, Traktoren, Motorräder auf der L 3345.



Abbildung 14: Verkehrsmengenkarte 2015_Bensheim © Hessen Mobil

1. BAB 5

Ist-Zustand:

Der westliche Teil des Stadtgebietes Bensheim wird von der BAB 5 durchzogen. Östlich der Autobahn befindet sich der Kernstadtbereich, westlich der Autobahn befinden sich die ausgewiesenen Gewerbegebiete „Schwanheimer Straße“ und „Robert-Bosch-Straße“. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 73.200 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Seitens der Anwohner wurde bemängelt, dass der Lärmschutzwall nicht durchgängig ist und Lücken aufweist (Neugraben / Brücke Schwanheimer Straße). Es wurde daher die Schließung der Lücken zur Verbesserung des Lärmschutzes gefordert.

Alternativ wurde das Aufstellen einer Lärmschutzwand vorgeschlagen, um die zum Teil sehr nah an der Autobahn befindliche Wohnbebauung effektiv abzuschirmen.

Ebenfalls wird durch die Lärmbetroffenen die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h entlang der Stadt Bensheim vorgeschlagen.

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 können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Es sind grundsätzlich an 18 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Die Wohnbebauung entlang der BAB 5 in Bensheim wurde erst in den 80er Jahren errichtet. Im Zuge der Ausweisung der Baugebiete wurde von der Straßenbauverwaltung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Forderungen auf Lärmschutzeinrichtungen gegen die Straßenbauverwaltung ausgeschlossen sind. Ein Anspruch könnte allerdings unter Umständen bestehen, wenn die Gebäude bereits vorab genehmigt wurden. Haus- und Wohnungseigentümer können sich daher an Hessen Mobil wenden.

2. B 3, Heidelberger Straße/Schwarzwaldstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt von Zwingenberg kommend in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Bensheim Richtung Heppenheim. Westlich befinden sich direkt an der B 3 lediglich Gewerbebetriebe und Felder. Östlich der B 3, die eine parallel begleitende Anliegerstraße hat, die mit einem Grünstreifen von der Bundesstraße getrennt ist, ist vorwiegend Wohnbebauung vorhanden. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Immobilien in der Schwarzwaldstraße 50 bis 70 haben bereits flächendeckend Schallschutzfenster erhalten.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen u.a. von Bewohnern der parallel verlaufenden Kelttenstraße die folgenden Vorschläge zur Lärmreduzierung ein:

Die Ortstafel solle bis vor die südlichste Wohnbebauung versetzt werden, um bei den Kraftfahrern eine entsprechende Geschwindigkeitsanpassung zu erzielen. Weiter wäre eine Installation von stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen wünschenswert. Besonders auffällig seien überhöhte Geschwindigkeiten in den Nachtstunden.

Auch das Einrichten eines Überholverbots auf dem Abschnitt zwischen Bensheim und Heppenheim würde dazu führen, dass Lärm durch beschleunigende Fahrzeuge entfällt. Ebenso wurde die Möglichkeit angefragt, baulichen Schallschutz für die Immobilien zu erhalten.

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.

Darüber hinaus wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zur Versetzung von Ortsschildern:

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

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

An der Schwarzwaldstraße sind zudem an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Die Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Der Bereich Keltenstraße wurde nicht untersucht. Der Bebauungsplan wurde erst mit Datum vom 11.04.1975 rechtskräftig, und sieht zudem eine Bauverbotszone zur B 3 hin vor. Die Gebäude mit einem Abstand von ca. 20m haben keine Fenster zur Bundesstraße hin. Die Gebäude mit Fenster zur B 3 hin sind mindestens 25m entfernt

3. B 3 / B 47 Rodensteinstraße

Ist-Zustand:

Die B 3 verläuft im weiteren nördlichen Verlauf im Innenstadtbereich von Bensheim parallel zur Bundesstraße 47 als Rodensteinstraße. Die Straße ist in diesem Bereich vierstreifig ausgebaut und ist aktuell mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h belegt. Der Bereich ist zum Großteil nur einseitig bebaut und von gewerblicher Nutzung geprägt, in den Obergeschossen der Gebäude befinden sich jedoch auch Wohnungen.

Forderung aus der Beteiligung:

Aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens fordern die Anwohner eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich zwischen Rinnentor und Rodensteinstraße 50 werden in der Nacht die Richtwerte, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, an den Gebäuden direkt am Fahrbahnrand nahezu flächendeckend überschritten. Am Tag werden an 7 Gebäuden (insb. im Bereich der Signalanlagen) die Richtwerte überschritten.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A).

Im Bereich der Rodensteinstraße sind zudem an 26 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. An der B 3 in Bensheim wurden gemäß Mitteilung von Hessen Mobil allerdings bereits vor vielen Jahren passive Lärmschutzmaßnahmen an mehreren Gebäuden durchgeführt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

4. B 3, Darmstädter Straße (nördlich der B 47)

Ist-Zustand:

Aus dem Innenstadtbereich von Bensheim führt die B 3 als Darmstädter Straße nach Norden und in den Stadtteil Auerbach. Entlang der Bundesstraße ist überwiegend Wohnbebauung vorhanden, jedoch auch teilweise Einzelhandel. Manche Gewerbebetriebe sind im Erdgeschoß von Wohnhäusern integriert. Die Bebauung befindet sich teils direkt an der Bundesstraße und teils sind die Gebäude etwas zurückgesetzt und mit einem Vorgarten von der Straße getrennt. Die Straße sowie die Gehsteige sind zum Teil eng und es herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen durch die überstädtische Verbindungsfunktion. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde der Wunsch nach der Einführung von Tempo 30 ganztags vorgebracht. Des Weiteren wurde angeregt die Lichtsignalanlage nachts auszuschalten, wie es an anderen Stellen der Stadt ebenfalls bereits umgesetzt wurde.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Auf dem Streckenabschnitt ab Ritterplatz bis Einmündung Kirchstraße werden nach Berechnung der Lärmaktionsplanung die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, überschritten. Auf dem nördlicheren Abschnitt ergab die Berechnung eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Zwischen der Darmstädter Straße 2 und Hausnummer 68 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 11 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Zudem sind an 42 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

5. B 47 Nibelungenstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 verläuft in Ost-West-Richtung als Ortsdurchfahrt durch Bensheim und ist in Richtung Lautertal eine wichtige Hauptverbindungsstraße in den vorderen Odenwald. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h zwischen Ritterplatz und der Einmündung Parkstraße angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die sehr enge und dichte Bebauung sowie der Stützmauern zur Hangsicherung wird der Verkehrslärm verstärkt, sodass seit langem bereits die Einführung von Tempo 30 ganztags aus der Bevölkerung gefordert wird.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab bis zur Einmündung Parkstraße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Hessen Mobil hat bei der Berechnung eine Tempo 50 km/h- Geschwindigkeit zugrunde gelegt. Unter diesen Voraussetzungen werden auf der Nibelungenstraße von Ritterplatz bis Einmündung Parkstraße die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen überschritten.

Hiervon wurde an 12 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in der Nacht und an 4 Gebäuden in den Tagstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A). An der Nibelungenstraße sind zudem an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen auch für die Tagstunden zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

6. B 47 Wormser Straße (westlich der B 3)

Ist-Zustand:

Die Wormser Straße ist die Hauptverbindungsstraße von der Autobahnanschlussstelle Bensheim der A 5 in Richtung Bahnhof und Innenstadtbereich. Nahe der Autobahn ist die B 47 noch zweibahnig zweistreifig mit mittigem Grünstreifen ausgebaut, verjüngt sich in Richtung Stadtmitte jedoch auf eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen. Am Ortseingang befinden sich Wohnblöcke, danach folgt ein Streckenabschnitt mit Wohnbebauung. Teilweise ist eine Anliegerstraße vorhanden, die parallel der B 47 entlangführt und durch einen Grünstreifen von der Bundesstraße getrennt wird. Sodann folgt ein Mischgebiet mit teils gewerblicher Nutzung.

Bereits 2005/2006 wurde dieser Bereich gemäß Mitteilung von Hessen Mobil im Rahmen der Lärmsanierung behandelt. Von den 21 angeschriebenen Wohnungs- und Gebäudeeigentümern wurden 10 Gebäude saniert.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die unmittelbare Bebauung an der stark befahrenen Straße fordern die Anwohner die Einrichtung von Tempo 30 ganztags.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über

eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Wormser Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten. Hiervon wurde an 19 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A). An der Wormser Straße sind zudem an insgesamt 45 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen auch für die Tagstunden zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

7. L 3345, Schwanheimer Straße

Ist-Zustand:

Die L 3345 (Schwanheimer Straße) führt vom westlich gelegenen Schwanheim nach Osten, überquert mittels Brückenbauwerk die BAB 5 und führt durch Wohngebiet im Bereich des Bahnhofs bis auf die B 47. Das Wohngebiet ist überwiegend durch Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt; im östlichen Bereich stehen einige Hochhäuser.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Häuser in der Nähe der BAB 5 beklagen gleichzeitigen Verkehrslärm durch die Autobahn und die Landesstraße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Hinsichtlich der Immissionen der Autobahn wird auf Punkt 1 verwiesen.

Die Untersuchung der L 3345 als solches durch die Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Es wurde dem Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

8. Berliner Ring

Ist-Zustand:

Der Berliner Ring nimmt die Funktion einer Stadtumfahrung für Bensheim und Zwingenberg, als Alternative der mitten durch die Städte führenden B 3 wahr. Durch die Ansiedlung weiterer Wohnhäuser und Gewerbebetriebe ist nun der Berliner Ring im Bereich von Bensheim wieder dichter besiedelt, was zu Problemen durch den Verkehrslärm führt. Im Jahr 2014 wurde zur Entlastung des Berliner Rings die Westtangente eröffnet. Es nutzen jedoch nicht alle Lkw die Westtangente zur Andienung der Gewerbebetriebe. Der großzügige Straßenquerschnitt auf dem Berliner Ring verleitet zudem zum Schnellfahren.

Forderung aus der Beteiligung:

Da die Westtangente bislang nicht in so hohem Maße angenommen wird, müssen weitere Anreize geschaffen, bzw. der Berliner Ring unattraktiver für den Durchgangsverkehr gemacht werden. Zunächst wurde eine Sperrung des Abschnitts zwischen der Wormser Straße (B 47) und der Schwanheimer Straße (L 3345) vorgeschlagen, um die Wohnhäuser dahingehend zu entlasten. Um den großen Straßenquerschnitt optisch zu verringern wäre eine Verkürzung der zu langen Abbiegespur zwischen der Hagenstraße und der Brunhildstraße möglich und stattdessen das Anlegen von dringend benötigten Parkstreifen sinnvoll. Alternativ kann ein Grünstreifen in der Mitte der Straße mit Bepflanzung zu einer Verengung des Straßenquerschnitts und Unterstützung einer Geschwindigkeitsreduzierung führen.

Im Bereich des dicht mit Wohnhäusern besiedelten Bereiches zwischen der Wormser Straße (B 47) und der Schwanheimer Straße (L 3345) wurde vorgeschlagen, Tempo 30 ganztags einzurichten und dies mit stationären Geschwindigkeitsmessungen zu unterstützen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Somit wurde die Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Stadt Bensheim wurde zudem um Überprüfung weiterer Maßnahmen wie Einrichtung von Radschutzstreifen oder eines Parkstreifens, sowie Verkürzung der Abbiegespur in eigener Zuständigkeit gebeten.

Weiterhin wurde um Durchführung von Geschwindigkeitsüberwachungen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

Entlang des Berliner Rings besteht bereits ein Radweg. Ob die Möglichkeit einer Verkürzung der Abbiegespur besteht, wird im Hinblick auf die damit in Zusammenhang stehenden Leistungsfähigkeit der Kreuzung geprüft.

Der Berliner Ring wird in regelmäßigen Abständen durch mobile Geschwindigkeitsmessungen überwacht, für die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage werden die rechtlichen Voraussetzungen nicht gesehen.

9. Stadtteil Auerbach, B 3, Darmstädter Straße

Ist-Zustand:

Die B 3 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Auerbach und ist zugleich innerstädtische Hauptstraße wie auch Verbindungsstraße in die Kernstadt Bensheim im Süden sowie in die nächste nördlich gelegene Stadt Zwingenberg. Die direkt an der Bundesstraße stehenden Gebäude beinhalten überwiegend Gewerbebetriebe im Erdgeschoß und Wohnungen in den darüber liegenden Geschossen. Seit kurzem ist der Straßenraum neu gestaltet worden, sodass der großzügige Regelquerschnitt optisch verengt wurde. An zwei Gebäuden wurden bisher Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die Anlieger wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf Streckenabschnitten Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Bereich Darmstädter Straße 173 bis 215 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Darmstädter Straße in Auerbach sind zudem an 28 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen auch für die Tagstunden zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

10. Stadtteil Auerbach, Saarstraße

Ist-Zustand:

Die Saarstraße verbindet die Umgehungsstraße „Berliner Ring“ mit der Bundesstraße 3 im Stadtteil Bensheim-Auerbach in Ost-West-Richtung. Am westlichen Ende befinden sich das Weiherhausstadion, einige Gewerbebetriebe und die Bahnverbindung Frankfurt – Mannheim. Die lockere Wohnbebauung mit überwiegend Einfamilienhäusern ist durch einen Vorgarten von der Straße zurückversetzt.

Forderung aus der Beteiligung:

Der hohe Lkw-Anteil sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bemängelt. Sie fordern das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie ein Fahrverbot für Lkw.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Stadt Bensheim als zuständige Verkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Lärmberechnung ist abgeschlossen und es wird derzeit geprüft, ob die Voraussetzungen für eine verkehrsrechtliche Anordnung gegeben sind. Eine abschließende Stellungnahme steht derzeit noch aus. Ein Fahrverbot für LKW kann allerdings nicht in Betracht gezogen werden, da die Saarstraße als Entlastungsstraße dient und zudem wichtige Verbindungsstraße zwischen dem Berliner Ring und der B 3 ist.

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

11. Stadtteil Auerbach, Brückweg

Ist-Zustand:

Der Brückweg ist die nördlichste Verbindung der Umgehungsstraße „Berliner Ring“ mit der Bundesstraße 3 im Stadtteil Bensheim-Auerbach in Ost-West-Richtung. Am westlichen Ende im Bereich der Bahngleise befinden sich einige Gewerbebetriebe. Die anschließende Wohnbebauung mit Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften ist teilweise durch einen Vorgarten von der Straße zurückversetzt; teilweise stehen die Häuser direkt am Gehsteig.

Forderung aus der Beteiligung:

Hier wurde ebenfalls der hohe Lkw-Anteil sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für Pkw und Lkw im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bemängelt. Sie fordern das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie ein Fahrverbot für Lkw mit Ausnahme des Anliegerverkehrs. Weiter wurde vorgeschlagen, dass Lkw auf die

deutlich breitere B 3 ausweichen sollten und dies mit einer Umprogrammierung der Navigationssoftware erreicht werden könnte.

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. Es wurde der Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

12. Stadtteil Schönberg, B 47: Nibelungenstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 führt als regionale Verbindungsstraße von der Kernstadt Bensheim über die Stadtteile Schönberg, Wilmshausen und Elmshausen in Richtung Lautertal (Odenwald) und in den vorderen Odenwald. Einige stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen entlang der B 47 unterstützen das Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Stadtteilen. Durch den Stadtteil Bensheim-Schönberg führt sie als Ortsdurchfahrt.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Ortsbeirat Schönberg wies darauf hin, dass die B 47 in einem Tal liegt und die direkte Wohnbebauung sich unmittelbar am Gehsteig befindet. Die Tallage verstärkte die Lärmbelastung der durchfahrenden Pkw und Lkw. Als einzige Verbindung der umliegenden Ortschaften zur Bundesautobahn wird die B 47 daher stark frequentiert. Um den nächtlichen Schlaf zu gewährleisten wird auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in den Nachtstunden plädiert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem Streckenabschnitt im Stadtteil Schönberg eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 14 Gebäuden - zumeist im Erdgeschoß - eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu

einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichtet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Nibelungenstraße sind zudem an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen auch für die Tagstunden zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

13. Stadtteil Wilmshausen, B 47: Nibelungenstraße

Ist-Zustand:

Im Stadtteil Bensheim-Wilmshausen führt die Bundesstraße 47 ebenfalls als Hauptstraße und Ortsdurchfahrt Richtung Kernstadt Bensheim, bzw. vorderer Odenwald. Problematisch ist der geringe Regelquerschnitt und die zum Teil direkt am Gehweg erbauten Wohnhäuser (am Anfang und am Ende des Stadtteils). Andernfalls stehen die Wohnhäuser durch Vorgärten oder gar eine parallel verlaufende Anliegerstraße getrennt, von der B 47 rückversetzt. Weil die B 47 neben der innerörtlichen zudem auch eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion hat, wird sie stark von Pkw und Lkw frequentiert. Es wurden bereits an 8 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Anwohner fordern eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags.

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.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An 11 Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, nachts überschritten.

Zudem sind an 16 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

14. Stadtteil Langwaden, BAB 67 / L 3261Ist-Zustand:

Der Bensheimer Stadtteil Langwaden liegt nordwestlich von Bensheim im Hessischen Ried und unmittelbar östlich der BAB A 67. Die Landesstraße 3261 führt als Hauptstraße und Ortsdurchfahrt mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr durch Langwaden. Langwaden hat einen dörflichen Charakter und die Wohnbebauung besteht überwiegend aus Einfamilienhäusern, die direkt am Gehsteig errichtet wurden. Stellenweise ist der Regelquerschnitt der Fahrbahn so gering, dass ein Gehweg nur auf einer Seite eingerichtet werden konnte.

Beide Straßen führen zur Lärmbelastungen der Bewohner von Langwaden.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Errichtung eines Lärmschutzwalls oder einer Lärmschutzwand, das Aufbringen von „Flüsterasphalt“ auf der Autobahn und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h ganztags vorgeschlagen.

Ein Problem stellt auch der Ausweichverkehr bei Verkehrsstau auf der Autobahn dar. Offenbar wird den Kraftfahrer gestattet die Betriebszu- und abfahrten zu benutzen, wodurch sämtlicher Verkehr, der dies nutzt, durch Langwaden geführt wird. Die vorhandenen Lkw-Durchfahrtverbotsschilder an der Einmündung der L 3345 zur L 3261 sind nicht einsehbar, wenn die Betriebszu- und -abfahrten genutzt werden und müssten daher umgestellt werden. Die Verbotsschilder für Schwerverkehr sollten sich wiederholen. Zudem sollten Bedarfs-Umleitungsschilder zur B 44 bei Groß-Rohrheim aufgestellt werden.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Zweifel an den Belastetenstatistiken der EU-Kartierung geäußert.

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 für die Autobahn und der Magistrat der Stadt Bensheim für die Landesstraße vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Der Einwand bezüglich der möglicherweise unzureichenden Beschilderung wurde an die zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitergegeben. Denn es handelt sich hierbei nicht um einen Lärmkonflikt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie, so dass dieser Einwand nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu behandeln ist.

Die Lärmkartierung des HLNUG wurden an diesem Punkt seitens der Lärmaktionsplanung überprüft, es konnten keine Unplausibilitäten festgestellt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme des Landrates des Kreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bensheim hat die Beschilderung im Sommer 2019 überprüft mit dem Ergebnis, dass alle notwendigen Verkehrszeichen vorhanden waren.

Derzeit ist die Ortsdurchfahrt in Bensheim-Schwannheim wegen einer grundhaften Sanierung voll gesperrt, die Sperrung dauert mindestens bis Ende Oktober 2020. Da die Ortsdurchfahrt Langwaden eine Umleitung für die gesperrte Ortsdurchfahrt Schwannheim ist, ist das Lkw-Durchfahrtsverbot für die Dauer der Vollsperrung aufgehoben.

Stellungnahme des Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

15. + 16. K 58 Gronauer Straße

Ist-Zustand:

Östlich von Bensheim liegen die Stadtteile Gronau-Zell und Gronau, die durch die K 58 erreicht werden. Die durch Gronau führende Kreisstraße endet als Sackgasse auf dem Naturparkplatz Märkerwald. Der aufkommende Verkehr besteht vorrangig aus Anwohnern und Gästen. Von der Gronauer Straße 92 in Zell bis zum Ortsende Gronau besteht bereits eine Tempo 30 km/h-Anordnung.

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. Es wurde der Magistrat der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Bensheim als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Bensheim plant ab dem Haushaltsjahr 2021 Mittel für freiwillige Lärmsanierung zur Förderung von Lärmschutzfenstern einzustellen.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Verkehrsentwicklungsplan:

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Mit der Verringerung der Lärmbelastung soll sich im nächsten Verkehrsentwicklungsplan beschäftigt werden. Dieser soll zeitnah beauftragt werden.

Stärkung ÖPNV:

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Bensheim wurde eine Stärkung des ÖPNV gefordert, insbesondere eine dichtere Taktung, geringere Preise, gute Vernetzung der Stadtteile mit der Kernstadt, gute Vernetzung des innerstädtischen Verkehrs mit der Bahn, mehr gemeinsame Regelungen der Verkehrsverbände VRN und RMV.

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Ausschuss Bergstraße:

Der Kreis Bergstraße schreibt gegenwärtig den lokalen Nahverkehrsplan fort. Im Zuge dessen werden die Vorschläge geprüft werden.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Weiterhin wurde von der Stadt Bensheim ein neues Buskonzept umgesetzt, welche ab Dezember 2018 zu einer Verbesserung des ÖPNV in Bensheim und den Stadtteilen sorgt.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- Badensee Bensheim
- Winkelbachau/Jägersburger Wald

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft. Insoweit kann eine Festlegung des Bereichs als Ruhiges Gebiet gegenwärtig nicht erfolgen.

10.2.3 Biblis

Die Gemeinde Biblis liegt im Nordwesten des Landkreises Bergstraße, besteht aus den drei Ortsteilen Biblis, Nordheim und Wattenheim und hat 9.088 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Biblis liegt an der B 44 und der L 3261. Autobahnanschlüsse sind in etwa zehn Kilometern Entfernung in Lorsch, Heppenheim und Gernsheim vorhanden. In Biblis gibt es über den Bahnhof Biblis Direktverbindungen über die Riedbahn nach Mannheim und Frankfurt am Main und über eine Regionalbahn nach Worms.

Tabelle 16: Anzahl von Personen in Biblis, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	5	6	2	1	0	14
Nachts (L _{Night})	6	2	1	0	0	-	9

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Biblis betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 17: Betrachtete Straßenabschnitte in Biblis (PLUS-Kartierung)

	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	LDEN	LNight
1	Biblis	B 44	55	13	0	67	19	0	201	266
2	Biblis	Darmstädter Straße	81	17	0	92	22	0	281	331

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 18: Neue Straßenabschnitte in Biblis

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
3	Biblis	L 3261	Hohe Lärmbelastung

1. B 44

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 verläuft als zweispurige Ortsumgehung am östlichen Rande der Wohnbebauung von Biblis. Die Richtgeschwindigkeit von 100 km/h ist jedoch größtenteils auf 80 km/h beschränkt. Im Bereich einer Kreuzung über einen kurzen Abschnitt auf 60 km/h. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 nördlich von Biblis ca. 10.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 800 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf das gesteigerte Verkehrsaufkommen durch neu angesiedelte Logistikzentren aufmerksam gemacht und um eine Neubetrachtung gebeten.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Für die Berechnung wurde repräsentativ über den gesamten Abschnitt Gebäude herausgesucht. Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Gemeinde Biblis:

Seit der Straßenverkehrszählung 2015 hat sich das Fahrzeugaufkommen in und um Biblis grundlegend verändert, da zwei große Logistikzentren in Biblis und ein Zentrallager einer großen Drogeriekette direkt an der B 44 gebaut wurden. Dies führt zu einem stark erhöhten Verkehrs- und insbesondere Lkw-Aufkommens. Daher fordert die Gemeinde eine neue schalltechnische Begutachtung mit Augenmerk auf die Gebietsausweisung nach Baunutzungsverordnung.

Weiterhin weist die Gemeinde auf die Betriebsausfahrt der Firma Rollrasen Werr direkt auf die B 44 hin, die in dem dortigen Tempo 100-Bereich ein erhöhtes Unfallrisiko darstellt und zu Stau führt.

An der Kreuzung B44 und der Straße Am Werrtor befindet sich aktuell noch eine „Blinkampel“. Diese soll erneuert werden. Die Gemeinde forciert jedoch eine sogenannte „schlafende Ampel“ an der Kreuzung B44 - Bachgasse/Am Werrtor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es empfiehlt sich, die neue Verkehrszählung von 2020 abzuwarten und den Lärmkonflikt im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 4. Runde lärmtechnisch neu zu bewerten.

2. Darmstädter StraßeIst-Zustand:

Vom nordöstlich der Gemeinde Biblis gelegen Kreisverkehrsplatz führt die Darmstädter Straße als kommunaler Hauptverkehrsstraße mitten in die Ortschaft hinein und durch den älteren Stadtkern hindurch, in dem der Straßenquerschnitt deutlich enger wird.

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. Es wurde der Gemeinde Biblis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Gemeinde Biblis:

Es sind keine Mittel für freiwillige Lärmsanierungen im Haushalt eingeplant.

Es ist festzustellen, dass durch die Mautpflicht der Bundesstraße die Ortsdurchfahrten Biblis und Wattenheim verstärkt genutzt werden, um die Maut zu umgehen.

10.2.4 Birkenau

Zur Großgemeinde Birkenau gehören die Ortsteile Reisen, Nieder-Liebersbach, Hornbach, Löhrbach, Buchklingen, Kallstadt. Birkenau hat 9.871 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und liegt im Weschnitztal im Naturpark Bergstraße-Odenwald.

Birkenau befindet sich an der B 38, die durch die Öffnung des Saukopftunnels im Jahre 1999 die Wohnbebauung nicht mehr tangiert. Die „alte B 38“ ist nun die L 3408.

Die Kerngemeinde wird durch die Weschnitztalbahn Weinheim-Fürth (Odenwald) bedient. Unterstützt werden die Züge durch die mehrmals täglich verkehrenden Linien 681, 684 und 688 der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH.

Tabelle 19: Anzahl von Personen in Birkenau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	50	50	67	29	19	215
Nachts (L _{Night})	57	64	20	20	0	-	161

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Birkenau betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung der planaufstellenden Behörde ergab jedoch folgende Lärmkonfliktpunkte:

Tabelle 20: Betrachtete Straßenabschnitte in Birkenau (PLUS-Kartierung)

	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	Birkenau	L 3048 Hauptstraße	202	55	23	170	38	25	1165	1033

L 3408, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße ist eine Landesstraße und dient im Wesentlichen der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs. Zudem ist sie offizielle Umleitungsstrecke im Falle einer Sperrung des Saukopftunnels. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen, mit Ausnahme des Bereiches am Schlosspark, wo eine Temporeduzierung auf 30 km/h besteht. Das Gebiet ist als Mischgebiet im Sinne der BaunutzungsVO ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Überprüfung gebeten, ob die Auslösewerte an bestimmten Immissionsorten überschritten werden. In diesem Fall haben die Lärmbetroffenen einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es kommt allerdings an keinem Gebäude zu Überschreitungen der Richtwerte für ein Allgemeines Wohngebiet gem. der Lärmschutzrichtlinien- StV 70/60 dB(A), auch wenn im Bereich Hauptstraße 93 bis 103 die Lärmbelastung tags bei 70 dB(A) oder darüber liegt.

An der Ortsdurchfahrt L 3408 sind an mehr als 108 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Gemeinde Birkenau als Straßenverkehrsbehörde:

Der Bürgermeister der Gemeinde Birkenau als Straßenverkehrsbehörde hat eine Abwägung hinsichtlich einer möglichen verkehrlichen Anordnung vorgenommen. Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Gebäude an zu wenig Gebäuden die maßgeblichen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien- StV erreicht. Die am stärksten belasteten Gebäude haben zudem im höchstbelasteten Erdgeschoss teilweise Geschäftsräume.

Zudem würde eine im lärmbelasteten Bereich der Ortsdurchfahrt vorhandene Ampel bereits zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen. Im Bereich des Schlossparkes sei zudem bereits eine Tempo 30-Anordnung umgesetzt. Ein permanenter Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sei nicht zielführend.

Die für 2020 geplante Fertigstellung einer neuen innerörtlichen Gemeindestraße wird voraussichtlich zu erheblichen Veränderungen der Verkehrsströme führen, deren Folgen man zunächst abwarten wolle. Von einer verkehrlichen Anordnung wird somit vorläufig abgesehen.

10.2.5 Bürstadt

Die Stadt Bürstadt ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen, hat 16.386 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in drei Stadtteile Bobstadt, Bürstadt und Riedrode.

Die Bundesstraßen B 47 und B 44 kreuzen sich auf der Gemarkungsfläche der Stadt Bürstadt. Die Autobahn 67 ist über die Anschlussstelle Lorsch (Entfernung etwa fünf Kilometer) erreichbar.

Der Bahnhof Bürstadt ist ein Turmbahnhof an der Kreuzung von Riedbahn und Nibelungenbahn (Zuglinien: Mannheim-Frankfurt am Main und Worms-Bensheim). Er dient auch als Start- und Zielhaltepunkt für den innerstädtischen Rundkurs der VRN-Buslinie 652.

Tabelle 21: Anzahl von Personen in Bürstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	543	263	175	9	0	990
Nachts (L_{Night})	328	184	19	0	0	-	531

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 22: Betrachtete Straßenabschnitte in Bürstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Bürstadt	B 47	43	0	0	55	2
2	Bürstadt Bobstadt	L 3411 Frankensteinstraße	67	16	0	64	2	0	224	158

1. B 47

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 ist als Ortsumgehung angelegt worden und verbindet das Rheinland-Pfälzische Worms über die Alte Nibelungenbrücke mit dem Hessischen Lorsch östlich von Bürstadt. Die südöstliche Randbebauung Bürstadts befindet sich in unmittelbarer Nähe der B 47 und ist nur durch einen Grünstreifen von ihr getrennt. Es befinden sich entlang der B 47 umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von verschiedenen Lärmschutzwänden in unterschiedlicher Höhe und eines Lärmschutzwalles. Derzeit gibt es für den Bereich keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der B 47 sind an 9 Gebäuden die Lärmsanierungswerte in den obersten Etagen überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Langfristige Projekte: Bürstadt B 47 - Ortsumgehung

Die bestehende zweistreifige OU Bürstadt soll auf einer Länge von 5,2 km vierstreifig ausgebaut werden. Die Herstellung einer südlichen, durch einen 3m breiten Mittelstreifen baulich von der nördlichen (bestehenden) Richtungsfahrbahn, getrennten Richtungsfahrbahn

ist bereits planfestgestellt, aber noch nicht umgesetzt. Aufgrund veränderter Gesetzgebung, werden derzeit Artenschutz und Lärmschutz der angrenzenden Wohnbebauung überarbeitet. Der 4-streifige Ausbau der B 47 zwischen Bürstadt-Riedrode und Lorsch befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.³⁶

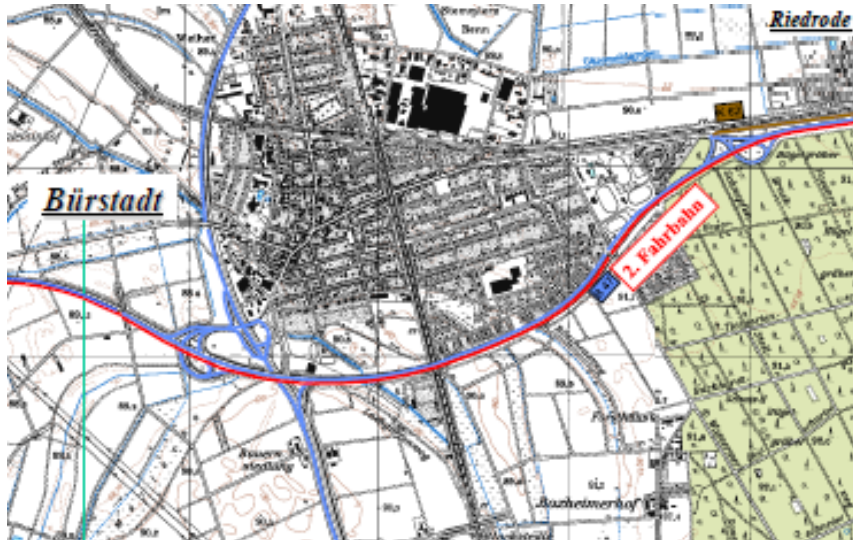


Abbildung 15: Übersichtsplan B 47 Ortsumgehung Bürstadt © Hessen Mobil

2. OT Bobstadt, L 3411, Frankensteinstraße

Ist-Zustand:

Die Frankensteinstraße führt als Ortsdurchfahrt mitten durch den Bürstädter Ortsteil Bobstadt. Der Straßenraum ist stellenweise ausreichend großzügig, damit Flächen für den ruhenden Verkehr vorhanden sind. Viele der Ein- und Zweifamilienhäuser stehen durch Vorgärten oder Anliegerstraßen einige Meter von der Straße abgesetzt. Eine Buslinie führt entlang der Frankensteinstraße durch den Ortsteil. Es liegt ein hoher Anteil auch auf dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Forderung aus der Beteiligung:

Zur Verringerung von Straßenverkehrslärm und Schadstoffemissionen wird von der Bürgerinitiative Frankensteinstraße die Anordnung von Tempo 30 ganztags verfolgt.

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.

³⁶ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/suedhessen/b-47-ortsumgehung-rosengarten-bürstadt-lorsch>, 11.06.2019

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Im Bereich der Frankensteinstraße sind allerdings an 56 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.2.6 Einhausen

Einhausen weist eine Einwohnerzahl von 6.424 (Stand: 31.03.2019) aus und hat keine weiteren Ortsteile.

Am östlichen Ortsrand verläuft die BAB 67. Die Anschlussstelle Lorsch ist von der Ortsmitte etwa 3 km entfernt. Die B 47 durchläuft das Gemeindegebiet und die Landesstraße 3111 die Ortsmitte in Südost-Nordwest-Richtung.

Über die Buslinien VRN 640 und 643 ist Einhausen mit den größeren Nachbarkommunen Lorsch, Heppenheim und Bensheim verbunden. Innerstädtisch existiert zudem eine Ruftaxi-Anbindung. Der nächste Bahnhof liegt in 3 km Entfernung in Lorsch.

Tabelle 23: Anzahl von Personen in Einhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	470	157	24	0	0	651
Nachts (L_{Night})	272	77	0	0	0	-	349

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 24: Betrachtete Straßenabschnitte in Einhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Einhausen	BAB 67	58	9	0	121	9	0	165	254
2	Einhausen	B 47 Blütenweg	38	25	0	30	23	0	244	192
3	Einhausen	L 3111	137	21	0	135	5	0	389	301

1. BAB 67Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn A 67 führt östlich von Einhausen entlang. Direkt an der Autobahn befinden sich einige Gewerbebetriebe. Die Wohnbebauung ist mindestens 180 m zurückversetzt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (eine vier Meter hohe Lärmschutzwand /-wandkombination sowie eine OPA-Fahrbahndecke) schützen das Wohngebiet bereits vor dem Verkehrslärm.

Forderung aus der Beteiligung:

Trotz der bereits vorhandenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen sind die Forderungen nach einer Geschwindigkeitsreduzierung groß. Gewünscht wäre eine Beschränkung für Pkw auf 120 km/h tagsüber sowie für Pkw auf 100 km/h und für Lkw auf 60 km/h nachts. Die Installation von stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen soll die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bekräftigen. Alternativ wurde auch die Einrichtung eines flexiblen (lärmabhängigen) Tempolimits von ca. 500 m nördlich der Straßenüberführung K 65 bis mindestens zur Anschlussstelle Lorsch vorgeschlagen.

Eine Erweiterung des vorhandenen „Flüsterasphalts“ um ca. 500 m nach Norden kann hier ebenso wie das Aufstellen einer Hinweisbeschilderung „Lärmschutz“ unterstützend wirken. Dies ist besonders in dem Bereich sinnvoll, in dem die Bundesautobahn zweibahnig dreistreifig ausgebaut werden soll (derzeit noch zweibahnig zweistreifig).

Zusätzliche Motorengeräusche überholender Lkws können vermieden werden, wenn ein Lkw-Überholverbot in diesem Gebiet ausgesprochen würde.

Die Gemeinde Einhausen befürchtet eine weitere Verkehrslärmzunahme im Zuge des geplanten 6streifigen Ausbaus der BAB 67.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zu einem eventuellen Ausbau der BAB 67:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BlmschV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers auf Grundlage der aktuellen Verkehrsdaten ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärm-minderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Die Gemeinde zweifelt die Berechnung von Hessen Mobil an und fordert die Überprüfung im Hinblick auf statistische und lärmmindernde Eigenschaften der Lärmschutzwand unter Zugrundelegung der entsprechenden überarbeiteten Vorschriften (ZTV-Lsw06) und Ergänzung und Erweiterung der vorhandenen Lärmschutzanlagen westlich der BAB 67 oder einer Verlängerung der Teilstrecken mit lärmmindernden offenporigen Asphalt, alternativ passive Schallschutzmaßnahmen für die nahegelegenen Wohngebieten. Auch die Anordnung eines Tempolimits und des LKW-Überholverbotes wird nach wie vor für notwendig erachtet.

2. B 47

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 läuft als vierspurige Kraftfahrstraße im Süden von Einhausen in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung.

Forderung aus der Beteiligung:

Vor allem Anwohner des Blütenweges beschwerten sich über die Lärmbelastungen der B 47. Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h tagsüber sowie für Pkw auf 100 km/h und für Lkw auf 60 km/h nachts gefordert. Alternativ wurde auch die Einrichtung eines flexiblen (lärmabhängigen) Tempolimits von der Autobahnüberführung der L 3111 / B 460 bis zum Ende des autobahnähnlich ausgebauten Abschnitts (etwa auf Höhe des Park & Ride Parkplatzes Lorsch) vorgeschlagen. Die Installation von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bekräftigen.

Der Einbau von „Flüsterasphalt“ (analog der Maßnahme an der A 67) kann hier ebenso wie das Aufstellen einer Hinweisbeschilderung „Lärmschutz“ unterstützend wirken. Ein weiterer Vorschlag waren ökologisch geeignete Baumaßnahmen zum Lärmschutz

Zusätzliche Motorengeräusche überholender Lkws können vermieden werden, wenn ein Lkw-Überholverbot in diesem Gebiet ausgesprochen würde.

Die Gemeinde Einhausen befürchtet eine weitere Verkehrslärmzunahme im Zuge des geplanten 4streifigen Ausbaus der B 47.

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.

Hinweis:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV).

3. L 3111 Mathildenstraße / Ludwigstraße / Hauptstraße / Jägersburger Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3111 verläuft aus Richtung Groß-Rohrheim durch die Gemeinde Einhausen und mündet auf der B 47. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Einhausen fordert eine Umsetzung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Im Weiteren wurde für die Jägersburgerstraße/Lichtenbergstraße eine genauere Analyse der Lärmkartierung, bzw. der Lärmbetroffenheit gefordert, damit eine korrekte Beurteilung des Lärmkonfliktes erfolgen kann.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Im Weiteren wurde die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitt Mathildenstraße Nr. 2 bis Nr. 66 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Auf der kompletten Ortsdurchfahrt der L 3111 sind zudem an 111 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Der Lichtenbergstraße wurde im Rahmen der Lärmkartierung versehentlich die Verkehrsmengen der Jägersburger Straße zugeordnet. Dieser Fehler wurde in der Auswertung behoben.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

*** Tempo 30 flächendeckend**

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Einhausen wurde die flächendeckende Anordnung von Tempo 30 km/h gefordert.

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerhalb der Ortslage hat die Gemeinde Einhausen bereits seit einigen Jahren eine nahezu flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h umgesetzt.

*** Stärkung des ÖPNV**Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Einhausen wurde im Hinblick auf den ÖPNV eine kürzere Taktung des Stadtbusses Lorsch-Einhausen gefordert, sowie eine Einbindung der Strecke Bensheim-Worms in die S-Bahn.

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Ausschuss Bergstraße:

Der Kreis Bergstraße schreibt gegenwärtig den lokalen Nahverkehrsplan fort. Im Zuge dessen werden die Vorschläge geprüft werden.

Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN):

Der VRN möchte ebenfalls mögliche Maßnahmen zur Lärminderung im Kreis, im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu betrachten und im Rahmen der geplanten Bürgerbeteiligung prüfen zu lassen.

Schutz ruhiger GebieteForderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- Friedhof Süd
- Naherholungsgebiet Riedforsten - Forehahi
- Jägersburger Wald (westlicher Teilbereich)

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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.

a: Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft. Insoweit kann eine Festlegung des Bereichs als Ruhiges Gebiet gegenwärtig nicht erfolgen

b.: Das Landschaftsschutzgebiet „Hessische Riedforsten - Forehahi“ umfasst innerhalb des Gemeindegebietes von Einhausen neben dem Naherholungsgebiet „Jägersburger Wald“ auch Flächen des Lorsch Waldes südlich der Gemeinde. Gemäß den Ausführungen der Gemeinde Einhausen verläuft in Ost-West-Richtung die derzeit noch weitgehend zweistreifig ausgebaute Bundesstraße B 47, so dass auch in diesem Gebiet mit einer nicht unerheblichen Vorbelastung durch Verkehrslärm zu rechnen ist. Im Zuge des geplanten durchgehend vierstreifigen Ausbaus dürfte es zu weiteren Lärmbelastungen in diesem Bereich kommen. Somit werden einige Teilbereiche als nicht geeignet betrachtet.

Da wie oben ausgeführt die Gemeinde Einhausen selbst die Ausweisung dieser Fläche als ruhige Gebiet ablehnt, kommt eine Festsetzung der vorgeschlagenen Flächen als ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie kommt folglich derzeit nicht in Betracht.

c: Das Naherholungsgebiet „Jägersburger Wald“ erstreckt sich nördlich der Gemeinde angrenzend an die Gemarkungen Biblis, Groß-Rohrheim, Gernsheim und das Stadtgebiet Bensheim. Eine Festsetzung der Fläche als ruhiges Gebiet wurde von der Kommune vorgeschlagen und ausdrücklich unterstützt. Die Ausweisung befindet sich derzeit im Prüfungsverfahren.

10.2.7 Fürth

Fürth hat 10.496 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Das Gemeindegebiet von Fürth liegt im Vorderen Odenwald im Oberen Weschnitztal. Die Landschaft ist Teil des Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald. Neben der Kerngemeinde Fürth gibt es elf weitere Ortsteile: Brombach, Ellenbach, Erlenbach, Fahrenbach, Kröckelbach, Krumbach, Linnenbach, Lörzenbach, Seidenbach, Steinbach und Weschnitz mit dem Weiler Leberbach. Der Weiler Altlechtern gehört ebenfalls in die Gemarkung von Fürth.

Durch Fürth führen in West-Ost-Richtung die als Siegfriedstraße bekannte Bundesstraße 460 und in Nord-Süd-Richtung die Bundesstraße 38. Beide Bundesstraßen vereinigen sich unterhalb der Kerngemeinde zu einer gemeinsamen Ortsdurchfahrt und trennen sich oberhalb wieder in verschiedene Richtungen.

Der Bahnhof Fürth ist Endpunkt der Weschnitztalbahn, auf der halbstündlich eine Regionalbahn nach Weinheim verkehrt.

Tabelle 25: Anzahl von Personen in Fürth, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	147	145	165	135	20	612
Nachts (L_{Night})	141	170	120	56	0	-	487

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 26: Betrachtete Straßenabschnitte in Fürth (PLUS-Kartierung)

	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	Fürth	B 38/B460 Erbacher Straße Heppenheimer Straße	115	110	44	128	96
2	Fürth Lörtzenbach	B 38	38	27	4	38	29	8	325	390

	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}
3	Fürth Krumbach	B 38 Reichelsheimer Straße	13	19	0	21	20	0	163	196
4	Fürth Krumbach	B 460 Erbacher Straße	60	52	3	56	66	3	548	658

1. B 38 Erbacher Straße / Heppenheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt von Lörzenbach, der Kerngemeinde und Krumbach. In Fürth selbst verläuft sie parallel zur B 460. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in der Kerngemeinde Fürth ca. 14.577 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 570 Fahrzeugen/Tag. Es wurde bereits an 27 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt der B 38 Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der vollständigen Heppenheimer und Erbacher Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 37 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Tagstunden sowie an 62 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Bundesstraße 38 sind zudem an 70 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer der übrigen Gebäude können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei einer Tempo 30 ganztags-Anordnung verbleibt an 49 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 38 Ortsumfahrung für Fürth ist im weiteren Bedarf des Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz enthalten und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet.

2. OT Lörzenbach, B 38 Weinheimer StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt von Lörzenbach, der Kerngemeinde und Krumbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Lörzenbach ca. 13.211 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 460 Fahrzeugen/Tag. Es wurde bereits an 6 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf weiten Abschnitten der Weinheimer Straße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 17 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A). Bei einer Tempo 30 nachts-Anordnung verbleibt an keinem Gebäude eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

An der Weinheimer Straße sind zudem an 25 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 38 Ortsumfahrung für den Ortsteil Lörzenbach ist als Bestandteil der Ortsumfahrung Rimbach und im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz enthalten und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet.

3. OT Krumbach, B 38 Reichelsheimer StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Als eine von zwei Hauptstraßen im Ortsteil Krumbach zweigt die B 38 sich von der B 460 ab und führt nach Norden in Richtung Lindenfels bzw. Reichelsheim (Odenwald). Es wurde bereits an einem Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Es wurde in der Ortsdurchfahrt ein mobiler Blitzerstandort genehmigt und von der Polizei verstärkt Motorradkontrollen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die massive Lärmbeeinträchtigung durch die beiden Bundesstraßen in Fürth aufmerksam gemacht. Ein weiteres Problem seien die Motorradfahrer, deren Lärmemissionen sich nicht in den Berechnungen wiederfinden. Hier wird vorgeschlagen, die „Applaus- und Wendestellen“ zwischen Krumbach und Wegscheide und Krumbach und Lindenfels unzugänglich zu machen. Ein Tempolimit von 30 km/h innerorts und 70 km/h außerorts würde ebenfalls zu einer Reduktion des Motorradverkehrs führen. Stationäre Blitzer und bauliche Maßnahmen um den Verkehrsfluss zu verlangsamen sollten ebenfalls umgesetzt werden.

Eine Tempo 30-Anordnung diene nicht nur der Lärmreduzierung, sondern auch der Verkehrssicherheit der Schulkinder.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmrechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, teilweise tagsüber aber vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an drei Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten könnten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A). Bei einer Tempo 30 nachts-Anordnung verbleibt an keinem Gebäude eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

An der B 38 sind zudem an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

4. OT Krumbach, B 460 Erbacher Straße

Ist-Zustand:

Als eine von zwei Hauptstraßen im Ortsteil Krumbach führt die B 460, die parallel mit der B 38 von Westen her in den Ort führt und sich dort abzweigt, ins Weschnitz- und Mossautal. Es wurde bereits an einem Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf weiten Streckenabschnitten eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten B 460 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Zudem sind im Bereich der Erbacher Straße an 28 Gebäuden die Lärmsanierungswerte in der Nacht überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei

Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

10.2.8 Gorxheimertal

Die Gemeinde Gorxheimertal hat eine Einwohnerzahl von 4.104 (Stand: 31.03.2019) und ist in drei Ortsteile gegliedert: Gorxheim, Unter-Flockenbach und Trösel.

Die Gemeinde Gorxheimertal liegt abseits von Bundesstraßen im Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald und ist durch die L 3257 mit der Nachbarkommune Weinheim verbunden.

Mit dem Busverkehr ist die Gemeinde sowohl mit der Linie 681 (Weinheim-Grasellenbach-Weinheim) als auch mit der Linie 682 (Weinheim-Oberflockenbach-Weinheim) erschlossen. Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in der unmittelbaren Nachbarstadt Weinheim.

Tabelle 27: Anzahl von Personen in Gorxheimertal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})		0	0	0	0	0	0

In Gorxheimertal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Gorxheimertal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 28: Betrachtete Straßenabschnitte in Gorxheimertal (PLUS-Kartierung)

	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	Gorxheimertal	L 3257	307	22	0	276	4	0	846	604

L 3257 Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die L 3257 führt als Ortsdurchfahrt durch Gorxheim, Unterflockenbach und Trösel. Es ist die

einzigste Hauptverkehrsstraße der Gemeinde Gorbheimertal und hat ihren Schwerpunkt auf der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer im Bereich Lindenstraße/Darmstädter Straße einen Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.2.9 Grasellenbach

Die Gemeinde Grasellenbach hat 4.136 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Ortsteile Gras-Ellenbach (Verwaltungssitz), Wahlen, Hammelbach, Litzelbach, (Ober-/Unter-) Scharbach und Tromm.

Die inmitten des Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald gelegene Gemeinde ist über die B 460 (Siegfriedstraße) erschlossen, die im weiteren Verlauf zu den Mittelzentren Heppenheim oder - über die anschließende B 45- Erbach/Odw. führt.

Es verkehren Linienbusse zu den Bahnhöfen in Heppenheim und Weinheim.

Tabelle 29: Anzahl von Personen in Grasellenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Grasellenbach sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Grasellenbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 30: Betrachtete Straßenabschnitte in Grasellenbach (PLUS-Kartierung)

	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	Grasellenbach	L 3346 / L 3105	132	4	0	101	2	0	331	214

L 3105 Nibelungenstraße / Siegfriedstraße**L 3346 Litzelbacher Straße / Weschnitzer Straße**Ist-Zustand:

Die genannten Landesstraßen führen als Ortsdurchfahrten durch die Ortsteile Grasellenbach, Wahlen und Hammelbach und bilden die Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde. Der Schwerpunkt liegt auf der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer Im Bereich Lindenstraße/Darmstädter Straße einen Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.2.10 Groß-Rohrheim

Groß-Rohrheim liegt im Nordwesten des Landkreises Bergstraße und besteht nur aus einem Ortsteil und auch nur aus einer Gemarkung. Groß-Rohrheim hat 3.721 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Bundesstraße B 44 führt als Ortsumgehung um den bebauten Gemeindeteil herum. Groß-Rohrheim hat einen Bahnhof an der Riedbahn und ist über die VRN-Linien 645 und 647 an die Nachbarkommunen Bensheim und Biblis angeschlossen.

Tabelle 31: Anzahl von Personen in Groß-Rohrheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3	0	0	0	0	3
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Groß-Rohrheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 32: Betrachtete Straßenabschnitte in Groß-Rohrheim (PLUS-Kartierung)

	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	Groß-Rohrheim	K 41 Kornstraße Rheinstraße	0	0	0	0	0

K 41 Kornstraße/Rheinstraße

Ist-Zustand:

Die Kreisstraße 41 läuft als Kornstraße und Rheinstraße als Hauptverkehrsstraße durch Groß-Rohrheim und dient der innerörtlichen Erschließung.

Hinweis 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.

10.2.11 Heppenheim

Heppenheim ist Kreisstadt des südhessischen Landkreises Bergstraße, ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen und mit 26.008 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) viertgrößte Kommune des Kreises.

Neben der Kernstadt besteht Heppenheim aus den Stadtteilen Unter-Hambach und Ober-Hambach, Kirschhausen (mit Igelsbach), Erbach, Sonderbach, Wald-Erlenbach, Mittershausen-Scheuerberg und Ober-Laudenbach.

Heppenheim liegt zentral an der Autobahnen BAB 5/BAB 67, fast auf halber Strecke zwischen Heidelberg und Darmstadt (Entfernung je etwa 29 km). Bei der B 460 und B 3 in Heppenheim handele es sich um stark befahrene Bundesstraßen. Diese kreuzen sich inmitten der Kernstadt Heppenheim am sogenannten Postknoten, der der am stärksten belastet Lärmkonflikt in Heppenheim darstellt. Die B 460 stelle zudem eine Hauptverbindung zwischen dem Odenwaldkreis und dem Autobahnnetz in westliche Richtung (A 5) dar.



Abbildung 16: Verkehrsmengenkarte 2015_Heppenheim © Hessen Mobil

Heppenheim ist durch drei Regional-Buslinien, sowie einer innerstädtischen Buslinie erschlossen. Darüber hinaus sind alle Stadtteile mit Ruftaxilinen an die Heppheimer Kernstadt und damit auch an das Kreiskrankenhaus angebunden. Der Bahnhof Heppenheim bedient die Main-Neckar-Bahn.

Der Segelflugplatz Heppenheim ist als Sonderlandeplatz klassifiziert und liegt südwestlich der Stadt.

Tabelle 33: Anzahl von Personen in Heppenheim die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	732	630	540	379	0	2.281
Nachts (L _{Night})	679	550	453	5	0	-	1.687

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 34: Betrachtete Straßenabschnitte in Heppenheim (PLUS-Kartierung)

	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	Heppenheim	B 3 Darmstädter Straße	33	3	0	35	8
2	Heppenheim	B 3 Ludwigstraße	11	1	0	10	0	0	36	22
3	Heppenheim	B 460 Lorscher Straße (Bahnunterführung bis Europaplatz)	48	48	0	53	45	0	454	470
4	Heppenheim	B 460 Lorscher Straße (Bahnunterführung bis Postknoten)	Betroffene in Lärmkonflikt „B460 Lorscher Straße (Bahnunterführung bis Europaplatz)“ enthalten							
5	Heppenheim	B 460 Lehrstraße Siegfriedstraße	167	152	11	168	161	28	1727	2036
6	Heppenheim Kirschhausen	B 460	103	74	9	98	91	11	896	1071
7	Heppenheim Wald-Erlen- bach	B 460	35	30	0	34	35	0	305	357
8	Heppenheim	L 3120 Erbacher Tal	11	1	0	10	0	0	36	22
9	Heppenheim	Bürgermeister-Kunz- Straße	2	0	0	3	0	0	3	5

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Einbau von lärm mindernden Asphalt für das Stadtgebiet von Heppenheim und eine vollständige Übernahme der Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Im Hinblick auf die in Diskussion stehende Ortsumgehung wurde hervorgebracht, dass der schlechte Kosten-Nutzen-Faktor entstand, da Hessen Mobil statt der Forderung von Anwohnern nach einer kostengünstigen Variante mit Maibergtunnel eine kostenintensive Variante mitten durch die Hügelketten plante. Die Lärmaktionsplanung soll auf eine Umsetzung günstigerer und realisierbarer Varianten einwirken.

Darüberhinaus wurde gefordert, die straßenverkehrsrechtlichen Festlegungen als zwingend umzusetzen vorzuschreiben.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

* verkehrsrechtliche Anordnungen:

Die Zuständigkeit über die Entscheidung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme obliegt alleine den Straßenverkehrsbehörden. Die planaufstellende Behörde untersucht die Lärmkonflikte, unterbreitet Maßnahmenvorschläge, beteiligt die zuständigen Behörden und bildet diesen Prozeß ab.

* lärmarmen Apshalt:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

* Zuschüsse für bauliche Schallschutzmaßnahmen:

Die freiwillige Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger erfolgt im Rahmen seiner zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Entscheidung und Finanzierung liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger auf Grundlage des jeweiligen Haushaltsgesetzes.

* Ortsumgehung Heppenheim

Die Realisierung einer Ortsumgehung wird seitens der Lärmaktionsplanung grundsätzlich unterstützt, da diese zu einer Lärmentlastung für die Anwohner im innerstädtischen Bereich führt. Die Planung, Untersuchung und Favorisierung der unterschiedlichen Varianten obliegt alleine dem Straßenbaulastträger. Dieser ist Ansprechpartner für alle diesbezüglichen Fragen.

1. B 3, nördlicher Bereich (Darmstädter Straße)

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt von Bensheim kommend in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Heppenheim Richtung dem badischen Laudendach. Zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels sowie Ärzte und Restaurant befinden sich hier. In manchen Gebäuden ist Gewerbe und Wohnen vereint. Daneben gibt es zahlreiche Ein- und Mehrfamilienhäuser. Einige Häuser im Stadtkern stehen direkt am Gehweg, andere einige durch

den Vorgarten um einige Meter zurückversetzt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen ca. 14.800 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Anwohner der Darmstädter Straße fordern zur Reduzierung von Lärm und Schadstoffen und aus Sicherheitsgründen die Einführung von Tempo 30 ganztags. Ebenfalls soll ein Lkw-Durchfahrverbot für die innerstädtische B 3 die Anlieger entlasten. Auch die Forderungen nach einer Umgehungsstraße wurden erhoben.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Darmstädter Straße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten der nördlichen B3 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an fünf Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Tagstunden (v.a. im Kreuzungsbereich/Signalanlagenbereich Ludwigstraße/Darmstädter Straße) sowie an 22 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Darmstädter Straße sind zudem nahezu flächendeckend an allen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Stellungnahme des Magistrats der Kreisstadt Heppenheim:

Der Magistrat der Kreisstadt Heppenheim spricht sich zum Schutze der Anwohner und zur Minderung von Gesundheitsbelastungen dafür aus, im Streckenabschnitt von der Ludwigstraße bis zum südlichen Stadtausgang ganztägig Tempo 30 einzuführen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 3-Ortsumgehung ist im weiteren Bedarf des BVWP 2030 enthalten und wird seitens der Lärmaktionsplanung befürwortet.

2. B 3, südlicher Bereich (Ludwigstraße)

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt von Bensheim kommend in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Heppenheim Richtung dem badischen Laudenbach. Zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels sowie Ärzte und Restaurant befinden sich hier. In manchen Gebäuden ist Gewerbe und Wohnen vereint. Daneben gibt es zahlreiche Ein- und Mehrfamilienhäuser. Einige Häuser im Stadtkern stehen direkt am Gehweg, andere einige durch den Vorgarten um einige Meter zurückversetzt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. An 11 Gebäuden wurden bereits bauliche Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Anwohner der Darmstädter Straße fordern zur Reduzierung von Lärm und Schadstoffen die Einführung von Tempo 30 ganztags. Ebenfalls soll ein Lkw-Durchfahrverbot für die innerstädtische B 3 die Anlieger entlasten. Auch die Forderungen nach einer Umgehungsstraße wurden erhoben.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab insbesondere im nördlichen Bereich eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Im Bereich der südlichen B 3 sind zudem an 25 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Stellungnahme des Magistrats der Kreisstadt Heppenheim:

Der Magistrat der Kreisstadt Heppenheim spricht sich zum Schutze der Anwohner und zur Minderung von Gesundheitsbelastungen dafür aus, im Streckenabschnitt von der Ludwigstraße bis zum südlichen Stadtausgang gantztägig Tempo 30 einzuführen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 3-Ortsumgehung ist im weiteren Bedarf des BVWP 2030 enthalten und wird seitens der Lärmaktionsplanung befürwortet.

3. B 460, westlicher Bereich: Lorsch Straße (Bahnunterführung bis Europaplatz)Ist-Zustand:

Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim. Sie stellt im Westen die Anbindung an die BAB 5 und die Stadt Lorsch sicher. Der untersuchte Streckenabschnitt befindet sich westlich der Bahnlinie. Nördlich der Fahrbahn sind vorrangig Gewerbebetriebe angesiedelt; eine Ausnahme bilden zwei Mehrfamilienwohnblöcke. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ein Wohngebiet mit Einfamilienwohnhäusern. Auf beiden Seiten befindet sich ein Grünstreifen zwischen der Bundesstraße und der Bebauung. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die Belastungen aus dem überregionalen Transportwesen der Autobahn und der Bahnstrecke hingewiesen und ein Schwerlastdurchfahrtsverbot für die innerstädtische B 460 gefordert.

Die Brückensanierung vor ca. 2 Jahren erfolgte ohne Schallschutz und dabei wurde rauer Asphalt verlegt, was zu einer verstärkten Lärmbelastung führt.

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 können.

Darüber hinaus wurde die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im westlichen Bereich der Lorsch Straße sind an 3 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.

4. B 460, Lorscher Straße (Bahnunterführung bis Postknoten)

Ist-Zustand:

Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim. Sie stellt im Westen die Anbindung an die BAB 5 und die Stadt Lorsch sicher. Der untersuchte Streckenabschnitt befindet sich zwischen Bahnunterführung und dem sogenannten Postknoten, dem Kreuzungsbereich der B 3 und der B 460.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h auf der B 460 Lorscher Straße westlich der B 3 bis Kalterer Straße (Unterführung) angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab nach wie vor eine ganztägige Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Darüber hinaus wurde die verstärkte Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung und Stellungnahme von Hessen Mobil:

Um eine einheitliche Betrachtung zu gewährleisten, hat Hessen Mobil vollständig den zu untersuchenden Bereich sowohl mit einer möglichen Tempo 50-Anordnung, als auch mit einer Tempo 30 Anordnung berechnet. Die Auswirkungen der Signalanlage wurden dabei berücksichtigt. Die Richtwerte in der Nacht, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, werden bei Tempo 50 flächendeckend überschritten. Am Tag werden im Bereich zwischen "In der Krone" und der B3 die Richtwerte ebenfalls überschritten. Im übrigen Bereich werden zumindest die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, auch ganztägig überschritten. Mit Ausnahme von 2 Gebäuden werden allen Gebäuden Pegelwerte von mindestens 70 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A), im Bereich des Knotenpunktes wegen dem Einfluss der B 3 um knapp unter 2 dB(A).

An der Lorscher Straße zwischen Postknoten und Bahnunterführung sind zudem an 25 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis der Stadt Heppenheim:

Am 26.06.2018 wurde von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Bergstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h von der Einmündung Neckarstraße bis Kreuzung B 3 angeordnet.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von 30 km/h ohne zeitliche Begrenzung auf der Lorscher Straße von der Kreuzung B 3 bis zur Einmündung Kalterer Straße (Unterführung) ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 29.08.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.

5. B 460, Lehrstraße / Siegfriedstraße

Ist-Zustand:

Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim. Sie ist eine Hauptroute vom vorderen Odenwald zur Autobahn. Entlang der Bundesstraße ist überwiegend Wohnbebauung, jedoch auch teilweise Einzelhandel vorhanden. Die teils sehr enge und überwiegend vorherrschende Grenz- und Wohnbebauung der B 460 verstärkt durch Reflexionen die Lärmbelastungen.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h auf der B 460 Siegfriedstraße von der Kreuzung B 3 bis zum Ende der nördlichen Bebauung angeordnet.

Es wurden bereits alle Gebäudeeigentümer wegen Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen seitens Hessen Mobil angeschrieben. Hiervon haben rund 75 % diese in Anspruch genommen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die starke Verkehrsbelastung hingewiesen, jeden Morgen entstünde ein Stau bis zum Stadtteil Kirchhausen. Es wurde eine

ganztägige Tempo 30 km/h-Anordnung, sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße oder einen Tunnel um den Odenwald-Autobahn-Verkehr umzulenken vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem kompletten Streckenabschnitt eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Im Weiteren wurde die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung und Stellungnahme von Hessen Mobil:

Für einen besseren Vergleich hat Hessen Mobil sowohl für tags als auch für nachts eine Berechnung mit der Geschwindigkeit von 50 km/h und mit 30 km/h durchgeführt. Die Auswirkungen der Signalanlage wurden dabei berücksichtigt. Die Richtwerte in der Nacht, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, werden bei Tempo 50 flächendeckend überschritten. Am Tag ebenfalls an 58 Gebäuden die Richtwerte überschritten. Im übrigen Bereich werden zumindest die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, ebenfalls flächendeckend überschritten. Mit Ausnahme von wenigen Gebäuden werden auf dem kompletten untersuchten Abschnitt tagsüber Pegelwerte von mindestens 70 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Die Lärmsanierungswerte sind ebenfalls flächendeckend überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer ganz täglichen Tempo 30-Anordnung zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.

6. Stadtteil Kirschhausen, B 460: Siegfriedstraße

Ist-Zustand:

Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim sowie die Stadtteile Kirschhausen und Wald-Erlenbach. Sie ist eine Hauptroute vom vorderen Odenwald zur Autobahn. Entlang der Bundesstraße ist überwiegend Wohnbebauung, jedoch auch teilweise Einzelhandel vorhanden. Die Bebauung liegt größtenteils direkt hinter dem Gehweg. Die Grundstücke sind dabei recht groß, weshalb sich zwischen den Gebäuden größtenteils große Lücken befinden.

Es wurde bereits an 22 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die starke Verkehrsbelastung hingewiesen, jeden Morgen entstünde ein Stau bis zum Stadtteil Kirchhausen. Es wurde eine ganztägige Tempo 30 km/h-Anordnung gefordert. Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße oder einen Tunnel um den Odenwald-Autobahn-Verkehr umzulenken vorgeschlagen. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung kam noch die Forderung nach einem Umbau des Straßenraums an den Ortsein- und -ausgängen auf, um mittels Fahrbahnhin- und -ausgängen den Straßenraum optisch einzuengen. Im diesem Zusammenhang können Bodenrampen und -schwelle eingebaut werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der vollständigen Ortsdurchfahrt in Kirschhausen eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Die Forderungen wurden zum Teil in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An allen untersuchten Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 19 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von rund 2,5 dB(A).

An der Siegfriedstraße in Kirschhausen sind zudem an 38 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.

7. Stadtteil Wald-Erlenbach, B 460: Siegfriedstraße

Ist-Zustand:

Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim sowie die Stadtteile Kirschhausen und Wald-Erlenbach. Sie ist eine Hauptroute vom vorderen Odenwald zur Autobahn.

Es wurde bereits an 2 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die starke Verkehrsbelastung hingewiesen. Es wurde eine ganztägige Tempo 30 km/h-Anordnung, sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße oder einen Tunnel um den Odenwald-Autobahn-Verkehr umzulenken, vorgeschlagen. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung kam noch die Forderung nach einem Umbau des Straßenraums an den Ortsein- und -ausgängen auf, um mittels Fahrbahninseln/Fahrbahnverschwenkungen den Straßenraum optisch einzuengen. Im diesem Zusammenhang können Bodenrampen und -schwelle eingebaut werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmrechnung gebeten.

Die Forderungen wurden zum Teil in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 8 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Siegfriedstraße in Wald-Erlenbach sind zudem an 12 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.

8. L 3120 Erbacher Tal

Ist-Zustand:

Die L 3120 führt den überörtlichen Verkehr aus den Orten im östlichen Kreisgebiet zur Kreisstadt und Richtung Autobahn. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 4.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 180 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Heppenheim möchte hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h anordnen.

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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der der L 3120 Erbacher Tal sind an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf

Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Bürgermeisters von Heppenheim als zuständige Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde hat es nach Abwägung aller Interessen für notwendig erachtet, auf dem Streckenabschnitt des Erbacher Tals (L3120) ab Ortstafel bis zum Knotenpunkt Ludwigstraße (B3) / Bürgermeister- Metzendorf-Straße (L3398) / Erbacher Tal (L3120) eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zum Schutz der Anwohner vor Lärm anzuordnen und hat die Zustimmung zu dieser verkehrlichen Maßnahme bei der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt beantragt.

Die obere Straßenverkehrsbehörde sah allerdings die Rechtsgrundlage gemäß der Straßenverkehrsordnung als nicht gegeben an, da die in der Lärmschutz-Richtlinie-StV geltenden Immissionswerte von 60 dB(A) nachts und 70dB(A) tags nicht erreicht werden. Auch wenn die Werte der 16. BImSchV an einigen Gebäuden (5 von 24 untersuchten Gebäuden) überschritten seien, so müsse bei einer Landesstraße ein umfassend begründeter Fall vorliegen, um verkehrsregelnde Maßnahmen zu treffen. Dies sei hier nicht der Fall.

9. Bürgermeister-Kuntz-Straße

Ist-Zustand:

Die Bürgermeister-Kuntz-Straße führt im nördlichen Teil Heppenheims in großen Abschnitten um das Wohngebiet von Heppenheim herum. Sie dient als Entlastungsstraße und Autobahnanbindung.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmen zur Lärminderung 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.

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung:

*** ÖPNV**

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Heppenheim wurde ein weiterer Ausbau des ÖPNV, sowie die Förderung lärmärmer öffentlicher Verkehrsmittel gefordert.

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Ausschuss Bergstraße:

Der Kreis Bergstraße schreibt gegenwärtig den lokalen Nahverkehrsplan fort. Im Zuge dessen werden die Vorschläge geprüft werden.

Stellungnahme des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH:

Das Linienbündel Nördliche Bergstraße, das auch die Stadt Heppenheim betrifft, wurde erst

im vergangenen Jahr neu vergeben und hat am 9.12.2018 den Betrieb aufgenommen. Insbesondere der Stadtverkehr Heppenheim wurde dabei stark erweitert und um eine neue Linie ergänzt. Kleinere Anpassungen sind jedoch auch während der aktuellen Vertragslaufzeit möglich.

*** Lärmindernde Asphaltdecken**

Stellungnahme der Kreisstadt Heppenheim:

Die Kreisstadt Heppenheim fordert die flächendeckende Verwendung lärmindernder bzw. lärmoptimierter Asphaltdecken im Rahmen des Neubaus oder Sanierung bestehender überörtlicher Straßen.

Hinweis des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Bei der nächsten Deckenerneuerung außerorts wird geprüft, ob ein lärmarmere Asphalt eingebracht werden sollte. In Hessen werden derzeit vorrangig lärmindernde Decken mit einem Korrekturwert von -2dB(A) als Regelbauweise durch Hessen Mobil eingebaut.

Betreffend Streckenabschnitten innerorts an Lärmkonfliktpunkten erfolgt bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Decken angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

*** lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte**

Stellungnahme der Kreisstadt Heppenheim:

Die Stadt Heppenheim fordert eine Optimierung der Ampelschaltung, insbesondere Grünpfeile, grüne Wellen, nächtliche Abschaltzeiten, technische Einrichtungen zur Bevorrechtigung des ÖPNV.

Zudem sollten - unterstützt von der Anwohnerschaft - die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze umgestaltet werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers steht bislang aus.

*** aktiver Schallschutz/Lärmschutzwände:**

Forderung aus der Beteiligung:

Der aktive Schallschutz entlang des überörtlichen Straßennetzes in Form von Lärmschutzwänden, Teilabdeckungen, Tunneln oder Einschnittslagen zur Verminderung des Lärms auf seinem Ausbreitungsweg ist zu forcieren.

Zudem würden Lärmschutzwände entlang der BAB und der Bahn fehlen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Liegen die Berechnungsergebnisse über den im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgelegten Auslösewerten für straßenbauliche Lärmsanierung (VLärmSchR 97), besteht die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger im Rahmen seiner zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Entscheidung und Finanzierung liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger auf Grundlage des jeweiligen Haushaltsgesetzes und wird Einzelfallbezogen geprüft.

*** Verkehrszunahme durch neue Baugebiete**Forderung aus der Beteiligung:

Durch die Erschließung neuer Baugebiete in Heppenheim und Umgebung nimmt die Verkehrsbelastung stetig zu, ohne dass entsprechende Infrastruktur- und Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es wird von Seiten der Lärmaktionsplanung darauf hingewiesen, dass bei der Ausweisung neuer Wohn- und/oder Gewerbegebiete weitere straßenverkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen vermieden bzw. entsprechender Lärmschutz für die Wohnbevölkerung gewährleistet werden sollte.

*** Versetzung Ortsschilder/Ortstafel**Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde das Versetzen der Ortsschilder aus dem Siedlungskern an die gesetzlich vorgeschriebenen Stellen zu Beginn des Siedlungsraumes gefordert, insbesondere die Versetzung des Ortsschildes von B460/Europaplatz nach westl. Tiergartenstraße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Diese gibt vor, dass Ortstafeln dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt demnach vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Die Möglichkeit einer schrittweisen Absenkung des Tempolimits (sog. Geschwindigkeitstrichter) aus Lärmschutzgründen wird separat geprüft.

*** bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung**Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Vorschläge hervorgebracht:

- einstreifige Kreisel an Knotenpunkten wie B460/Uhlandstraße - B3/Hambacher Tal - B3/Bürgermeister-Kunz-Straße
- Ausbau Gunderslachstraße-Außerhalb als Zubringer-/Sammelstraße

- Rückbau Knoten B460/B3 zu einem innerstädtischen Platz mit richtlinienkonformen Gehwegen
- Rückbau B3/Ludwigstraße zu einer innerstädtischen Straße mit richtlinienkonformen Gehwegbreiten
- Rückbau B3/Darmstädterstr. von Knoten B460 bis Bensheimer Weg zu einer innerstädtischen Straße mit richtlinienkonformen Gehwegbreiten und Straßenbegleitgrün

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers steht bislang aus.

Hinweis: Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung jedoch als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich. Die zuständigen Verkehrsbehörden werden beteiligt.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Heppenheim schlägt vor, den Friedhof Erbacher Tal als ruhiges Gebiet festzusetzen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Ausweisung befindet sich derzeit im Prüfungsverfahren bei der planaufstellenden Behörde.

10.2.12 Hirschhorn

Hirschhorn (Neckar) ist eine Kleinstadt mit 3.442 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) und liegt im Hessischen Odenwald. Mit dem benachbarten Neckarsteinach bildet es im Neckartal den südlichsten Teil Hessens.

Bei Hirschhorn kürzt die B 37 / B 45 über zwei Brücken und einen Tunnel die große Fluss Schleife des Neckars ab.

Hirschhorn (Neckar) liegt an der Neckartalbahn (Heidelberg-Bad Friedrichshall), die von Regionalbahnen und Regionalexpressen, sowie der S-Bahn RheinNeckar bedient wird.

Seit 1933 gibt es die Hirschhorner Neckarstaustufe mit Schleuse. Das Bauwerk dient gleichzeitig als Brücke über den Neckar, mittels der der südlich des Neckars liegende Stadtteil Ersheim und auch der Kleine Odenwald erreicht werden können.

Tabelle 35: Anzahl von Personen in Hirschhorn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4	1	1	0	0	6
Nachts (L _{Night})	1	2	0	0	0	-	3

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Hirschhorn betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung der planaufstellenden Behörde ergab folgenden Lärmkonfliktpunkt:

Tabelle 36: Betrachtete Straßenabschnitte in Hirschhorn (PLUS-Kartierung)

	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	Hirschhorn Ersheim	L 3105 / L 3119	140	21	0	119	15

L 3105, Jahnstraße

Ist-Zustand:

Durch die L 3105 wird neben Hirschhorn (Neckar) auch der in der Neckarschleife befindliche Stadtteil Ersheim erschlossen. Die Landesstraße führt nördlich des Neckars entlang und führt an beiden Enden auf die B 45, die die Orte Neckarsteinach und Eberbach verbindet. Die Jahnstraße verläuft unmittelbar neben dem Neckar, sodass die Wohnbebauung ausschließlich westlich der Straße gelegen und durch die Ausläufer der Berge des Odenwalds leicht erhöht liegt.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Jahnstraße sind an 26 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Hirschhorn schlägt vor, alle Bereiche im FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“, die den Lärmpegel von 40 dB (ggf. 35 dB) nicht überschreiten, als ruhige Gebiete auszuweisen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft.

10.2.13 Lampertheim

Lampertheim ist mit 32.566 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) drittgrößte Kommune des Landkreises Bergstraße ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Neben der Kernstadt gehören die Ortschaften Hofheim, Hüttenfeld, Neuschloß und Rosengarten als Stadtteile zur Stadt Lampertheim. Darüber hinaus gibt es verschiedene Siedlungen und Gehöftegruppen. Lampertheim grenzt direkt an das Stadtgebiet von Mannheim und liegt somit im unmittelbaren Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Neckar.

Das Stadtgebiet Lampertheim wird durch die Bundesstraßen B 44 und B 47 durchzogen und durch die L 3110 an die BAB 67 angeschlossen.

Der Bahnhof Lampertheim liegt an der Riedbahn. Im Stunden-Takt verkehren Regionalzüge in Richtung Mannheim, Karlsruhe und Frankfurt am Main. Vier Stadtverkehrslinien und zwei überregionale Linien verbinden die Lampertheimer Kernstadt mit den Stadtteilen und den angrenzenden Kommunen.

Tabelle 37: Anzahl von Personen in Lampertheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	442	424	386	224	42	1.518
Nachts (L_{Night})	433	395	225	59	0	-	1.112

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 38: Betrachtete Straßenabschnitte in Lampertheim (PLUS-Kartierung)

	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	Lampertheim	B 44 Mannheimer Straße/Wormser Straße/Andreas- straße	306	224	43	275	235	65	2748	3093
2	Lampertheim	L 3110 Wormser Straße	83	29	0	27	12	18	316	326
3	Lampertheim	L 3110 Römerstraße	172	66	0	168	33	0	805	589
4	Lampertheim Rosengarten	B 47 Nibelungenstraße	69	15	5	69	24	6	352	424

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 39: Neue Straßenabschnitte in Lampertheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5	Lampertheim	Oberlacher Straße	Sperrung der Oberlacher Straße für den kompletten Durchgangsverkehr, aber zumindest ab 3,5 t.
6	Lampertheim-Lampertheim-Hofheim	L 3411 Lindenstraße	Lärmbelästigung durch Buslinie, LKWs und landwirtschaftliche Fahrzeuge^; Forderung nach Tempo 30 und Zuschüsse zu bauliche Schallschutzmaßnahmen

1. B 44, Mannheimer Straße/Wormser Straße/Andreasstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 zieht vierspurig in der Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Kernstadtbereich Lampertheim und bildet die Frankenthaler Straße, Wormser Straße und Andreasstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 800 Fahrzeugen/Tag. Seit November 2005 gilt für die OD Lampertheim ein Lkw-Fahrverbot in den Nachtstunden. Es besteht die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Straßenabschnitt Anschlussstelle Mannheim-Sandhofen der BAB 6 bis Lampertheim, Anschluss Weidweg zählt seit Juli 2015 zu den nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz mautpflichtigen Abschnitten von Bundesstraßen.

Bereits seit der letzten Stufe der Lärminderungsplanung in Hessen ist ein mögliches ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot im Prüfungsverfahren. Da sich ein mögliches Durchfahrtsverbot für Lkw Landkreis- und Bundeslandübergreifend auswirken würde, kann eine Beurteilung nicht alleine durch die eigentlich zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Bergstraße erfolgen, sondern bedürfe der Abstimmung verschiedener Behörden. Dies betreffe ebenso den Aspekt der zu nutzenden Umfahungsstrecken, die auch im Bereich der Autobahnen von Rheinland-Pfalz (BAB 6) und Hessen (BAB 67) verlaufen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Durchsetzung des Lkw-Durchfahrtsverbotes gefordert.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ebenfalls auf die massiven Lärmbeeinträchtigungen durch LKWs, aber auch Motorräder, Busse und Traktoren aufmerksam gemacht. Durch die Ampelregelungen und die fehlende LKW-Maut würde die Lärmbelastung noch verstärkt. Ein weiteres Problem seien die Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot und Geschwindigkeitsüberschreitungen und die fehlenden Kontrollen. Die stationären Geschwindigkeitsüberwachungen seien zudem nicht aktiviert, obwohl es am Ortseingang zu sehr hohen Tempoüberschreitungen komme. Lärminderungsmaßnahmen würden seit Jahren geprüft werden, ohne sichtbare Ergebnisse zu erzielen.

Als lärmindernde Maßnahmenvorschläge wurde Tempo 30 (nachts/ganztags) gefordert, inklusive Grüner Welle. Entsprechende Durchfahrtsverbote, gegebenenfalls auch für den kompletten Durchgangsverkehr oder den kompletten Schwerlastverkehr, sowie die Kontrolle derer wurden als notwendig erachtet. Hierzu könnte beispielsweise im Ortsteil Rosen-

garten die Zufahrt von der B47 in die L3110 nach Lampertheim durch entsprechende Beschilderung verhindert und eine Umleitung bis zur betreffenden Anschlussstelle an die B44 bei Bürstadt eingerichtet werden.

Eine Temporeduzierung auf 20 km/h für den Zulieferverkehr über 7,5 t wurde vorgeschlagen. Weitere Vorschläge waren Geschwindigkeitsmessungen und eine Ampel-Umschaltung auf „rot“ bei Geschwindigkeitsüberschreitung. Als bauliche Maßnahmenvorschläge wurde eine Reduzierung auf drei Fahrspuren, die ampeltechnisch nach Stoßzeiten geschaltet werden, sowie die Einrichtung von Kreisverkehren an Kreuzungspunkten gefordert. Die Schaffung eines neuen Radweges könne hiermit einhergehen.

Die Forderung nach der Priorisierung der Ortsumgehung wurde mehrfach hervorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf vollständigen Ortsdurchfahrt eine Überschreitung der der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsanordnung auf Tempo 30 km/h ganztags und/oder ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Bei Tempo 50 werden im Bereich zwischen am Graben und der Oberlacher Straße die Richtwerte der Lärmschutz-RL-StV in der Nacht flächendeckend überschritten. Am Tag kommt es in Teilbereichen zu Überschreitung der Richtwerte. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A). Ein Lkw Fahrverbot führt zu einer Pegelreduzierung von 1,6 dB(A).

Durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot am Tag wären somit keine Richtwerte mehr überschritten. Genauso würde es sich auch verhalten, wenn eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gelten würde.

Bauliche Veränderungen an der Bundesstraße sind derzeit nicht vorgesehen

Stellungnahme der Stadt Lampertheim:

Die Stadt Lampertheim unterstützt ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot. Eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h wird als kritisch im Hinblick auf den Verkehrsablauf beurteilt.

Stellungnahme des Polizeipräsidium Südhessen, Polizeidirektion Bergstraße:

Eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung würde faktisch zu einer Lärmreduzierung führen und wäre demnach zielführend.

Demgegenüber könnte hinsichtlich der nur vereinzelt auftretenden Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr, tagsüber nur eine geringfügige Verbesserung bei den dB[A] Werten errechnet werden.

Die Parksituation im innerstädtischen Bereich führt jedoch dazu, dass Teilbereiche der jeweils rechten Fahrspur durch geparkte Fahrzeuge mit genutzt werden und für den Verkehr hierdurch regelmäßig nur die linke Fahrspur zur Verfügung steht. Dies führt zu einer Verdichtung des Verkehrs. Eine - wie gefordert - Reduzierung von vier auf drei Fahrspuren, würde daher nicht den erwünschten Erfolg versprechen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Am 09.03.2020 fand ein Vor-Ort-Termin zwischen allen beteiligten Fachbehörden statt, mit dem Ergebnis, ein Durchfahrtsverbot für LKW zwischen 22 und 6 Uhr aufrecht zu erhalten. Hierzu hat die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt am 13.03.2020 eine Anhörung eingeleitet.

Gleichzeitig soll für einen Abschnitt auf der B 44 Ortsdurchfahrt Lampertheim einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h von 22 Uhr bis 6:00 Uhr i. V. m. einer "Grünen Welle" angeordnet werden. Hierzu wird die Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Bergstraße ebenfalls eine Anhörung einleiten.

Vom Ordnungsamt der Stadt Lampertheim werden weiterhin geeignete Maßnahmen ergriffen, um das Durchfahrtsverbot zu überwachen. Auch sollen künftig, vornehmlich zur Nachtzeit, Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde wird auf der B 44 auf dem maximal möglichen Teilabschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

Die Obere Straßenverkehrsbehörde prüft eine Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbotes zwischen 22 und 6 Uhr. Das Ergebnis ist der planaufstellenden Behörde zeitnah mitzuteilen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die weiteren Maßnahmenvorschläge wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans weiter bearbeitet. Die beteiligten Fachbehörden wurden bereits um Stellungnahme gebeten. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 44 Lampertheim:

Die Ortsumgehung B 44 Lampertheim ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als weitere Bedarf enthalten und wird auch von der Lärmaktionsplanung als notwendig erachtet.

2. L 3110 Wormser Straße (westlich der B44)

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3110 zieht in Ost-West-Richtung als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch Lampertheim. Laut Verkehrszählung der Stadt Lampertheim im Mai 2015 beträgt der Gesamtverkehr 8.600 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die stetige Zunahme des Schwerlastverkehrs hingewiesen und eine Verlegung der Landesstraße gefordert. Es wurde ein

LKW-Durchfahrtsverbot ab 7,5 t ganztags, sowie eine Ausweitung des LKW-Durchfahrtsverbots B 44 für den Zulieferverkehr des Industriegebietes Lampertheim-Nord gefordert. Eine Tempo 30-Anordnung wäre außerdem wünschenswert.

Die Forderung nach der Priorisierung der Ortsumgehung wurde mehrfach hervorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Lampertheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Lampertheim als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Für bauliche Lärmmaßnahmen hat die Stadt Lampertheim keine Haushaltsmittel.

Die Stadt Lampertheim hat eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Nach dieser werden in weiten Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an mehreren Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird eine Geschwindigkeitsreduzierung für erforderlich und geeignet gehalten, die vorhandene Lärmbelastung zu reduzieren. Derzeit findet der Abstimmungsprozeß mit Hessen Mobil und der Polizei statt. Danach ist die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde zu beantragen.

Festlegung:

Der Bürgermeister als Straßenverkehrsbehörde wird in der Wormser Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

Stellungnahme des Polizeipräsidium Südhessen, Polizeidirektion Bergstraße:

Es wird kein Erfordernis für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen gesehen. Das Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr ergibt sich per se zu dem der B44. Eine weitläufige Hinweisbeschilderung ist hierzu bereits existent.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die weiteren Maßnahmenvorschläge wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans weiter bearbeitet. Die beteiligten Fachbehörden wurden bereits um Stellungnahme gebeten. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

3. L 3110 Römerstraße, Neuschloßstraße (östlich der B44)

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3110 zieht in Ost-West-Richtung als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch Lampertheim. Laut Verkehrszählung der Stadt Lampertheim im Mai 2015 beträgt der Gesamtverkehr in der Römerstraße ca. 3.700 Kfz/Tag. Durch einen Aus- und Umbau erfolgte weitestgehend eine Beruhigung der Römerstraße.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die stetige Zunahme des Verkehrslärms, insbesondere durch Motorräder hingewiesen. Auch die Staus an der Ampel B 44/Römerstraße würden für eine immense Lärmbelastung sorgen. Es wurde ein ganztägiges LKW-Durchfahrtsverbot, sowie eine stringente Überwachung des bestehenden nächtlichen LKW-Durchfahrtsverbots gefordert, ebenso wie Tempo 30 für die L 3110.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Lampertheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Lampertheim als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Das vorgelegte Lärmgutachten ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die weiteren Maßnahmenvorschläge wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans weiter bearbeitet. Die beteiligten Fachbehörden wurden bereits um Stellungnahme gebeten. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

4. Ortsteil Rosengarten B 47 Nibelungenstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 führt zweispurig als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Rosengarten. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 20.390 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.600 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Nibelungenstraße sind an 38 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Weiterhin werden einige wenige Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen festgestellt.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme des Landrates des Kreis Bergstraße steht bislang aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Rosengarten - B 47 - Ortsumgehung:

Die neue Ortsumgehung Rosengarten verläuft südlich des Ortsteiles von Lampertheim, kreuzt die L 3110 mit einem Brückenbauwerk und schwenkt im Bereich der alten Ortsstraße nach Bürstadt in die B 47 ein. Die Einmündung der L 3261 wird planfrei und die Kreuzung mit der L 3110 teilplanfrei ausgebildet. Die Baulänge beträgt 3,6 Kilometer. Durch den Neubau der Ortsumgehung Rosengarten wird die Ortsdurchfahrt bis zu 80 % vom Verkehr entlastet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Abgasimmission in der Ortslage spürbar minimiert.³⁷ Der Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen erging am 11. August 2015. Der VGH Kassel hat jedoch in seiner Entscheidung vom 5. Dezember 2019 -

Az. : C 1823/15.T - festgestellt, dass dieser Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.³⁸ Es ist davon auszugehen, dass nun ein Planänderungsverfahren erfolgen wird.



Abbildung 17: Übersichtsplan B 47 Ortsumgehung Rosengarten, ©Hessen Mobil

³⁷ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/b-47-ortsumgehung-rosengarten>, 11.06.2019

³⁸ https://verwaltungsgerichtsbarkeit.hessen.de/OrtsumgehungLampertheim_Rosengarten.pdf, 25.02.2020

10.2.14 Lautertal

Die Gemeinde Lautertal verzeichnet 7.236 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den elf Ortsteilen Reichenbach (Sitz der Gemeindeverwaltung), Lautern, Gadernheim, Raidelbach, Knoden mit dem Weiler Breitenwiesen, Schannenbach, Elmshausen, Beedenkirchen, Staffel und den benachbarten Weilern Schmal-Beerbach und Wurzelbach.

Durch das Gemeindegebiet führt die Bundesstraße 47 (Nibelungenstraße), die den Anschluss zum Mittelzentrum Bensheim gewährleistet.

Der ÖPNV wird durch die Buslinien 664, 665 und 666 bedient. Der Abend- und Wochenendverkehr wird durch Rufbusse sichergestellt.

Tabelle 40: Anzahl von Personen in Lautertal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	194	250	263	129	0	836
Nachts (L_{Night})	236	287	154	0	0	-	677

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Lautertal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 41: Betrachtete Straßenabschnitte in Lautertal (PLUS-Kartierung)

	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	Lautertal Elmshausen	B 47 Nibelungenstraße	107	64	0	106	79
2	Lautertal Reichenbach	B 47 Nibelungenstraße	147	64	0	143	89	0	848	1049
3	Lautertal Gadernheim	B 47 Nibelungenstraße	94	58	0	94	67	0	611	738

1. OT Elmshausen B 47

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 führt als Ortsdurchfahrtstraße und zugleich regionale Verbindungsstraße durch den in einem Tal liegenden Ortsteil Elmshausen. Die Wohnbebauung befindet sich überwiegend unmittelbar an der Fahrbahn. Teilweise ist der Straßenquerschnitt so gering, dass kein Gehweg vorhanden ist. Einige Gewerbebetriebe sind ebenfalls angesiedelt.

Im Bereich der Nibelungenstraße Nr. 9 bis Nr. 138 besteht eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h. In den 90er Jahren wurde durch Hessen Mobil bereits eine nahezu flächendeckende Lärmsanierung durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem übrigen Streckenabschnitt eine

Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmrechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden weiterhin die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Es sind zudem an einem Großteil der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

2. Ortsteil Reichenbach B 47

Ist-Zustand:

Als Ortsdurchfahrtstraße und zugleich regionale Verbindungsstraße führt die B 47 durch den in einem Tal liegenden Ortsteil Reichenbach. Die Wohnbebauung befindet sich teilweise direkt an der Fahrbahn, teilweise ist sie etwas abgesetzt. Die lockere Bebauung ist durch einige Grünflächen und Gehöfte unterbrochen. In den 90er Jahren wurde durch Hessen Mobil bereits eine nahezu flächendeckende Lärmsanierung durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmrechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden weiterhin die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es sind zudem an einem Großteil der Gebäude Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

3. Ortsteil Gadernheim B 47

Ist-Zustand:

Im weiteren Verlauf der B 47 führt diese ebenfalls als Ortsdurchfahrtsstraße und zugleich regionale Verbindungsstraße zentral durch den Ortsteil Gadernheim. Die Bebauung ist dörflich geprägt. Lediglich in der Ortsmitte stehen die Wohnhäuser dichter beisammen, ansonsten mit teilweise sehr großzügigen Abständen zur Fahrbahn und den Nachbargebäuden. Einige Gaststätten und Einzelhandelsbetriebe befinden sich entlang der Nibelungenstraße. In Gadernheim wurden bereits in 12 Fällen Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden weiterhin die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 13 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Es sind zudem an 60 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung

von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

10.2.15 Lindenfels

Lindenfels liegt im nordöstlichen Landkreis Bergstraße und teilt demzufolge seine Stadtgrenze mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und dem Odenwaldkreis. Zu Lindenfels gehören die Stadtteile Eulsbach, Glattbach, Kolmbach, Schlierbach, Seidenbuch, Winkel und Winterkasten. Lindenfels hat 5.103 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Durch Lindenfels zieht die von Worms nach Michelstadt führende B 47 (Nibelungenstraße).

Lindenfels ist durch die Buslinien 665 und 666 mit den Nachbarkommunen Fürth, Lautertal und Reichelsheim verbunden.

Tabelle 42: Anzahl von Personen in Lindenfels, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	1	2	1	0	4
Nachts (L_{Night})	1	2	1	0	0	-	4

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

Tabelle 43: Betrachtete Straßenabschnitte in Lindenfels (PLUS-Kartierung)

	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	Lindenfels	B 47 Nibelungenstraße	136	58	0	122	84	0	844	957

Folgender Lärmkonflikt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 44: Neue Straßenabschnitte in Lindenfels

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Lindenfel Kolmbach	B 47	Massive Lärmbelästigung durch Motorradverkehr

B 47, Nibelungenstraße

Ist-Zustand:

Über die B 47 gelangt man von Lindenfels aus nach Bensheim oder auf die B 38 in Richtung Reichelsheim (Odenwald) und Fürth. Aufgrund der Topografie verläuft die Nibelungenstraße bei Lindenfels sehr geschwungen durch den Ort. Vorwiegend befindet sich die Wohnbebauung unmittelbar an der Fahrbahn. Durch den breiten Straßenquerschnitt sind viele Parkierungseinrichtungen parallel zur Fahrbahn vorhanden. Einzelhandelsbetriebe und Gaststätten befinden sich im Ort verteilt entlang der Bundesstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 3.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 220 Fahrzeugen/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Motorradfahrgeräusche werden hauptsächlich als Lärmstörfaktor angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in der Ortsdurchfahrt auf der Nibelungenstraße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem in den Nachtstunden überschritten.

An der B 47 sind zudem an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

10.2.16 Lorsch

Die Karolingerstadt Lorsch hat 13.668 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen. Lorsch umfasst eine Gemarkung. Im Süden

von Lorsch befindet sich außerdem der Seehof von Lorsch. Das Kloster Lorsch ist seit 1991 UNESCO-Weltkulturerbe. Im Südosten der Stadt befindet sich das Naturschutzgebiet We-schnitzinsel.

Durch die Gemarkung der Stadt führen die Bundesautobahn 67 und die Bundesstraßen 47 und 460. Über die Anschlussstellen Heppenheim und Bensheim ist Lorsch in unmittelbarer Entfernung an die BAB 5 angeschlossen. Der Bahnhof von Lorsch liegt an der Linie der Niebelungenbahn zwischen Bensheim und Worms, zudem bestehen dichte Busverbindungen mit Lampertheim/Bürstadt, Heppenheim, Einhausen und Bensheim.

Tabelle 45: Anzahl von Personen in Lorsch, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.495	436	106	6	0	2.043
Nachts (L_{Night})	776	176	28	0	0	-	980

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 46: Betrachtete Straßenabschnitte in Lorsch (PLUS-Kartierung)

	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	Lorsch	BAB 67 Wolfshecke	59	7	0	71	20
2	Lorsch	BAB 67 Mannheimer Straße / Zedernstraße	0	0	0	30	0	0	0	20
3	Lorsch	B 47 Nördl. Stadtgebiet	303	10	0	414	28	0	618	883
4	Lorsch	Hirschstraße	73	0	0	58	0	0	131	92
5	Lorsch	Niebelungenstraße/ Stiftstraße/ Heppen- heimerstraße/Oden- waldalle	92	0	0	82	0	0	198	142
6	Lorsch	Seehofstraße	32	0	0	24	0	0	33	19
7	Lorsch	Am Birkengarten	10	0	0	90	0	0	6	133
8	Lorsch	In der Dieterswiese	7	0	0	18	1	0	8	21

1. + 2. BAB 67

Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn 67 verläuft mit einem Abstand ab 170 m zur Wohnbebauung direkt am westlichen Stadtrand von Lorsch entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 südlich von Lorsch ca. 74.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 10.000 Fahrzeugen/Tag. Auf der BAB 67 ist in diesem Bereich ein lärmindernder Asphalt mit einem Schallminderungswert von - 4 dB(A) eingebaut worden. Zum Schutz der

Wohnbebauung wurden zudem Lärmschutzanlagen von 2,50 bis 4,00 m entlang der B 47 und der A 67 errichtet.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Lärmbelastungen der Autobahn haben in den letzten Jahren stark zugenommen und werden mit dem geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB 67 weiter zunehmen. Die Stadt Lorsch macht insbesondere auf die bestehende Belastung für die Anwohner der Wohngebiete Wolfshecke 12-50, sowie Georg-Werner-Straße 2-6/1-25 aufmerksam. Als mögliche Lärminderungsmaßnahmen schlägt die Stadt eine Ertüchtigung/Ergänzung der Lärmschutzwände an der Ostseite der BAB 67, der Südseite der B 47 mit ihren Verbindungsspannen zur BAB 67 und zur B 460 vor, außerdem den Einbau von „Flüsterasphalt“ auf der BAB 67 und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw in den Nachtstunden und ein Überholverbot im Siedlungsbereich im Zusammenhang mit regelmäßigen Kontrollen. Auch eine Schallschutzbepflanzung wird als Alternative genannt.

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.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zu einem eventuellen Ausbau der BAB 67:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Durch die Anschlussstelle der A 67 mit der B 47 und der unmittelbar im Umfeld befindlichen Wohnbebauung müssen die beiden Straßenzüge überlagernd betrachtet werden. Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

3. B 47

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 verläuft im Norden des Stadtgebietes und tangiert den bebauten Bereich. Sie ist vierstreifig ausgebaut und als Kraftfahrstraße ausgewiesen, d. h. es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Lkw. Zum Schutz der Wohnbebauung wurden Lärmschutzanlagen von 2,50 bis 4,00 m entlang der B 47 und der A 67 errichtet.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Lärmbelastungen der B 47 haben in den letzten Jahren stark zugenommen und werden

mit dem geplanten vierstreifigen Ausbau der B 47 Richtung Worms weiter zunehmen. Die Stadt Lorsch macht insbesondere auf die bestehende Belastung für die Anwohner der Wohngebiete Wolfshecke 12-50, sowie Georg-Werner-Straße 2-6 und 1-25 aufmerksam. Als mögliche Lärminderungsmaßnahmen schlägt die Stadt eine Ertüchtigung/Ergänzung der Lärmschutzwände an der Südseite der B 47 mit ihren Verbindungsspannen zur BAB 67 und zur B 460 vor und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h tagsüber und 80 km/h (Pkw), bzw. 60 km/h (Lkw) in den Nachtstunden mit regelmäßigen Kontrollen. Auch eine Schallschutzbepflanzung wird als Alternative genannt.

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.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zu einem eventuellen Ausbau der B 47:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BlmschV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Durch die Anschlussstelle der A 67 mit der B 47 und der unmittelbar im Umfeld befindlichen Wohnbebauung müssen die beiden Straßenzüge überlagernd betrachtet werden. Im untersuchten Bereich sind an sieben Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. Hirschstraße

Ist-Zustand:

Die Hirschstraße ist eine stark frequentierte kommunale Hauptverkehrsstraße.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden markierte Parkbuchten, Geschwindigkeitskontrollen und die Überprüfung einer möglichen Tempo-30-Anordnung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, und nur wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob straßenbauliche bzw. städtebauliche Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt werden können.

Es wird seitens der Lärmaktionsplanung zudem vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Die Stadt Lorsch hat den Vorschlag der Parkplatzmarkierung übernommen und bereits umgesetzt. Zudem wurde im Jahr 2018 der Straßenbelag erneuert. Im Bereich der Hirschstraße von Haus-Nr. 1 bis Haus-Nr. 47 wurde im Jahr 2019 Tempo 30 angeordnet.

Geschwindigkeitskontrollen sollen künftig durchgeführt werden.

Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen sind für den Haushalt 2019 nicht vorgesehen.

5. Nibelungenstraße / Stiftstraße / Hirschstraße / Heppenheimer Straße / Odenwaldallee

Ist-Zustand:

Über die Nibelungenstraße, Stiftstraße, Hirschstraße, Heppenheimer Straße und Odenwaldallee verläuft der Hauptanteil des innerstädtischen Individualverkehrs, was zu erhöhten Lärmbelastungen führt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Forderungen erhoben:

- markierte Parkplätze in der Stiftstraße
- Erhöhung des Abstands der Fahrbahn zu den Häusern
- Lkw-Verkehr zum Be- und Entladen über die Kriemhildstraße leiten
- Versetzung des Ortseingangsschildes stadtauswärts vor den Kreisverkehrsplatz Friedensstraße
- Verkehrsberuhigung in der Heppenheimer Straße durch Verlagerung auf die Kriemhild- / Friedensstraße
- Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrolle Hirschstraße

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen rechtfertigen, und nur wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden oder welche weitere lärmmindernde Maßnahmen in Betracht gezogen werden könnten.

Es wird seitens der Lärmaktionsplanung zudem vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Hinweis zur Versetzung der Ortstafeln:

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortstafeln ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Diese gibt vor, dass Ortstafeln dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für

den ortseinwärts Fahrenen erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt demnach vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Die Möglichkeit einer schrittweisen Absenkung des Tempolimits (sog. Geschwindigkeitstrichter) aus Lärmschutzgründen wird separat geprüft.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen sind für den Haushalt 2019 nicht vorgesehen.

Die Stadt Lorsch entwickelt ab 2020 ein Verkehrskonzept im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes, bei dem u. a. eine Tempo-30-Anordnung für diese Straßenabschnitte geprüft wird. In der kompletten Heppenheimer Straße, sowie in der Nibelungenstraße 56 bis Stadtausgang wurde 2019 Tempo 30 angeordnet.

6. Seehofstraße

Ist-Zustand:

Die Gemeindestraße Seehofstraße bildet die Verlängerung der L 3111, die von Süden in das Stadtgebiet von Lorsch führt. Die Straße wird stark vom Zulieferverkehr des Gewerbegebietes Seehofstraße frequentiert.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gefordert, die Erschließung des Gewerbegebietes Seehofstraße nur über den Starkenburgring zu ermöglichen. Im Rahmen des Neubaus der „Schönklinik“ im Ehlried sollen Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, und nur wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden oder welche weiteren lärmindernden Maßnahmen in Betracht gezogen werden könnten.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen sind für den Haushalt 2019 nicht vorgesehen.

Die Stadt Lorsch entwickelt ab 2020 ein Verkehrskonzept im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes, bei dem u. a. eine Tempo-30-Anordnung für diese Straßenabschnitte geprüft wird.

7. Am Birkengarten

Ist-Zustand:

Die kommunale Straße am Birkengarten schließt die Bebauung im Westen der Stadt ab.

Forderung aus der Beteiligung:

Für Anwohner der Straße „Am Birkengarten“ wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmschutz gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, und nur wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger

Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen sind für den Haushalt 2019 nicht vorgesehen.

8. In der DieterswieseIst-Zustand:

Die Straße „In der Dieterswiese“ ist eine kommunale Straße, die unter erhöhter Verkehrsbelastung zu leiden hat. Weiterhin unterliegt sie Lärmauswirkungen der Autobahn.

Forderung aus der Beteiligung:

Für Anwohner der Straße „In der Dieterswiese“ wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmschutz gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, und nur wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde der Stadt Lorsch als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden oder welche weiteren lärmindernden Maßnahmen in Betracht gezogen werden könnten.

Als freiwillige kommunale Maßnahme kommt z. B. eine kommunale Schallschutzwand in Betracht.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen sind für den Haushalt 2019 allerdings nicht vorgesehen.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:**a. Flächendeckende Tempo 30-Einführung, sowie Einbahnstraßenringsystem**Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde die Forderung nach einer Einführung von Tempo 30 im kompletten Stadtgebiet für alle Bereiche mit Wohnbebauung, sowie ein Einbahnstraßenringsystem in ganz Lorsch, insbesondere im Bereich der Stiftstraße / Heppenheimerstraße, Wiesenteich, Kreuzwiese, Glockenwiese, mit nur einer Ein- und Ausfahrt je Baugebiet gefordert.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Die Stadt Lorsch entwickelt ab 2020 ein Verkehrskonzept im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes, bei dem u. a. eine Tempo 30 - Anordnung geprüft wird.

Die Stadt Lorsch hat im vergangenen Jahr 2019 weitere Tempo-30- Zonen ausgewiesen.

b. Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Lorsch wurde im Hinblick auf den ÖPNV eine kürzere Taktung des Stadtbusses Lorsch-Einhausen gefordert, sowie eine Einbindung der Strecke Bensheim-Worms in die S-Bahn.

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Ausschuss Bergstraße:

Der Kreis Bergstraße schreibt gegenwärtig den lokalen Nahverkehrsplan fort. Im Zuge dessen werden die Vorschläge geprüft werden.

Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN):

Der VRN möchte ebenfalls mögliche Maßnahmen zur Lärminderung im Kreis, im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, betrachten und im Rahmen der geplanten Bürgerbeteiligung prüfen lassen.

c. Verkehrskontrollen

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Die Stadt Lorsch hat ein mobiles Messgerät für die Kontrollen von Geschwindigkeitsüberschreitungen erworben und im Einsatz.

d. Verkehrskonzept

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Der Haushaltsplan der Stadt Lorsch für das Jahr 2020 sieht die Mittel für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes vor.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Lorsch wurden eine Vielzahl von Vorschlägen zur Ausweisung ruhiger Gebiete hervorgebracht:

- Weltkulturerbe Kloster Lorsch
- Kloster Altenmünster, Freilichtlabor Lauresham
- Wattenheimer Brücke
- Weschnitzinsel
- Erholungsgelände Klosterspatzen
- Friedhof Lorsch
- Birkengarten Lorsch
- Bruch (Bruchhäusel)
- Naherholungsgebiet Riedforsten
- Lorsch Wald im Westen des Stadtgebiets (alle Waldflächen beidseits von A 67 und B 47)

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund der kommunalen Planungshoheit erfolgt in dieser Runde der Lärmaktionsplanung die Aufnahme von ruhigen Gebieten in den vorliegenden Lärmaktionsplan aus-

schließlich in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Kommunen. Die Eignetheit der einzelnen Flächen als mögliche ruhige Gebiete befindet sich derzeit noch im Prüfverfahren.

10.2.17 Mörlenbach

Mörlenbach hat 10.081 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus dem gleichnamigen Hauptort, sowie den Ortsteilen Ober-Liebersbach, Bonsweiher, Weiher, Vöckelsbach, Ober-Mumbach und Rohrbach, sowie einer Vielzahl von Weilern.

Aufgrund der zentralen Lage im Weschnitztal ist Mörlenbach ein Verkehrsknotenpunkt für die umliegenden ländlichen Orte. Durch Mörlenbach führt die Bundesstraße 38, welche die Hauptverkehrsader in den Ballungsraum Rhein-Neckar ist. Im Ortskern mündet die L 3120 aus dem Überwald kommend in die B 38 und führt weiter nach Heppenheim. Der 1999 eingeweihte Saukopftunnel verbindet Mörlenbach direkt mit dem Autobahnnetz.

Mörlenbach wird von diversen Regionalbuslinien bedient; das Angebot wird durch Ruftaxis ergänzt. Der Bahnhof Mörlenbach liegt an der Weschnitztalbahn Weinheim-Fürth (Odenwald). Dort halten stündlich, wochentags in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich, Regionalbahnen der DB Regio AG.

Tabelle 47: Anzahl von Personen in Mörlenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	112	105	97	80	21	415
Nachts (L_{Night})	104	96	79	38	0	-	317

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Mörlenbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 48: Betrachtete Straßenabschnitte in Mörlenbach (PLUS-Kartierung)

	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	Mörlenbach	B 38 Fürther Straße / Weinheimer Straße	105	105	30	110	94

B 38 Fürther Straße/Weinheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Haupteerschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt der Kerngemeinde. Nahezu parallel der B 38 verläuft die Bahnlinie. Von Rimbach kommend ist zunächst nur eine einseitige Bebauung mit Gewerbe und Einzelhandel vorhanden; auf der anderen Seite befinden sich Felder. Die dann einsetzende Wohnbebauung ist zunächst durch große Vorgärten weit von der Fahrbahn zurückversetzt. Im Bereich des alten Ortskerns stehen die Häuser

zumeist direkt am Gehweg. In Richtung Birkenau ergibt sich ein vergleichbares Bild mit nur noch einseitiger und zurückversetzter Wohnbebauung. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der B 38 eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem wurde nahezu flächendeckend an allen Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden sowie an 24 Gebäuden in den Tagstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der B 38 sind zudem an 68 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 38 Mörlenbach:

Laut Hessen Mobil entlastet die geplante Ortsumgehung Mörlenbach im Zuge der B 38 die Ortsdurchfahrt um bis zu 68 %. Damit wird die Verkehrssicherheit in der Ortslage verbessert und die vorhandene Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner reduziert. Zudem wird die Verbindungsfunktion der B 38 in Richtung Bergstraße für die Bürger im We-schnitztal und der Überwaldregion gestärkt.

Die geplante rund 3,8 Kilometer lange Umgehungsstraße beginnt im Südwesten an der Einmündung der L 3408 Richtung Reisen. Sie verläuft in nordöstlicher Richtung, östlich der Gemeinde Mörlenbach, bis kurz vor den heutigen Anschluss der Gemeindestraße Richtung Groß-Breitenbach.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 12.01.2014 erteilt, die Klagen am 27.06.2019 vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel abgewiesen. Nach Aussage von Hessen Mobil soll die Umsetzung der Baumaßnahme nunmehr zügig in Angriff genommen werden. Die Bauzeit der etwa 3,8 km langen Strecke mit 2 Tunneln und 3 großen Talbrücken wird nach Aussage von Hessen Mobil auf ca. 6 Jahre beziffert.³⁹

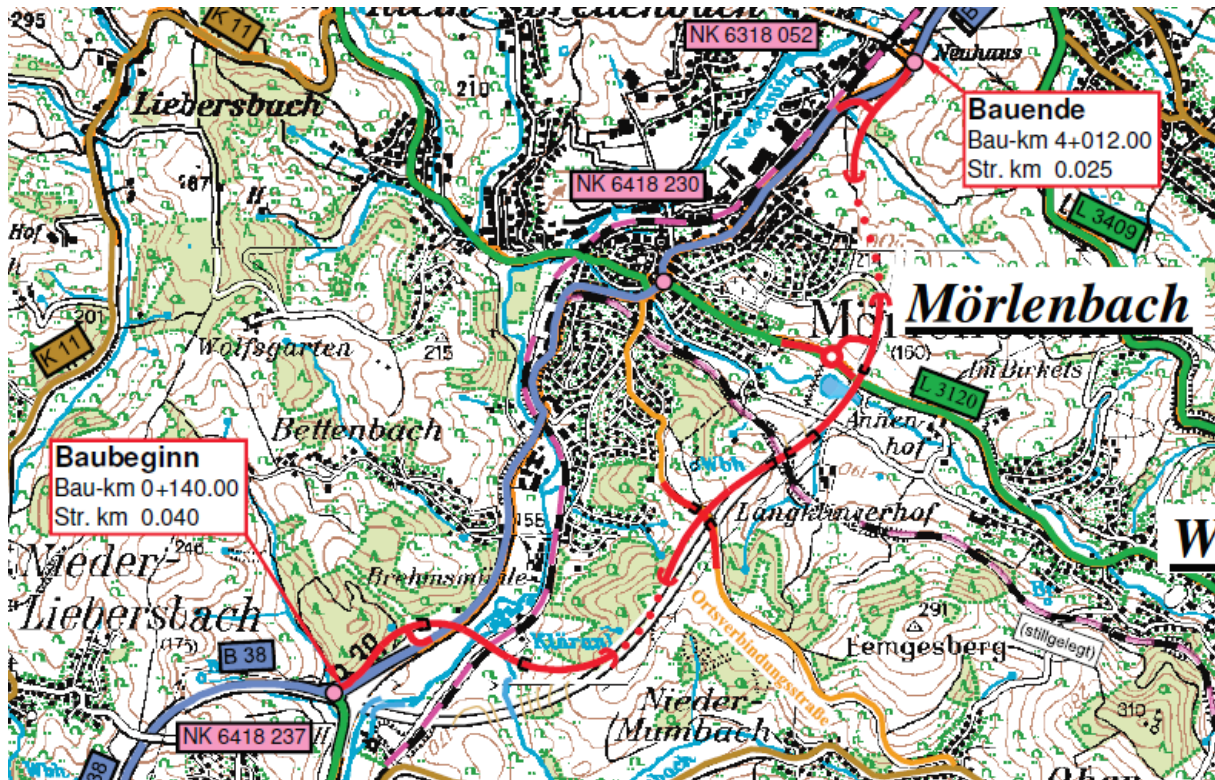


Abbildung 18: B 38 Ortsumgehung Mörlenbach Übersichtsplan ©Hessen Mobil⁴⁰

10.2.18 Neckarsteinach

Die Vierburgenstadt Neckarsteinach liegt am Neckar, 15 Kilometer östlich von Heidelberg. Der südlichste Punkt Hessens befindet sich im Stadtgebiet. Neckarsteinach hat 3.932 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Stadtteile Neckarsteinach, Darsberg, Grein und Neckarhausen

Neckarsteinach wird von der B 37 / B 45 durchzogen. Neckarsteinach und der Ortsteil Neckarhausen liegen an der 1879 eröffneten Neckartalbahn Heidelberg-Mosbach-Bad Friedrichshall, die seit 2003 mit den Linien 1 und 2 halbstündlich über den Bahnhof Neckarsteinach sowie den Haltepunkt Neckarhausen bei Neckarsteinach von der S-Bahn RheinNeckar bedient wird.

³⁹ <https://www.moerlenbach.de>, 10.09.2019

⁴⁰ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/suedhessen>, Stand: 10.09.2019

Tabelle 49: Anzahl von Personen in Neckarsteinach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	193	136	144	86	111	670
Nachts (L_{Night})	139	150	83	132	5	-	509

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 50: Betrachtete Straßenabschnitte in Neckarsteinach (PLUS-Kartierung)

	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	Neckarsteinach	B 45/B 37 Bahnhofstraße Hauptstraße Neckargemünder Straße	123	73	105	131	70
2	Neckarsteinach Neckarhausen	B 45/B 37 Burgenstraße	24	10	7	25	11	10	215	259

1. B 45 / B 37 Bahnhofstraße / Hauptstraße / Neckargemünder Straße

Der Bau einer B 37 Ortsumfahrung für Neckarsteinach ist im BVWP 2030 als weiterer Bedarf enthalten und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet

Ist-Zustand:

Der Verlauf der untersuchten Strecke befindet sich oberhalb des Neckars und führt als Hauptverkehrsstraße, gerade auch für den überstädtischen Verbindungsverkehr, mitten durch das Stadtgebiet hindurch. Die Bahnlinie verläuft wiederum oberhalb der Bundesstraße und verursacht für die von Bergen umgebenen Stadt zusätzlichen Lärm. An den Stadteinfahrten beginnt die Wohnbebauung sehr aufgelockert durch große Grundstücke mit vielen Grünflächen und teilweise nur einseitiger Bebauung. Im alten Stadtkern wird die Bebauung deutlich dichter und schließt unmittelbar am Gehweg an. Viele Geschäfte des täglichen Bedarfs befinden sich im Erdgeschoß der Wohnhäuser.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h zwischen Bahnhofstraße 20 und der Neckargemünder Straße 20 angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden allgemein bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Bundesstraße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberech-

nung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Für einen besseren Vergleich hat Hessen Mobil sowohl für tags als auch für nachts eine Berechnung mit der Geschwindigkeit von 50 km/h und mit 30 km/h durchgeführt. Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 46 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden sowie an zehn Gebäuden in den Tagstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Bundesstraße sind zudem an 71 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen, insbesondere eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf der kompletten Ortsdurchfahrt zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 37 Ortsumfahrung für Neckarsteinach ist im BVWP 2030 als weiterer Bedarf enthalten und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet.

2. Stadtteil Neckarhausen mit Lanzenbach B 45/B 37 Burgenstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraßen 45 und 37 verlaufen parallel zur Bahnlinie und zum Neckar als Ortsdurchfahrten durch den Stadtteil Neckarhausen und die Ansiedlung Lanzenbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Lanzenbach und von 70 km/h in Neckarhausen ausgewiesen. An sechs Gebäuden wurde in der Vergangenheit bereits eine Lärmsanierung durchgeführt

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen die Forderungen nach Tempo 50 tags und Tempo 30 nachts ein. Zudem werden anderweitige bauliche Maßnahmen im Allgemeinen gewünscht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, insbesondere nachts überschritten. Zudem sind an 10 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

Schutz ruhiger GebieteForderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Neckarsteinach schlägt vor, alle Bereiche im FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“, die den Lärmpegel von 40 dB (ggf. 35 dB) nicht überschreiten, als ruhige Gebiete auszuweisen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft.

10.2.19 Rimbach

Rimbach hat 8.588 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Ortsteile Albersbach, Lauten-Weschnitz, Mitlechtern, Rimbach (Verwaltungssitz) und Zotzenbach. Die Gemeinde Rimbach liegt im Weschnitztal als Teil des Naturraums Vorderer Odenwald. Die Besiedlung erfolgte entlang der Fließgewässer.

Die Bundesstraße 38 führt durch Rimbach, welche die Hauptverkehrsader in den Ballungsraum Rhein-Neckar ist. Auch die B 460 führt durch das Gemeindegebiet mit einer überörtlichen Verkehrsfunktion Richtung Heppenheim und Autobahn. Rimbach liegt an der Weschnitztalbahn von Weinheim nach Fürth im Odenwald, von der die Überwaldbahn in Mörlenbach nach Wald-Michelbach abzweigt.

Tabelle 51: Anzahl von Personen in Rimbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	146	165	189	154	1	655
Nachts (L _{Night})	161	190	163	18	0	-	532

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Rimbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 52: Betrachtete Straßenabschnitte in Rimbach (PLUS-Kartierung)

	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	Rimbach	B 38 Schloßstraße Staatsstraße	181	121	40	179	121	59	1809	2086
2	Rimbach Mitlechtern	B 460 Siegfriedstraße	35	33	0	30	39	1	335	396

1. B 38 Schloßstraße / Staatsstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt der Kerngemeinde. Nahezu parallel der B 38 verläuft die Bahnlinie. Die innerörtliche Wohnbebauung ist durchweg offen gestaltet. Größtenteils stehen die Häuser dennoch dicht am Gehweg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die B 38 ist seit der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Anfang der 90er Jahre wurde bereits an sieben Gebäuden in der Schloßstraße eine Lärmsanierung durchgeführt. Die B 38 wurde im Jahr 2019 grundhaft saniert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Bundesstraße 38 eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Hiervon wurde an 54 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 19 Gebäuden in den Tagstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Zwischen der Schloßstraße 27 und der Staatsstraße 16 werden diese Richtwerte tagsüber flächendeckend überschritten. Durch die teilweise deutlichen Reflektionen, werden hier Werte von bis zu 75 dB(A) am Tag erreicht. Zwischen der Schloßstraße 27 und der Staatsstraße 51 werden bei Beurteilungspegeln von bis zu 68 dB(A) diese Richtwerte nachts flächendeckend überschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der B 38 sind zudem an allen 90 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümern ist es nun möglich bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) zu stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

Stellungnahme der Gemeinde Rimbach:

Der Gemeindevorstand der Gemeinde Rimbach spricht sich gegen eine Tempo 30-Anordnung in den Nachtstunden aus. Die Ortsdurchfahrt von Rimbach zeichnet sich durch eine gleichmäßig, ebene Straßenführung bei ausreichender Straßenbreite aus. Somit können Fahrzeuge, insbesondere auch der Schwerlastverkehr, bei nächtlich reduziertem Verkehr im unterem Drehzahlbereich vergleichsweise geräuscharm durch Rimbach fahren. Bei geringerer Geschwindigkeit wäre ein kleinerer Getriebegang und höhere Drehzahlen notwendig. Die Kontrollierbarkeit eines Tempolimits wäre zudem sehr schwierig, da die beiden stationären Geschwindigkeitsmessanlagen nicht ausreichen würden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Lärmaktionsplanung unterstützt eine Realisierung einer Umgehungsstraße B 38a für Rimbach ein. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf genannt.

2. OT Mitlechtern, B 460 Siegfriedstraße

Ist-Zustand:

Durch den Ortsteil Mitlechtern verläuft die B 460. Zugleich gelangt man in westlicher Richtung nach Heppenheim und in östlicher Richtung nach Fürth und Rimbach. Die Wohnbebauung steht zumeist relativ dicht am Gehweg und hat zueinander jedoch stets große Lücken. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Siegfriedstraße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit

wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Landrat des Kreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In immer wieder kommenden Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 16 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Siegfriedstraße sind zudem an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei einer Tempo 30 nachts-Anordnung verbleibt an 18 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

10.2.20 Viernheim

Viernheim stellt mit 34.248 (Stand: 31.03.2019) die zweitgrößte Kommune des Landkreises Bergstraße dar und grenzt im Westen, im Süden und im Osten direkt an Baden-Württemberg. Viernheim ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen. Als Industriestadt nordöstlich von Mannheim ist sie wesentlicher Bestandteil der Metropolregion Rhein-Neckar. Der Stadtbezirk ist nicht in Stadtteile gegliedert.

Viernheim liegt zwischen den Bundesautobahnen BAB 67 und BAB 659, die auch den direkten Zugang zu der BAA 5 und der BAA 6 bieten.

Viernheim ist durch eine elektrisch betriebene Schmalspur-Eisenbahn (Oberrheinische Eisenbahn, kurz OEG, heute als Linie 5 ausgewiesen) und eine Regionalbuslinie des Busverkehrs Rhein-Neckar (BRN) an die umliegenden Städte angebunden. Zudem gibt es zwei Stadtbuslinien der Stadtwerke Viernheim.

Tabelle 53: Anzahl von Personen in Viernheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.913	559	134	0	0	2.606
Nachts (L_{Night})	1.006	270	6	0	0	-	1.282

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 54: Betrachtete Straßenabschnitte in Viernheim (PLUS-Kartierung)

	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	Viernheim	BAB 67/BAB 6	40	0	0	160	10	0	63	302
2	Viernheim	L 631 Heidelberger Straße	72	0	0	86	7	0	108	181

1. BAB 67/BAB 6

Ist-Zustand:

Das Stadtgebiet Viernheim wird direkt von den Autobahnen BAB 6 und BAB 67 begrenzt, die sich am Viernheimer Kreuz kreuzen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 86.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 11.400 Fahrzeugen/Tag. Im Bereich der BAB 6/BAB 67 befinden sich bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wall/Wandkombinationen bzw. Lärmschutzwänden.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Lärmschutzwall ist nicht durchgehend und der Lärm breitet sich durch Lücken aus (am Viernheimer Dreieck BAB 6 und nördlich des Viernheimer Dreiecks entlang der Autobahn BAB 67 in Richtung Norden kein Lärmschutzwall). Zudem hat sich eine Zunahme des Lärms verzeichnet, da ein früheres Tempolimit auf der BAB 6 in Höhe Viernheim von 120 km bzw. 100 km, sowie auf der BAB 67 in südlicher Richtung von 120/100 km in südlicher Richtung vor dem Viernheimer Dreieck aufgehoben wurde.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können, insbesondere eine Schließung der Lärmschutzwandlücken sollte einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine Untersuchung von Hessen Mobil hat ergeben, dass die Auslösewerte nur an 2 Gebäuden in der obersten Etage geringfügig in der Nacht überschritten sind. Diese Gebäude wurde erst in den 90er Jahren errichtet., so dass eine Lärmsanierung von Seiten Hessen

Mobil gemäß den Vorgaben der VLärmSchR-97 aufgrund des Baujahres der Gebäude ausgeschlossen ist. In dem Bereich, in dem keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorhanden sind, werden die Auslösewerte der Lärmsanierung nicht erreicht. Somit besteht keine weitere Veranlassung von Seiten Hessen Mobil.

Für den Bereich hinter dem Rhein-Neckar-Zentrum (Karlsruher Straße) gibt es eine Ausbauplanung. Da es sich hierbei um Lärmvorsorge handelt, wird für diesen Bereich bei Umsetzung der Maßnahme eine Überprüfung der Umfassungsbauteile der betroffenen Gebäude durchgeführt (passiver Schallschutz).

Stellungnahme der Stadt Viernheim im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Nördlich der Wormser Straße und somit parallel zur BAB 6/Viernheimer Dreieck ist Richtung Autobahn die Ausweisung eines neuen Baugebietes mit dem Schwerpunkt Wohnen geplant. Die Bauleitplanung könnte nach aktueller Planung in der zweiten Jahreshälfte 2020 starten. Eine exakte Flächenabgrenzung liegt noch nicht abschließend vor, der Umgriff orientiert sich an dem Verlauf der Konrad-Adenauer-Allee.

Dadurch sollte eine Schließung der Lärmschutzwände/-wälle entlang der BAB 6/BAB 67 nochmals geprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Sofern die Stadt ein neues Wohngebiet über einen Bebauungsplan ausweisen möchte, sind die rechtlichen Anforderungen an den Schallschutz zu erfüllen und mit Hessen Mobil abzustimmen. Gegen den Träger der Straßenbaulast von klassifizierten Straßen können keine Ansprüche auf Schutzmaßnahmen aus Anlass der sich aus städtebaulichen Entwicklungskonzepten ergebenden Bebauung geltend gemacht werden. Erforderlich werdende Schutzmaßnahmen sind von der Stadt Viernheim zu prüfen, zu planen und zu finanzieren.

2. L 631, Heidelberger Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 631 führt von Süden aus Richtung Heddesheim kommend über die BAB 659 nach Viernheim hinein. Die überstädtische Verbindungsstraße ist einbahnig zweistreifig ausgebaut, erweitert sich jedoch im Bereich des halben Kleeblatts an der Autobahnanschlussstelle Viernheim kurzzeitig auf die doppelte Anzahl von Fahrstreifen, um dann wieder wie zuvor in einem Kreisverkehrsplatz zu münden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Viernheim als Straßenbaulastträger:

Die Lärmbelastung geht nach Aussage der Kommune von der BAB 659 aus. Lärmminierungsmaßnahmen sind seitens der Stadt Viernheim nicht vorgesehen.

10.2.21 Wald-Michelbach

Wald-Michelbach hat 10.636 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und stellt mit 74 km² die flächenmäßig größte Gemeinde im Kreis Bergstraße dar, es liegt inmitten des GeoNaturparks Bergstraße-Odenwald. Die Gemeinde Wald-Michelbach besteht aus der Kerngemeinde und den neun Ortsteilen Affolterbach, Aschbach, Gadern, Hartenrod, Kocherbach, Kreidach, Ober-Schönmattenweg, Siedelsbrunn, und Unter-Schönmattenweg.

Die Ortsteile von Wald-Michelbach sind durch mehrere Landes- und Kreisstraßen miteinander verbunden. Die Regionalbuslinien des VRN bieten ein ÖPNV-Angebot

Tabelle 55: Anzahl von Personen in Wald-Michelbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	70	85	95	54	0	304
Nachts (L_{Night})	98	118	6	0	0	-	222

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Wald-Michelbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 56: Betrachtete Straßenabschnitte in Wald-Michelbach (PLUS-Kartierung)

	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	Wald-Michelbach	L 3120 Ludwigstraße	145	82	0	139	54	0	955	751

L 3120, Ludwigstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptdurchfahrtstraße ist gleichzeitig Erschließung für die weiteren innergemeindlichen Straßen sowie die umliegenden Ortsteile und Nebengemeinden. Zwischen den Gebäuden (oft Einzelhandel mit darüberliegenden Wohnungen) liegen durch Einfahrten oder Lücken mehr oder weniger große Abstände. An einigen Stellen liegen Gebäude direkt hinter dem Gehweg, meist liegt die Bebauung aber etwas zurück. Viele Grünflächen lockern das Gesamtbild zusätzlich auf. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Es wurde bereits an einem Gebäude eine Lärmsanierung durch Hessen Mobil durchgeführt.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Ludwigstraße sind an 96 von 102 untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.2.22 Zwingenberg

Zwingenberg hat 7.196 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den beiden Stadtteilen Zwingenberg und Rodau. Zwingenberg hat seit 1274 die Stadtrechte inne und ist somit die älteste Stadt im Landkreis Bergstraße.

Zwingenberg liegt im Norden des Landkreises Bergstraße und ist an die BAB 5 Frankfurt-Basel angebunden. In Zwingenberg teilt sich die Bundesstraße 3, die sogenannte Bergstraße, in die neue und alte Bergstraße, die sich dann bei Darmstadt-Eberstadt wieder vereinigen.

Eine der am stärksten befahrenen Bahnstrecken Deutschlands, die Main-Neckar-Bahn Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg/Mannheim, führt durch Zwingenberg. Der kleine Bahnhof wird von Regionalbahnen stündlich bedient. Die Buslinie 669 der HEAG mobilo verkehrt zwischen Alsbach (Straßenbahn-Endhaltestelle), Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim. Zwischen Rodau und Zwingenberg existiert eine Ruftaxi-Verbindung.

Tabelle 57: Anzahl von Personen in Zwingenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	168	139	143	101	0	551
Nachts (L _{Night})	136	157	118	0	0	-	411

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 58: Betrachtete Straßenabschnitte in Zwingenberg (PLUS-Kartierung)

	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	Zwingenberg	B 3 Darmstädter Straße Paß Heidelbergerstraße	166	122	10	166	137

B 3 Darmstädter Straße/ Paß / Heidelberger StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt von Bickenbach kommend in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch Zwingenberg Richtung Bensheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.700 Kfz/Tag.

Eine mögliche Tempo 30-Anordnung aus Lärmschutzgründen ist seit der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung im Prüfungsverfahren. An 6 Gebäuden wurden seitens Hessen Mobil bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die Lärmbelastung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Heidelberger Straße hingewiesen. Zudem wird sich durch den Ausbau des Anschlusses K 67 zur B 3 zu einem Kreisell die Verkehrsbelastung (Abgase, Lärm, erhöhtes Lkw-Aufkommen) stark erhöhen. Die Fahrbahnmarkierung am Kreisell erzeugen zu laute Fahrgeräusche.

Im Weiteren wurden noch folgende Vorschläge für die B3-Ortsdurchfahrt hervorgebracht:

- Tempo 30-Zonen ca. 50 Meter vor und nach dem Kreisell
- Tempo 30 vor dem evangelischen Kindergarten, ca. 150 m nördlich des Kreisells
- Verengung der B3-Fahrbahn durch eine Verkehrsinsel südlich des Kreisells
- Weitere Verkehrsinsel und Fahrbahnverengung am Ortsausgang Zwingenberg, ca. 250 m vor dem Kreisell in südlicher Richtung. Eventuell mit Baumbepflanzung.
- Bepflanzung der Bürgersteige in Fahrbahnnähe mit nicht laubabwerfenden, wintergrünen Sträuchern zur Reduzierung der Abgasimmissionen
- Pflanzung weiterer Bäume entlang der B3
- Zuschüsse für passiven Schallschutz an bestehender Bebauung-Schalldämmwände dort wo dies technisch möglich ist
- Reduzierung der Schichtdecke der Fahrbahnmarkierung

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Landkreises Bergstraße als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In immer wieder kehrenden Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, insbesondere nachts, überschritten. Zudem wurde in folgenden Bereichen eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten:

- Annastraße bis Schulstraße: flächendeckende Überschreitung
- Schulstraße bis Wiesenstraße: Im Bereich mit Reflektionen werden die Richtwerte in der Nacht flächendeckend überschritten, auf dem restlichen Streckenabschnitt vereinzelt.

- Wiesenstraße bis Kreisel K 67 bis zur Heidelberger Straße 17 kommt es immer wieder zu Überschreitungen der Richtwerte.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der B 3 in Zwingenberg werden an 60 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Zwingenberg:

Teilweise sind die Forderungen bei der Bauausführung, z. Bsp. Kreisverkehrsplatz B 3/K 67 umgesetzt worden. Weitergehende Forderungen nach Bepflanzung entlang der B 3 werden im Zuge der z. Z. anstehenden Entwurfs- und Ausführungsplanung auf Machbarkeit hin geprüft. Die grundhafte Erneuerung der OD Zwingenberg mit einer neuen Querschnittsaufteilung zwischen dem Kreisverkehrsplatz B 3/K 67 und der Walter-Möller-Straße, wird im Jahr 2019 erfolgen.

Die Anordnung eines über die komplette B 3-Ortsdurchfahrt durchgängigen Tempo 30 Bereiches bzw. eines passiven Schallschutzes, liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zwingenberg, würde von dort jedoch begrüßt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Bergstraße als zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

10.3 Landkreis Darmstadt-Dieburg

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg liegt im Süden des Regierungsbezirks Darmstadt und grenzt im Osten an Bayern. Die kreisfreie Stadt Darmstadt ragt von Norden in das westliche Kreisgebiet. Der Landkreis mit 296.494 Einwohnern (2018) wird von 23 Kommunen, genauer von neun Städten und 14 Gemeinden mit insgesamt 93 Ortsteilen gebildet. Die fünf Städte Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Pfungstadt und Weiterstadt werden im Sinne der Raumordnung als Mittelzentren eingestuft.

Die Landschaft im Kreis ist vielfältig und wird von mehreren Naturräumen gebildet. Im Westen liegt die Hessische Rheinebene. Im Nord-Osten sind Untermainebene, Messeler Hügelland und Reinheimer Hügelland zu finden. Der Süd-Osten gehört naturräumlich zum vorderen Odenwald und der Bergstraße. Das Gebiet um die Stadt Darmstadt ist durch eine dicht bewaldete und dünn besiedelte Hügellandschaft geprägt. Bekannt ist der Kreis für die Grube Messel, mit seinen subtropischen bis tropischen Pflanzen- und Tierfossilien (seit 1995 UNESCO-Weltnaturerbe). Das Dieburger Land ist sehr fruchtbar, im Bereich von Groß-Umstadt wird sogar Weinbau betrieben und im Westen des Kreises floriert der Spargelanbau.

Im Landkreis haben sich jedoch auch bedeutende produzierende Unternehmen, teils mit Weltruf, sowie Dienstleistungsunternehmen und Großmärkte niedergelassen, die von der guten Autobahnanbindung und der Nähe zu Darmstadt profitierten. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg ist damit ein bedeutender Teil der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main-Neckar.

Die Verkehrsinfrastruktur ist sehr gut. Im Westen führen die Bundesautobahnen 5 (Heidelberg-Frankfurt) und 67 (Mannheim-Darmstadt) durch den Landkreis. Weiterhin verlaufen mehrere Bundesstraßen durch das Kreisgebiet, darunter die B 3, B 26, B 38, B 42, B 45 und B 426, mit teilweise autobahnähnlich ausgebauten 4-spurigen Abschnitten.

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg stellt seinen Kommunen als einziger Landkreis Hessens einen Verkehrsentwicklungsplan zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Datenbasis können Entscheidungsträger die Auswirkungen von Maßnahmen auch über den unmittelbaren Bereich hinaus bewerten. Die Planung und Organisation der Angebote im öffentlichen Nahverkehr im Landkreis Darmstadt-Dieburg wird von der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) geleistet. Die DADINA organisiert den gesamten ÖPNV zwischen den kreisangehörigen Kommunen sowie dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und auch der Wissenschaftsstadt Darmstadt (lokale Linien). Für reine Stadt- beziehungsweise Gemeindeliniien sind jedoch die jeweiligen kreisangehörigen Kommunen selbst verantwortlich.

Verkehr, der über das DADINA-Gebiet hinausgeht, organisiert der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Zu diesen regionalen Linien gehören auch die S-Bahnen.

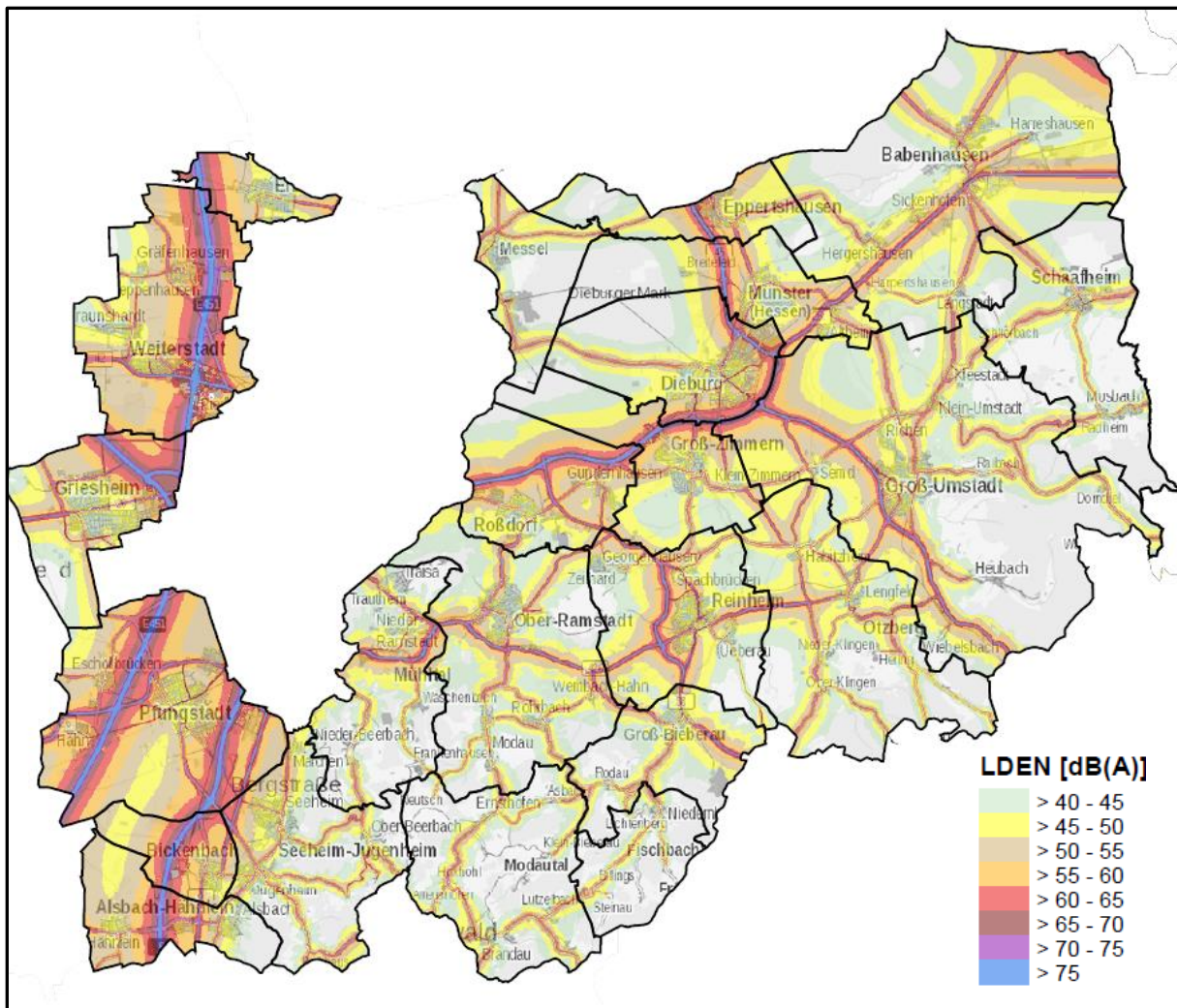


Abbildung 19: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Landkreis Darmstadt-Dieburg [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

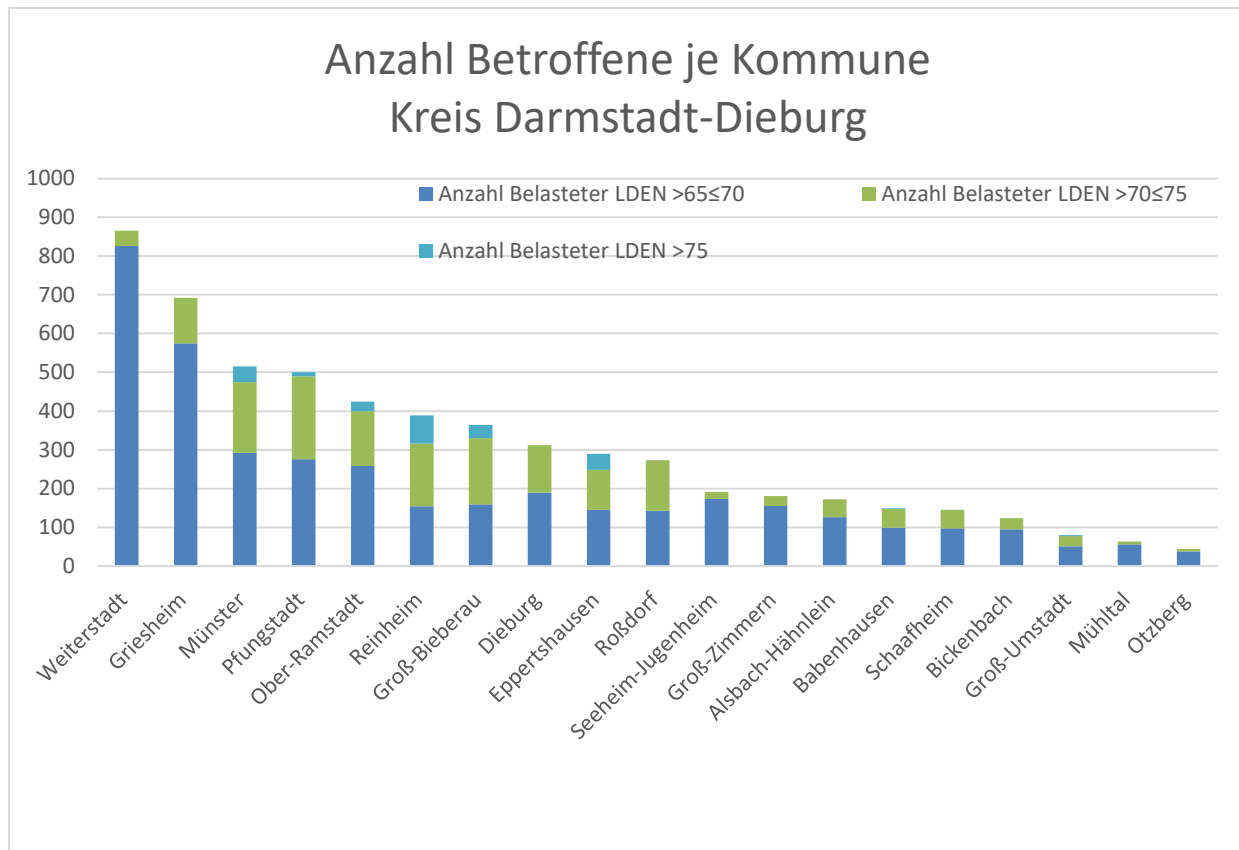


Abbildung 20: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB (A) Kreis Darmstadt-Dieburg (ab 10 Betroffenen)

10.3.1 Alsbach-Hähnlein

Alsbach-Hähnlein ist eine Gemeinde mit 9.149 Einwohnern (30.09.2019) an der Bergstraße, am südlichen Rand des Landkreises, rund 15 Kilometer südlich der Stadt Darmstadt. Es besteht aus den Ortsteilen Alsbach (Sitz der Gemeindeverwaltung), Hähnlein und Sandwiese.

Das Gemeindegebiet wird in Nord-Süd Richtung durchzogen von der B 3 sowie der BAB 5, nicht weit ist auch die parallel verlaufende BAB 67.

Am Bahnhof Hähnlein-Alsbach halten Regionalzüge der Main-Neckar-Eisenbahn in Richtung Bensheim/Heidelberg und Darmstadt/ Frankfurt. Regionalbusse bringen ins nahegelegene Bickenbach und den Orten Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim. Und auch die Straßenbahn verbindet Alsbach mit Darmstadt und Arheilgen.

Tabelle 59: Anzahl von Personen in Alsbach-Hähnlein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	546	235	126	46	0	953
Nachts (L_{Night})	337	105	46	0	0	-	488

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet/Stadtgebiet von Alsbach-Hähnlein betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 60: Betrachtete Straßenabschnitte in Alsbach-Hähnlein (PLUS-Kartierung)

	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	Alsbach-Hähnlein, Alsbach	L 3100 Alte Bergstraße	83	0	0	47	0	0	121	61
2	Alsbach-Hähnlein, Sandwiese	L 3112	67	6	0	64	11	0	114	144
3	Alsbach-Hähnlein, Sandwiese	B 3 "In der Pfarrtanne"	66	8	0	65	14	0	120	167
4	Alsbach-Hähnlein, Hähnlein	L 3112 Alsbacher Straße / Gernsheimer Straße	104	84	0	92	69	0	820	636

1. OT Alsbach, L 3100, Alte Bergstraße

Ist-Zustand:

Die L 3100 bildet die Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Alsbach. Im Norden von Alsbach beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 7.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Alten Bergstraße sind an 34 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. OT Sandwiese, L 3112

Ist-Zustand:

Die L 3112 bildet die Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Sandwiese. Direkte Wohnbebauung besteht hier keine. Lärmauswirkungen könnten für die Anwohner der Straßen Am Bahnhof, An der Fohlenweide und Rheinstraße bestehen. Nördlich der L 3112 ist rein gewerbliche Bebauung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Straßen Am Bahnhof, An der Fohlenweide und Rheinstraße im Ortsteil Sandwiese sind an allen untersuchten 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Sandwiese, B 3Ist-Zustand:

Die B 3 tangiert in östlicher Ortslage den Ortsteil Sandwiese. Einige wenige Gebäude befinden sich in direkter Bebauung der einspurigen Bundesstraße. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Bei den beiden Gebäuden in der Neuen Bergstraße kommt es zu Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. Die Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Alle weiteren Gebäude in dem Bereich "In der Pfarrtanne" sind gewerblicher Nutzung. Gewerblich genutzte Räume sind keine schutzbedürftigen Räume.

4. OT Hähnlein, L 3112, Alsbacher Straße/Gernsheimer StraßeIst-Zustand:

Der Gesamtverkehr an der Ortsdurchfahrt des Ortsteils Hähnlein beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich des Ortseinganges 5.700 Kfz/Tag. Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden 113 Gebäude entlang der L 3112 untersucht. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt auf, dass bei einer zulässigen Höchstge-

schwindigkeit von 50 km/h nachts an 40 Gebäuden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Die betroffenen Gebäude befinden sich alle östlich der L 3261. Eine Modellrechnung unter Berücksichtigung einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h belegt, dass sich die Geräuschmissionen um rund 2,6 db(A) reduzieren. Durch diese Reduzierung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude mehr überschritten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Alsbacher- und Gernsheimer Straße (OD Hähnlein, ab Ortseingang – Ost bis auf Höhe der Einfahrt zur L 3261 - Gernsheimer Straße 46) ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Ein milderer Mittel zur Einhaltung der Richtwerte steht aktuell nicht zur Verfügung. Die Anordnung wurde zuvor mit der Polizeidirektion Darmstadt-Dieburg und Hessen Mobil abgestimmt. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 04.02.2019 erteilt. Die verkehrliche Anordnung wurde am 14.03.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 14.03.2019 in der Alsbacher- und Gernsheimer Straße (OD Hähnlein, ab Ortseingang - Ost bis auf Höhe der Einfahrt zur L 3261) aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

10.3.2 Babenhausen

Die Stadt mit 16.862 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) liegt nördlich des Odenwaldes am nordöstlichen Rand des Landkreises zwischen Frankfurt am Main, Aschaffenburg und Darmstadt. Babenhausen liegt an der Deutschen Fachwerkstraße und ist eine der waldreichsten Gemeinden Südhessens. Die Stadt gliedert sich in die Stadtteile Babenhausen (Kernstadt), Harpertshausen, Hergershausen, Harreshausen, Langstadt und Sickenhofen, sowie die Wüstung Altdorf. Verschiedene Wohngebiete in der Kernstadt werden zudem noch inoffiziell namentlich abgegrenzt, wie z. B. Erloch, Ost I-III und Altstadt.

Babenhausen liegt an der Bundesstraße 26, mit guten Anschlussmöglichkeiten an die A 3, A 45 oder über Darmstadt an die A 5 und die A 67.

Babenhausen, Hergershausen und Langstadt haben einen eigenen Bahnhof mit Anschluss an die Rhein-Main-Bahn zwischen Darmstadt und Aschaffenburg bzw. an die Odenwaldbahn zwischen Hanau und Eberbach. Babenhausen ist ein Kreuzungsbahnhof. Bis 2016 wurde das Bahnhofsumfeld u.a. barrierefrei neugestaltet und eine Fußgängerunterführung gebaut. Der Bahnhof ist auch ein Knotenpunkt des regionalen Busverkehrs.

Tabelle 61: Anzahl von Personen in Babenhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	331	177	99	49	1	657
Nachts (L _{Night})	177	75	54	4	0	-	310

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 62: Betrachtete Straßenabschnitte in Babenhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Babenhausen	B 26, Aschaffener Straße Darmstädter Straße	96	48	1	85	53
2	Babenhausen	L 3065/L 3116 Bouxwiller Straße Hindenburgstraße	104	4	0	80	1	0	213	148
3	Babenhausen	Langstadt Kleestädter Straße	85	16	0	60	16	0	334	225

1. B 26, Aschaffener Straße / Darmstädter Straße

Ist-Zustand:

In ihrer Verkehrsbedeutung stellt die B 26 eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung zwischen den westlich von Babenhausen gelegenen Kommunen und der Anbindung an die A 3 im östlich von Babenhausen gelegenen Bayern dar. Sie dient gleichermaßen der Anbindung des Odenwaldkreises an das Autobahnnetz östlich von Babenhausen und dem innerörtlichen Verkehr.

Die B 26 führt durch den südlich der Bahnlinie gelegenen Ortsbereich und bildet eine wichtige Verbindungsachse zwischen Dieburg im Südwesten und Aschaffenburg im Osten. Im nordwestlichen Bereich begleitet die Bahnlinie größtenteils den Verlauf der B 26. Am Ortsausgang Richtung Aschaffenburg ist ein großes ehemaliges Kasernengelände, das aktuell für eine Wohn- und Gewerbenutzung umgebaut wird. In beiden Fahrtrichtungen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Der DTV am östlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt beträgt rd. 12.000 Kfz/Tag; am südwestlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt rd. 23.500 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf den Konfliktpunkt des Ausbaus des ehemaligen Kasernengeländes hingewiesen, der laut einem Verkehrsgutachten zusätzlich nahezu 8.000 Kfz/Tag auf die in diesem Abschnitt mit bereits rd. 12.000 Kfz/Tag belastete Aschaffener Straße bringen wird. Der Wunsch nach einer Ortsumgehung zur Entlastung der Anwohner und der möglichen Aufnahme des zusätzlich anfallenden Verkehrs wird

verdeutlicht. Weiter wurden ein Nachtfahrverbot für Lkw im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie die Einrichtung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h befürwortet.

Eine kommulierte Betrachtung der verschiedenen Schallquellen wird als erforderlich betrachtet, da parallel zur B 26 die Bahnlinie Darmstadt-Aschaffenburg verläuft.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem untersuchten Streckenabschnitt eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärmverursacher getrennt abgezielt werden, da laut aktueller Gesetzeslage die Verantwortung nur für den eigenen Beitrag zum Verkehrslärm besteht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Der Untersuchungsbereich ist als Wohngebiet ausgewiesen und liegt ausschließlich südlich der Bundesstraße 26. Nördlich ist nur Gewerbegebiet angesiedelt.

Auf nahezu der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an allen 20 untersuchten Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. An 10 Gebäuden wurde eine Überschreitung dieser Richtwerte am Tag ermittelt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A). Durch diese Reduzierung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV tagsüber nur noch an einem Gebäude nennenswert überschritten. Nachts reduzieren sich die belasteten Gebäude auf fast die Hälfte.

Zudem werden an allen 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Stadt Babenhausen:

Grundsätzlich ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h das erste Mittel, das zur Lärmreduzierung beitragen sollte.

Der Bau einer entsprechenden Umgehungsstraße wird jedoch als die beste Lösung angesehen und würde nicht nur die erwähnten und im Lärmaktionsplan berücksichtigten Straßen und Streckenabschnitte deutlich entlasten, sondern die gesamte Kernstadt inkl. aller Nebenbelastungen. Die Entlastungswirkung einer B26-Südümgehung wurde nach Aussage der Stadt bereits mehrfach nachgewiesen, u.a. eine Entlastung des am stärksten belasteten Abschnitts zwischen Einmündung Schaafheimer Str. und Hindenburgstraße in Höhe von 12.000 Kfz/Tag. Darüber hinaus gibt es auch Untersuchungen, die die Entlastungswirkung einer nord-süd-geführten Ortsumgehung belegen. Es wird darauf hingewiesen, dass der o.g. am stärksten belastete Abschnitt der B 26 neben dem Ost-West- auch den Nord-Süd-Durchgangsverkehr aufnehmen muss, da es keine Alternative gibt.

Das aktuell in Erarbeitung befindliche Stadtentwicklungskonzept "Mobilität" soll eine zukunftsfähige verkehrliche Entwicklung aufzeigen. Für die Stadt unabdingbare und wichtige städtebauliche Entwicklungen können nur so bewältigt werden. Eine wesentliche Minderung der Verkehrsbelastung/ Lärmimmissionen ist nach aktuellem Stand durch Verlagerung der Verkehre auf alternative Routen/Umgehungstrassen jedoch unumgänglich.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Anordnung von 30 km/h ohne zeitliche Einschränkung auf dem Streckenabschnitt zwischen Aschaffener Straße 15 und Darmstädter Straße 40 in beiden Richtungen ist bereits in Abstimmung. Diese Maßnahme ist geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren. Dennoch werden sich auch nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß vorliegender Berechnung Überschreitungen der geltenden Richtwerte von zum Teil mehr als 6 dB(A) ergeben. Hier wären weitergehende Maßnahmen (Durchfahrtsverbot für Lkw sowie Planung und Bau einer Ortsumgehung) angezeigt.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde wird in dem Abschnitt Aschaffener Straße 15 und Darmstädter Straße 40 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde, sowie die Prüfung eines möglichen Lkw-Durchfahrtsverbotes wird beantragt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine B 26-Südümgehung Babenhausen ist im aktuellen Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz derzeit im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Eine Realisierung wird seitens der Lärmaktionsplanung unterstützt.

2. L 3065 / L 3116 Bouxwiller Straße / Hindenburgstraße

Ist-Zustand:

Als Verbindungsstraße zwischen der B 26 im Südosten und dem Rodgau im Nordwesten führt die Landesstraße L 3065/L 3116 als verkehrliche Hauptachse durch den Stadtkern von Babenhausen. Die Knotenpunktbereiche sind lichtzeichengeregelt, das nordwestliche Ende der Bouxwiller Straße mündet in einen Kreisverkehrsplatz. Die Landesstraße ist teils

mit direkter Wohnbebauung versehen, teilweise ermöglichen große Gärten, dass die Häuser möglichst zurückgesetzt stehen. Der Schwerpunkt dieser Landesstraße liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Auf mittlerer Strecke befinden sich fest installierte Geschwindigkeitsmessenanlagen, die das Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unterstützen. Der DTV beträgt im Knotenpunktbereich mit der B 26 rd. 17.600 Kfz/Tag und im weiteren Verlauf im Bereich der Geschwindigkeitsmessenanlagen rd. 12.500 Kfz/Tag. Der Schwerlastverkehrsanteil beträgt hierbei nahezu 10 %.

Der Untersuchungsbereich ist von der B 26 bis zur Einmündung Hermann-Stotz-Straße als Mischgebiet ausgewiesen. Der weitere Untersuchungsbereich ist als Wohngebiet ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der L 3065/L 3116 Bouxwiller Straße/ Hindenburgstraße sind an 66 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Realisierung einer B 26-Südmumgehung Babenhausen ist im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen derzeit nur im „weiteren Bedarf“ eingestuft. Laut Hessen Mobil liegt ein Planungsauftrag derzeit nicht vor, sodass in absehbarer Zeit nicht mit einer Realisierung der Maßnahme gerechnet werden kann.

Stellungnahme der Stadt Babenhausen:

Es besteht die Möglichkeit, die bestehenden Mehrzweckstreifen in Fahrradangebotsstreifen umzuwandeln um somit den Charakter einer innerörtlichen Straße besser aufzuzeigen. Die Stadt Babenhausen weist auf die Entlastungswirkung einer möglichen nord-süd-geführten Umgehungsstraße hin, die im bereits unter Punkt 1. erwähnten Stadtentwicklungskonzept "Mobilität" untersucht wird. Die Wiederaufnahme der B 26-Südmumgehung im nächsten Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan wird nach wie vor gefordert, die Südmumgehung allein wird jedoch nur begrenzt eine Entlastungswirkung auf die Bouxwiller Straße ausüben können, da die Nord-Süd-Verkehre durch die Südmumgehung vermutlich nur bedingt abgeleitet werden.

3. OT Langstadt, L 3065 Kleestädter Straße

Ist-Zustand:

Der zu betrachtende Streckenabschnitt der L 3065 durch den Ortsteil Langstadt ist nicht nur die Hauptverbindungsstraße innerorts, sondern wird vielfach auch von überörtlichem Verkehr in Fahrtrichtung Babenhausen bzw. Groß-Umstadt genutzt. Ab der L 3065 ist ab der

Einmündung Hauptstraße in Richtung Babenhausen bereits ein Tempo-30-Straßenabschnitt von vca. 180 m eingerichtet worden. Geschwindigkeitsmessungen im Tempo 50-Bereich werden durch fest installierte Anlagen bereits umgesetzt.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Wunsch nach einer Erweiterung von Tempo 30 auf der Kleestädter Straße wird gemeinsam mit der Neumarkierung von Parkierungseinrichtungen genannt, da der zu schmale Gehweg oft überparkt wird.

Eine Umgestaltung der Ortsein- und ausfahrten sowie eine umfassende Neugestaltung der Ortsdurchfahrt soll den Canyon-Effekt unterbinden, den manche Fahrer eines Pkw oder Krad ausnutzen, um das Motorengeräusch zu verstärken und somit die Lärmbelästigung verstärken.

Ein Brückenbauwerk erzeugt beim Überfahren zusätzliche Geräusche; das Überfahren eines Lkw verstärkt dies. Eine Sanierung des Brückenbauwerks soll in geeigneter Weise Abhilfe schaffen.

Ein Fahrverbot für Lkw in den Nachtstunden wird als effektive Lärminderungsmaßnahme angesehen, da die Fahrgeräusche durch die durchgängig enge und zweigeschossige Bebauung während der Durchfahrt verstärkt werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten. Zudem wurde Hessen Mobil gebeten, die Möglichkeiten einer Sanierung des Brückenbauwerks zu überprüfen.

Stellungnahme des Straßenbau- lastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung von Hessen Mobil ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Im Bereich der Kleestädter Straße sind jedoch an 52 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine Sanierung des Brückenbauwerks ist für das Jahr 2021/2022 angesetzt, da im Rahmen einer Routineuntersuchung Schäden festgestellt wurden, die Einfluß auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit haben können.

Stellungnahme des Stadt Babenhausen:

Die Stadt Babenhausen zweifelt die der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil zugrunde liegenden Eingangsdaten an und hat im März 2019 eine eigene Verkehrserhebung durchgeführt. Hier ist eine starke Veränderung bei der Gesamtzahl der Fahrzeuge, insbesondere der Fahrzeuge über 2,8 Tonnen, zu verzeichnen. Die Stadt ist nach wie vor von der Überschreitung der Lärmrichtwerte überzeugt, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (Tempo 30) rechtfertigen und hat bei Hessen Mobil eine Neuberechnung auf

Grundlage der seitens der Stadt beauftragten Verkehrszählung gebeten. Eine Antwort steht hier noch aus.

10.3.3 Bickenbach

Bickenbach liegt südlich von Darmstadt, mitten zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar, an der nördlichen Hessischen Bergstraße. Es besteht aus einem Ortsteil und hat 6.020 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Bickenbach liegt direkt an der A 5. Außerdem führt die B 3 direkt durch den Ort.

Bickenbach ist durch Anbindung an die Main-Neckar-Bahn verbunden mit Frankfurt a.M. (über Darmstadt) sowie Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen und zusätzlich mit Bensheim und Heppenheim. Eine Buslinie verbindet den Ort mit Alsbach-Hähnlein sowie Seeheim-Jugenheim und Mühlthal. Außerdem gibt es Spätverbindungen mit dem Bus von Darmstadt aus.

Tabelle 63: Anzahl von Personen in Bickenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	473	191	95	29	0	788
Nachts (L _{Night})	305	115	38	0	0	-	458

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet/Stadtgebiet von Bickenbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 64: Betrachtete Straßenabschnitte in Bickenbach (PLUS-Kartierung)

	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	Bickenbach	B 3 Darmstädter Straße Zwingenberger Straße	138	54	0	155	43

B 3, Darmstädter-/Zwingenberger Straße

Ist-Zustand:

Die Ortsdurchfahrt B 3 stellte eine wichtige Verbindungsstraße nach Darmstadt im Norden bzw. nach Bensheim im Süden dar. Der DTV liegt zwischen rd. 7.400 und 12.200 Kfz/Tag, der Lkw-Anteil bei etwa 2,6 bis 5,6 %. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde bereits zwischen der Darmstädter Straße 40 und der Zwingenberger Straße 4 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Unter Zugrundelegung einer angenommenen Tempo 50-Geschwindigkeitsanordnung werden lediglich im Streckenabschnitt zwischen den Einmündungen August-Bebel-Straße und Jugenheimer Straße die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, nachts überschritten.

An der B 3 sind zudem an 66 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.3.4 Dieburg

Dieburg ist eine Stadt mit 15.666 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) im östlichen Teil des Landkreises und liegt etwa 15 km östlich von Darmstadt. Die Stadt ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Dieburg besteht aus nur einer Gemarkung und hat offiziell keine Stadtteile. Inoffiziell gibt es aber die Unterteilung in die Viertel Nord, Ost, Süd und West.

Dieburg liegt unmittelbar an den Bundesstraßen B 26 (Darmstadt-Aschaffenburg) und B 45 (Hanau-Heilbronn). Diese bieten Anschluss an die A 5 (Basel-Karlsruhe-Frankfurt-Kassel) bzw. A 67 und die A 3 bzw. A 45 (Hanau).

Ein Bahnhof bietet Zugang zum Schienennetz der Deutschen Bahn in Richtung Darmstadt/Babenhausen/Aschaffenburg (Ost-West Verbindung) und in Richtung Offenbach/Frankfurt, aber auch an die S-Bahnlinie mit Bahnhof in Rödermark, OT Ober-Roden in Richtung Offenbach/Frankfurt/Innenstadt Wiesbaden. Weiterhin gibt es sieben Buslinien und das Anrufsammeltaxi.

Tabelle 65: Anzahl von Personen in Dieburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	445	192	190	122	0	949
Nachts (L _{Night})	219	205	88	0	0	-	512

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 66: Betrachtete Straßenabschnitte in Dieburg (PLUS-Kartierung)

	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	Dieburg	L 3094 Darmstädter Str. / Minnefeld	96	80	0	108	56	0	853	711

2	Dieburg	L 3094 Frankfurter Straße	68	61	0	77	50	0	594	534
---	---------	------------------------------	----	----	---	----	----	---	-----	-----

1. L 3094, Darmstädter Straße / Minnefeld

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3094 ist eine überörtliche Verbindungsstraße, die die Stadt Dieburg von Westen her mit Darmstadt und Messel verbindet. An zunächst offener Bebauung führt die L 3094 in den dichter bebauten älteren Ortskern Dieburgs. Der DTV liegt bei rd. 4.800 Kfz/Tag mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,3 %. Für 17 Gebäude im Planungsgebiet erfolgte bereits eine Lärmsanierung mit passiven Schallschutzmaßnahmen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll auf diesem Streckenabschnitt die Lärmbelastung herabsetzen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem untersuchten Abschnitt eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Stadt Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Straße Minnefeld werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem werden an zwei Gebäuden die Richtwerte in den Nachtstunden überschritten, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Im Bereich Darmstädter Straße / Minnefeld sind zudem an 76 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Dieburg als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt nicht vor.

2. L 3094, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Straße ist im Innenstadtbereich die Hauptverbindungsachse von Norden nach Süden. Sie führt durch den alten Stadtkern hindurch und ist geprägt von direkter und dichter Bebauung. Ein DTV von rd. 15.800 Kfz/Tag zeigt auf, dass nicht nur eine innerörtliche Erschließung über die L 3094 erfolgt, sondern auch der überörtliche Verkehr nach Norden in Richtung Münster/Eppertshausen/Rödermark sowie Babenhausen und nach Süden in Richtung Groß-Zimmern, Groß-Umstadt sowie zur B 26 abgewickelt wird. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt in diesem Bereich bei 5,3 %. Für zehn Gebäude im Planungsgebiet erfolgte bereits eine Lärmsanierung mit passiven Schallschutzmaßnahmen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem Streckenabschnitt Frankfurter Straße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Stadt Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An allen 12 untersuchten Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztägig und an 10 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Es sind zudem an allen untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Dieburg als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt nicht vor.

10.3.5 Eppertshausen

Eppertshausen liegt am nördlichen Rand des Landkreises, 15 km nordöstlich von Darmstadt und hat 6.226 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Es gibt keine weiteren Ortsteile, aber das Wohngebiet „Im Failisch“ sowie ein Gewerbegebiet liegen etwas außerhalb.

Eppertshausen ist in alle Richtungen verkehrlich gut angebunden. Den Anschluss an die A 3 (Köln-Frankfurt a.M.-Würzburg) erreicht man mit dem Auto in etwa einer viertel Stunde und zur A 5 (Kassel-Frankfurt a.M.-Heidelberg) in etwa einer halben Stunde.

Über Eppertshausen verläuft eine Busverbindung zwischen Darmstadt, Münster und Ober-Roden. Und es gibt dort einen Haltepunkt der Rodgaubahn, mit einer stündlichen Verbindung nach Dreieich-Buchsschlag über Rödermark in den Norden, sowie nach Dieburg in den Süden. Zusätzlich gibt es eine Direktverbindung nach Frankfurt am Main zu den Hauptverkehrszeiten.

Tabelle 67: Anzahl von Personen in Eppertshausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	249	165	145	103	42	704
Nachts (L_{Night})	178	147	119	0	0	-	444

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 68: Betrachtete Straßenabschnitte in Eppertshausen (PLUS-Kartierung)

	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	Eppertshausen	B 45	0	0	0	1	0
2	Eppertshausen	L 3095 Ober-Röder Straße	68	48	10	60	51	0	660	529
3	Eppertshausen	L 3095 Hauptstraße	171	112	18	156	110	0	1528	1207

1. B 45

Ist-Zustand:

Die B 45 führt vierspurig als Ortsumgehung um Eppertshausen und dient als wichtige Verbindungsstraße dem vorderen Odenwald an die Anbindung zur nächstgelegenen Anschlussstelle der A 3 in Hanau. Zudem werden die überörtlichen Verkehre in Richtung Norden nach Langen/Dietzenbach/Rodgau sowie in den Süden in Richtung Dieburg/Groß-Umstadt geleitet.

Forderung aus der Beteiligung:

Nicht näher beschriebene Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 45 werden gewünscht, da durch gestiegenes Verkehrsaufkommen der verursachte Lärm bis in den Ortskern dringt.

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.

2. L 3095, Ober-Röder Straße

Ist-Zustand:

Neben der wichtigen innerörtlichen Verbindungsfunktion ist die L 3095 eine direkte Anbindung an die B 45 und nach Süden in Richtung Münster . Im nördlichen Bereich handelt es sich um die Ober-Röder-Straße.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Die Gemeinde Eppertshausen hatte bereits im Jahr 2017 einen Antrag auf eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsreduzierung für die Nachtzeit gestellt, woraufhin bereits eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde.

Im Bereich der Ober-Röder-Straße sind an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Die Gemeinde hat bereits in Pressemitteilungen u.a. die Anwohner auf Zuschussmöglichkeiten für passive Schallschutzmaßnahmen aufmerksam gemacht.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrats als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

3. L 3095, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße ist die Erschließungsstraße für den innerörtlichen Verkehr, dient zugleich jedoch für den überörtlichen Verkehr als Anbindung an die nachfolgenden Ortschaften in beide Fahrtrichtungen. Der DTV liegt in diesem Bereich bei rd. 8.900 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 %.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und Landrat Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber

hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Die Gemeinde Eppertshausen hatte bereits im Jahr 2017 einen Antrag auf eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsreduzierung für die Nachtzeit gestellt, woraufhin eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde.

Auf nahezu der kompletten Hauptstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem sind an allen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrats als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

10.3.6 Erzhausen

Die Gemeinde Erzhausen liegt zwischen Darmstadt und Frankfurt am Main und besteht aus nur einem Ort mit 8.000 Einwohnern (Stand: 31.03.2019).

Erzhausen liegt zwischen der A 5 und der B 3 mit Anschluss an die A 661 in der Nachbargemeinde Egelsbach.

Vom Erzhäuser Bahnhof verkehrt eine S-Bahnlinie halbstündig zum Darmstädter Hauptbahnhof bzw. über Langen und Frankfurt a.M. nach Bad Soden in den Taunus. Eine Buslinie verbindet Erzhausen mit Darmstadt, über Weiterstadt führend. Eine andere Buslinie zwischen Darmstadt-Arheilgen und Neu-Isenburg hat eine Haltestelle an der B 3, ca. 1,5 km östlich von Erzhausen. Dort hält auch die Nachtbuslinie zwischen Frankfurt a.M. und Darmstadt.

Tabelle 69: Anzahl von Personen in Erzhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4	0	0	1	1	6
Nachts (L _{Night})	1	0	1	1	0	-	3

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Erzhausen betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung, ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 70: Betrachtete Straßenabschnitte in Erzhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Erzhausen	K 167 Wilhelm-Leuschner- Straße, Bahnstraße	103	5	0	67	4	0	244	178

K 167, Wilhelm-Leuschner-Straße, BahnstraßeIst-Zustand:

Die Kreisstraße K 167 führt als Ortsdurchfahrt durch die Gemeinde Erzhausen und leitet die Bewohner sowie den überörtlichen Verkehr zur östlich gelegenen B 3 als weitergehende Nord-Süd-Verbindung. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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. Es wurde dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Kreis Ausschuss Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:

Für freiwillige Lärmsanierungen stehen beim Landkreis Darmstadt-Dieburg keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

10.3.7 Fischbachtal

Fischbachtal liegt im nördlichen Odenwald, hat 2.669 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist vor allem für sein Schloss Lichtenberg bekannt. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Niedernhausen (Sitz der Gemeindeverwaltung), Lichtenberg, Billings, Steinau, Nonrod und Meßbach.

Fischbachtal liegt fernab der Bundesstraßen und Autobahnen. Mehrere Buslinien verbinden die einzelnen Ortsteile der Gemeinde mit den umliegenden Gemeinden. Der nächste Bahnhof befindet sich in Reinheim.

Tabelle 71: Anzahl von Personen in Fischbachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (LDEN)	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (LNight)	0	0	0	0	0	-	0

In Fischbachtal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Fischbachtal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung, ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 72: Betrachtete Straßenabschnitte in Fischbachtal (PLUS-Kartierung)

	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	Fischbachtal Niedernhausen	L 3102 Lindenstraße/ Darmstädter Straße	14	0	0	10	0	0	27	15

1. Niedernhausen L 3102, Lindenstraße/Darmstädter Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3102 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Niedernhausen und dient als innergemeindliche Hauptverbindung. Ebenso wird der überörtliche Verkehr in Nord-Süd-Richtung durch den Ort geführt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer Im Bereich Lindenstraße/Darmstädter Straße einen Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

2. L 3102, Billings

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3102 führt als Ortsdurchfahrt am nordwestlichen Ortsrand durch die Gemeinde Billings und dient als innergemeindliche Hauptverbindung. Ebenso wird der überörtliche Verkehr in Nord-Süd-Richtung durch den Ort geführt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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.

10.3.8 Griesheim

Griesheim ist mit 27.236 Einwohnern (2018) die größte Stadt im Landkreis und ist im süd-hessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Sie liegt in direkter Nachbarschaft im Westen von Darmstadt. Griesheim besteht aus nur einer Gemarkung, zu der auch die zwischenzeitlich zur Stadt Darmstadt ausgegliederte Sankt Stephans-Siedlung gehört.

Griesheim ist überregional bekannt wegen des seit inzwischen 40 Jahren alljährlich stattfindenden Zwiebelmarkts, aber auch wegen des NSA-Quartiers Dagger-Komplex und dem August-Euler-Flugplatz, dem ältesten Flugplatz Deutschlands, welche beide zwar direkt bei Griesheim liegen und früher zu Griesheim gehörten, jetzt aber offiziell zur Gemarkung der Stadt Darmstadt gehören.

Griesheim ist außerdem die erste beispielbare und auch die erste besitzbare Stadt Deutschlands, mit über 100 Spielstationen für Kinder und 161 speziellen Sitzgelegenheiten in der ganzen Stadt. Für das Projekt "Die beispielbare Stadt" erhielt Griesheim mehrere Auszeichnungen.

Die Bundesstraße 26 durchquert die Stadt als Hauptverkehrsachse einmal komplett in Ost-West-Richtung und bindet Griesheim direkt an das Darmstädter Autobahnkreuz an, mit Anbindung an die Bundesautobahn 5 und der Bundesautobahn 67.

Zwei Straßenbahnlinien führen durch die gesamte Stadt jeweils im 15-Minutentakt unmittelbar vorbei am Darmstädter Hauptbahnhof, in die Darmstädter Innenstadt und weiter an die südöstliche Stadtgrenze bzw. in den nördlichen Darmstädter Stadtteil Kranichstein mit zahlreichen Anschlussmöglichkeiten.

Außerdem fahren drei Buslinien ab Griesheim in Richtung Gernsheim, Geinsheim und Groß-Gerau.

Tabelle 73: Anzahl von Personen in Griesheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.300	714	575	117	0	2.706
Nachts (L _{Night})	849	703	138	2	0	-	1.692

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 74: Betrachtete Straßenabschnitte in Griesheim (PLUS-Kartierung)

	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	Griesheim	BAB 5/BAB 67	111	27	0	140	47	0	405	670
2	Griesheim	B 26 Wilhelm-Leuschner- Straße (Osten)	344	22	0	410	22	0	654	1018
3	Griesheim	B 26 Wilhelm-Leuschner- Straße (Westen)	246	78	0	240	51	0	990	756
4	Griesheim	Oberndorferstraße	122	23	0	119	16	0	416	363
5	Griesheim	Südring	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Griesheim	Straßenbahnlinie 4 und 9	42	0	0	52	0	0	59	146

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 75: Neue Straßenabschnitte in Griesheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7	Griesheim	Lilienthalstraße	Lärmbelastung durch die Umleitungsverkehre auf die B 26 auf den Achsen Bessungerstrasse - Lilienthalstrasse - Flughafenstraße und Sterngasse - Nehringstraße - Groenhoffstraße-Lilienthalstraße

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung:

Die Kommune hat im Bereich des Westringes zum Schutz der Anwohner des Wohngebietes Süd-West Lärmschutzwälle errichtet.

1. BAB 5 / BAB 67

Ist-Zustand:

An das östliche Stadtgebiet angrenzend treffen sich am Darmstädter Kreuz die Bundesautobahnen 5, die die Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar verbindet, und 67 am Darmstädter Kreuz. Dies stellt eine große Lärmbelastung für den Osten Griesheims dar. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich auf der BAB 5 ca. 48.700 Kfz/Tag und auf der BAB 67 110.692 Kfz/Tag. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h für Lkw.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Lärmbelastung der Autobahnen wird nach Angaben der Stadt Griesheim durch die Zunahme des Schwerlastverkehrs und den geplanten Ausbau der BAB 67 weiterhin ansteigen. Daher wird kurzfristig eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 100 für PKW und ein Überholverbot für LKW -vor allem im Abschnitt „Autobahnbrücke am Dornheimer Weg bis Höhe August-Euler-Flugplatz“, hilfsweise nachts Tempo 80 für PKW und Tempo 60 für LKW bzw. ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr gefordert. Zudem werden Lärmschutzwände entlang der Autobahn und auf den Brückenbauwerken verlangt. Die Stadt Griesheim sieht die Notwendigkeit der Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes im Rahmen anstehender Planfeststellungsverfahren.

Weiterhin wurden aus der Öffentlichkeit Forderungen nach Lärmschutzwänden für die Gutenbrunnssiedlung und die Lilienthalstraße laut, sowie Lärmschutz an den Überführungs- und Brückenbauwerken.

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 für Gebäude der Wilhelm-Leuschner-Straße. 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.

Sollte es zu Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen von Straßen kommen, wird der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft werden. Betroffene Personen können in den zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Es wurden 14 Gebäude der Wilhelm-Leuschner-Straße schalltechnisch untersucht. Im diesem Bereich sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Nur an zwei Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Haus- und Wohnungseigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zu den weiteren Forderungen steht eine Stellungnahme von Hessen Mobil bislang aus.

2. + 3. B 26, Wilhelm-Leuschner-Straße

Ist-Zustand:

Die B 26 führt als Ortsdurchfahrt inmitten durch das Stadtgebiet von Griesheim und gilt als konstanter Lärmschwerpunkt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.200 Kfz/Tag. Infolge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Mai 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts von der Einmündung Weichgasse bis Einmündung Friedrich-Ebert-Straße angeordnet. Zudem besteht ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot, Lieferverkehr ausgenommen. An 14 Gebäuden konnten bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst werden.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Griesheim fordert eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung ganztags auf der kompletten Ortsdurchfahrt in Griesheim. Dies wird von weiteren Öffentlichkeitseingaben in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt, zumindest eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung wird als unbedingt erforderlich und schnell umsetzbar angesehen. Zusätzlich soll ein Radstreifen geschaffen und die Aufenthaltsqualität verbessert und die Trennwirkung reduziert werden. Mit dem Nordring stünde eine leistungsfähige Ausweichroute mit nur wenig Wohnbebauung zur Verfügung.

Es fehlt außerdem eine vorausschauende Beschilderung bzw. Hinweise auf den bereits angeordneten Tempo 30- Bereich.

Östlicher Bereich (bis Wagenhalle):

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf dem Streckenabschnitt Einmündung Freiligrathstraße bis zur Kreuzung Kantstraße/Haydnstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts immer wieder überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

In der Wilhelm-Leuschner-Straße sind zudem an 32 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Westlicher Bereich, inkl. Schulgasse/Hintergasse

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An einzelnen Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts immer wieder überschritten. Im westlichen Bereich der B 26 sind zudem an 77 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts von der Einmündung Weichgasse bis Einmündung Friedrich-Ebert-Straße ist bereits angeordnet. Weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen scheinen nicht erforderlich zu sein.

4. Oberndorferstraße (L 3303)

Ist-Zustand:

Die Oberndorferstraße ist noch immer als Landesstraße klassifiziert, die bereits durch den

Westring entlastet wird, aber noch immer einen Lärmschwerpunkt in Griesheim bildet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Griesheim fordert hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Dies wird in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung aus städtebaulichen, verkehrlichen und Verkehrssicherheitsgründen als überfällig angeprangert. Mit dem Westring stünde eine leistungsfähige Ausweichroute ohne angrenzende bzw. mit einer Lärmschutzwand geschützte Wohnbebauung zur Verfügung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf fast der kompletten Oberndorferstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 8 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Er- greifung von Maßnahmen verpflichten. Zudem sind an 68 Gebäuden die Lärmsanierungs- werte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil An- träge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutz- fenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnah- men zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Griesheim als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt nicht vor.

5. Südring

Ist-Zustand:

Der Südring bildet den Abschluss der Wohnbebauung im Süden Griesheims und ist laut Kommune ein konstanter Lärmschwerpunkt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindig- keit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Tempo 30-Reduzierung aus der Beteiligung gefordert, da mit dem Westring eine leistungsfähige Alternative mit Lärmschutzwand vorhanden sei.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beur- teilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Griesheim:

Die Stadt Griesheim hat dem Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung nichts hinzuzufügen.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die Lärmbelastungen der nahen Autobahnen aufmerksam gemacht. Darüberhinaus wird mit einer enormen Steigerung des Verkehrslärms durch Ausweisung des neuen Wohngebietes Südwest und neuer TU-Flächen im Süden Griesheims gerechnet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es wird von Seiten der Lärmaktionsplanung darauf hingewiesen, dass bei der Ausweisung von neuen Siedlungsflächen weitere straßenverkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen vermieden bzw. entsprechender Lärmschutz für die Wohnbevölkerung gewährleistet werden sollte.

5. Straßenbahnlinien 4 und 9Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Griesheim fordert eine Betrachtung der Straßenbahnlinien 4 und 9 der HEAG mobilo, die auf der Ortsdurchfahrt B26 Griesheim für zusätzlichen Verkehrslärm sorgen. Eine Betrachtung des Straßenbahnlärms nur innerhalb der Stadtgrenzen von Darmstadt würde nicht der Intention des Gesetzgebers entsprechen, der eine Betrachtung dieser im Ballungsraum fordert. Griesheim sei zweifelsohne zum Ballungsraum Darmstadt zugehörig zu zählen.

Weiterhin wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der schallabsorbierende Oberbau des Gleisbettes, bzw. ein Rasengleis gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der maßgeblichen Auslösewerte für Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Es wurde jedoch HEAG mobilo gebeten, die Forderung nach einem Schallabsorbierende Oberbau des Gleisbettes, bzw. eines Rasengleises zu überprüfen.

Stellungnahme der HEAG mobilo als Verkehrsunternehmen:

Da die Auslösewerte nicht überschritten seien, sieht das Verkehrsunternehmen keinen Handlungsbedarf. Ganz grundsätzlich bestünde die Möglichkeit das vorhandene Schottergleisbett zu einem Rasengleis umzubauen. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten würde dies allerdings erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn für die vorhandene Gleisanlage eine grundhafte Erneuerung erforderlich wäre. Die vorhandenen Gleise sind im genannten Abschnitt in einem guten Zustand. Die Gleise stammen überwiegend aus den Jahren 1987 und jünger. Aus aktueller betrieblicher Instandhaltungssicht sieht HEAG mobilo in den nächsten 15-20 Jahren keinen Bedarf für eine grundhafte Erneuerung.

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung:

Forderung der Kommune hinsichtlich des ÖPNV:

Die Stadt Griesheim fordert Beschleunigungsmaßnahmen für ÖPNV, sowie die Förderung des Ausbaus einer innerstädtischen Buslinie. Die Straßenbahnlinie sollte für Pendler aus dem Ried verlängert werden.

Stellungnahme der DADINA als ÖPNV-Aufgabenträger:

Es soll demnächst eine Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverlängerung Griesheim-West und Riedstadt beauftragt werden.

Stellungnahme der HEAG mobilo als Verkehrsunternehmen:

Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zum westlichen Ortsrand der Stadt Griesheim, und ggf. noch weiter, trägt aus Sicht der HEAG mobilo zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Stadt und Region wesentlich bei. Aus Sicht der HEAG mobilo spricht nichts gegen eine Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Richtung Westen. Im Zuge einer Verlängerung, wäre auch im Bereich der heutigen Eingleisigkeit ein weiterer Ausbau, sprich ein zweigleisiger Ausbau im gesamten Abschnitt Griesheim, aus Angebotssicht wünschenswert.

Weitere Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch allgemeine Forderungen für das Stadtgebiet Griesheim wie eine Lärminderung durch Straßenraumgestaltung wie Aufwertung durch Straßenbegleitgrün, u.ä. geäußert. Zudem wurde eine Erneuerung von Fahrbahnen mit Splittmastixasphalt gefordert. Die Nahmobilität, die Elektromobilität und der Fußgänger- und Radverkehr sollten seitens Land und Bund gefördert werden, ebenso Car-Sharing unterstützt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Kommunen können im Rahmen ihrer baulichen Zuständigkeit den Straßenraum durch Elemente des Soundscaping lärmindernd ausgestalten. Liegt die bauliche Zuständigkeit für Straße bei Hessen Mobil gilt folgendes: bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich.

Lärmindernde Deckenbeläge werden bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h zur Zeit von Hessen Mobil nicht standardisiert eingebaut. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmindernden Deckenbeläge eingesetzt.

Die Kommune kann im Rahmen ihrer Zuständigkeit den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr unterstützen. Auf die Entwicklung von Förderprogrammen hat die Lärmaktionsplanung keinen Einfluss.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Griesheimer Stadtwald mit Waldspielplatz zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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. Somit wurde der Magistrat zunächst um Stellungnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Griesheim:

Der Magistrat der Stadt Griesheim sieht zunächst von einer Aufnahme des Griesheimer Stadtwaldes als ruhiges Gebiet ab. Derzeit bestünde noch Prüfungsbedarf, insbesondere auch im Hinblick auf die aktuelle Überarbeitung des Flächennutzungsplans.

10.3.9 Groß-Bieberau

Die Stadt Groß-Bieberau liegt am Nordrand des Odenwalds und hat 4.667 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Sie unterteilt sich neben der Kernstadt in die Stadtteile Hippelsbach und Rodau.

Die Stadt Groß-Bieberau wird am östlichen Ortsrand von der B 38 durchquert und ist weiter im Norden an die B 426 angebunden.

Buslinien verbinden die Stadt mit Darmstadt (über Reinheim und Roßdorf) sowie nach Südwesten mit den Kommunen von Modautal. Im Nachbarort Reinheim besteht ein Anschluss zur Odenwaldbahn zwischen Frankfurt a.M., Darmstadt und Eberbach.

Tabelle 76: Anzahl von Personen in Groß-Bieberau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	53	96	159	171	34	513
Nachts (L_{Night})	90	161	172	42	0	-	465

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 77: Betrachtete Straßenabschnitte in Groß-Bieberau (PLUS-Kartierung)

	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	Groß-Bieberau	B 38 Jahnstraße Bahnhofstraße	151	162	21	149	171	28	1894	2044
2	Groß-Bieberau	L 3477 / 3106 Marktstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „B38 Jahnstraße Bahnhofstraße“ enthalten							
3	Groß-Bieberau	Ober-Ramstädter Straße	97	66	0	98	45	0	702	543
4	Groß-Bieberau	Wersauer Weg	46	36	0	42	44	0	379	456

1. B 38, Jahnstraße, BahnhofstraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 38 führt als Ortsdurchfahrt mitten durch das Kernstadtgebiet von Groß-Bieberau. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 12.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 470 Lkw/Tag. Am südlichen Ortsausgang wird mittels stationärer Geschwindigkeitsmessstelle ein zu frühes Beschleunigen der Fahrzeuge unterbunden. Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung wurden auf Grundlage der VLärmSchR 97 bereits an 45 Gebäuden Lärmsanierungen durchgeführt. Die Bahnhofstraße wurde im Jahr 2017 grundhaft saniert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem untersuchten Streckenabschnitt eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An nahezu allen untersuchten Gebäude werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 24 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Tagstunden sowie an 40 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt in der Simulation eine überwiegende Pegelminderung von 2,1 dB(A). Zudem sind an insgesamt 79 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine abschließende Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine Ortsumfahrung Groß-Bieberau befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet.

2. L 3106, Marktstraße / Lichtenberger StraßeIst-Zustand:

Die Marktstraße ist eine der Hauptverkehrsstraßen, die durch das Zentrum der Kernstadt führt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Abschnitt Marktstraße Nr. 1 bis Nr. 20 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, insbesondere nachts überschritten. Darüber hinaus sind an 31 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

3. L 3477, Ober-Ramstädter-StraßeIst-Zustand:

Die Ober-Ramstädter-Straße führt durch Wohngebiet Richtung Ober-Ramstadt/Wembach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung von Tempo 30, sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Zudem wurde angeregt durch geeignete Maßnahmen das Überfahren des Bürgersteigs an Engstellen durch Fahrzeuge zu unterbinden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Weiterhin wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

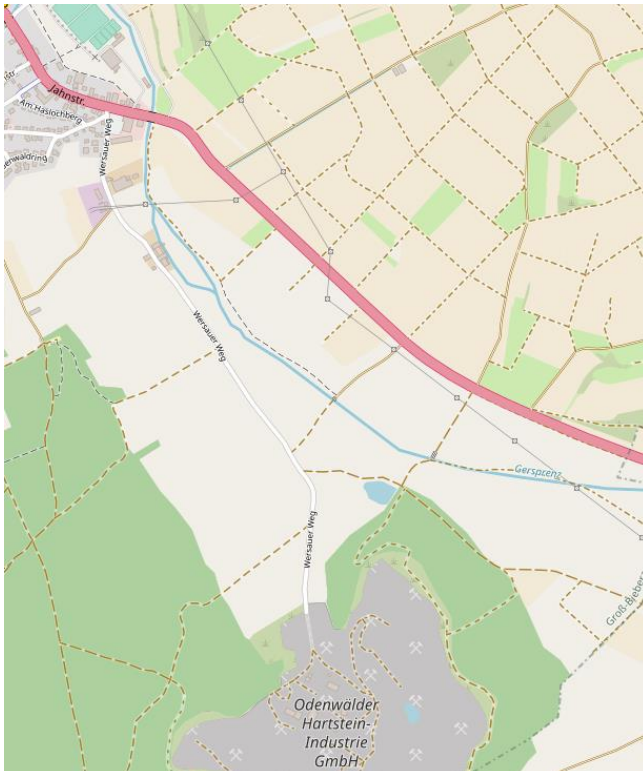
In Abschnitt Ober-Ramstädter Straße 2 bis Nr. 21 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Darüber hinaus sind an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

4. Wersauer WegIst-Zustand:

Der Wersauer Weg ist eine kommunale Straße, die im Süden der Kernstadt am Rande eines Wohngebietes führt und die Anbindung an den nahe gelegenen Steinbruch darstellt. Es ist eine von Schwerlastverkehr stark frequentierte Straße. Im Jahr 2017 wurde die Fahrbahn erneuert.

Abbildung 21: Groß-Bieberau, südlicher Bereich
© openstreetmap

41

⁴¹ OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Forderung aus der Beteiligung:

Eine Direktanbindung des Steinbruches an die Bundesstraße 38 fordern Anwohner und die Bürgerinitiative „Steinbruch Groß-Bieberau Direktanbindung an die B 38“.

Stellungnahme der Stadt Groß-Bieberau:

Die Stadt Groß-Bieberau berichtet, dass im Juni 2017 ein Erörterungsgespräch mit Vertretern des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Stadt Groß-Bieberau, dem Steinbruchbetreiber MHI (Mitteldeutsche Hartstein-Industrie AG), dem Wasserverband Gersprenz, Hessen Mobil und der Polizeidirektion Darmstadt-Dieburg stattfand. Ergebnis des Gespräches war, dass die Stadt Groß-Bieberau und die MHI derzeit die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine direkte Anbindung des Steinbruches an die B 38 schaffen wollen.

10.3.10 Groß-Umstadt

Groß-Umstadt liegt am östlichen Rand des Landkreises. Die Kernstadt bildet das Zentrum im Kreisgebiet und ist auch im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Etwa die Hälfte der 21.192 Einwohner (Stand: 31.03.2019) lebt in der Kernstadt, die andere Hälfte in den neun Stadtteilen Dorndiel, Heubach, Kleestadt, Klein-Umstadt, Raibach, Richen, Semd, Wiebelsbach und Frau-Nauses. Als „Odenwälder Weininsel“ gehört Groß-Umstadt zum Weinanbaugebiet der Hessischen Bergstraße und ist außerdem Teil der Deutschen Fachwerkstraße.

Die B 45 führt als Umgehungsstraße an der Kernstadt vorbei. Bei Dieburg besteht über die B 45 auch Anschluss an die als Kraftfahrstraße ausgebaute B 26 zwischen Darmstadt und Aschaffenburg und somit an die Bundesautobahnen A 67 und A 5 bzw. A 3.

Die hessische Odenwaldbahn zwischen Frankfurt/Hanau und Eberbach am Neckar hat Haltpunkte in den Stadtteilen Groß-Umstadt/Wiebelsbach (Umsteigeknoten von/nach Darmstadt), Groß-Umstadt/Mitte und Groß-Umstadt/Klein-Umstadt. Groß-Umstadt und seine Stadtteile werden durch Buslinien verbunden. Vom Semder Eck aus fahren zwei Schnellbuslinien nach Dieburg und Darmstadt und weitere Busverbindungen bestehen Richtung Schaafheim, Otzberg und Münster.

Tabelle 78: Anzahl von Personen in Groß-Umstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	176	129	51	26	3	385
Nachts (L_{Night})	144	52	22	3	0	-	221

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 79: Betrachtete Straßenabschnitte in Groß-Umstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Groß-Umstadt	B 45	15	0	0	16	0	0	19	23

	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}
			2	Groß-Umstadt Semd	Ortsdurchfahrt L 3115 (und B 45)	47	0	0	28	0
3	Groß-Umstadt Wiebelsbach	OD B 45	16	14	4	21	13	5	174	198
4	Groß-Umstadt Frau-Nauses	OD B 45	2	2	0	2	2	0	13	16

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 80: Neue Straßenabschnitte in Groß-Umstadt

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5	Groß-Umstadt	L 3065	Passive Schallschutzmaßnahmen
6	Groß-Umstadt	L 3413	Passive Schallschutzmaßnahmen
7	Groß-Umstadt Kleestadt	L 3115	Passive Schallschutzmaßnahmen
8	Groß-Umstadt Klein-Umstadt	L 3115	Passive Schallschutzmaßnahmen
9	Groß-Umstadt Klein-Umstadt	K 105	Passive Schallschutzmaßnahmen
10	Groß-Umstadt Raibach	L 3413	Passive Schallschutzmaßnahmen
11	Groß-Umstadt Richen	L 3115	Passive Schallschutzmaßnahmen
12	Groß-Umstadt Richen	L 3095	Passive Schallschutzmaßnahmen
13	Groß-Umstadt Semd	K 123	Passive Schallschutzmaßnahmen

1. B 45

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße B 45 ist eine der wichtigsten Verbindungsstraßen für Groß-Umstadt und den südlichen Odenwald. Groß-Umstadt wird nach Norden an Dieburg / Darmstadt / Babenhausen sowie nach Süden an Höchst i. Odw. / Bad König / Michelstadt / Erbach angebunden. Zudem dient die B 45 als Umgehungsstraße für Groß-Umstadt selbst. Es gibt auf der freien Strecke keine Geschwindigkeitsbeschränkung, d. h. es ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt. In den Knotenpunktbereichen wird die Geschwindigkeit auf 70 bzw. 50 km/h herabgesetzt.

Forderung aus der Beteiligung:

Zur Eindämmung des entstehenden Verkehrslärms wird die Sanierung der Fahrbahn mit einem geräuscharmen Belag gewünscht. Weitere Maßnahmen wie beispielsweise ein niedriger Lärmschutzwall und/oder Stauden und Sträucher als Straßenbegleitgrün zur Schallbrechung sind denkbar. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf

70 km/h für den gesamten Umgebungsbereich. Zwar sind direkt an der Bundesstraße vorwiegend Gewerbeflächen vorhanden, dennoch erhält die dahinterliegende Wohnbebauung Schallimmissionen.

Ein stetiges Anfahren und Bremsen, besonders in Zeiten, in denen die Bundesstraße durch den Berufsverkehr hochbelastet ist, verstärkt die negative Wahrnehmung des Straßenverkehrslärms. Eine Optimierung der vier aufeinanderfolgenden Lichtsignalanlagen kann in diesem Fall eine Verbesserung herbeiführen. Ebenfalls ist eine Umgestaltung der lichtzeitengeregelten Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze denkbar.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Direkt an der B 45 ist keine Wohnbebauung vorhanden. 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

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Ausbau der Ortsumgehung Groß-Umstadt-Dieburg befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) und wird auch von der Lärmaktionsplanung befürwortet.

2. OT Semd L 3115

Ist-Zustand:

Semd ist ein Stadtteil der Stadt Groß-Umstadt und liegt nordwestlich davon. Die L 3115 führt als Hauptverkehrsstraße mitten durch den Stadtteil. Sie ist die direkte Verbindung an das westlich gelegene Groß-Zimmern und die im Osten verlaufende B 45.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der L 3115 (Dieburger Straße und Groß-Umstädter Straße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

3. OT Wiebelsbach B 45

Ist-Zustand:

Wiebelsbach ist einer der beiden südlichsten Stadtteile von Groß-Umstadt. Der Stadtteil ist nur in östlicher Richtung an die B 45 angebunden. Durchgangsverkehr gibt es daher keinen. Somit beschränkt sich der innerörtliche Verkehr hauptsächlich auf Anwohnerverkehr. Da ein Straßenzug parallel zur B 45 liegt, sind diese Wohnhäuser dem Verkehrslärm der Bundesstraße ausgesetzt. Im Bereich der Bebauung ist eine maximale Geschwindigkeit von 70 km/h ganztags angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

Stellungnahme der Stadt Groß-Umstadt:

Die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen für die Betroffenen der B 45 in Wiebelsbach wird seitens der Stadt begrüßt.

4. OT Frau-Nauses B 45

Ist-Zustand:

Direkt entlang der B 45 zwischen Groß-Umstadt und Höchst i. Odw. gelegen befindet sich der südlichste Stadtteil Frau-Nauses. In diesem Bereich verläuft die B 45 über einen Berg. Frau Nauses befindet sich an der bergabgewandten Seite, sodass der Stadtteil erheblich tiefer liegt als die Fahrbahn verläuft.

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.

10.3.11 Groß-Zimmern

Die Gemeinde Groß-Zimmern liegt mit seinen beiden Ortsteilen Groß-Zimmern und Klein-Zimmern östlich von Darmstadt im Herzen des Landkreises. Die Einwohnerzahl beträgt 14.554 (Stand: 31.03.2019).

Groß-Zimmern liegt an der B 26 und ist durch seine zentrale Lage im Landkreis gut an die meisten Gemeinden angeschlossen.

Die Bahnstrecken nach Darmstadt sowie Dieburg und Reinheim (Odenwald) sind stillgelegt und abgebaut. Seit 2010 bietet die Gemeinde Groß-Zimmern den Bürgerbus mit acht Sitzplätzen als Ersatz für das Anruf-Sammel-Taxi an, der von ehrenamtlichen Bürgern gefahren wird. Mit diesem Projekt sollen die Einwohner auch ohne eigenen Pkw alle Orte innerhalb ihrer Kommune erreichen können.

Tabelle 81: Anzahl von Personen in Groß-Zimmern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	186	180	155	26	0	547
Nachts (L_{Night})	167	165	20	0	0	-	352

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Groß-Zimmern betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 82: Betrachtete Straßenabschnitte in Groß-Zimmern (PLUS-Kartierung)

	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	Groß-Zimmern	L 3114 Bertha-von-Suttner- Ring Reinheimer-Straße	273	71	0	251	61	0	1128	905

L 3114, Bertha-von-Suttner-Ring / Reinheimer StraßeIst-Zustand:

Der untersuchte Straßenabschnitt der L 3114 bildet die innerörtliche Nord-Süd-Verbindungsstraße mit direktem Anschluss an die B 26 im Norden. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Reinheimer Straße 71/82 und Bertha-von-Suttner-Straße durchgesetzt. Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung wurden bereits an 41 Gebäuden bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf weiten Streckenabschnitten eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf fast der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte in den Tagstunden sowie an elf Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An allen 106 untersuchten Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Die übrigen Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Groß-Zimmern steht aus.

10.3.12 Messel

Die Gemeinde liegt nordöstlich neben Darmstadt. Sie hat 4.103 Einwohner (Stand: 31.03.2019), nur eine Gemarkung und wird aus dem Hauptort Messel und dem Ortsteil Grube Messel gebildet.

Bekannt ist Messel vor allem für die Fossilienfundstätte Grube Messel, die 1995 zum ersten UNESCO-Weltnaturerbe in Deutschland erklärt wurde. Sie bietet zahlreiche bis 48 Millionen Jahre alte Funde aus dem Zeitalter Eozän (Tertiärzeit).

Rundherum umgeben von ca. 7 km Wald liegt Messel fernab der großen Autobahnen und Bundesstraßen. Zubringerstraßen sind die Landesstraßen L 3097 und L 3317.

Im Ortsteil Grube Messel gibt es einen Bahnhof mit Anschluss an die Main-Rhein-Bahn, zwischen Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden. Die Buslinie FU führt von Urberach bzw. Messel über Grube Messel in die Innenstadt von Darmstadt. Vereinzelt führen Fahrten an Schultagen noch von bzw. nach Darmstadt-Kranichstein.

Tabelle 83: Anzahl von Personen in Messel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Messel sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

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 84: Betrachtete Straßenabschnitte in Messel (PLUS-Kartierung)

	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	Messel	Wohnbebauung entlang L 3317 in unmittelbarer Nähe zur Grube Messel	5	0	0	2	0	0	4	2

Wohnbebauung entlang L 3317 in unmittelbarer Nähe zur Grube Messel

Ist-Zustand:

Der Wohnplatz und Ortsteil Grube Messel wird in Nord-Süd-Richtung durch die L 3317 geteilt. Auf der L 3317 ist der DTV rd. 4.400 Kfz/Tag mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 15,2 %. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Forderung aus der Beteiligung:

Neben der Landesstraße verläuft in Ost-West-Richtung die Bahnlinie, sodass zwei maßgebende Lärmquellen vorhanden sind. Der unverhältnismäßig hohe Schwerverkehrsanteil, der Bahnübergang auf der L 3317 und der relativ steile Straßenabschnitt tragen zu weiteren Schallemissionen bei. Die Errichtung von Lärmschutzwänden südlich der Bahnlinie sowie bauliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Bahnlinie werden vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der L 3317 sind an neun Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates des Landkrieses Darmstadt-Dieburg als Straßenverkehrsbehörde:

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.

10.3.13 Modautal

Modautal liegt etwa 15 km südöstlich von Darmstadt, am südlichen Rand des Landkreises und im vorderen Odenwald. Die Gemeinde Modautal besteht aus den elf Ortsteilen Allertshofen, Asbach, Brandau (Sitz der Gemeindeverwaltung), Ernstshofen, Herchenrode, Hoxhohl, Klein-Bieberau, Lützelbach, Neunkirchen, Neutsch und Webern. Dort leben insgesamt 5.121 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Modautal liegt fernab der Bundesstraßen und Autobahnen. Die Abfahrten der A 5 in Bensheim, Darmstadt, Pfungstadt und Seeheim-Jugenheim liegen jeweils 20 km entfernt. Durchzogen wird das Gemeindegebiet von einigen Landesstraßen, wie der L 3099, L 3101, L 3102 und L 3399.

In der Gemeinde bestehen gute Busverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sowie zu den Bahnhöfen Darmstadt, Ober-Ramstadt und Bensheim und zur Stadt Darmstadt. Eine Besonderheit der Gemeinde ist die teilweise Zugehörigkeit zu zwei Verkehrsverbänden. Die Gemeinde liegt im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN). Der RMV-Tarif kommt standardmäßig zur Anwendung, während der VRN-Tarif für Fahrten in Richtung VRN-Gebiet gilt. Modautal ist die einzige Gemeinde im Landkreis Darmstadt-Dieburg, in der der VRN-Tarif uneingeschränkt ohne gesonderte Übergangsregelungen auf allen Linien innerhalb des Gemeindegebiets gilt.

Tabelle 85: Anzahl von Personen in Modautal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Modautal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Modautal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 86: Betrachtete Straßenabschnitte in Modautal (PLUS-Kartierung)

	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	Modautal Brandau	L 3099 Odenwaldstraße/ Gadernerheimer Straße	75	0	0	56	0	0	189	114

OT-Brandau, L 3099 Odenwaldstraße/ Gadernerheimer Straße

Ist-Zustand:

Der Ortsteil Brandau wird von zwei Landesstraßen angedient. In Nord-Süd-Richtung führt die L 3099 in den Ortskern, aus Nordosten die L 3102. Der überwiegende Verkehr besteht aus innerörtlichen Verbindungen bzw. aus Verbindungen zu den benachbarten Ortsteilen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Odenwaldstraße/Gadernerheimer Straße einen Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.3.14 Mühlthal

Die Gemeinde Mühlthal liegt südöstlich von Darmstadt, am Rande des Odenwaldes und wird vom Naturpark Bergstraße-Odenwald durchzogen. Zu den Ortsteilen gehören Frankenhäuser, Nieder-Beerbach, und Nieder-Ramstadt (Sitz der Gemeindeverwaltung) mit den Unterortsteilen In der Mordach, Traisa, Trautheim, und Waschenbach. Insgesamt leben 13.845 Einwohner (Stand: 31.03.2019) in der Gemeinde Mühlthal.

Im Gemeindegebiet Mühlthal trifft die Bundesstraße B 449 aus Darmstadt kommend auf die in Ost-West Richtung verlaufende Bundesstraße B 426. Seit 2007 führt die B 426 über eine Ortsumgehung an Nieder-Ramstadt vorbei.

In Mühlthal gibt es eine Haltestelle der Odenwaldbahn mit Verbindungen zwischen Frankfurt am Main, Darmstadt, Erbach und Eberbach. Sechs Buslinien verbinden die Gemeinde außerdem mit der Stadt Darmstadt und den Gemeinden der näheren Umgebung wie z.B. Ober-Ramstadt und Modautal.

Tabelle 87: Anzahl von Personen in Mühlthal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	202	107	56	7	0	372
Nachts (L_{Night})	132	61	14	1	0	-	208

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Mühlthal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 88: Betrachtete Straßenabschnitte in Mühlthal (PLUS-Kartierung)

	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	Mühlthal Trautheim	B 449 Odenwaldstraße	37	3	0	34	12	0	106	145
2	Mühlthal Nieder- Ramstadt	B 449 Ober-Ramstädter Straße	29	1	0	31	4	0	58	75

1. OT Trautheim, B 449: Odenwaldstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße B 449 führt als wichtige Verbindungsstraße aus dem vorderen Odenwald nach Darmstadt. Der Ortsteil Trautheim wird von der B 449 durchzogen. Ein DTV von rd. 17.200 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,4 % bilden die relativ starke Verkehrsbelastung des kleinen Ortsteils ab.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem in den Nachtstunden überschritten. Hiervon wurde an zwei Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte

in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Darüber hinaus sind an 30 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine abschließende Stellungnahme des Landrates des Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

2. OT Nieder-Ramstadt, B 449, Ober-Ramstädter Straße

Ist-Zustand:

Der Ortsteil Nieder-Ramstadt wird ebenfalls von der B 449 durchzogen. Ein DTV von rd. 17.300 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,4 % bilden die relativ starke Verkehrsbelastung des Ortsteils ab.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem in den Nachtstunden überschritten. Hiervon wurde an zwei Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Darüber hinaus sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine abschließende Stellungnahme des Landrates des Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenverkehrsbehörde steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

10.3.15 Münster

Die Gemeinde Münster, im Nord-Osten der Stadt Darmstadt und direkt an der Stadt Dieburg, besteht aus den drei Ortsteilen Münster, Altheim und Breitefeld mit insgesamt 14.696 Einwohnern (Stand: 31.03.2019).

Münster liegt direkt am Kreuzungspunkt der als Schnellstraße ausgebauten B 45 sowie der B 26 und ist somit sehr gut in alle Richtungen vernetzt.

Im Ortsteil Münster hält die Rodgaubahn (Frankfurt-Dreieich-Buchschlag-Rödermark/Ober-Roden-Dieburg) und im Ortsteil Altheim hält die Main-Rhein-Bahn (Darmstadt, Mainz, Wiesbaden und Aschaffenburg). Jeweils zwei Buslinien verbinden Münster außerdem mit Rödermark, Dieburg und Reinheim bzw. über Dieburg nach Darmstadt.

Tabelle 89: Anzahl von Personen in Münster, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	229	225	292	183	40	969
Nachts (L _{Night})	254	284	182	2	0	-	722

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 90: Betrachtete Straßenabschnitte in Münster (PLUS-Kartierung)

	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	Münster	B 45	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Münster Altheim	B 26	16	4	0	20	0	0	59	49
3	Münster Altheim	L 3095 Münsterer Straße	16	4	0	20	0	0	59	49

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 91: Neue Straßenabschnitte in Münster

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Münster	L 3095 Altheimer Straße Frankfurter Straße	Lärmbelastung

1. B 45

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 tangiert 4-spurig das Gemeindegebiet von Münster. Vorrangig sind gewerblich genutzte Gebäude betroffen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 15.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 380 Fahrzeugen/Tag.

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.

Forderung aus Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Zweifel an der Lärmberechnung geäußert. Durch die bauliche Erhöhung von Münster, sowie den Verlust zahlreicher Bäume durch Sturmschäden kommt es zu erheblichen Lärmbelastungen in der Eduard-Vogel-Straße und der Mozartstraße. Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeitsreduzierung aus Richtung Dieburg kurz vor Münster endet und es somit zu lauten Beschleunigungsvorgängen kommt. Es werden Geschwindigkeitsbegrenzungen und bauliche Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmkartierung des HLNUG wurden seitens der Lärmaktionsplanung überprüft, es konnten keine Unplausibilitäten festgestellt werden.

Die neue Verkehrszählung von 2020 soll abgewartet und der Lärmkonflikt im Lärmaktionsplan der 4. Runde nochmals untersucht werden.

2. OT Altheim, B 26Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 26 führt nunmehr 2-spurig westlich des Ortsteiles Altheim vorbei. Vorrangig könnten Lärmauswirkungen für Anwohner der Münsterer Straße, Babenhäuser Straße und Hauptstraße bestehen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 14.200 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Lärmschutzwand für Altheim gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Babenhäuser Straße ist an einem Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Altheim, L 3095, Münsterer StraßeIst-Zustand:

In einer Art Weiler nördlich der B 26, an dem sich auch der Bahnhof Altheim befindet, sind einige Wohngebäude an L 3095. Der Schwerpunkt liegt hier auf dem überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im diesem Bereich sind an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Kommune als Straßenverkehrsbehörden

Die Gemeinde Münster unterstützt diese Maßnahme.

10.3.16 Ober-Ramstadt

Ober-Ramstadt liegt etwa 10 km südöstlich von Darmstadt, im vorderen Odenwald und hat 15.163 Einwohner (2018). Zur Stadt gehören neben der Kernstadt Ober-Ramstadt selbst noch die drei Stadtteile Rohrbach, Wembach-Hahn und Modau unterteilt in Ober- und Nieder-Modau.

Ober-Ramstadt liegt an der B 426, die in einer Ortsumgebung im Süden an der Kernstadt vorbeiführt. Die Landstraße L 3104 führt nach Roßdorf und die L 3099 zu den Stadtteilen Rohrbach und Modau sowie in den Odenwald (Lindenfels). Autobahnanschlussstellen an die BAB 5 und BAB 67 befinden sich in 10 km (Darmstadt-Eberstadt) bzw. 13 km (Pfungstadt) Entfernung.

Die Kommune ist durch die Odenwaldbahn an Darmstadt, Frankfurt am Main sowie Erbach und Eberbach angebunden. Drei Buslinien, eine davon nur im Spätverkehr, verbinden Ober-Ramstadt mit Darmstadt, Modautal, sowie Fischbachtal und Roßdorf. Innerhalb der Stadt Ober-Ramstadt verkehren zwei Stadtbuslinien, sowie der Bürgerbus „midKom“, ein Ruftaxi.

Tabelle 92: Anzahl von Personen in Ober-Ramstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	308	207	258	142	24	939
Nachts (L_{Night})	222	247	110	41	0	-	620

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Ober-Ramstadt betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung, bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab jedoch belastete Anwohner für folgende mögliche Lärmkonfliktpunkte:

Tabelle 93: Betrachtete Straßenabschnitte in Ober-Ramstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Ober-Ramstadt Hahn	B 426	47	46	14	51	47	20	580	682

OT Hahn, B 426, Reinheimer StraßeIst-Zustand:

Die B 426 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hahn. Gemäß Bundesverkehrszählung 2015 ist der Gesamtverkehr auf der B 426 in Hahn auf ca. 12.200 Kfz/Tag gestiegen. Der Schwerverkehrsanteil lag bei knapp 600 Fahrzeugen/Tag. Durch das seit 01.11.2015 geltende Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen in Darmstadt hat sich zusätzlicher Schwerverkehr auf die B 426 südlich von Darmstadt verlagert. Im Jahr 2016 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf ganztags 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der kompletten Ortsdurchfahrt auch weiterhin eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Eine Umsetzung der geplanten Ortsumgehung ist dringend geboten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

An fast allen Gebäuden der Ortsdurchfahrt werden die Richtwerte, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, trotz maximaler Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h ganztags überschritten. An allen Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Planungen für die Ortsumgehung B 426 Ober-Ramstadt/Hahn sowie die Offenlage der Planunterlagen sind abgeschlossen, ein Erörterungstermin muss nun anvisiert werden. Die 1.850 m lange Ortsumgehung soll nördlich des Ortsteils verlaufen. Für den westlichen Abschnitt der dann ehemaligen B 426 ist ein Teilrückbau der Fahrbahn zum Verbleib eines 3,50 m breiten kombinierten Rad- und Wirtschaftsweges beabsichtigt. Die verbleibende Ortsdurchfahrt soll von der Bundesstraße zu einer Ortsstraße abgestuft werden.

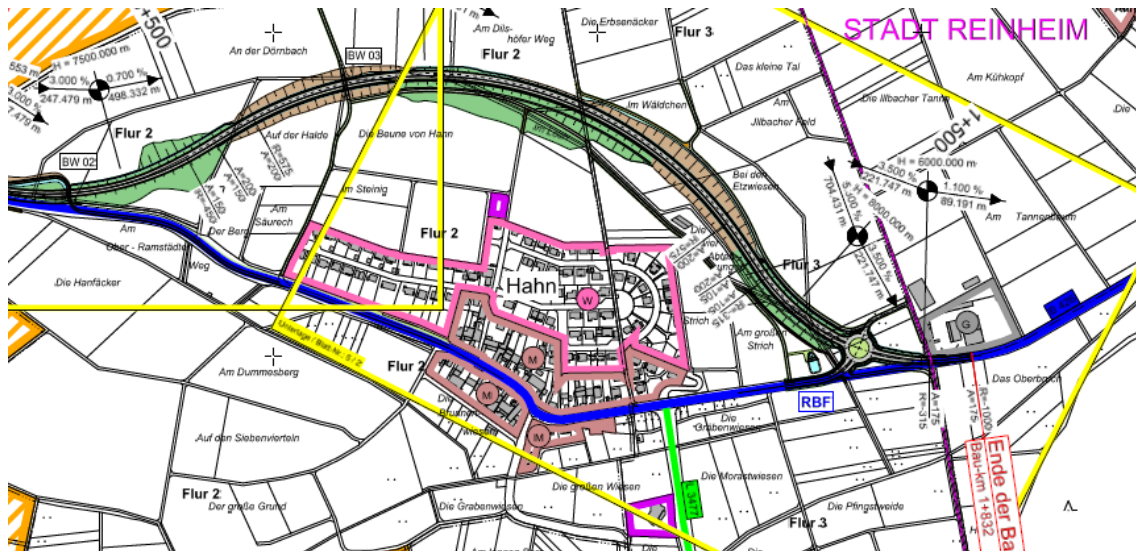


Abbildung 22: B 426 Entlastungsstraße Ober-Ramstadt/Hahn, ©Hessen Mobil

10.3.17 Otzberg

Die Gemeinde Otzberg liegt am südöstlichen Rand des Landkreises und im nördlichen Odenwald. Die Gemeinde umfasst die Ortsteile Lengfeld mit Zipfen (Sitz der Gemeindeverwaltung), Habitzheim, Hering, Ober-Klingen, Nieder-Klingen, Ober-Nauses und Schloß-Nauses. Die Einwohnerzahl beträgt 6.418 (Stand: 31.03.2019).

Über die durch Lengfeld und Zipfen führende Bundesstraße B 426 kommt man im Westen auf die B 38 und im Osten auf die B 45.

Die Odenwaldbahn hält am Bahnhof Otzberg-Lengfeld und verbindet zwischen Frankfurt, Darmstadt, Erbach und Eberbach. Mit dem Bus kommt man nach Groß-Umstadt und Höchst i. Odw.

Tabelle 94: Anzahl von Personen in Otzberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	8	28	38	6	0	80
Nachts (L _{Night})	30	34	4	0	0	-	68

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Otzberg-Lengfeld betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 95: Betrachtete Straßenabschnitte in Otzberg (PLUS-Kartierung)

	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	Otzberg-Lengfeld	B 426 Otzbergstraße Bismarckstraße Reinheimer Straße	141	97	0	140	103
2	Otzberg-Lengfeld	Hintergasse	Betroffene in Lärmkonflikt „B 426 Otzbergstraße“ enthalten							

OT Lengfeld, B 426, Otzbergstraße/Bismarckstraße/Reinheimer StraßeIst-Zustand:

Die B 426 dient an dieser Stelle als wichtige Verbindung des vorderen Odenwalds in Richtung Reinheim / Ober-Ramstadt / Darmstadt. Die Wohnbebauung ist teilweise sehr dicht und gehwegbündig. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

**Abbildung 23: OD Lengfeld, B 426 Regierungspräsidium Darmstadt**Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an zwei Gebäuden eine Überschreitung der

Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB (A).

Auf der B 426 sind zudem an 56 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine abschließende Stellungnahme des Landrates des Kreis Darmstadt-Dieburg als Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Stellungnahme der Gemeinde Otzberg:

Die Gemeinde Otzberg, samt politischen Gremien und Bürgern unterstützt die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h.

10.3.18 Pfungstadt

Pfungstadt liegt etwa zehn Kilometer südwestlich der Stadt Darmstadt an der Bergstraße und ist die drittgrößte Stadt des Landkreises mit 25.155 Einwohnern (2018). Sie ist im süd-hessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Pfungstadt wird aus der Kernstadt sowie den Stadtteilen Hahn und Eschollbrücken mit seinem Ortsteil Eich gebildet.

Die Kernstadt liegt direkt zwischen den beiden parallel verlaufenden Autobahnen BAB 5 und BAB 67. Die BAB 67 verläuft vertikal zwischen der Kernstadt und den beiden Stadtteilen. Die B 426 durchquert das Stadtgebiet horizontal. Seit 2004 führt sie nicht mehr durch die Kernstadt, sondern über eine Umgehungsstraße. Die „alte“ Bundesstraße durch den Ort wurde mittlerweile an einigen Stellen zurückgebaut.

Die Pfungstadtbahn fährt mindestens stündlich zum Darmstädter Hauptbahnhof. Etwa jeder zweite Zug fährt weiter über die Odenwaldbahn nach Erbach (Odenwald) bzw. Eberbach. Auch ist Pfungstadt durch per Bus an das Straßenbahn- und Busnetz der Stadt Darmstadt angeschlossen. Insgesamt drei Buslinien verbinden Pfungstadt mit seinen Stadtteilen, aber auch dem Darmstädter Stadtteil Eberstadt im Osten und den Nachbargemeinden im (Süd-) Westen.

Tabelle 96: Anzahl von Personen in Pfungstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.137	633	276	214	10	3.270
Nachts (L_{Night})	1.069	428	211	1	0	-	1.709

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab belastete Anwohner für folgende mögliche Lärmkonfliktpunkte:

Tabelle 97: Betrachtete Straßenabschnitte in Pfungstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Pfungstadt	BAB 5 (westlich)	1	0	0	44	0	0	0	56
2	Pfungstadt Hahn	BAB 67 Kernstadt	21	0	0	71	5	0	44	144
3	Pfungstadt	BAB 67 Eschollbrücken	0	0	0	77	0	0	0	108
4	Pfungstadt	L 3303 Mainstraße Borngasse Bergstraße	201	94	10	172	90	1	1240	1040
5	Pfungstadt	Eberstädter Straße	127	90	0	128	90	0	990	996
6	Pfungstadt	Bahnhofstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „Eberstädter Straße“ enthalten							
7	Pfungstadt	Feldstraße	20	0	0	6	0	0	14	6
8	Pfungstadt Eich	B 426	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Pfungstadt Eich, Escholl- brücken	Darmstädter Straße	101	48	0	96	26	0	538	384
10	Pfungstadt Escholl- brücken	Crumstädter Straße	27	0	0	23	0	0	34	17
11	Pfungstadt Hahn	B 426	0	0	0	0	0	0	0	0

1. BAB 5

Ist-Zustand:

Die BAB 5 führt östlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 82.000 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 8.900 Fahrzeugen/Tag und entspricht in etwa dem der BAB 67.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Pfungstadt fordert Lärmschutzmaßnahmen für die östlichen Siedlungsbereiche der Kernstadt, die stark durch den Verkehrslärm der BAB 5 und der Bahntrasse belastet sind. Weiterhin wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewünscht. Zudem soll eine gleichmäßige Verteilung der Lkws auf die BAB 5 und die BAB 67 angestrebt werden.

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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Es wurden 20 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur A 5 untersucht. Die Auslösewerte der Lärmsanierung werden an keinem Gebäude überschritten.

2.+3. BAB 67 Kernstadt / OT Hahn / OT EschollbrückenIst-Zustand:

Die BAB 67 führt 4-spurig westlich an der Kernstadt und im Osten der Stadtteile Hahn und Eschollbrücken vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 71.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 8.900 Fahrzeugen/Tag und entspricht dem der BAB 5.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Pfungstadt gibt an, dass die östlichen Randbereiche von Eschollbrücken und Hahn bereits jetzt schon stark lärmbelastet seien, was sich durch einen 6-spurigen Ausbau der BAB 67 noch verstärken würde. Hinzu kämen der anstehende Ausbau der Tank- und Rastanlage sowie die ICE-Neubaustrecke, so dass sich der Verkehrslärm auch in die inneren Siedlungsbereiche sowie auf den Westen der Kernstadt ausbreiten würde. Der Bau einer Lärmschutzwand, bzw. -walls wird als erforderlich betrachtet. Bei einem Ausbau soll zudem der Einsatz von lärmindernden Asphalt in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus wünscht die Stadt eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

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.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich des Stadtteils Hahn wurden 27 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 67 untersucht. Es sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten, davon an 7 Gebäuden allerdings nur im 2. OG. Haus- und Wohnungseigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Im Bereich des Stadtteils Eschollbrücken wurden 4 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 67 untersucht. Es sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus-

und Wohnungseigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Im Bundesverkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist der Ausbau der BAB 67 in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Für die Ausbauplanung der BAB 67 wird laut Hessen Mobil ein schalltechnischer Fachbeitrag erstellt, der auch für die Gemarkungen Eschollbrücken und Hahn die ggf. erforderliche Abschirmung infolge des Verkehrslärms durch die BAB 67 ermittelt und festlegt.

4. L 3303 Mainstraße Borngasse/Bergstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3303 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts von der Einmündung „Ringstraße“ bis zur Einmündung „An der Römerstraße“ aus Lärmschutzgründen angeordnet. An 60 Gebäuden konnte bereits eine Lärmsanierung durch Hessen Mobil durchgeführt werden.

Forderung aus der Beteiligung:

Auf die derzeitige Lärmbelastung wurde aufmerksam gemacht und ein ganztägiges Tempolimit auf 30 km/h, ein Durchfahrtsverbot für LKWs in beide Richtungen, deutliche Beschilderung der Entlastungsstraße und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gefordert. Verkehrskontrollen sollten die Maßnahmen begleiten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Stadt Pfungstadt als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf dem Streckenabschnitt Bergstraße 4 bis Mainstraße 47 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem sind an insgesamt 135 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Pfungstadt als Straßenverkehrsbehörde:

Der Bürgermeister der Stadt Pfungstadt sieht eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbe-

schränkung auf Tempo 30 km/h ganztags zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger als erforderlich und auch geeignet an. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde wird beantragt.

Festlegung:

Die Verkehrsbehörde wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags auf der L 3303 von der Einmündung An der Römerstraße bis zur Einmündung Ringstraße aus Gründen des Lärmschutzes anordnen.

Die Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Derzeit wird die Entlastungsstraße „Pfungstadt West“ westlich der Pfungstädter Kernstadt zwischen den Knotenpunkten B 426 / Eschollbrücker Straße und Bergstraße / Dr. Horst-Schmidt-Straße gebaut. Diese dürfte auch zu einer wesentlichen Verkehrsentslastung im Kernstadtbereich, insbesondere der L 3303, führen.

5. Eberstädter Straße:

Ist-Zustand:

Die Gemeindestraße ist eine der Hauptstraßen im Kernstadtgebiet Pfungstadts. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung in der überwiegenden Wohnbebauung sieht die Stadt Pfungstadt ein Tempolimit von 30 km/h für sinnvoll.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Darüber hinaus wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Stadt Pfungstadt steht trotz Erinnerung aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Auch die Eberstädter Straße wird durch die im Bau befindliche Entlastungsstraße „Pfungstadt West“ westlich der Pfungstädter Kernstadt zwischen den Knotenpunkten B 426 / Eschollbrücker Straße und Bergstraße / Dr. Horst-Schmidt-Straße Entlastung finden.

6. Bahnhofstraße:

Ist-Zustand:

Die Bahnhofstraße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger:

Eine Stellungnahme der Stadt Pfungstadt steht trotz Erinnerung bislang aus.

7. Feldstraße:

Ist-Zustand:

An der Gemeindestraße ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Feldstraße wird von zwei Buslinien frequentiert und es besteht zur Hauptverkehrszeit ein absolutes Halteverbot. Die Feldstraße dient als Umleitungsstrecke bei Vollsperrung der Ortsdurchfahrt.

Forderung aus der Beteiligung:

Insbesondere durch den Busverkehr in der Feldbergstraße und einer Zunahme des Lkw-Verkehrs in Folge der Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes in der Mainstraße wird die Einführung eines Tempolimits von 30 km/h ganztags gefordert, sowie eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle. Weitere Maßnahmenvorschläge sind Einführung einer Rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung, beidseitige Einrichtung von Parkplätzen zur Verkehrsberuhigung ausschließlich auf der Fahrbahn, Einrichtung von Radfahrstreifen, Lkw-Durchfahrtsverbot und Verlegung der Bushaltestellen, bzw. der Buslinien, Einsatz von E-Bussen oder auch eine Einstellung des Busverkehrs in den Nachtstunden.

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.

Dennoch wurde die Stadt Pfungstadt als Straßenverkehrsbehörde gebeten, in eigener Zuständigkeit eine Tempo30-Anordnung zu prüfen. Weiterhin wurde die DADINA als ÖPNV-Aufgabenträger um Stellungnahme zu einer Änderung der Busfahrtstrecke, bzw. der Bustaktung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt:

Da die Straße als Umleitungsstrecke dient, muss der Verkehrsfluss gewährleistet sein. Dem steht eine Tempo30-Anordnung, bzw. eine Rechts-Vor-Links-Regelung entgegen. Zudem ist die derzeitige Tempo 50-Geschwindigkeit für die Busbeschleunigung erforderlich.

Stellungnahme der DADINA als ÖPNV-Aufgabenträger:

Die DADINA bittet von einer Tempo 30 Anordnung abzusehen. Die Feldstraße wird von den Linien P und PE jeweils im Stundentakt in beiden Richtungen befahren und es befinden sich dort die barrierefreien Haltestellen „Friedrich-Ebert-Schule“ und „Waldstraße“, welche zur Erschließung des Pfungstädter Nordens dienen. Die Linien P und PE haben ein enges Fahrzeitprofil. An der Haltestelle „Eberstadt Wartehalle“ sind wichtige Anschlüsse auf die Straßenbahnen (1, 6, 7 und 8) und an der Haltestelle „Pfungstadt Bahnhof“ auf die Pfungstadtbahn (RB 66) bzw. Buslinie PG zu beachten. Durch die Anordnung von Tempo 30 käme es zu Fahrzeitverlängerungen auf den Linien P und PE, die nicht in anderen Linienabschnitten kompensiert werden können.

8. +11. OT Eich/ OT Hahn B 426:Ist-Zustand:

Die B 426 führt als Umgehungsstraße um Hahn und im Süden von Eich vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.900 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Bereiche der Stadtteile Eich und Hahn sind nicht durch einen Lärmschutzwall vor dem Lärm der B 426 geschützt. Somit wäre nach den Forderungen der Stadt eine Verlängerung des vorhandenen Walls, bzw. die Anlage auf beiden Seiten der Bundesstraße erforderlich.

Antwort der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Bewertung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

9. OT Eich / Eschollbrücken, L 3097, Darmstädter Straße:Ist-Zustand:

Die Darmstädter Straße führt als Ortsdurchfahrten durch die Stadtteile Eich und Eschollbrücken. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7400 Kfz/Tag. Es wurden bereits an 19 Gebäuden Lärmsanierungen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Stadt Pfungstadt verkehrliche Anordnungen wie ein Tempolimit oder Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr gefordert. Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße für die beiden Ortsdurchfahrten L 3097 und K 150 aufgrund des Schwerlastverkehrs für sinnvoll erachtet. Die Stadt ist bereit, sich hier finanziell zu beteiligen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der L 3097 sind zudem an 70 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Pfungstadt als Straßenverkehrsbehörde liegt trotz Erinnerung nicht vor.

Geplante langfristige Projekte zur Lärminderung:



Eine Umgehungsstraße „L 3097 - Westumgehung Pfungstadt / Eschollbrücken“ befindet sich derzeit bei Hessen Mobil in Vorplanung und soll zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Eschollbrücken und Eich beitragen. Das Verkehrsaufkommen soll sich im Verlauf der Ortsdurchfahrt der L 3097 nach Erkenntnissen der Vorplanung um 50 % bis 60 % reduzieren⁴².

Abbildung 24: Neubau der L 3097 Ortsumgehung Eschollbrücken, © Hessen Mobil

⁴² <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/suedhessen/l-3097-westumgehung-pfungstadt-eschollbruecken>.

10. OT Eschollbrücken, K 150, Crumstädter Straße:

Ist-Zustand:

Die Crumstädter Straße ist nach Aussagen der Stadt Pfungstadt stark befahren und insbesondere durch den von der Crumstädter Kiesgrube verursachten Schwerlastverkehr belastet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Stadt Pfungstadt verkehrliche Anordnungen wie ein Tempolimit oder Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr gefordert. Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße für die beiden Ortsdurchfahrten L 3097 und K 150 aufgrund des Schwerlastverkehrs für sinnvoll erachtet. Die Stadt ist bereit, sich hier finanziell zu beteiligen.

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 dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Kreisausschuss Darmstadt-Dieburg:

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Der Kreis Darmstadt-Dieburg hat hierfür derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Geplante langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine Umgehungsstraße „L 3097 - Westumgehung Pfungstadt / Eschollbrücken“ befindet sich derzeit bei Hessen Mobil in Vorplanung und soll zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Eschollbrücken und Eich beitragen. Das Verkehrsaufkommen auf der K 150 soll sich im nach den Prognosen der Vorplanung um 42 % reduzieren⁴³.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Geschwindigkeitskontrollen

Die Stadt Pfungstadt ist Mitglied eines Ordnungsbehördenbezirktes der ausschließlich mit der Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs beauftragt ist. Somit kann neben der regulären Überwachungstätigkeit zeitnah mittels mobiler Messstellen auf Problemlagen/Beschwerden reagiert werden. Die in der Lärminderungsplanung angesprochenen Streckenabschnitte werden künftig verstärkt durch mobile Radarkontrollen überwacht.

⁴³ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/suedhessen/l-3097-westumgehung-pfungstadt-eschollbruecken>, 17.06.2019

Lärmsanierungsmaßnahmen:

Derzeit sind im Haushalt 2019 der Stadt Pfungstadt investiv Mittel vorhanden. Für 2020 gibt es keinen Mittelansatz.

Schutz ruhiger Gebiete**Forderung aus der Beteiligung:**

Die Stadt Pfungstadt schlägt die Ortszentren Pfungstadts und seiner Ortsteile als zu schützende ruhige Gebiete vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Der Magistrat wurde zunächst um konkretere Gebietseingrenzung gebeten. Die Ausweisung möglicher ruhiger Gebiete ist somit derzeit im Prüfungsverfahren.

10.3.19 Reinheim

Reinheim liegt im Herzen des westlichen Landkreises und gehört zum Zusammenschluss der Deutschen Fachwerkstraße. Es besteht aus der Kernstadt Reinheim, den Stadtteilen Ueberau, Spachbrücken, Georgenhausen und Zeilhard sowie den Weilern Dilshofen und Hundertmorgen. Sie haben zusammen 16.322 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Gemarkung wird von der B 426 und der B 38 durchquert. Die B 426 ist Durchgangsstraße durch die Kernstadt. Sie bieten den Anschluss sowohl auf die B 26 und B 45 und dann auf die Autobahnen 3, 5 und 67.

Reinheim verfügt über einen Bahnhof, von dem halbstündlich Züge der Odenwaldbahn nach Darmstadt, Frankfurt und in den Odenwald fahren.

Tabelle 99: Anzahl von Personen in Reinheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	171	72	83	67	28	421
Nachts (L_{Night})	75	81	78	32	0	-	266

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 100: Betrachtete Straßenabschnitte in Reinheim (PLUS-Kartierung)

	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	Reinheim	B 38, B 426 Hahner Straße Darmstädter Straße Ueberauer Straße Kirchstraße	205	172	50	191	192	73	2340	2735
2	Reinheim	Ludwigstraße	202	177	50	190	196	73	2372	2768

	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}
			3	Reinheim Georgenhausen	B 38	1	0	0	1	0

1. B 38, B 426 (Hahner Straße, Darmstädter Straße, Bahnhofstraße, Ueberauer Straße, Kirchstraße)

Ist-Zustand:

Die B 426 durchquert die Stadt Reinheim in ostwestlicher Richtung und dient nicht nur als Hauptstraße dem innerstädtischen Verkehr, sondern wird auch von den Anwohnern der umliegenden Gemeinden als Erschließungsstraße für außerstädtische Verbindungen genutzt. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits an 38 Gebäuden bauliche Lärmsanierung durchgeführt. Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der B 426 werden immer wieder die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem sind an 73 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Aufgrund der Vielzahl der berechneten Überschreitungen und der deutlichen Überschreitung der geltenden Grenzwerte hält der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angezeigt, um die berechnete Lärmbelastung der Anwohner deutlich zu senken.

Eine Anordnung von 30 km/h ganztägig auf der B 426 von der Hahner Straße 18 bis Darmstädter Straße 31, sowie von der Bahnhofstraße 23 bis Kirchstraße 65 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Die Anordnung eines temporären Lkw-Durchfahrtsverbots wurde angelehnt, da mit der Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung eine nahezu gleiche Lärmminde- rung für die betroffenen Anwohner erreicht werden kann.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 21.02.2018 erteilt.

Darüber hinaus wurde für den Bereich zwischen der Darmstädter Straße 31 und der Bahn- hofstraße 23 (Ecke Ueberauer Straße) ebenfalls eine Beschränkung der zulässigen Höchst- geschwindigkeit auf 30 km/h ohne zeitliche Beschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung angeordnet.



Aus den vorgenannten Gründen war im gesamten Streckenabschnitt der B 426 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Reinheim zwischen Hahner Straße 18 und Kirchstraße 65 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in beide Fahrtrichtungen und ohne anderweitige Beschränkung anzuordnen.

Abbildung 25: Reinheim, B 426, Ueberauer Straße @ Regierungspräsidium Darmstadt

Rechtsfolge:

Damit gilt im gesamten Streckenabschnitt der B 426 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Reinheim zwischen Hahner Straße 18 und Kirchstraße 65 ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die B 426-Umgehung für Reinheim in den weiteren Bedarf eingestuft worden.

2. Ludwigstraße

Ist-Zustand:

Die B 38-Ortsumfahrung Reinheim und Spachbrücken wurde im November 2013 eröffnet. Der Lärmkonflikt scheint mit der Entlastung durch die Ortsumfahrung hinsichtlich des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung maßgeblich reduziert. Die Ludwigstraße als Teil der ehemaligen B 38 führt südlich von Reinheim von der B 38 aus an einem Gewerbegebiet vorbei und in den mittleren Stadtkern hinein.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Reinheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Reinheim als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Eine abschließende Stellungnahme der Stadt Reinheim liegt trotz Erinnerung nicht vor.

3. B 38, OT GeorgenhausenIst-Zustand:

Georgenhausen befindet sich im Nordwesten Reinheims. Die Bundesstraße B 38 wurde im November 2013 als Ortsumfahrung eröffnet und führt östlich am Ortsteil Georgenhausen vorbei. Die B 38 verbindet die beiden Bundesstraßen B 426 im Süden und B 26 im Norden miteinander und dient vor allem der überörtlichen Verbindung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ging hervor, dass Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzende Wohnbebauung zur B 38 notwendig seien.

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.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Baus der Ortsumgehung etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft worden sind.

10.3.20 Roßdorf

Die Gemeinde besteht aus dem namensgebenden Ortsteil Roßdorf und Gundershausen und hat 12.653 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Roßdorf liegt an der Bundesstraße B 26 und ist Anfangspunkt der B 38 Richtung Süden.

Mehrere Buslinien verbinden Roßdorf mit Darmstadt, bzw. den umliegenden Gemeinden in alle Richtungen. Eine Bahnanbindung gibt es nicht mehr. Die Bahnstrecke wurde abgebaut bis auf den Abschnitt zwischen Bessunger Forsthaus und Darmstadt Ost. Hier finden gelegentlich noch historische Zugfahrten statt.

Tabelle 101: Anzahl von Personen in Roßdorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	348	152	143	130	0	773
Nachts (L_{Night})	211	165	76	0	0	-	452

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 102: Betrachtete Straßenabschnitte in Roßdorf (PLUS-Kartierung)

	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	Roßdorf	Siedlung Bessunger Forsthaus	5	6	0	4	7	0	45	58
2	Roßdorf Gundernhausen	B 26	5	0	0	5	1	0	12	19
3	Roßdorf	L 3104 Darmstädter Straße	51	27	0	50	22	0	296	234
4	Roßdorf	Dieburger Straße	60	59	0	71	30	0	524	388

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung: Lkw-Durchfahrtsverbot

Für das Stadtgebiet Darmstadt wurde im Jahr 2016 aus Luftreinhaltegründen eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkws angeordnet. Im Zuge dessen wurde für das Gemeindegebiet Roßdorf ebenfalls ein Lkw-Durchfahrtsverbot erlassen. Die Maßnahme wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation in den betroffenen Straßen aus.

1. B 26, Siedlung Bessunger Forsthaus

Ist-Zustand:

Die Siedlung Bessunger Forsthaus ist westlich von Roßdorf angesiedelt. Und überwiegend in bewaldetem Gebiet. Lediglich einige wenige Häuser befinden sich davon abgesetzt und direkt entlang der B 26. Die Bundesstraße 26 verläuft hier 4spurig als Kraftfahrstraße. Der DTV beträgt rd. 33.300 Fz/Tag, wobei der Schwerverkehranteil bei 7,6 % liegt. In diesem Streckenabschnitt gilt eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h für Pkw sowie 80 km/h für Lkw.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgebracht, die Geschwindigkeitsreduzierung auf 130 km/h weiterhin beizubehalten, da dies für die betroffenen Anwohner eine deutliche Lärmentlastung in den Nachtstunden hervorbringt. Zudem sind die Unfälle mit Wild zurückgegangen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im gesamten Bereich wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut. Durch dessen lärmmin-dernde Wirkung kann entgegen der Berechnung der letzten Straßenverkehrszählung im Juli 2015 ein Abzug von - 2 dB (A) angesetzt werden.

Entlang der B 26 wurden lediglich vier Gebäude untersucht. An zwei Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte in der Nacht überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. B 26, OT GundershausenIst-Zustand:

Der Ortsteil Gundershausen hat seine geografische Lage nordöstlich von Roßdorf und liegt ebenfalls nahe der B 26. Ein DTV von 33.600 Fz/Tag mit einem Schwerverkehranteil von 6,8 % wurden ermittelt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung für einige wenige Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulast-träger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im gesamten Bereich wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut. Durch dessen lärmmin-dernde Wirkung kann entgegen der Berechnung der letzten Straßenverkehrszählung im Juli 2015 ein Abzug von - 2 dB (A) angesetzt werden.

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

3. L 3104, Darmstädter StraßeIst-Zustand:

Die Darmstädter Straße ist die Hauptverkehrsstraße, die durch die Ortschaft Roßdorf führt. Eine - gerade im alten Stadtkern - sehr dichte und fahrbahnahe Wohnbebauung zeichnet das Erscheinungsbild entlang der L 3104 aus. DTV-Werte von bis zu rd. 10.400 Fz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,0 % liegen vor. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits an 16 Gebäuden Lärmsanierungen durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung

über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 14 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 5 Gebäuden ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB (A).

Darüber hinaus sind an allen untersuchten 39 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Roßdorf als Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags in der Darmstädter Straße auf dem maximal möglichen Streckenabschnitt wird seitens des Bürgermeisters der Gemeinde Roßdorf als Straßenverkehrsbehörde als erforderlich und auch geeignet angesehen, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Bürgermeister als Strassenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags auf der L 3104 zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Strassenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

3. L 3115, Dieburger Straße

Ist-Zustand:

Die östliche Erschließung von Roßdorf erfolgt über die L 3115, die im alten Ortskern in die L 3104 übergeht. In diesem Bereich ist eine tägliche Verkehrsbelastung von rd. 10.400 Fz/Tag vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in dem Bereich Dieburger Straße 8 bis 38 bzw. 3 bis 27. bereits auf 30 km/h ganztags reduziert. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits an 27 Gebäuden Lärmsanierungen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die Realisierung des neuen Baugebiets „Roßdorf Ost“ wird von den Anwohnern ein weiterer Zuwachs des Durchfahrtsverkehrs befürchtet. Der Vorschlag kam auf, die Erbacher

Straße und die Dieburger Straße im Zusammenspiel als Einbahnstraßenring anzulegen. Zusätzlich könnte untersucht werden, ob die bislang den Anwohnern vorbehaltenen angrenzenden Seitenstraßen einen Teil des Durchgangsverkehrs aufnehmen und ebenfalls ableiten könnten. Die ähnlich breiten Seitenstraßen könnten durch eine Umgestaltung des Straßenraums für den Begegnungsfall zweier Fahrzeuge umgebaut werden. Zudem wird eine verstärkte Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots auf der Dieburger Straße gefordert, da dies bislang nicht konsequent und nicht aus allen Fahrtrichtungen erfolgt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da mit der Einrichtung von Tempo 30 bereits straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen wurden, sind darüber hinaus bauliche Maßnahmen möglich. Die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung werden an allen Gebäuden überschritten, sodass aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen wird. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Zusätzlich hat die Lärmaktionsplanung angeregt, die Möglichkeit zur Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung und somit der erforderlichen Aufwertung der Erbacher Straße zur Landesstraße zu überprüfen.

Auch verstärkte Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots wurden vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung an die Gemeinde:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets „Roßdorf-Ost“ zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Dieburger Straße sind an allen 49 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der DADINA:

Sowohl in der Dieburger Straße als auch in der Erbacher Straße befinden sich beidseitig Haltestellen, die von verschiedenen Buslinien nach Taktfahrplan angeeignet werden. Im Einzelnen sind dies in der Dieburger Straße die Haltestelle „Dieburger Straße“ und in der Erbacher Straße die Haltestellen „Sportplatz“ und „OHI“. Die Einführung einer gegenläufigen Einbahnregelung in der Dieburger Straße und der Erbacher Straße hätte zur Folge, dass die o.g. Haltestellen nur noch in eine Fahrtrichtung bedient werden könnten. D.h. um in die jeweils andere Fahrtrichtung zu fahren, müssten ÖPNV-Kunden die entsprechende Straße der jeweiligen Fahrtrichtung aufsuchen. Dadurch verlängern sich für ÖPNV-Nutzer zwangsläufig die Wege zu den Haltestellen. Weiterhin wird das Angebot für die Kunden intransparenter. Schließlich erhöhen sich durch die umwegigen Linienführungen auch die Betriebskosten für die Produktion des Fahrplanangebots. Im Hinblick auf die Belange des ÖPNV ist dieser Maßnahmenvorschlag daher kritisch zu beurteilen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Roßdorf als Straßenverkehrsbehörde:

Im Streckenabschnitt Dieburger Straße 8 bis 38 bzw. 3 bis 27 ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags angeordnet. Auf den verbleibenden Teilstücken der L 3115, Erbacher Straße 14c bzw. 11 bis Dieburger Straße 8 bzw. 5 sowie Dieburger Straße 40 bzw. 29 bis Wiesenweg beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Die Anordnung einer durchgängigen Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 3115 ab Höhe Wiesenweg über die L 3104 bis zur Einmündung „Am Birkehe“ auf 30 km/h wird daher durch die Straßenverkehrsbehörde Roßdorf, vorbehaltlich der noch ausstehenden Anhörungen des Straßenbaulastträgers und der Polizei, in Erwägung gezogen. Eine Reduzierung des Lärms durch das Herabsetzen der erlaubten Geschwindigkeit ist obligatorisch. Damit einhergehend kann eine Vereinheitlichung der erlaubten Geschwindigkeit erreicht werden.

Festlegung:

Der Bürgermeister als Straßenverkehrsbehörde wird auf der Erbacher und Dieburger Straße im maximal zulässigen Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

10.3.21 Schaafheim

Die Gemeinde liegt am östlichen Rand des Landkreises, im Herzen des Bachgau und direkt an der hessisch-bayerischen Landesgrenze. Sie besteht neben Schaafheim aus den weiteren Ortsteilen Mosbach, Radheim und Schlierbach und hat insgesamt 9.219 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die autobahnähnlich ausgebaute B 469 sowie die B 26 erreicht man in wenigen Minuten.

Ein regionales Busnetz verbindet Schaafheim mit den umliegenden Gemeinden. Im nahegelegenen Babenhausen kann man mit dem Zug weiterfahren in Richtung Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Erbach oder Aschaffenburg.

Tabelle 103: Anzahl von Personen in Schaafheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	49	76	97	48	0	270
Nachts (L _{Night})	87	84	37	0	0	-	208

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 104: Betrachtete Straßenabschnitte in Schaafheim (PLUS-Kartierung)

	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	Schaafheim	L 3315 Großostheimer Straße	28	0	0	23	0

	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}
2	Schaafheim	L 3116	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Schaafheim	Eichenweg, Aueweg	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Schaafheim	Heerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Schaafheim	Babenhäuser Straße Karl-Ulrich-Straße Wilhelm-Leuschner- Straße	93	12	0	69	32	0	318	360
6	Schaafheim Ringheim	Gewerbegebiet	Zuständigkeit für Ringheim liegt in Bayern							

1. L 3315, Großostheimer Straße

Ist-Zustand:

Als Hauptverkehrsachse in West-Ost-Richtung dient die L 3315. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich der Großostheimer Straße ca. 6.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 300 Fahrzeugen/Tag. Es wurden bereits an 27 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Mehrfach wurden Forderungen nach einem Lkw-Durchfahrverbot laut, da eine Vielzahl von Lkw das östlich gelegene Gewerbegebiet anfahren. Trotz neu geschaffenen Zubringer über die L 3315 und die bayrische St 3115 mit Anbindung an die B 469 und im weiteren Verlauf an die BAB 3, wird diese Möglichkeit nicht von allen Fahrern genutzt und weiterhin die Anbindung von der B 26 durch den Ort Schaafheim genommen. Auch der Kreisverkehrsplatz entlang der L 3115 ist nicht zuletzt durch die Neuansiedelung eines Einkaufsmarkts auch von Pkw höher frequentiert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Gemeinde Schaafheim als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der Großostheimer Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, in den Nachtstunden überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Es sind zudem an 49 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Großostheimer Straße zwischen der Kreuzung Müllerweg und dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und der Einmündung Am Sägewerk ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmischungen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Ein milderes Mittel zur Einhaltung der Richtwerte steht aktuell nicht zur Verfügung. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 22.10.2019 erteilt.

Festlegung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. L 3116, Babenhäuser Straße/Richelieu Allee

Ist-Zustand:

Als nördliche Hauptverbindungsstraße führt die L 3116 von der nördlich in Babenhausen verlaufenden B 26 direkt nach Schaafheim hinein. Die Wohnbebauung ist vom Straßenrand zurückversetzt. Durch Fußgängerquerungsinseln wird auch eine Verringerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit erreicht.

Forderung aus der Beteiligung:

Auch an dieser Stelle wird mehrfach die hohe Lkw-Belastung auf dem Straßenabschnitt der Richelieu Allee genannt. Zudem wird auch der durch die Gewerbebetriebe verursachte Lärm vermehrt angesprochen.

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.

Dennoch regt die Lärmaktionsplanung gegenüber der Verkehrsbehörde die Überprüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots in eigener Zuständigkeit an.

3. Eichenweg / Aueweg

Ist-Zustand:

Der Eichenweg und der Aueweg befinden sich im östlich von Schaafheim gelegenen Gewerbegebiet. Die Anbindung erfolgt über die südlich verlaufende Aschaffenburg Straße. Tag und Nacht herrscht ein stetiger Lkw-Verkehr durch die ansässigen Gewerbebetriebe, das Logistikunternehmen und den Sandabbau/Kiesgrube.

Forderung aus der Beteiligung:

Zahlreiche Beteiligungen aus der Öffentlichkeit zeigen starke Lärmbelastungen durch die angrenzenden Gewerbebetriebe und dem damit verbundenen Verkehr auf.

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.

Darüber hinaus sei seitens der Lärmaktionsplanung darauf hingewiesen, dass der anstehende Lkw-Verkehr der Gewerbebetriebe sich in 300 - 500 m Entfernung zur nächsten Wohnbebauung befindet.

4. Heerweg

Ist-Zustand:

Der Heerweg ist eine kommunale Anliegerstraße im Wohngebiet.

Forderung aus der Beteiligung:

Da ein neues Gewerbegebiet in diesem Bereich entstehen soll und sich in der Bauleitplanung befindet, wird eine Zunahme des Straßenverkehrs befürchtet.

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. Gleichwohl wird von Seiten der Lärmaktionsplanung darauf hingewiesen, dass bei der Ausweisung des neuen Gewerbegebiets weitere straßenverkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen vermieden bzw. entsprechender Lärmschutz für die Wohnbevölkerung gewährleistet werden sollte.

Es wurde die Gemeinde Schaafheim gebeten, die Einsprüche in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

5. Babenhäuser Straße/Karl-Ulrich-Straße/Wilhelm-Leuschner-Straße

Ist-Zustand:

Die genannten Straßen sind Gemeindestraßen in der Kerngemeinde.

Forderung aus der Beteiligung:

Die genannten Straßen sind laut Eingaben aus der Bevölkerung verkehrslärmbelastet. Insbesondere im Bereich des Kreisverkehrs sei eine hohe Lärmbelastung vorhanden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Gemeinde Schaafheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Gemeinde Schaafheim als Straßenbaulastträger:

Die Gemeinde Schaafheim hat im Haushaltsjahr 2019 keine Mittel für Lärmschutzmaßnahmen bereit gestellt.

6. RingheimForderung aus der Beteiligung:

Durch die Industrieanlagen und den Tagebau und den damit verbundenen Schwerlastverkehr kommt es zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Gewerbegebiet Ringheim liegt nicht mehr in der Gemarkung von Schaafheim, sondern auf dem Gebiet des angrenzenden Bundeslandes Bayern. Da die mutmaßliche Lärmquelle nicht im hiesigen Zuständigkeitsbereich liegt, können keine lärmmindernden Maßnahmen initiiert werden.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:Stellungnahme der Gemeinde Schaafheim:

Neben der Förderung und dem Ausbau des inner- und außerörtlichen Radverkehrs versucht die Gemeinde Schaafheim mit Geschwindigkeitsbegrenzungen den Verkehrslärm einzudämmen. Weitere Maßnahmen in dieser Richtung sind derzeit nicht angestrebt.

Stellungnahme der DADINA als ÖPNV-Aufgabenträger:

Im Bereich Schaafheim gibt es Planungen für eine Verbesserung des Busverkehrs.

10.3.22 Seeheim-Jugenheim

Seeheim-Jugenheim, im Süden von Darmstadt und an der südhessischen Bergstraße gelegen, ist Teil des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Balkhausen, Jugenheim, Malchen, Seeheim und Ober-Beerbach mit den Siedlungen Stettbach und Steigerts und hat insgesamt 16.457 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Seeheim-Jugenheim liegt an der A 5 und der B 3. Durch die Straßenbahnlinien 6 und 8, aber auch per Bus, ist Seeheim-Jugenheim sowohl mit Alsbach-Hähnlein als auch Darmstadt verbunden. Alle Ortsteile sind per Bus zu erreichen und eine Buslinie verbindet diese mit Bickenbach. Über den Bahnhof Bickenbach bestehen gute Bahnverbindungen bis Frankfurt a. M. bzw. Heidelberg und Mannheim. Ein Anruf-Sammeltaxi verkehrt im westlichen Bereich der Ortslage Seeheim, ein anderes von und zu den Ortsteilen Balkhausen, Steigerts und Stettbach.

Tabelle 105: Anzahl von Personen in Seeheim-Jugenheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

(EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	259	212	173	18	0	662
Nachts (L_{Night})	214	153	10	0	0	-	377

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 106: Betrachtete Straßenabschnitte in Seeheim-Jugenheim (PLUS-Kartierung)

	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	Seeheim-Jugenheim, OT Seeheim	Heidelberger Straße	172	0	0	157	0
2	Seeheim-Jugenheim, OT Seeheim	K 143 Pfungstädter Straße Darmstädter Straße Ober-Beerbacher-Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „Heidelberger Straße“ enthalten							
3	Seeheim-Jugenheim, OT Jugenheim	Alte Bergstraße	144	16	0	122	10	0	459	350

1. OT Seeheim, L 3100, Heidelberger Straße

Ist-Zustand:

Die L 3100 führt als Hauptverkehrsstraße mitten durch den Ortsteil Seeheim. Sie ist zum einen innergemeindliche Hauptverbindungsstraße, dient jedoch auch der übergemeindlichen Verbindung der benachbarten Ortschaften und führt zur B 3 sowie der Anschlussstelle 28 Seeheim-Jugenheim auf der BAB 5.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Insbesondere im Abschnitt Heidelberger Straße 31 bis 55 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, tagsüber aber insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an 6 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an einem Gebäude ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Im untersuchten Bereich sind zudem an 57 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Seeheim-Jugenheim als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme wurde nicht vorgelegt.

2. OT Seeheim, K 143; Pfungstädter Str. / Darmstädter Str. / Ober-Beerbacher Str.

Ist-Zustand:

Der Straßenverlauf Pfungstädter Straße - Darmstädter Straße - Ober-Beerbacher Straße ist, ausgehend von der Heidelberger Straße (L 3100) die Hauptverbindung zum Ortsteil Ober-Beerbach sowie der umliegenden Siedlung Steigerts. Die dichte Bebauung entlang der Darmstädter Straße sowie die teilweise schmalen Gehsteige im Altstadtkern bedingte die bereits bestehende Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Kreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Landkreis Darmstadt-Dieburg:

Nach Angaben des Landkreises Darmstadt-Dieburg stehen für freiwillige Lärmsanierung an Kreisstraßen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

3. OT Jugenheim, L 3100: Alte Bergstraße

Ist-Zustand:

Die Alte Bergstraße ist eine Hauptverbindungs- und -erschließungsader in Jugenheim. Sie verbindet Jugenheim mit dem südlich befindlichem Alsbach sowie dem nördlich liegenden Ortsteil Seeheim. Innerorts sind 50 km/h zulässig.

Forderung aus der Beteiligung:

Die L 3100 wird als Lärmkonfliktpunkt wahrgenommen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der kompletten „Alten Bergstraße“ werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, tagsüber aber insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an 29 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 14 Gebäude ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Es werden Lärmpegel von bis zu 73 dB(A) am Tag und 66 dB(A) in der Nacht erreicht.

Im untersuchten Bereich sind zudem an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Seeheim-Jugeheim als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme wurde nicht vorgelegt.

10.3.23 Weiterstadt

Die Stadt Weiterstadt liegt westlich direkt an die Stadt Darmstadt angrenzend. Sie hat 25.983 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist damit die zweitgrößte Stadt im Landkreis und außerdem im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Weiterstadt besteht aus der Kernstadt und den vier Stadtteilen Braunshardt, Gräfenhausen, Schneppenhausen und Riedbahn. Weiterstadt entwickelte sich zu einem sehr beliebten Standort für Großmärkte. Im Stadtteil Riedbahn befindet sich ein Gewerbe- und Industriegebiet.

Weiterstadt liegt direkt an der BAB 5 mit einem Anschluss als Vollkleeblatt, sowie an der B 42.

Es befindet sich ein Bahnhof am nordwestlichen Stadtrand an der Rhein-Main-Bahn (Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg). Mehrere Buslinien führen zwischen der Darmstädter Innenstadt und Erzhausen, Worfelden, Groß-Gerau und dem Frankfurter Flughafen durch Weiterstadt und einzelne Stadtteile. Eine Busverbindung besteht direkt zwischen dem Stadtteil Gräfenhausen und Darmstadt (Innenstadt). Eine andere Buslinie führt von der Kernstadt direkt zum Darmstädter Hauptbahnhof.

Tabelle 107: Anzahl von Personen in Weiterstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	3.302	1.619	826	40	0	5.787
Nachts (L_{Night})	2.384	1.082	111	2	0	-	3.579

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 108: Betrachtete Straßenabschnitte in Weiterstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Weiterstadt	BAB 5	116	14	0	145	38

	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}
			2	Weiterstadt	B 42 Kreuzung Heinrich- straße von Darmstädter Straße bis L 3094	364	19	0	404	33
3	Weiterstadt	Friedhofsweg / Im Laukesgarten	136	24	0	122	23	0	509	427
4	Weiterstadt	Darmstädter Straße	136	24	0	122	23	0	509	427
5	Weiterstadt	Rudolf-Diesel-Straße	136	24	0	122	23	0	509	427
6	Weiterstadt Braunshardt	L 3094	10	0	0	6	0	0	6	3
7	Weiterstadt Gräfenhausen	BAB 5	80	3	0	165	16	0	146	474
8	Weiterstadt Gräfenhausen	K 165 Hauptstraße	118	18	0	116	13	0	369	318
9	Weiterstadt Riedbahn	BAB 5	1	0	0	1	0	0	3	6
10	Weiterstadt Riedbahn	Riedbahnstraße	16	0	0	16	0	0	18	15
11	Weiterstadt Schneppen- hausen	BAB 5	1340	92	0	1572	152	3	3272	4251
12	Weiterstadt Schneppen- hausen	K 139 / K 165	37	7	0	30	7	0	121	93

1. BAB 5

Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn A 5 befindet sich östlich von Weiterstadt und seinen Stadtteilen. Unmittelbar neben der A 5 befinden sich Industrie- und Gewerbebauten. Die Wohnbebauung beginnt erst in zweiter Reihe. Auf der BAB 5 ist die Straßenoberfläche nach Angaben von Hessen Mobil mit einem lärmindernden Fahrbelag ausgestattet. Es wurde zudem an 3 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Da der Verkehrslärm von der Bundesautobahn als belastend wahrgenommen wird, besteht seitens der Wohnbevölkerung die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 130 km/h tags und 100 km/h nachts bis zum Darmstädter Kreuz.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Der Bereich wurde bei der Berechnung mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw berücksichtigt. Auf der BAB 5 ist die Straßenoberfläche nach Angaben von Hessen Mobil mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag ausgestattet, wodurch sich die Lärmentwicklung um 2 dB(A) reduziert. Es wurden die 42 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 5 untersucht.

Es werden an keinem weiteren Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten.

2. B 42

Ist-Zustand:

Südlich von Weiterstadt verläuft direkt entlang der Wohnbebauung die Bundesstraße 42, die eine übergemeindliche Verbindungsstraße zwischen Weiterstadt und Darmstadt nach Osten bzw. Büttelborn nach Westen darstellt. Auch der nächstgelegene Anschluss an die BAB 67 erfolgt bei Büttelborn, sodass ebensolche Zubringerverkehre über die B 42 abgewickelt werden.

Forderung aus der Beteiligung:

Für die ohnehin stark belastete Bundesstraße 42 fordern die Anwohner eine Lärmschutzwand für die direkte Wohnbebauung. Zudem seien regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder stationären Messanlagen sinnvoll, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h oft überschritten wird.

Der vierstreifige Ausbau der B 42 wird weiter als wirkungsvolle Maßnahme zur Entlastung der angespannten Verkehrssituation angesehen und kann Ausweichfahrten über den Stadtteil Schneppenhausen vermeiden. Ebenfalls wurde angeregt die Steuerung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heinrichstraße / B 42 derart zu ändern, dass diese lediglich als Fußgängerampel fungiert. Im Zusammenhang mit der zuvor genannten Geschwindigkeitskontrolle ist auch eine ‚Alles Rot für sofort Grün‘ Steuerung denkbar. Um die bereits und vor allem in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastete B 42 zu entlasten, wird der Vorschlag vorgebracht eine Abbiegeschleife am Autobahnkreuz der A 5 und der A 67 zu bauen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hessen Mobil um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hessen Mobil wurde weiterhin gebeten, die Möglichkeit einer Lärmschutzwand entlang der B 42 aufgrund der Vielzahl der Betroffenen zu prüfen.

Zudem können stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen an der Einmündung der L 3113 und an der Einmündung Darmstädter Straße helfen.

Die Lärmaktionsplanung unterstützt die Vorschläge zum Bau einer Abbiegeschleife von der BAB 5 auf die BAB 67 sowie dem vierstreifigen Ausbau der B 42.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der B 42 wurde bei der Berechnung die Geschwindigkeit mit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw berücksichtigt. Auf den nahezu vollständigen Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 7 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags und an 55 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Von 64 untersuchten Gebäuden sind an 61 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Für den Bau einer Lärmschutzwand liegt derzeit kein Planungsauftrag vor.

Hessen Mobil plant derzeit den Umbau des Bereiches AK Darmstadt. In diesem Zusammenhang wird am Darmstädter Nordkreuz auch eine direkte Rampe von der BAB 5 aus Frankfurt kommend auf die BAB 672 in Fahrtrichtung Köln geprüft. Ein genauerer Sachstand hierzu ist auf Grund des noch frühen Planungsstadiums derzeit nicht möglich.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme steht aus.

3. Friedhofsweg/Im Laukesgarten

Ist-Zustand:

Bei den Straßen Friedhofsweg und Im Laukesgarten handelt es sich um kommunale Straßen, die bereits Teil einer Tempo 30-Zone sind.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Geschwindigkeitskontrollen, sowie bauliche Veränderungen gegen den Abkürzungsverkehr gefordert. Die Streckenabschnitte werden als Abkürzung zur stark befahrenen Darmstädter Straße genutzt.

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.

Die Stadt Weiterstadt wurde gebeten, die Möglichkeit einer Verkehrsberuhigung zu prüfen, sowie verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt:

Der Vorschlag nach verstärkten Geschwindigkeitskontrollen wird an den zuständigen Ordnungsamtsbezirk weitergeleitet.

4. Darmstädter StraßeIst-Zustand:

Die Darmstädter Straße ist eine der Hauptverkehrsstraßen der Kernstadt. Derzeit besteht eine Tempo 30-Anordnung.

Forderung aus der Beteiligung:

Trotz derzeitiger Diskussion um eine Aufhebung der bestehenden Tempo30-Anordnung, soll die Geschwindigkeitsreduzierung beibehalten werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Trotz bereits bestehender Geschwindigkeitsreduzierung sind die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten. Somit wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt:

Die Stadt Weiterstadt hat keine Haushaltsmittel für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung.

5. Rudolf-Diesel-StraßeIst-Zustand:

Die Rudolf-Diesel-Straße ist ebenfalls eine der Hauptverkehrsstraßen in Weiterstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger :

Die Stadt Weiterstadt hat keine Haushaltsmittel für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung.

6. OT Braunshardt, L 3094Ist-Zustand:

Die L 3094 führt im süd-westlichen Bereich von Braunshardt durch bebauten Gebiet um

nach der Kreuzung mit der K 165 in Ortsrandlage an Braunshardt vorbeizuführen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im nördlichen Bereich von Braunshardt ca. 3.150 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die höher gelegene Landesstraße verursacht mehr Verkehrslärm für die direkten Anwohner. Zudem ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h lediglich auf dem Teilstück zwischen dem Kreisverkehrsplatz Braunshardt und der Ortseinfahrt Worfelden vor einiger Zeit aufgehoben worden, was durch die Verkehrsteilnehmer ausgenutzt wird. Es wird begrüßt die Geschwindigkeitsreduzierung wiedereinzuführen und zudem den vorhandenen Lärmschutzwall zwischen dem Kreisverkehrsplatz Braunshardt und bis zur Höhe der Berliner Straße zu verlängern. Eine Fortführung bis zur Einmündung Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße bringt eine Entlastung für die Anwohner der Schloßgartenstraße.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der L 3094 ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

7. OT Gräfenhausen, BAB 5

Ist-Zustand:

Der Weiterstädter Ortsteil Gräfenhausen liegt westlich der Bundesautobahn A 5. Die beginnende Wohnbebauung ist durch einige bewirtschaftete Felder von der A 5 getrennt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 130.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.800 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde angeführt, dass der Einbau einer offenporigen Asphaltdeckschicht zwar zu einer Lärminderung geführt habe, dies jedoch dennoch nicht ausreicht um die Verkehrslärmbelastung auf ein erträgliches Niveau zu senken. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h tagsüber und 100 km/h nachts für den Abschnitt zwischen der Tank- und Rastanlage Gräfenhausen und der Anschlussstelle Darmstädter Kreuz wurde angeführt. Zudem wird die Errichtung eines Lärmschuttwalls für die Wohnbebauung im Arheilger Weg befürwortet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil stellte in der vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung hierzu fest, dass der Einbau des lärmarmen Splittmastixasphaltes als Versuchsstrecke angelegt wurde und daher keine Maßnahme der Lärmsanierung darstellt. Die Auslösewerte der Lärmsanierung waren damals weder am Tag noch in der Nacht überschritten.

Im Bereich der BAB 5 wurden nun an 6 von 23 untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

8. OT Gräfenhausen, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße ist eine inzwischen als Gemeindestraße abgestufte Straße, die durch den Ortskern des Stadtteils Gräfenhausen führt. Im Rahmen einer grundhaften Sanierung wurde die Straße verkehrsberuhigt und als Einbahnstraße ausgebaut.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung 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 die Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger :

Die Stadt Weiterstadt hat keine Haushaltsmittel für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Im Hinblick auf die inzwischen durchgeführten Maßnahmen geht man davon aus, dass hier kein Lärmkonflikt mehr zu erwarten ist.

9. OT Riedbahn, BAB 5

Ist-Zustand:

Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 138.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens wurde ein Lückenschluss der Lärmschutzeinrichtung 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.

Dennoch wurde bei Hessen Mobil um Überprüfung eines eventuellen Lückenschlusses gebeten.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Für den angesprochenen Lückenschluss liegt Hessen Mobil kein Planungsauftrag vor. Bei den angrenzenden Flächen im OT Riedbahn handelt es sich außerdem ausschließlich um Gewerbegebiet.

10. OT Riedbahn, Riedbahnstraße

Ist-Zustand:

Die Riedbahnstraße bildet von Darmstadt aus kommend die Hauptzufahrtsstraße in das Industrie- und Gewerbegebiet Riedbahn mit der u. a. dort ansässigen Evonik AG.

Forderung aus der Beteiligung:

Geschwindigkeitskontrollen in der Riedbahnstraße sollen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unterstützen, da dies besonders in den Nachtstunden missachtet wird. Häufig würde das Sonn- und Feiertagsfahrverbot von Transportfahrzeugen zum Pkw-Verladeplatz am Hauptbahnhof missachtet werden. Hier sollten verstärkt Kontrollen durchgeführt werden. Die Riedbahnstraße wird jedoch auch vom Lkw-Verkehr der umliegenden Gewerbe- und Logistikunternehmen stark frequentiert, was besonders in den Abendstunden als störend empfunden wird.

Als weiteres Problem wird der Anlieferverkehr der Evonik AG genannt. Hier stehen mehrere Lkw auf einem Warteplatz vor der Einfahrt und warten auf Einlass. Dies geschieht häufig mit laufendem Motor. Da manche Lkw zudem über ein Kühlaggregat verfügen, verursacht dieses - auch bei abgeschaltetem Motor - zusätzlichen Lärm.

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.

Es wurde die verstärkte Durchführung von Kontrollen angeregt.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt:

Von Seiten der Stadt Weiterstadt kann kein Mangel bei der Zufahrt der Evonik AG erkannt werden. Die Andienung erfolgt nur in der Tagzeit zwischen 06:00 und 18:00 Uhr. Außerhalb dieses Zeitraums kann die Fläche nicht befahren werden und es besteht seitens der Evonik AG ein Nachtparkverbot. Die auf die Abfertigung wartenden Lkw sind verpflichtet die Motoren abzustellen. Im Rahmen von Vor-Ort-Kontrollen wurde festgestellt, dass dies auch erfolgt.

Eine relevante Vorbelastung besteht jedoch durch den fließenden Verkehr auf der Riedbahnstraße. Die Erschließung des Firmengeländes über die B 42 von Norden würde die Reaktivierung des stillgelegten südlichen Arms der Kreuzung B 42 / L 3113 erfordern. Eine solche Öffnung der kommunalen Straße mit Schaffung einer weiteren lichtsignalgeregelten Verkehrsbeziehung zum Zwecke der Erschließung eines einzigen Anliegers führt zu einer erheblichen Störung des Verkehrsflusses auf der hochbelasteten Bundesstraße. Zudem ist

ein Teil der Lkw-Fahrten innerbetrieblicher Verkehr zwischen den Standorten Weiterstadt und Darmstadt-Kirschenallee, der über die Riedbahnstraße-Pallaswiesenstraße-Mainzer Straße ohne Umwegfahrten sinnvoll abgewickelt werden kann.

11. OT Schneppenhausen, BAB 5

Ist-Zustand:

Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 138.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es gingen Beschwerden über den Autobahnlärm ein und es wurde eine Temporeduzierung von 130 km/h tags und 100 km/h nachts bis zum Darmstädter Kreuz 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.

12. OT Schneppenhausen, K 139 / K 165

Ist-Zustand:

Die Kreisstraßen 139 und in der Fortführung 165 sind die Hauptverkehrsstraße im Weiterstädter Stadtteil Schneppenhausen. Die K 139 führt von Westen her in die Stadtteilmitte Schneppenhausens. Die K 165 hingegen kommt von Osten, führt ebenfalls in die Ortsmitte und knickt am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Brückenstraße / Gräfenhäuser Straße / Schulstraße nach Süden ab, führt aus Schneppenhausen heraus und führt nach Braunshardt. Neben der innergemeindlichen Verbindungsfunktion werden die nebenan befindlichen Ortschaften Worfelden im Westen und Gräfenhausen im Osten angebunden.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wird vermehrt auf die Missachtung der angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich der Schule hingewiesen. Hier können Kontrollen in Form von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen unterstützend wirken. Zudem ist eine Ausweitung der Tempo 30 - Zone auf die gesamte Länge der Schulstraße vorgeschlagen worden; dies nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schüler der Wilhelm-Busch-Schule. Um die Schulstraße zu entlasten ist auch die Überlegung einer Einbahnstraßenregelung im Bereich Am Flachsgaben / Grabenstraße / Schulstraße denkbar.

Auch habe der Verkehr im Allgemeinen spürbar zugenommen, weil viele Ausweichfahrten über die Kreisstraßen gemacht werden, sofern die B 42 oder die BAB 76 überbelastet sind. Es wird vielfach gefordert die Lkws durch entsprechende Durchfahrverbote aus dem Stadtteil herauszuhalten. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung und dem hohen Lkw-Anteil wurde die Bitte vorgetragen, die Möglichkeit zu überprüfen, den Stadtteil Schneppenhausen an eine der umliegenden Ortsumgehungen anzubinden. Dies ist sowohl für die im Südwesten verlaufende L 3094 zwischen Braunshardt und Worfelden, als auch für die westlich verlaufende L 3113 bei Gräfenhausen denkbar.

Das Überfahren der Fußwege im Knotenpunktbereich Albrecht-Dürer-Straße / Brückenstraße / Gräfenhäuser Straße / Schulstraße stellt ein weiteres Problem dar. Hier kann eine bauliche Veränderung durch Poller o. ä. die Fußgänger besser schützen.

Der vierstreifige Ausbau der B 42 kann Ausweichfahrten über den Stadtteil Schneppenhausen vermeiden.

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. Es wurde dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden

Die Lärmaktionsplanung regt zudem an, die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen sowie die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots in eigener Zuständigkeit zu überprüfen.

Der vorgetragene Sicherheitsmangel im Knotenpunktbereich Albrecht-Dürer-Straße / Brückenstraße / Gräfenhäuser Straße / Schulstraße ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. In diesem Rahmen kann nur ein Hinweis an die Stadt Weiterstadt als Straßenverkehrsbehörde gegeben werden.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:

Für Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung stehen im Haushalt des Landkreises Darmstadt-Dieburg keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

10.4 Kreis Groß-Gerau

Der Großteil des Landkreises Groß-Gerau liegt im Hessischen Ried. Der Main bildet die nördliche, der Rhein die westliche Grenze. In den 14 Städten und Gemeinden des Landkreises Groß-Gerau leben 274.735 Menschen (Stand: 31.03.2019). Kreisstadt ist die gleichnamige Stadt Groß-Gerau. Die Struktur des Kreises ist sowohl geprägt durch die Landwirtschaft, als auch durch Industrie.

Durch das Kreisgebiet führen die BAB 67 (Mannheim-Darmstadt-Mönchhof-Dreieck) und 60 (Rüsselsheim-Bingen am Rhein), sowie die BAB 3 (Frankfurter Kreuz-Wiesbadener Kreuz), die BAB 5 (Anschlussstelle Langen/Mörfelden) und die BAB 671 (Mainspitz-Dreieck-Wiesbaden). Durch das Kreisgebiet ziehen 48,8 km Autobahnen mit 12 Autobahnanschlüssen.

Ferner erschließen 112,9 km Bundesstraßen, 90,6 km Landesstraßen und 58,4 km Kreisstraßen das Kreisgebiet, darunter die B 42 (und deren alte Trasse, heute L 3482), B 44 und die B 486.

Durch das Kreisgebiet verlaufen die Riedbahn (Mannheim-Frankfurt), die Rhein-Main-Bahn (Mainz-Aschaffenburg) und die Mainbahn (Mainz-Frankfurt/M). Die S-Bahn-Linien S7, S8 und S9 binden das Kreisgebiet an die Metropolregion Rhein-Main an. Die drei den Kreis durchquerenden Bahnlinien werden sowohl vom Personen- als auch vom Güterverkehr stark befahren. Die lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau mbH als 100-prozentiges Tochterunternehmen der Riedwerke nimmt die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahr.

Die sehr gute Verkehrsanbindung durch das Autobahnnetz, den Frankfurter Flughafen, sowie die Frachthäfen Gernsheim und Ginsheim-Gustavsburg bilden die Grundlage für eine hervorragende Mobilität.

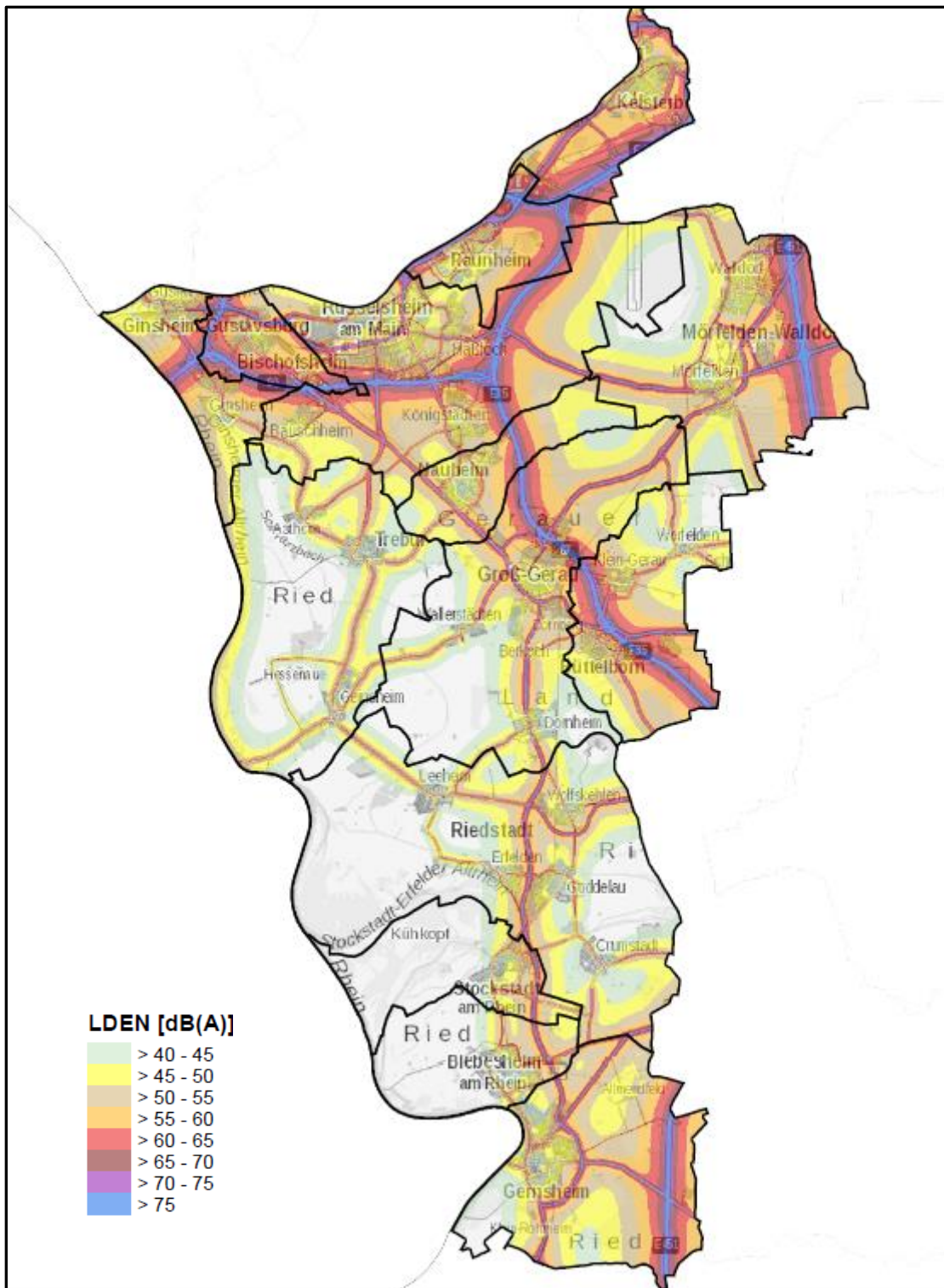


Abbildung 26: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Kreis Groß-Gerau [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

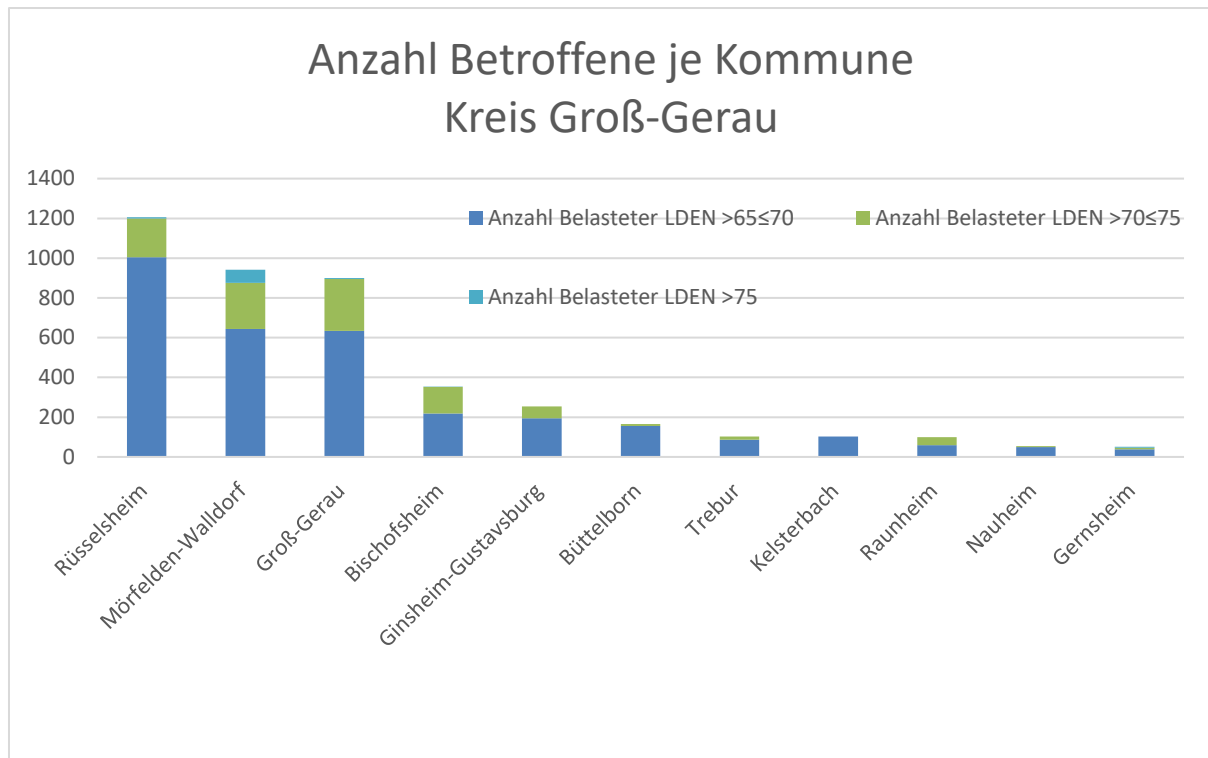


Abbildung 27: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Kreis Groß-Gerau (ab 10 Betroffenen)

10.4.1 Biebesheim am Rhein

Biebesheim am Rhein liegt im Hessischen Ried, ca. 15 Kilometer südwestlich von Darmstadt direkt am Rhein, der die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bildet. Die Gemeinde besteht offiziell nur aus einem Ortsteil und aus einer Gemarkung (Fläche: 1.868 ha). Biebesheim am Rhein hat 6.783 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Nördlich angrenzend an Biebesheim befindet sich das Europa-Reservat Kühkopf-Knoblochsau, Hessens größtes Naturschutzgebiet.

Biebesheim wird von der B 44 gestreift und hat einen Bahnhof an der Bahnstrecke Mannheim-Frankfurt am Main (Riedbahn). Darüber hinaus besteht eine Busverbindung in die Nachbarorte und nach Darmstadt.

Biebesheim ist Standort der HIM GmbH, der zentralen Verbrennungsanlage für Giftstoffe und Industriemüll im Land Hessen.

Tabelle 109: Anzahl von Personen in Biebesheim a. Rh., die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Nicht})	0	0	0	0	0	-	0

In Biebesheim am Rhein sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet/Stadtgebiet von Biebesheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 110: Betrachtete Straßenabschnitte in Biebesheim am Rhein (PLUS-Kartierung)

	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	Biebesheim a. Rhein	Stockstädter Straße Rheinstraße Gernsheimer Straße	40	0	0	31	0

1. Stockstädter Straße/Rheinstraße/Gernsheimer Straße

Ist-Zustand:

O.g. Gemeindestraßen bilden die Ortsdurchfahrt der Gemeinde. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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.

10.4.2 Bischofsheim

Die Gemeinde Bischofsheim weist 13.190 Einwohner (Stand: 31.03.2019) auf und besteht nur aus einer Gemarkung.

Bischofsheim liegt im sogenannten Mainspitzdreieck (BAB 60 und 671), dem Gebiet südlich der Mainmündung zwischen Main und Rhein. Nördlich führt die vierspurige autobahnähnliche B 43 mit AS Mainz-Bischofsheim durch die Kommune. Für Gewerbeansiedlungen bietet die Kommune eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur.

Der Bahnhof Mainz-Bischofsheim stellt einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt im Rhein-Main-Gebiet dar. Er bietet eine Direktverbindung durch die S-Bahn-Linien 8 und 9 sowie die Regionalbahn nach Frankfurt-Flughafen, Frankfurt a.M., Darmstadt, Mainz und Wiesbaden. Seit dem Bau der Eisenbahnlinie Mainz-Frankfurt im 19. Jahrhundert ist Bischofsheim mit einer Größe von 37 Hektar und 41 Kilometer Gleisanlagen einer der wichtigsten Verschiebebahnhöfe im Rhein-Main-Gebiet. Er ist ein wichtiger Güterbahnhof, in dem zahlreiche Güterzüge zusammengesetzt und gekoppelt werden.

Direkte Busverbindungen bestehen nach Mainz, Wiesbaden, Hochheim, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach und zum Frankfurter Flughafen.

Tabelle 111: Anzahl von Personen in Bischofsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.595	435	219	133	1	2.383
Nachts (L _{Night})	768	230	154	2	0	-	1.154

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 112: Betrachtete Straßenabschnitte in Bischofsheim (PLUS-Kartierung)

	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	Bischofsheim	L 3482 Darmstädter Straße Mainzer Straße	96	19	0	72	18	0	271	203
2	Bischofsheim	K 201 Rheinstraße	81	22	0	73	15	0	303	223

1. L 3482, Darmstädter Straße / Mainzer Straße

Ist-Zustand:

Die Darmstädter und Mainzer Straße bilden die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Bischofsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.500-17.900 Kfz/Tag

Bereits in den Jahren 1993 bis 1996 wurden gemäß Hessen Mobil in der Ortsdurchfahrt Bischofsheim (L 3482) passive Lärmschutzmaßnahmen an ca. 20 Wohngebäuden im Zuge der Lärmsanierung an Landesstraßen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung lauten: Einführung von Tempo 30 ganztags und Lkw-Durchfahrtsverbot, sowie Anbringung einer Querungshilfe (Zebrastreifen) und konsequente Geschwindigkeitskontrollen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich Kreuzung Rheinstraße bis Einmündung Dammstraße werden an fast allen der 18 untersuchten Gebäude die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Im Bereich der vollständigen Ortsdurchfahrt der L 3482 wurden 150 Gebäude untersucht. Hiervon wurden an 122 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde wurde nicht vorgelegt.

2. K 201, Rheinstraße

Ist-Zustand:

Auf der Rheinstraße ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot ist bereits angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Auch hier wurden verkehrliche Maßnahmen wie eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Kreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und der Bürgermeister der Gemeinde Bischofsheim als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Kreis Groß-Gerau

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot ist bereits angeordnet jedoch weist die Beschilderung des Lkw-Durchfahrtsverbotes Lücken auf. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde wurde um Überprüfung gebeten.

Eine schalltechnische Berechnung bislang nicht vor. Der Kreis Groß-Gerau hat nach Angaben der Kreisverwaltung derzeit keine Ressourcen für eigene Berechnungen. Somit hat der Kreis Hessen Mobil gebeten, diese Berechnungen vorzunehmen. Eine Rückmeldung von Hessen Mobil steht noch aus.

Sobald entsprechende Berechnungen vorliegen, wird der Kreis entsprechende bauliche Maßnahmen ergreifen bzw. bevorzugt die zuständige Straßenverkehrsbehörde bitten, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Bischofsheim als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden liegt nicht vor.

10.4.3 Büttelborn

Büttelborn ist eine Gemeinde mit 14.747 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) im südlichen Rhein-Main-Gebiet. Sie liegt am nördlichen Rande des Hessischen Rieds in direkter Nachbarschaft zur Kreisstadt Groß-Gerau und ca. 12 km westlich von Darmstadt. Die Gemeinde gliedert sich in die Ortsteile Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden.

Büttelborn besitzt eine Anschlussstelle an der BAB 67 (Köln-Basel), zudem führt die B 42 als Ortsumgehung unmittelbar am Ortsteil Büttelborn vorbei. Fünf Minuten sind es mit dem Auto bis zur Autobahnauffahrt Weiterstadt (BAB 5 Frankfurt-Mannheim). Durch das Gemeindegebiet verlaufen außerdem die Landesstraßen L 3094 (nach Weiterstadt bis zur B 42) und L 3303 (nach Griesheim bis zur B 26) sowie diverse Kreisstraßen.

Der Ortsteil Klein-Gerau hat einen Haltepunkt an der Rhein-Main-Bahn. Mit der Regionalbahn 75 lassen sich fast durchgehend halbstündlich Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg erreichen. Zudem befindet sich in direkter Nachbarschaft zu Büttelborn der Bahnhof Groß-Gerau Dornberg.

Alle drei Ortsteile sind nach Angaben der Stadt flächendeckend als „Tempo 30 Zonen“ ausgewiesen. Ausgenommen sind lediglich als Hauptverkehrsstraßen die Mainzer Straße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur im Bereich zwischen Kirche und Volksbank gelten), die Darmstädter Straße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur in der Verlängerung bis zur Einmündung der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße gelten) sowie die Taunusstraße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur im Bereich zwischen Rhön- und Kirchstraße gelten).

Bereiche von Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden liegen in der Nachtschutzzone des Frankfurter Flughafens.

Tabelle 113: Anzahl von Personen in Büttelborn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.037	384	155	10	0	1.586
Nachts (L _{Night})	612	242	32	2	0	-	888

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 114: Betrachtete Straßenabschnitte in Büttelborn (PLUS-Kartierung)

	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	Büttelborn	BAB 67 Taunusstraße	104	7	0	145	27	1	260	530
2	Büttelborn Klein-Gerau	BAB 67 Heinrich-Engel- Straße Hauptstraße	21	2	0	43	9	1	58	154
3	Büttelborn	L 3303	57	0	0	88	1	0	93	158
4	Büttelborn	K 160 Mainzer Straße Berkacher Weg	194	2	0	204	8	0	376	433
5	Büttelborn	B 44 Donaustraße	Betroffene in Lärmkonflikt „K 160 (Mainzer Straße, Berkacher Weg) enthalten							

1. BAB 67Ist-Zustand:

Die BAB 67 läuft nördlich von Büttelborn in geringem Abstand zum bebauten Bereich. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 nord-westlich von Büttelborn ca. 69.500 Kfz/Tag, im süd-östlichen Bereich bei etwa 60.300 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden zur angrenzenden Wohnbebauung, sowie eine Erhöhung des Lärmschutzwalls zum OT Büttelborn, außerdem eine Temporeduzierung für die Nachtstunden 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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Hessen Mobil wurde zudem um die Prüfung einer möglichen Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung sowie eine Erhöhung des vorhandenen Lärmschutzwalls zum OT Büttelborn gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Randbereich der BAB 67 (Taunusstraße) sind an 10 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Sobald mit der Umbauplanung zum 6-streifigen Ausbau der BAB 67 begonnen wird, werden aktive Schallschutzmaßnahmen geprüft.

2. OT Klein-Gerau, BAB 67

Ist-Zustand:

Im weiteren Verlauf nach Norden führt die BAB 67 westlich am Stadtteil Klein-Gerau vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 69.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 6.000 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ebenfalls die Errichtung von Lärmschutzwänden zur angrenzenden Wohnbebauung und eine Temporeduzierung für die Nachtstunden 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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Hessen Mobil wurde zudem um die Prüfung einer möglichen Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Heinrich-Engel-Straße sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Sobald mit der Umbauplanung zum 6-streifigen Ausbau der BAB 67 begonnen wird, werden aktive Schallschutzmaßnahmen geprüft.

3. L 3303

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3303 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Ortsteil Büttelborn. Sie bildet eine Art Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebiet. Sie schließt an die nördlich verlaufende B 42 an, die den Anschluss zur BAB 67 herstellt.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Erhöhung des vorhandenen Lärmschutzwalls 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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Der Straßenbaulastträger Hessen Mobil wurde zudem um die Prüfung einer möglichen Erhöhung des vorhandenen Lärmschutzwalls gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Landesstraße 3303 sind an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. K 160, Mainzer Straße/Berkacher Weg

Ist-Zustand:

Die K 160 führt als Hauptverkehrsstraße durch den Innenstadtbereich von Büttelborn. Sowohl für die Mainzer Straße als auch für den Berkacher Weg besteht bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Derzeit ist auf beiden Straßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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. Es wurde der Landkreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Landkreis Groß-Gerau:

Der Kreis Groß-Gerau hat nach eigenen Angaben derzeit keine ausreichenden Ressourcen für eigene Berechnungen. Somit hat der Kreis Hessen Mobil gebeten, diese Berechnungen vorzunehmen. Die Rückmeldung stehe noch aus. Aufgrund der Lärmbelastung wird jedoch die Anordnung von Tempo 30 für sinnvoll erachtet. Dadurch könnte ohne großen baulichen Aufwand eine Lärminderung erzielt werden.

5. B 44 (Donaustraße)

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 verläuft am nördlich Rand der Kernstadt von Büttelborn und schließt an die BAB 67 (Anschlussstelle „Büttelborn“) an. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 18.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 700 Fahrzeugen/Tag. Das naheliegende Wohngebiet, insbesondere die Donaustraße, wird hierdurch stark vom Verkehrslärm belastet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als

auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 17 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 8 Gebäuden ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Im Bereich der B 44 (Donaustraße) sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Groß-Gerau:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit gestaltet sich schwierig, da der Lärm von der B 44 ausgeht. Die B 44 ist in diesem Abschnitt außerorts, das Wohngebiet an der Donaustraße liegt südlich davon, nördlich der B 44 befinden sich Felder. Es wird seitens der Straßenverkehrsbehörde befürchtet, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h kaum Akzeptanz finden wird. Aufgrund der Verkehrssituation sollten vordergründig bauliche Lärmsanierungen (Lärmschutzwand, Lärmschutzfenster) favorisiert werden.

Gleichwohl wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 44 auf 50 km/h näher geprüft werden.

10.4.4 Gernsheim

Die Stadt Gernsheim liegt in der Mitte des Hessischen Rieds, direkt am Rhein. Als Zusatz trägt Gernsheim den Namenstitel „Schöffersstadt“. In den Stadtteilen Gernsheim, Allmendfeld und Klein-Rohrheim leben 10.475 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Gernsheim liegt an den Bundesstraßen 44 und 426, der BAB 67, der Landesstraße 3112 und der Kreisstraße 203.

Gernsheim hat einen Bahnhof an der Riedbahn, Busverbindungen bestehen nach Griesheim und Pfungstadt.

Eine Rheinfähre verkehrt nach Eich (Rheinland-Pfalz). Zudem existiert ein Rheinhafen, welcher für Containerverladung ausgelegt ist.

Tabelle 115: Anzahl von Personen in Gernsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	111	60	39	8	4	222
Nachts (L_{Night})	70	40	18	4	0	-	132

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Gernsheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 116: Betrachtete Straßenabschnitte in Gernsheim (PLUS-Kartierung)

	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	Gernsheim Klein-Rohr- heim	B 44	32	10	2	33	14	5	177	223

1. B 44: OT Klein-Rohrheim

Im Dezember 2018 konnte die neu gebaute zwei-spurige Ortsumgehung B 44 des Stadtteiles Klein-Rohrheim auf einer Gesamtlänge von 2,37 km für den Verkehr frei gegeben werden. Die Umfahrung beginnt im Bereich der Kreisgrenze der Landkreise Groß - Gerau und Bergstraße an der bestehenden B 44, verläuft in einem Abstand von ca. 40 Metern parallel zur Bahn und schließt vor der Zufahrt „Maria Einsiedel“, südlich von Gernsheim, an die bestehende Südostumgehung Gernsheim an. Im Norden und Süden wird die Ortsumgehung durch zwei Kreisverkehrsplätze an die ursprüngliche Bundesstraße angeschlossen.

Der bisherige Lärmkonfliktpunkt entfällt somit.

10.4.5 Ginsheim-Gustavsburg

Ginsheim-Gustavsburg liegt in der Mainspitze, dem Gebiet südlich der Mainmündung zwischen Main und Rhein gegenüber der Stadt Mainz. Der 50. Breitengrad verläuft durch den Stadtteil Gustavsburg und ist auf dem Maindamm gekennzeichnet. Die Stadt Ginsheim-Gustavsburg hat 16.811 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den beiden Stadtteilen Ginsheim und Gustavsburg.

Der Ort ist über die Autobahnen BAB 60 und BAB 671 an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Zwischen den beiden Stadtteilen befindet sich das Mainspitz-Dreieck, das diese beiden Autobahnen verbindet. Durch den Stadtteil Gustavsburg verläuft die B 43. Die Kostheimer Brücke verbindet über den Main die Stadt mit dem benachbarten Wiesbadener Stadtteil Mainz-Kostheim.

Der Bahnhof Mainz-Gustavsburg liegt auf dem Stadtgebiet und wird von der S-Bahn Rhein-Main (S 8) und allen Zügen der RB 75 nach Mainz, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach a.M., Hanau, Darmstadt, Aschaffenburg bedient.

Von der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) betriebene Buslinien des Verkehrsverbunds Mainz-Wiesbaden (VMW) verbindet die beiden Stadtteile mit den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kostheim und Mainz-Kastel sowie mit der Stadt Mainz. Alle Buslinien sind Teil des Rhein-Main-Verkehrsverbunds.

Vom Ginsheimer Altrheinufer besteht eine ganzjährige Fährverbindung zur Altrheininsel Nonnenau.

Im Stadtteil Gustavsburg gibt es kurz oberhalb der Eisenbahnbrücke nach Mainz einen Rheinhafen. Er verknüpft als Güterumschlagplatz mit Gleisanschluss die Bundeswasserstraßen Rhein und Main mit dem Schienennetz des Eisenbahnknotens Bischofsheim. Ab 1967

entstand hier ein großes Tanklager mit 28 Hochtanks für insgesamt 286.000 Kubikmeter Benzin, Superbenzin, SuperPlus, Diesel, Flugbenzin und Heizöl. Dem Treibstoffumschlag des Tanklagers dient unter anderem eine Pipeline vom Hafen Rotterdam und eine Pipeline zum Flughafen Frankfurt am Main. In Gustavsburg befindet sich mit der Staustufe Kostheim die erste Mainschleuse vom Rhein kommend.

Tabelle 117: Anzahl von Personen in Ginsheim-Gustavsburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.583	674	195	59	0	2.511
Nachts (L _{Night})	999	203	72	0	0	-	1.274

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Ginsheim-Gustavsburg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung, bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 118: Betrachtete Straßenabschnitte in Ginsheim-Gustavsburg (PLUS-Kartierung)

	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	Ginsheim-Gustavsburg Ginsheim	L 3040 Stegstraße/Hauptstraße/Rheinstraße	245	2	0	206	0	0	593	379
2	Ginsheim-Gustavsburg Ginsheim	Neckarstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3040“ enthalten							
3	Ginsheim-Gustavsburg Gustavsburg	Pestallozzistraße	149	58	0	136	83	0	755	907
4	Ginsheim-Gustavsburg Gustavsburg	B 43 Darmstädter Landstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „Pestallozzistraße“ enthalten							

1. OT Ginsheim, L 3040 Stegstraße/Hauptstraße/Rheinstraße

Ist-Zustand:

Die Ortsdurchfahrt L 3040 ist die Hauptverkehrsstraße des Stadtteiles Ginsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 12.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 380 Fahrzeugen/Tag. Derzeit besteht zwischen Hausnummer 86 und 138 Tempo 30, westl. der Stegstraße ist eine Tempo-30-Zone mit LKW-Durchfahrtsverbot.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Entlastungsstraße L 3040

Die Entlastungsstraße L 3040 Ortsumgehung Ginsheim soll den Ortskern, vor allem Rheinstraße, Hauptstraße und Stegstraße, vom Durchgangsverkehr befreien. Seit 2011 besteht ein planfeststellungseretzender Bebauungsplan für eine Ortsumgehung Ginsheim, die östlich des Friedhofs beginnt und gegenüber der Gerhard-Hauptmann-Straße in die Rheinstraße mündet. Der erste Abschnitt der Straße zwischen Rheinstraße und ehemaligem Sportplatz wurde 2014 gebaut. Der zweite Abschnitt der Ortsentlastungsstraße führt vom alten Sportplatz am östlichen Ortsrand von Ginsheim vorbei und mündet südöstlich des Friedhofs in die Landesstraße 3040, die nach Bauschheim führt. Der Bau der Straße ist bereits mehrmals verschoben worden. Zur Zeit ist geplant, mit dem zweiten Bauabschnitt im Jahre 2020 zu beginnen.⁴⁴

2. OT Ginsheim, NeckarstraßeIst-Zustand:

Die kommunale Neckarstraße führt durch vorrangiges Wohngebiet in Ginsheim und weist hohe Verkehrsbelastungen aus. Westlich der Stegstraße ist die Neckarstraße Bestandteil einer Tempo 30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung, versetzt angeordneten Parkflächen und Fahrbahnverengungen durch Pflanzinseln.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige 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. Es wurde der Stadt Ginsheim-Gustavsburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Ginsheim-Gustavsburg hat bisher kein kommunales Programm aufgelegt, das passive Schallschutzmaßnahmen für kommunale Straßen fördert.

3. Ortsteil Gustavsburg PestalozzistraßeIst-Zustand:

Die Pestalozzistraße ist eine kommunale, stark belastete Straße im Stadtteil Gustavsburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

⁴⁴ https://www.gigu.de/sv_ginsheim_gustavsburg/de/OrtsentlastungsstraßeGinsheim/12.06.2019

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Bislang hat die Stadt Ginsheim-Gustavsburg kein kommunales Programm aufgelegt, das passive Schallschutzmaßnahmen für kommunale Straßen fördert.

4. OT Gustavsburg, B 43: Darmstädter Landstraße

Ist-Zustand:

Die B 43 durchquert den Stadtteil Gustavsburg in West-Ost-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 am südöstlichen Ortseingang ca. 10.400 Kfz/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts auf dem ca. 350 m langen Teilstück der Ortsdurchfahrt der B 43 (Darmstädter Landstraße 86 bis 138) angeordnet. Ein Antrag auf Ausweitung der Tempo 30-Anordnung auf die komplette Ortsdurchfahrt ist seit der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung in Prüfung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 38 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 3 Gebäuden ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A).

Zudem sind an 104 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Es wurde bereits an 13 Gebäuden Lärmsanierung durchgeführt. Die Gebäudeeigentümer des kompletten Straßenzuges wurden im Jahr 2012 über die Möglichkeit der Lärmsanierung informiert.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden beim Landrat des Landkreises Groß-Gerau und beim Regierungspräsidium Darmstadt:

Aus Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm liegen der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt zwei Anträge auf Anordnung verkehrrechtlicher Maßnahmen vor. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt und ein LKW-Durchfahrtsverbot. Zur Abstimmung hat die Kommune einen Termin mit den maßgeblichen Behörden in Aussicht gestellt. Der genaue Termin steht noch nicht fest.

10.4.6 Groß-Gerau

Groß-Gerau ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und übernimmt gegenüber seinem Umland die Funktion eines Mittelzentrums. Die Kreisstadt Groß-Gerau befindet sich auch geographisch im Zentrum der Region. In Groß-Gerau leben 25.277 Einwohner (Stand: 31.03.2019) in fünf Stadtteilen: Kernstadt, Dornberg, Berkach, Wallerstädten, Dornheim.

Groß-Gerau ist verkehrsgünstig gelegen. Hier kreuzen sich die B 42/L 3482 und B 44, die Autobahnanschlussstellen Nord und Süd schaffen über die BAB 67 Verbindungen in alle Richtungen.

Der Flughafen Frankfurt am Main ist über die Autobahn in etwa 15 Minuten zu erreichen.

Groß-Gerau ist an zwei Eisenbahnstrecken angeschlossen, die sich am östlichen Stadtrand kreuzen. Es sind die Rhein-Main-Bahn Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg und die Riedbahn Mannheim-Frankfurt. Im Stadtgebiet gibt es drei Bahnstationen (Bahnhof Groß-Gerau, Bahnhof Groß-Gerau-Dornberg und der Haltepunkt Groß-Gerau-Dornheim, die beiden letztgenannten mit S-Bahn-Anschluss). Ein flächendeckendes Busnetz ist vorhanden.

Tabelle 119: Anzahl von Personen in Groß-Gerau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.615	750	634	261	5	3.265
Nachts (L _{Night})	1.073	662	257	45	0	-	2.037

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 120: Betrachtete Straßenabschnitte in Groß-Gerau (PLUS-Kartierung)

	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	Groß-Gerau	BAB 67	128	10	1	163	50
2	Groß-Gerau (Heimstätten- siedlung)	B 44 nördlich der BAB67	106	5	0	102	41	0	302	481
3	Groß-Gerau	Nordring	Betroffene in Lärmkonflikt „B 44 Heimstätten-siedlung“ enthalten							

	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
			4	Groß-Gerau	Südring L 3094/Gemein- destraße	92	0	0	84	0
5	Groß-Gerau	Südring B 44	3	0	0	4	0	0	7	9
6	Groß-Gerau	Frankfurter Straße	1	0	0	2	0	0	0	1
7	Groß-Gerau Berkach	B 44	57	11	0	51	10	0	184	169
8	Groß-Gerau Dornheim	B 44	182	134	10	174	120	42	1564	1802
9	Groß-Gerau Wallerstädten	L 3094 Am Schlag An der Pforte	118	0	0	63	0	0	170	85

1. BAB 67

Ist-Zustand:

Die BAB 67 verläuft 4-spurig nördlich der Kernstadt von Groß-Gerau. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 69.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 6.000 Fahrzeugen/Tag.

Bereits in der 2. Runde der Lärmaktionsplanung wurden sowohl die Herabsetzung des Tempolimits als auch die Errichtung von Lärmschutzwänden gefordert. Zusätzlich wurden weitere passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner im Bereich der BAB 67 für notwendig erachtet. Die damalige Beurteilung von Hessen Mobil ergab jedoch keine Überschreitungen der Werte für lärmindernde Maßnahmen.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Wohnsiedlung Am Hermannsberg werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden tagsüber und an 11 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Es werden zudem an 17 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde bei Hessen Mobil:

Die zuständige Verkehrsbehörde prüft derzeit eine mögliche Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen.

Festlegung:

Die Lärmaktionsplanung ist über das Prüfergebnis der Straßenverkehrsbehörde zeitnah zu informieren.

2. B 44 nördlich der BAB 67 (Heimstättensiedlung)Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt nördlich der Kernstadt über die BAB 67 durch die Heimstättensiedlung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.538 Kfz/Tag.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

In der Heimstättensiedlung werden an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. Nordring/nördliche Frankfurter StraßeIst-Zustand:

Der sogenannte Nordring führt als kommunale Straße durch Gewerbegebiet und sodann als Umgehungsstraße nördlich an Groß-Gerau vorbei. Ab dem Römerkreisel führt die kommunale Frankfurter Straße zur nördlich verlaufenden BAB 67 und der Bundesstraße 44.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird eine weitere Lärmuntersuchung der o.g. Landesstraße 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. Es wurde der Stadt Groß-Gerau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen wurden für das Jahr 2020 keine Haushaltsmittel eingestellt.

Die Stadt Groß-Gerau prüft derzeit, ob und in welchem Umfang hier eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen angeordnet werden könnte.

Festlegung:

Die Lärmaktionsplanung ist über das Prüfergebnis der Straßenverkehrsbehörde zeitnah zu informieren.

4. Südring L 3094/GemeindestraßeIst-Zustand:

Der Südring führt zunächst als L 3094, dann als kommunale Straße südlich am Rand der Wohnbebauung um Groß-Gerau vorbei. Der Südring geht im Kreuzungsbereich mit der Gernsheimer Straße in die Bundesstraße 44 über. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Gemäß der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sowohl in Riedstadt als auch in anderen Gemeinden sehr große Logistikzentren eröffnet, deren Verkehr über den Südring abgewickelt wird und zu einer gesteigerten Verkehrsbelastung, insbesondere zunehmendem Lkw-Verkehr führen.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen wurden für das Jahr 2020 keine Haushaltsmittel eingestellt.

Für die L 3094 werden im Bereich des Knotenpunktes Südring/Oppenseimer Straße von Hessen Mobil derzeit Planungen aufgrund eines neuen Radweges erstellt. Zu den Planungen gehört ein Lärmschutzgutachten sowie die Planung einer Lärmschutzwand. Die Stadt Groß-Gerau prüft darüberhinaus verkehrsrechtliche Maßnahmen.

Festlegung:

Die Lärmaktionsplanung ist über das Prüfergebnis der Straßenverkehrsbehörde zeitnah zu informieren.

5. Südring B 44Ist-Zustand:

Der Südring führt südlich am Rand der Wohnbebauung um Groß-Gerau vorbei und geht im Kreuzungsbereich mit der Gernsheimer Straße in die Bundesstraße 44 über.

Forderung aus der Beteiligung:

Laut den Eingaben der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sowohl in Riedstadt als auch in anderen Gemeinden sehr große Logistikzentren eröffnet, deren Verkehr über den Südring abgewickelt wird und zu einer gesteigerten Verkehrsbelastung, insbesondere zunehmenden Lkw-Verkehr, führen.

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.

6. Frankfurter StraßeIst-Zustand:

Die Frankfurter Straße führt den innerstädtischen Verkehr zur B 44 und zur BAB 67. Der Straßenabschnitt ist Teil einer Tempo30-Zone.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Gemeindestraße verzeichnet ein hohes Verkehrsaufkommen. Es werden zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen bis zum sogenannten Römerkreisel mit der B 44 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.

6. OT Berkach B 44:Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt in Nord-Süd-Richtung durch den westlichen Teil des Stadtteils Berkach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 700 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Beide Gemeindestraßen verzeichnen ein hohes Verkehrsaufkommen und es werden Lärminderungsmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau-träger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Kreuzungsbereich mit der Rathausstraße/Wallerstädter Straße wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von lärmindernden Maßnahmen verpflichten.

An 10 Gebäuden sind zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine Ortsumgehung für Berkach ist im Bundesverkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht eingestellt worden. Das bedeutet, dass die Bundesstraßenverwaltung derzeit keinen Planungsauftrag hat. Mit einer Realisierung einer Ortsumgehung kann daher in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Groß-Gerau:

Da die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen lediglich an 5 Gebäuden überschritten werden, sollten vorrangig passive Schallschutzmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Sollten die Grenzwerte anschließend nach wie vor überschritten werden, können weitergehende verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. Reduzierung der Geschwindigkeit, geprüft werden. Hier sei jedoch bereits darauf hingewiesen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung unter Umständen problematisch sein könnte, da die Lichtzeichenanlagen bis zur Kreuzung B44/Darmstädter Straße synchronisiert sind.

7. OT Dornheim B 44: Gernsheimer Landstraße / Mainzer Landstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Dornheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.300 Kfz/Tag. Im Bereich der Gernsheimer Landstr. 42 bis Mainzer Landstr. 60 besteht bereits seit dem 22.04.2008 eine Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen.

Forderung aus der Beteiligung:

Aufgrund der hohen Verkehrs- und Lärmbelastung wird eine schnelle Realisierung der Ortsumgehung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen an den Ortseingängen und an der Kreuzung Rheinstraße/Bahnhofstraße durchzuführen.

Zudem wird eine schnelle Realisierung Ortsumgehung zur weiteren Verbesserung der Verkehrssituation als notwendig erachtet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden bei zugrunde gelegten Tempo 50 km/h die Richtwerte der LärmschutzrichtlinienSTV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergrei-

fung von lärmindernden Maßnahmen verpflichtet, überschritten. An allen 106 untersuchten Gebäuden wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Groß-Gerau:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bereits auf 30 km/h reduziert. Zusätzlich wurde bereits an 66 Gebäuden eine Lärmsanierung durchgeführt. Damit konnte bereits eine Reduzierung des Lärms erreicht werden.

Ein Antrag auf ein nächtliches LKW-Durchfahrtsverbot wurde vom Kreis Groß-Gerau befürwortet, aber von der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt (Zustimmungsvorbehalt) und Hessen Mobil abgelehnt, da die Umleitungsstrecke nicht geeignet sei. Der Landrat des Kreises Groß-Gerau musste damit den Antrag mit Bescheid vom 14.11.2019 ablehnen. Der Kreis Groß-Gerau sieht weiterhin die Notwendigkeit einer Ortsumgehung, um die Verkehrsmengen und den weiterhin bestehenden Lärm zu reduzieren

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

B 44 - Ortsumgehung Groß-Gerau, Ortsteil Dornheim:

Die geplante rund 5 Kilometer lange Umgehungsstraße im Zuge der B 44 bewirkt eine erhebliche Verkehrsentslastung der klassifizierten Straßen in Dornheim - bis zu 60% des für das Prognosejahr 2030 ermittelten Verkehrsaufkommens können aus der Ortslage herausgeleitet werden. Damit wird die Verkehrssicherheit in der Ortslage verbessert und die vorhandene Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner reduziert. Die Maßnahme befindet sich im Änderungsverfahren des laufenden Planfeststellungsverfahrens.⁴⁵

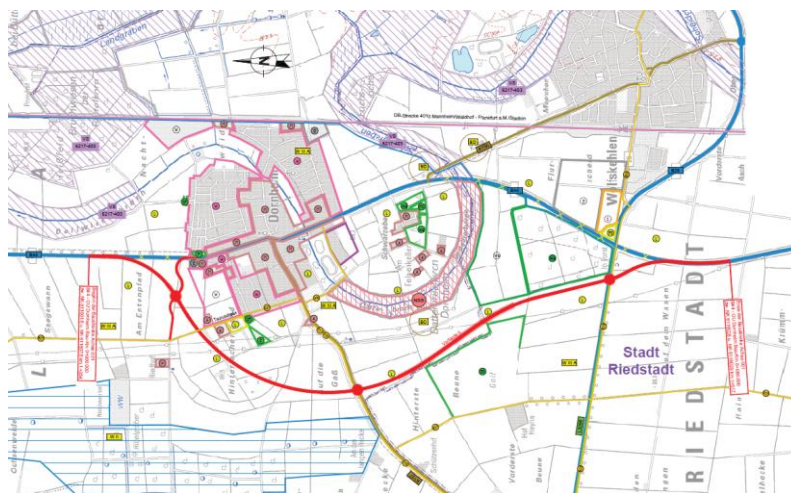


Abbildung 28: B 44 Ortsumgehung Dornheim Übersichtskarte© Hessen Mobil

⁴⁵ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/b-44-ortsumgehung-gross-gerau-ortsteil-dornheim>, 11.06.2019

8. L 3094: OT Wallerstädten, Am Schlag / An der Pforte

Ist-Zustand:

Bei der Landesstraße 3094 handelt es sich um die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Wallerstädten. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 200 Fahrzeugen/Tag. Es wurden bereits 24 Gebäude im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung saniert.

Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die starke Verkehrsbelastung hingewiesen. Es wird gebeten den Lärmkonfliktpunkt weiterhin zu betrachten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

An der L 3094 sind zudem an 85 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden beim Landrat Groß-Gerau und beim Regierungspräsidium Darmstadt:

Die Einrichtung von Tempo 30 wurde von der Stadt Groß-Gerau 2018 für einen Teilbereich der OD beantragt und von der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt abgelehnt. In der Begründung heißt es, dass in dem zur Rede stehenden Abschnitt die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben sei, da das quantitative Ausmaß der Lärmbelastung nicht ausreiche, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen umzusetzen. Es seien ggf. andere Maßnahmen als straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen vorzuziehen.

Da nun eine neue schalltechnische Beurteilung von Hessen Mobil vorliegt, schlägt der Landrat des Kreises Groß-Gerau vor, dass der Bürgermeister von Groß-Gerau als zuständige Straßenverkehrsbehörde einen neuen Antrag auf Zustimmung bei der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt einreicht.

Von der Straßenverkehrsbehörde des Kreises wurde darüberhinaus am 14.05.2018 ein Lkw-Durchfahrtsverbot aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Groß-Gerau angeordnet und zwar wie folgt:

Sperrung der OD Wallerstätten für LKW über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des LKW-Durchfahrtsverbotes in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.

Somit soll der prognostizierte Mehrverkehr durch Nutzung des Mitsubishi-Areals als Gewerbetank und Wiederverfüllung des Kiebert-Sees gerechter auf die Ortsdurchfahrten aufgeteilt werden. Dadurch wurde auch die Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt von Wallerstätten gesenkt.

10.4.7 Kelsterbach

Kelsterbach liegt mit 17.041 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) am südwestlichen Stadtrand von Frankfurt am Main, westlich des Frankfurter Stadtwalds, in einem Flussbogen am linken Mainufer. Kelsterbach ist Teil der Stadtregion Frankfurt sowie der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main.

Die Nachbarschaft zu den Chemiewerken in Höchst am Main und Griesheim, sowie dem Frankfurter Flughafen zog einen großen Bevölkerungszuwachs nach sich. Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung sind die Gewerbegebiete Mönchhof und Taubengrund.

Kelsterbach hat eine Anschlussstelle an die BAB 3, über die B 40a und einen Autobahnzubringer gelangt man schnell auf die BAB 66. Die B 43 führt ebenfalls durch das Stadtgebiet von Kelsterbach.

Durch Kelsterbach führt die Mainbahn, von ihr zweigt im Bahnhof Kelsterbach die Flughafenstrecke zum Flughafen Frankfurt am Main ab. Auf beiden Strecken fahren die S-Bahnlinien S 8 und S 9. Diese führen zum Frankfurter Hauptbahnhof, in die Landeshauptstadt Wiesbaden und binnen drei Minuten zum Frankfurter Flughafen. In Kelsterbach verkehren vier Buslinien der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Groß-Gerau (LNVG GG) und eine Linie der traffiQ aus Frankfurt am Main.

Tabelle 121: Anzahl von Personen in Kelsterbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	349	166	102	0	0	617
Nachts (L_{Night})	217	83	2	0	0	-	302

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 122: Betrachtete Straßenabschnitte in Kelsterbach (PLUS-Kartierung)

	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	Kelsterbach	Südliche Ringstraße	118	0	0	63	0	0	170	85
2	Kelsterbach	Rüsselsheimer Straße Frankfurter Straße	357	20	0	244	0	0	777	487
3	Kelsterbach	Mörfelder Straße	2	0	0	1	0	0	2	1

1. Südliche Ringstraße

Ist-Zustand:

Die südliche Ringstraße führt in Ortsrandlage um Kelsterbach herum und ist sehr stark frequentiert. Im Bereich der Südlichen Ringstraße vom Kreuzungspunkt Frankfurter Straße / südliche Ringstraße bis Südliche Ringstraße / Mörfelder Straße wurde eine massive 4,00 m hohe Gabionen-Wand mit lärmabsorbierenden Steinschichtung erstellt.

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 Kelsterbach als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Aktuell wird die Kreuzung Südliche Ringstraße/Mörfelder Straße von einer Lichtsignalanlagen-Regelung, zu einem Kreisverkehr umgebaut, die komplette Inbetriebnahme ist für 2020 vorgesehen.

2. Rüsselsheimer Straße, Frankfurter Straße (ehem. B 43)

Ist-Zustand:

Die ehemalige B 43 führt als Frankfurter Straße und Rüsselsheimer Straße durch den nördlichen Bereich von Kelsterbach. Bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen sind, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wurde. Gleichzeitig wurde die Dr. Max-Fremery-Straße als Entlastungsstraße für den Durchgangsverkehr gebaut.

Zu Beginn und am Ende der Frankfurter Straße wurden jeweils ein Verkehrskreisel zur Geschwindigkeitsreduzierung errichtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Kelsterbach als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Kelsterbach als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Für passiven Schallschutz sind im Haushalt keine Mittel vorgesehen.

Bedingt durch die schräg angeordneten Parkplätze und durch die geringe Straßenbreite ist eine erhöhte Geschwindigkeit in der Frankfurter Straße, unter normalen Umständen, nicht fahrbar.

Für 2020/2021 ist zusätzlich geplant, die Rüsselsheimer Straße auch baulich zu verändern / zurückzubauen. Die Stadt Kelsterbach geht davon aus, dass sich nach diesem Umbau die Lärmwerte noch weiter senken werden und der passive Schallschutz (wenn aktuell, überhaupt noch erforderlich) dann nicht mehr erforderlich wird.

3. Mörfelder Straße

Ist-Zustand:

Die Mörfelder Straße ist eine verkehrsbelastete Straße, die durch den Kernstadtbereich führt. Von der Kreuzung Bergstraße bis Einmündung Südliche Ringstraße ist sie Bestandteil einer Tempo30-Zone.

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 Kelsterbach als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Aktuell wird die Kreuzung zur Südlichen Ringstraße von einer Lichtsignalanlagen-Regelung, zu einem Kreisverkehr umgebaut, die komplette Inbetriebnahme ist für 2020 vorgesehen.

10.4.8 Mörfelden-Walldorf

Mörfelden-Walldorf ist mit 34.839 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die zweitgrößte Stadt im süd-hessischen Kreis Groß-Gerau. Mörfelden-Walldorf ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und besteht aus den beiden Stadtteilen Mörfelden und Walldorf und liegt zwischen dem Dreieck der Großstädte Frankfurt am Main, Darmstadt und Wiesbaden und südlich des Frankfurter Flughafens. Im Westen hat das Stadtgebiet Anteil an dem ausgedehnten Naturschutzgebiet Mönchbruch. Östlich von Mörfelden, an der BAB 5, liegt mit dem Oberwaldberg (145 m), der aus einer ehemaligen Mülldeponie entstanden ist, der höchste Punkt im Kreis Groß-Gerau.

Mörfelden-Walldorf ist durch 2 Bundesstraßen sehr gut an das überörtliche Straßennetz angeschlossen: die von Nordost nach Südwest verlaufende B 44, sowie die von West nach Ost verlaufende B 486. Insgesamt vier Autobahnanschlüsse sind in unmittelbarer Nähe: die Anschlussstelle Zeppelinheim der BAB 5, die Anschlussstelle Langen/Mörfelden der BAB 5, die Anschlussstelle Groß-Gerau der BAB 67 und die Anschlussstelle Rüsselsheim-Ost der BAB 67. Zu den anderen umliegenden Orten führen Landes- oder Kreisstraßen.

Mit dem Bahnhof Mörfelden sowie dem Bahnhof Walldorf verfügen beide Stadtteile über eigenständige Haltepunkte an der von Frankfurt a.M. nach Mannheim führenden Riedbahn. Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt im Halbstundentakt von Frankfurt a.M. nach Riedstadt-Goddelau. Sie wird ergänzt um die stündlich verkehrende Regional-Express-Linie 70 (RE70 Frankfurt – Mannheim).

Der südliche Teil des Frankfurter Flughafens liegt teilweise auf dem Gebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf.

Tabelle 123: Anzahl von Personen in Mörfelden-Walldorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.814	1.109	643	232	66	3.864
Nachts (L_{Night})	1.578	726	295	88	0	-	2.687

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 124: Betrachtete Straßenabschnitte in Mörfelden-Walldorf (PLUS-Kartierung)

	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	Mörfelden-Walldorf Mörfelden	B 486 Rüsselsheimer Straße (westlicher Ortsausgang bis Bahnschienen)	141	102	17	128	113
2	Mörfelden-Walldorf Mörfelden	B 486 Westendstraße/Langer Straße (Bahnschienen bis B44)	270	184	55	253	214	70	2492	2912
3	Mörfelden-Walldorf Mörfelden	B 44 Gerauer Straße	232	66	11	248	95	15	1134	1386
4	Mörfelden-Walldorf Mörfelden	Gärtnerweg	Berechnung in B 44 Gerauer Straße enthalten							
5	Mörfelden-Walldorf Walldorf	B 44 Frankfurter Straße	64	10	0	106	18	0	180	312
6	Mörfelden-Walldorf Walldorf	Vitrolles-Ring	150	0	0	160	0	0	170	213
7	Mörfelden-Walldorf Walldorf	Okrifteler Straße	16	0	0	27	0	0	15	34

weitere bereits durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung:

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten weitere lärmindernde Maßnahmen bereits umgesetzt:

- Tempo 30 km/h: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist im Stadtgebiet auf fast allen Straßen bereits umgesetzt, im Grundstraßennetz allerdings nur teilweise.
- Car-Sharing: Im Jahr 2017 wurde ein Carsharing mit Elektroautos im Rahmen eines Modellprojekts im Stadtgebiet eingeführt. Die Ladeinfrastruktur für E-Autos im Stadtgebiet wurde von 5 auf 10 Standorte ausgebaut.
- Förderung des Radverkehrs: im Stadtgebiet und regional

Stellungnahme der Verkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Groß-Gerau:

Im Ortsteil Mörfelden werden mehrere Bundesstraßen im Lärmaktionsplan betrachtet, die sich verkehrlich beeinflussen bzw. zusammenhängen. Es ist es seit langem Ziel der Verkehrsbehörde, für die Bundesstraßen in Mörfelden ein schlüssiges straßenverkehrsrechtliches Konzept aufzustellen, welches für die Verkehrsteilnehmer und Anwohner nachvollziehbar ist und dabei für die Anwohner möglichst großen Lärmschutz bringt.

Leider liegen nicht für alle lärmbelasteten Straßenabschnitte schalltechnische Berechnungen vor. Es bedarf jedoch dieser, sowie einer sich anschließenden Besprechung mit der Stadt Mörfelden-Walldorf und dem Regierungspräsidium Darmstadt als obere Straßenverkehrsbehörde.

1. OT Mörfelden, B 486 Rüsselsheimer Straße**Ist-Zustand:**

Die Bundesstraße 486 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mörfelden. Sie geht von der Rüsselsheimer Straße in die Westendstraße und sodann in die Langener Straße über. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. In der Rüsselsheimer Straße besteht zudem ein Lkw-Durchfahrtsverbot in den Nachtstunden. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 am westlichen Ortseingang ca. 11.600 Kfz/Tag.



Abbildung 29: Mörfelden, Rüsselsheimer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bereits in der letzten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde die Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme geprüft. Als geeignete Maßnahme wird ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h in dem gesamten angegebenen Bereich der B 486 Langener Straße, Westendstraße und Rüsselsheimer Straße von der Kreuzung mit der B 44 im Osten bis zur Kreuzung mit der Hubertusstraße/Am Schlichter im Westen erachtet. Die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde des Kreises Groß-Gerau hat in ihrer Ermessenentscheidung die Interessen der Anwohner auf Lärmschutz mit den Verkehrsinteressen (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) gegeneinander abgewogen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Schutz vor Lärmbeeinträchtigungen die anderen Belange überwiegt. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat jedoch die erforderliche Zustimmung bislang nicht erteilt, da die vorgelegte schalltechnische Berechnung Unstimmigkeiten beinhalten und eine neue nicht vorgelegt wurde.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen gefordert, insbesondere die Einführung von Tempo 30 km/h, und ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der kompletten Rüsselsheimer Straße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Groß-Gerau als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung, insbesondere Tempo 30 ganztags und Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes, gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Rüsselsheimer Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde eine Überschreitung der Richtwerte an 4 Gebäuden ganztags und an 45 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

An der Rüsselsheimer Straße sind zudem an 55 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörden haben die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Ausweislich der Berechnungen von Hessen Mobil werden nachts an 45 Gebäuden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV überschritten. Die Voraussetzungen für eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h liegen somit zweifelsfrei vor. Tagsüber werden die Richtwerte hingegen derzeit lediglich an 4 Gebäuden (jeweils um 1 dB) überschritten. Hier wäre abzuwägen, ob dies für eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ausreichend ist. Durch passive Schallschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass an diesen 4 Gebäuden dann auch tagsüber die Richtwerte nicht mehr überschritten werden.

Ein umfassendes Verkehrskonzept muss mit der Stadt Mörfelden-Walldorf und dem Regierungspräsidium Darmstadt besprochen werden.

2. OT Mörfelden, B 486 Bahnschienen bis Krzg. B44: Westendstraße / Langener Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 486 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mörfelden. Sie geht von der Rüsselsheimer Straße in die Westendstraße und sodann in die Langener Straße über. Derzeit ist im Bereich Westendstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, in der Langener Straße von 50 km/h ausgewiesen. Zudem besteht ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 am Kreisverkehr Gärtnerweg ca. 9.100 Kfz/Tag.

Die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist bereits seit der letzten Stufe der Lärmaktionsplanung im Prüfungsverfahren.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen gefordert, insbesondere die Einführung von Tempo 30 km/h. Darüber hinaus wurde auf Lücken in der Lärmkartierung (Lärmviewer) hingewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Westendstraße und Langener Straße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Groß-Gerau als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung, insbesondere Tempo 30 ganztags und Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes, gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine schalltechnische Berechnung kann für den o. g. Bereich nicht durchgeführt werden, da hier keine Verkehrszahlen vorliegen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Bereits in der letzten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde die Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme geprüft. Als geeignete Maßnahme wird ein ganztägiges Tempolimit

von 30 km/h in dem gesamten angegebenen Bereich der B 486 Langener Straße, Westendstraße und Rüsselsheimer Straße von der Kreuzung mit der B 44 im Osten bis zur Kreuzung mit der Hubertusstraße/Am Schlichter im Westen erachtet. Die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde des Kreises Groß-Gerau hat in ihrer Ermessenentscheidung die Interessen der Anwohner auf Lärmschutz mit den Verkehrsinteressen (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) gegeneinander abgewogen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Schutz vor Lärmbeeinträchtigungen die anderen Belange überwiegt. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat jedoch die erforderliche Zustimmung bislang nicht erteilt, da die vorgelegte schalltechnische Berechnung Unstimmigkeiten beinhaltete und eine neue nicht vorgelegt wurde.

Vorschlag der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund der hohen Lärmbelastung auf den Bundesstraßen in Mörfelden wird eine Begutachtung aller Hauptverkehrsstraßen als unbedingt erforderlich erachtet. Eine Beurteilung der tatsächlichen Lärmsituation ist nicht möglich, da nicht für alle Bundesstraßen in Mörfelden tatsächliche Verkehrserhebungen bisher durchgeführt worden sind. Hessen Mobil wird daher aufgefordert, aktuelle Verkehrsdaten zu erheben und darauf basierend eine schalltechnische Beurteilung abzugeben.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: B 486 - Ortsumgehung Mörfelden

Die geplante Umgehungsstraße würde eine erhebliche Verkehrsentslastung in der Ortslage von Mörfelden bewirken. Die geplante Trasse umfährt die Ortslage von Mörfelden im Süden und schließt westlich und östlich an die bestehende B 486 an.

Das Verkehrsaufkommen im Verlauf der Ortsdurchfahrt der B 486 reduziere sich um ca. 51 %, was einer Entlastung um ca. 6.300 Kfz/24h entspricht. Auch auf der B 44 ist eine deutliche Entlastung festzustellen; sie beträgt 63 % bzw. 4.300 Kfz/24h. ⁴⁶

Die Lärmaktionsplanung unterstützt eine zügige Umsetzung der Planung.

⁴⁶ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/suedhessen/b-486-ortsumgehung-moerfelden>, 17.09.2019

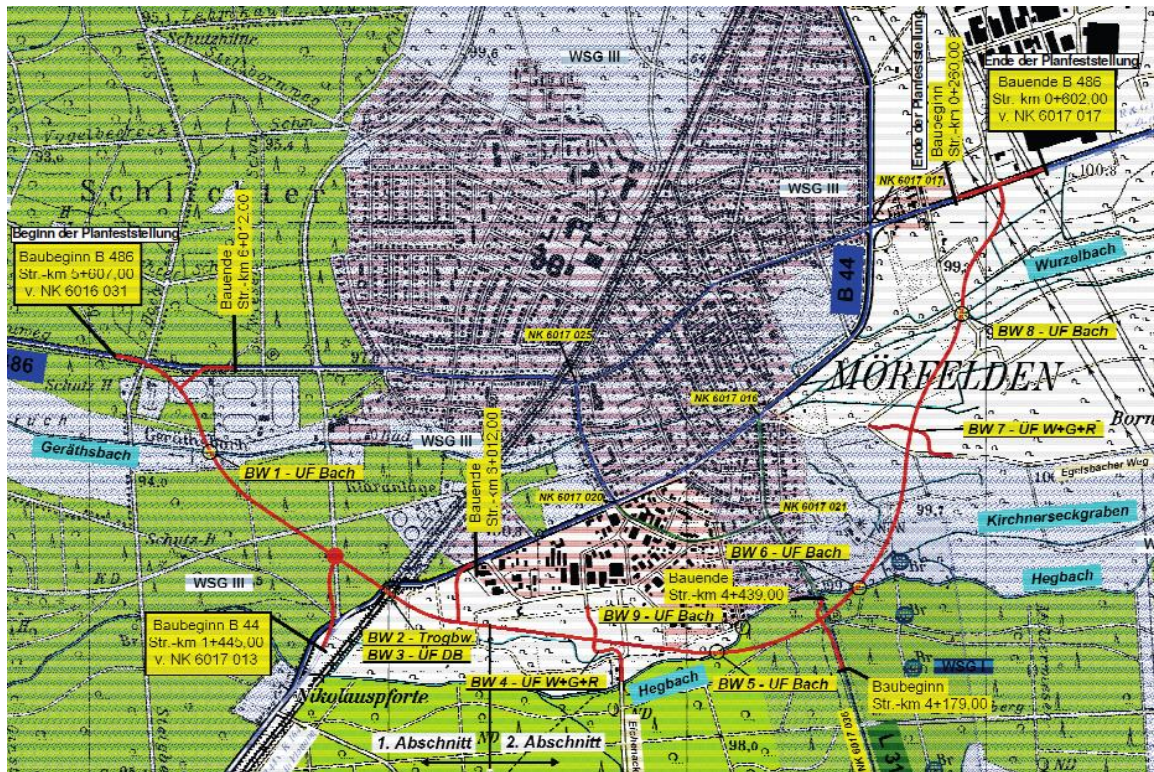


Abbildung 30: Übersichtskarte, B 486, OU Mörfelden ©Hessen Mobil⁴⁷

3. Ortsteil Mörfelden B 44 Gerauer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt ebenfalls in der Ortsdurchfahrt als Gerauer Straße durch Mörfelden. Im Osten der Stadt kreuzt sie die B 486. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.



Abbildung 31: Mörfelden, Gerauer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

⁴⁷ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/uebersichtskarte_OU_Moerfelden.pdf, 17.09.2019

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen gefordert, insbesondere die Einführung von Tempo 30 km/h für die komplette B 44, und ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot für die Gerauer Straße.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Gerauer Straße zwischen dem Kreisverkehr Gärtnerweg und der Kreuzung Langgasse eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises Groß-Gerau als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung, insbesondere Tempo 30 ganztags und Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes, gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 25 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Es sind zudem an 38 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Etwage verkehrliche Anordnungen befinden sich derzeit im Prüfverfahren

Langfristige Projekte zur Lärminderung: B 486 - Ortsumgehung Mörfelden

Diese Straße würde wie oben dargestellt durch eine B 486 Ortsumgehung mit einer Entlastung um ca. 2.750 Kfz/24 h profitieren.⁴⁸

4. Gärtnerweg

Ist-Zustand:

Der Gärtnerweg ist die Verbindungsstraße zwischen den beiden Bundesstraßen B 486 und B 44 und somit stark verkehrsbelastet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit

⁴⁸ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/uebersichtskarte_OU_Moerfelden.pdf, 17.09.2019

keit von 50 km/h ausgewiesen und es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot in den Nachtstunden.



Abbildung 32: Mörfelden, Gärtnerweg
© Regierungspräsidium Darmstadt

Bereits in der letzten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde die Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme geprüft. Als geeignete Maßnahme wird ein ganztägliches Tempolimit 30 km/h im Gärtnerweg über die gesamte Länge von der Kreuzung mit der Westendstraße/ Rüsselsheimer Straße im Norden bis zur Kreuzung mit der Gerauer Straße im Süden erachtet. Die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde des Kreises Groß-Gerau hat in ihrer

Ermessenentscheidung die Interessen der Anwohner auf Lärmschutz mit den Verkehrsinteressen (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) gegeneinander abgewogen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Schutz vor Lärmbeeinträchtigungen die anderen Belange überwiegt. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat jedoch die erforderliche Zustimmung bislang nicht erteilt, da die vorgelegte schalltechnische Berechnung Unstimmigkeiten beinhaltet und eine neue nicht vorgelegt wurde.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Hinweis:

Bis zum Redaktionsschluss des Lärmaktionsplanes konnte leider nicht geklärt werden, ob Hessen Mobil oder die Stadt Mörfelden-Walldorf die Straßenabaulasträgerschaft inne hat.

5. Ortsteil Walldorf B 44 westl. Frankfurter Landstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt im nördlichen Bereich an der Ortsrandlage des Stadtteiles Walldorf entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde darauf hingewiesen, dass in der Lärmkartierung 2017 ein Anstieg der Lärmbelastung feststellbar sei.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf verlangt im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eine Gesamtlärmbetrachtung, da der Straßenabschnitt von Flug-, Straßen- und Schienenverkehrslärm stark betroffen ist.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärmverursacher getrennt abgezielt werden, da laut aktueller Gesetzeslage die Verantwortung nur für den eigenen Beitrag zum Verkehrslärm besteht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Von der Einmündung „Jourdanallee“ bis zur Einmündung „An den Eichen“ wurde die Geschwindigkeit für Pkw und Lkw mit 50 km/h berücksichtigt. Der verbleibende zu untersuchende Bereich wurde bei der Berechnung mit 70 km/h für Pkw und für Lkw beachtet.

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 6 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Zudem werden an 11 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Von den 48 geprüften Gebäuden, wird an 11 Gebäuden der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten. An lediglich 6 Gebäuden wird auch nachts der Richtwert für verkehrsrechtliche Maßnahmen überschritten, so dass Kreis Groß-Gerau Lärmsanierung als vorrangige Maßnahme sieht.

6. OT Walldorf, Vitrollesring

Ist-Zustand:

Der Vitrollesring im Stadtteil Walldorf ist einer der verkehrsreichsten kommunalen Straßen. Laut Straßenverkehrszahlungsdaten der Stadt Mörfelden-Walldorf beträgt der Gesamtverkehr am Vitrolles-Ring Höhe „Am Tennisplatz“ ca. 12.400 Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Prüfung von Schallschutzmaßnahmen, insbesondere eine Anordnung von Tempo 30, ein Lkw-Durchfahrtsverbot und der Einbau von „Flüsterasphalt“ 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. Somit wurde die Stadt Mörfelden-Walldorf als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Mörfelden-Walldorf als Straßenbaulastträger, bzw. als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Berechnung der Stadt Mörfelden-Walldorf ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Die Voraussetzungen für eine Tempo30- Anordnung, bzw. ein Lkw-Durchfahrtsverbot sind nicht gegeben. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Einbau von lärmmindernden Asphalt oder die Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind zwar gegeben. Beide Maßnahmen sind jedoch sehr kostenintensiv, so dass das Kosten-Nutzungsverhältnis als kritisch einzustufen ist, insbesondere im Hinblick auf die geringe Haltbarkeit von lärmmindernden Asphalt.

Eine endgültige Entscheidung der Stadt Mörfelden-Walldorf liegt bislang nicht vor.

7. OT Walldorf Okrifteler StraßeIst-Zustand:

Die Kreisstraße 152 führt als kommunale Okrifteler Straße von Norden kommend in den Stadtteil Walldorf hinein. Laut Straßenverkehrszahlungsdaten der Stadt Mörfelden-Walldorf beträgt der Gesamtverkehr am Knotenpunkt Okrifteler Straße/Nordring ca. 11.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Prüfung von Schallschutzmaßnahmen, insbesondere eine Anordnung von Tempo 30, ein Lkw-Durchfahrtsverbot und der Einbau von „Flüsterasphalt“ 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 somit der Stadt Mörfelden-Walldorf als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Mörfelden-Walldorf als Straßenbaulastträger, bzw. als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Berechnung der Stadt Mörfelden-Walldorf ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine

Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Die Voraussetzungen für eine Tempo 30- Anordnung, bzw. ein Lkw-Durchfahrtsverbot sind nicht gegeben. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Einbau von lärmindernden Asphalt oder die Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind zwar gegeben. Beide Maßnahmen sind jedoch sehr kostenintensiv, so dass das Kosten-Nutzungsverhältnis als kritisch einzustufen ist, insbesondere im Hinblick auf die geringe Haltbarkeit von lärmindernden Asphalt.

Eine endgültige Entscheidung der Stadt Mörfelden-Walldorf liegt bislang nicht vor.

Sonstige Lärmprobleme: Maut.Ausweichverkehr

Hinweis aus der Beteiligung:

Die Stadt Mörfelden-Walldorf macht im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung darauf aufmerksam, dass mit der Aufstellung der LKW-Maut-Kontrolleinrichtungen auf der B 486 - Höhe Mönchbruch- und der B 44 -Höhe Nikolauspforte-, ein verstärkter Mautausweichverkehr im Stadtgebiet im Bereich Dieselstraße Richtung Süden (3113) festzustellen und durch Anwohnerbeschwerden bekannt geworden sind.

10.4.9 Nauheim

Nauheim liegt nordwestlich der Kreisstadt Groß-Gerau und südlich der Stadt Rüsselsheim am Main in der Unterrmainebene an der Grenze zum Hessischen Ried. Die Gemeinde besteht nur aus einer Gemarkung und hat 10.598 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Nauheim ist Teil der Stadtregion Frankfurt am Main.

Nahe Autobahnanbindungen bestehen zur BAB 60 durch die etwa sieben Kilometer entfernte Anschlussstelle Bischofsheim, die etwa drei Kilometer entfernte Anschlussstelle Rüsselsheim-Königstädten-Nauheim und zur BAB 67 durch die etwa 6 Kilometer entfernte Anschlussstelle Groß-Gerau.

Neben einem günstig getakteten Bahnanschluss an die Rhein-Main-Bahn (RB75: Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden) verfügt Nauheim über ein erweitertes Busangebot in die Nachbarstädte Rüsselsheim und Groß-Gerau sowie zu den S-Bahn-Haltepunkte in Bischofsheim, Rüsselsheim und Groß-Gerau-Dornberg.

Die Entfernung zwischen Nauheim und dem Frankfurter Flughafen beträgt nur wenige Kilometer.

Tabelle 125: Anzahl von Personen in Nauheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	328	126	50	4	0	508
Nachts (L_{Night})	194	50	10	0	0	-	254

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 126: Betrachtete Straßenabschnitte in Nauheim (PLUS-Kartierung)

	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	Nauheim Im Teich	A 67	15	1	0	21	7	0	42	90
2	Nauheim	L 3482 Mainzer Landstraße	17	2	0	15	1	0	51	32
3	Nauheim	L 3040 Rüsselsheimer Straße	19	0	0	18	0	0	19	8

1. BAB 67: OT Im Teich

Ist-Zustand:

Die BAB 67 verläuft 4-spurig in Nord-Süd-Richtung östlich der Gemeinde Nauheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 73.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 7.200 Fahrzeugen/Tag. Bereits Mitte der 1990er Jahre wurde ein Lärmschutzwall mit Waldneuanlage errichtet.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Gemeindevorstand fordert die Erweiterung des bestehenden Lärmschutzwalles bzw. Errichtung einer Lärmschutzwand nach Norden und Süden sowie eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Autobahn östlich von Nauheim. Zusätzlich wird der Einbau eines lärmreduzierenden Straßenbelages auf der Autobahn als erforderlich erachtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Der Straßenbaulastträger Hessen Mobil wurde zudem um die Prüfung einer möglichen Erweiterung des bestehenden Lärmschutzwalles bzw. Errichtung einer Lärmschutzwand nach Norden und Süden und den Einbau von lärmminderndem Asphalt gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In kurzen Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, nachts überschritten. Es sind zudem an 9 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte.

2. L 3482: Mainzer Landstraße

Ist-Zustand:

Bei der Mainzer Landstraße handelt es sich um eine Landesstraße, die direkt entlang an der Wohnbebauung der Gemeinde Nauheim verläuft. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.500 Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Gemeindevorstand schildert, dass besonders durch den hohen Lkw-Verkehr die Landesstraße belastet wird. Insbesondere das direkt angrenzende Wohngebiet im Bereich der Neckarstraße sowie Wohnhäuser im Bereich Schleifweg / Adam-Opel-Straße werden durch den Verkehrslärm stark beeinflusst.

So wird die Errichtung einer Lärmschutzwand südwestlich der Wohngrundstücke der Neckarstraße, von Schleifweg bis zur Bahnhofstraße, sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (durchgehend 50 km/h zwischen Einmündung Ostumgehung und Einmündung Schillerstraße) gefordert.

Zusätzlich wird der Einbau eines lärmreduzierenden Straßenbelages zwischen Einmündung Ostumgehung und Einmündung Schillerstraße als erforderlich erachtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger zunächst um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zusätzlich wurde der Straßenbaulastträger um die Prüfung gebeten, ob seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung ein lärmindernder Asphalt eingebaut wurde.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten. Darüber hinaus sind an 17 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte.

3. L 3040: Rüsselsheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Rüsselsheimer Straße führt im Süden von Nauheim als Ortsumgehung am Stadtbereich

vorbei, durchläuft aber sodann als Rüsselsheimer Straße bebauten Gebiet als Ortsdurchfahrt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7.900 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Gemeindevorstand schildert, dass die angrenzenden Wohnhäuser von der Eisenbahnbrücke Ostumgehung bis zur Gemarkungsgrenze nach Königstädten, insbesondere im Abschnitt Kreisel Berzallee bis Gemarkungsgrenze durch den enormen Verkehrslärm stark beeinflusst wird. Es wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich zwischen Kreisel Berzallee und Waldstraße gefordert.

Zusätzlich wird gebeten die Schaltungen der Lichtzeichenanlagen auf diesem Straßenabschnitt, bezüglich der „Grünen Welle“, zu überprüfen, um die Lärmbelastung durch Start/Stopp-Momente zu verringern.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger zunächst um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Rüsselsheimer Straße sind an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.4.10 Raunheim

Raunheim liegt im Rhein-Main-Gebiet zwischen Frankfurt am Main und Mainz am Südufer des Mains und wird zur Stadtregion Frankfurt gezählt. Raunheim ist nicht in Stadtteile untergliedert und hat eine Einwohnerzahl von 16.238 (Stand: 31.03.2019).

Die verkehrsgünstige Lage am Main sowie die direkte Nachbarschaft zum Frankfurter Flughafen haben die Stadt schnell wachsen und zu einem Industriestandort werden lassen. Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung ist die Revitalisierung des Gewerbegebietes Mönchhof (ehemaliges Caltex-Gelände).

Vom Stadtzentrum sind es etwa zwei Kilometer zur Anschlussstelle der BAB 3.

Im öffentlichen Personennahverkehr besteht ein S-Bahn-Anschluss des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) nach Frankfurt a.M., Mainz und Wiesbaden. Zudem gibt es eine innerstädtische Buslinie, sowie Busverbindungen nach Ginsheim und dem Frankfurter Flughafen. Beide Linien werden von der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) im Auftrag der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Groß-Gerau (LNVG) bedient.

Tabelle 127: Anzahl von Personen in Raunheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	340	150	59	40	0	589
Nachts (L_{Night})	192	90	33	0	0	-	315

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Raunheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung der planaufstellenden Behörde ergab jedoch folgende Lärmkonfliktpunkte:

Tabelle 128: Betrachtete Straßenabschnitte in Raunheim (PLUS-Kartierung)

	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}
1	Raunheim	B 43	258	60	0	245	45	0	866	714
2	Raunheim	Mainzer Straße Frankfurter Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „B 43“ enthalten							

1. B 43

Ist-Zustand:

Die B 43 führt vierspurig zwischen dem Stadtbereich Raunheim und dem Main als Umgehungsstraße entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 22.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.000 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf den fehlenden Lärmschutz für die Anwohner der Anton-Flettner-Straße, Frankfurter Straße, Liebfrauenstraße und Ziegelhüttenweg aufmerksam gemacht. Insbesondere in der Liebfrauenstraße sei der Verkehr sichtbar und hörbar. Im Bereich Ziegelhüttenweg ist die Wohnbebauung sehr nah an der B 43. Der Lärmschutzwall im gesamten Bereich ist in den letzten Jahren abgesackt und insbesondere für das steigende Verkehrsaufkommen und die größeren und schwereren Fahrzeuge zu niedrig. Im Bereich der Mainstraße besteht eine Lärmschutzlücke. Der Friedhof habe ebenfalls keinen Lärmschutz und somit sei die Wohnbebauung hinter diesem ebenfalls lärmbelastet.

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. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Der Bereich wurde bei der Berechnung mit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw berücksichtigt. Im Bereich der Frankfurter Straße, sowie der Liebfrauenstraße 71 bis 81 F, sowie 87 bis 99 und werden die Werte der LärmschutzrichtlinienStV, die die zuständigen Behörden zu einer von lärmindernden Maßnahmen verpflichten, überschritten. Es wurden pegelö-werte bis 73 dB(A)/66 dB(A) errechnet.

Zudem sind an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine darüberhinausgehende Stellungnahme hinsichtlich aktiver Schallschutzmaßnahmen wurde nachgefordert, liegt aber bislang nicht vor.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Da der Lärm von der B 43 ausgeht und diese bereits als Umgehungsstraße fungiert, gestaltet sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich schwierig. Es ist zu befürchten, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der vierspurigen Bundesstraße kaum Akzeptanz finden wird. Vordergründig sind passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Sollten die Maßnahmen nicht den erwünschten Erfolg erzielen, müssen verkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da die Forderungen in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht wurden, werden diese nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans weiter bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

2. Mainzer Straße / Frankfurter Straße

Ist-Zustand:



Die Mainzer Straße und die Frankfurter Straße sind kommunale Straßen in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Sie bilden die Hauptverkehrsstraße. Derzeit ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Abbildung 33: Raunheim, Mainzer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Raunheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Die Stadt Raunheim entwickelt derzeit ein Programm zur Entflechtung der Innenstadtverkehre. Im Oktober 2019 wurde von der Stadtverordnetenversammlung ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept beschlossen. Hier wird für den Straßenzug der Mainzer Straße/Frankfurter Straße zwischen der Mainstraße und dem Ziegelhüttenweg die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs vorgeschlagen. Dies geht einher mit einer baulichen Umgestaltung des Straßenraumes der Mainzer Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung des Ziegelhüttenweges und der Einmündung der Mathildenstraße. Hier ist vorgesehen, eine sogenannte "Shared Space"- Fläche einzurichten, in welcher allen Verkehrsteilnehmern die gleichen Mobilitätsrechte eingeräumt werden. Hinzu kommt der Umbau der Kreuzungspunkte Ziegelhüttenweg / Mainzer Straße, als auch Mathildenstraße / Kelsterbacher Straße. Mit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes wird die versiegelte Kreuzungsfläche deutlich verringert und durch die Anlage von Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer in den Kreiselzufahrten kann ein sicheres Überqueren aller Fahrbahnen gewährleistet werden. Der freiwerdende Verkehrsraum kann für eine durchgehende Radwegführung entlang der Mainzer Straße genutzt werden.

Durch den Umbau des Straßenraumes sollen Flächen für Platzanlagen, moderne zukunftsweisende Infrastruktur (Smart Mobility), vor allem aber für Straßenbäume und Grünanlagen geschaffen werden.

Die neue Trassenführung ermöglicht eine zusätzliche Fahrspur zur separaten Führung des Radverkehrs. Zwei gestaltete "Shared-Space"- Bereiche dienen zur Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke und erschließen Stellplätze für PKW und Radfahrer. Die neu gestalteten Bushaltestellen werden näher an die Sparkasse verlegt. Querungshilfen auf der Fahrbahn sorgen für kurze und sichere Wege der ÖPNV-Fahrgäste und Nutzer der Stellplatzanlagen.

Die daraus folgende Reduzierung der Verkehrsbewegungen ermöglicht flankierend künftig auch die Knotenpunkte im Bereich des Ziegelhüttenweges, der Moselstraße, und der Mathildenstraße neu zu gestalten, da die Verkehrsströme in die Kreisverkehre künftig gleichmäßig in allen Fahrtrichtungen sein werden.

Die hierzu erforderlichen Finanzmittel werden von der Stadt Raunheim bereitgestellt.

Sonstige lärmmindernde Maßnahmen:

Die Stadt Raunheim hat im Oktober 2019 ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept entwickelt und beschlossen. Dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept dient als Grundlage zu weitreichenden Neuregelungen zum fließenden und ruhenden Verkehr in der Stadt Raunheim und beinhaltet neben der Verkehrsberuhigung der Mainzer Straße unter anderem folgende Punkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Kelsterbacher Straße /Waldstraße /Mathildenstraße in einen Kreisverkehrsplatz. Nordwestlich des Knotenpunktes wird die Kelsterbacher Straße nicht mehr überwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, sondern es entsteht eine stadträumlich gestaltete "shared Space"- Fläche (Mischverkehrsfläche) für alle Verkehrsteilnehmer. Radfahrer erhalten auf der Kelsterbacher Straße entlang des westlichen Fahrbahnrandes einen neuen, stadtauswärts führenden Radweg
- weitreichendes Radverkehrskonzept
- verschiedene Maßnahmen zur Regulierung des ruhenden Verkehrs (Raunheimer Bürgerparkausweis, Park&Ride am Busbahnhof, usw.)
- ÖPNV: Umgestaltung und Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit Bike-Stationen und Car-Sharing Angebot
- Smart Mobility (Fahrrad- und E-Bike-Leihstationen, Car-Sharing, Smart-City-App)
- Vernetzung der Grünstrukturen

10.4.11 Riedstadt

Die Büchnerstadt Riedstadt ist mit 23.734 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die flächenmäßig größte Kommune im Landkreis Groß-Gerau. Der Verwaltungssitz befindet sich im Stadtteil Goddelau. Weitere Stadtteile sind: Crumstadt, Erfleden, Leeheim, Wolfskehlen. Es liegt, wie der Name andeutet, im Hessischen Ried. Teile des größten hessischen Naturschutzgebietes Kückkopf-Knoblochsaue und der Riedsee bei Leeheim gehören zum Stadtgebiet.

Durch das Stadtgebiet von Riedstadt führt die B 44. Das Darmstädter Kreuz mit Anschlüssen zur BAB 5 und BAB 67 ist lediglich 10 km entfernt.

Die Stadt wird über den Bahnhof Riedstadt-Goddelau und den Haltepunkt Riedstadt-Wolfskehlen von der Riedbahn (Mannheim - Frankfurt) bedient. Über regionale Buslinien sind die Stadtteile untereinander sowie mit den Nachbarkommunen und Groß-Gerau und Darmstadt verbunden.

Tabelle 129: Anzahl von Personen in Riedstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	30	12	3	0	0	45
Nachts (L _{Night})	10	3	0	0	0	-	13

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Riedstadt betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung der planaufstellenden Behörde ergab ebenfalls keine Lärmkonflikte. Infolgedessen sind keine lärmindernden Maßnahmen erforderlich.

Tabelle 130: Betrachtete Straßenabschnitte in Riedstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Riedstadt	B 44	215	52	0	199	31	0	817	676

1. B 44

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt in Nord-Süd-Richtung als Umgehungsstraße an den Stadtteilen Wolfskehlen, Erfelden und Goddelau vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.900 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Stellungnahme von Hessen Mobil liegt nicht vor.

10.4.12 Rüsselsheim

Rüsselsheim am Main verzeichnet derzeit 65.614 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist die größte Stadt des Kreises Groß-Gerau und Teil der Stadtregion Frankfurt. Sie liegt zwischen Frankfurt am Main und Mainz. Rüsselsheim ist eine von sieben Sonderstatusstädten des Landes Hessen, d.h. Städten mit mehr als 50.000, aber weniger als 100.000 Einwohnern, die einige sonst von den Landkreisen übernommene Aufgaben weiterhin selbstständig übernehmen können. Neben Rüsselsheim mit seiner Innenstadt gibt es drei weitere Stadtteile: Haßloch, Königstädten und Bauschheim.

International bekannt ist Rüsselsheim durch die Opel Automobile GmbH. Der Automobilhersteller Opel und die günstige Verkehrslage sind Faktoren, warum sich viele Firmen hier angesiedelt haben. Besonders das „Automotive Cluster Rhein-Main-Neckar“ prägt die Wirtschaft der Stadt.

Rüsselsheim ist mit dem Bundesautobahnenfernverkehrsnetz im Süden durch die BAB 60 mit den Anschlussstellen Rüsselsheim-Mitte und Rüsselsheim-Königstädten verbunden. Die BAB 60 verlässt den Mainzer Autobahnring am Mainspitz-Dreieck und mündet am Rüsselsheimer Dreieck in die BAB 67, die nach Darmstadt führt. Über das Mainspitz-Dreieck oder die B 43 gibt es eine Verbindung zur BAB 671 nach Wiesbaden. Ferner verbindet die B 43 Rüsselsheim mit der BAB 3. Durch Rüsselsheim führen zusätzlich die Bundesstraßen 486 und 519.

Die beiden Bahnhöfe Rüsselsheim und Rüsselsheim-Opelwerk liegen an der Mainbahn. Die darauf verkehrenden S-Bahnlinien S8 und S9 bieten direkte Verbindungen nach Wiesbaden, Mainz, Hanau, Offenbach und Frankfurt a.M. sowie zum Flughafen Frankfurt im 15-Minuten-Takt. Zwei Regional-Express-Linien von Frankfurt a.M. nach Koblenz und Saarbrücken, die nur am Bahnhof Rüsselsheim halten, ergänzen die Anbindung Rüsselsheims. Der innerstädtische Busverkehr, die Versorgung mit Gas und Wasser sowie der Betrieb des Stromnetzes und der Straßenbeleuchtung werden durch die Stadtwerke Rüsselsheim erbracht.

Der südliche Teil des Frankfurter Flughafens liegt teilweise auf dem Gebiet der Stadt Rüsselsheim.

Tabelle 131: Anzahl von Personen in Rüsselsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	4.870	2.189	1.005	194	6	1.653
Nachts (L_{Night})	2.977	1.248	283	19	1	-	4.528

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Rüsselsheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung der planaufstellenden Behörde ergab ebenfalls keine Lärmkonflikte. Infolgedessen sind keine lärmmindernenden Maßnahmen erforderlich.

Tabelle 132: Betrachtete Straßenabschnitte in Rüsselsheim (PLUS-Kartierung)

	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	Rüsselsheim	B 519 Darmstädter Straße	93	12	0	122	17
2	Rüsselsheim	B 43 Rugbyring	462	157	2	472	185	18	2331	2679

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung:

* Lkw-Durchfahrtsverbot

Für das Stadtgebiet Rüsselsheim wurde aus Luftreinhaltungsgründen eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkws angeordnet. Die Maßnahme wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation in den betroffenen Straßen aus.

* MobilitätsWerkStadt 2025

Im Rahmen dieses Wettbewerbes wird auch die Stadt Rüsselsheim vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützt, gemeinsam mit relevanten Akteuren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Forschung ein innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Im Fokus des Projekts mit dem Titel „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ stehe das Ziel, den notwendigen Wandel zur Mobilitätsstadt aktiv zu gestalten. „Aktuelle Projekte wie ‚Electric City Rüsselsheim‘, ‚Dikovers‘ und ‚Quartier Zukunft‘ sind eine wichtige Grundlage für die notwendige Mobilitätswende in Rüsselsheim.“⁴⁹ DIKOVERS (Digitalisierung kommunale Verkehrssysteme) hat zum Ziel ein intelligentes Verkehrssystem mit den Schwerpunkten

1. Optimierung Verkehrsfluss
2. Digitale Überwachung Schwerlastverkehr
3. Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement
4. Vernetzung von Fahrzeugen und Lichtsignalanlage

⁴⁹ <https://electric-city-ruesselsheim.de/bundesforschungsministerium-unterstuetzt-ruesselsheim-auf-dem-weg-zur-mobilitaetsstadt/>, 12.03.2020

5. Aufbau einer interaktiven, digitalen Verkehrsinformation in Zusammenspiel mit einem Umweltmesssystem

zu errichten.

1. B 519, Darmstädter Straße

Ist-Zustand:

Die Darmstädter Straße ist eine Bundesstraße, die die Kernstadt von Rüsselsheim mit der südlich verlaufenden BAB 60 verbindet. Sie führt vierspurig auf den Rugbyring zu.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Darmstädter Straße sind an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. B 43, Rugbyring

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 43 verläuft in West-Ost-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Rüsselsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 14.000 Kfz/Tag. Derzeit ist ca. 150m vor dem Ortsschild vom Orteingang Richtung Raunheim kommend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen, ab dem Adam-Opel-Haus in Richtung Bischofsheim besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten B 43 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 16 Gebäuden ganztags, an 40 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Zudem sind an 40 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung

von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber würde hier aufgrund des Verkehrsaufkommens sowie der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht sinnvoll sein. Die B 43 ist eine 4spurige Durchgangsstraße. Der zu- und ablaufende Verkehr würde durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit erheblich behindert, die jetzt vorhandene „Grüne Welle“ müsste neu berechnet werden und kann zu einer Staubildung führen, die sich unter Umständen negativ auf die Co 2- und Feinstaubimmissionen auswirken kann.

Eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts kommt von den berechneten Lärmpegeln in Frage. Allerdings wäre eine Kontrolle zur Nachtzeit hier kaum oder gar nicht möglich. Zudem würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im krassen Gegensatz zur Einheit von Bau und Betrieb der Straße stehen und daher auch nicht von den Verkehrsteilnehmern beachtet werden.

Hinzu kommen noch die aufgrund der Großbaustelle Adam-Opel-Straße eingerichteten Umleitungsstrecken, die sowohl über die Darmstädter Straße als auch den Rugbyring führen und je nach Baufortschritt wechseln. Die Maßnahme wird bis Ende 2020 andauern und sollte zunächst abgewartet werden, um dann die Lage neu beurteilen. Auch die Untersuchungen und Entwicklungen im Projekt DIKOVERS sollten mit einbezogen werden.

Festlegung:

Nach Beendigung der Großbaustelle hat die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Rüsselsheim die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen, insbesondere eine Temporeduzierung auf 30 km/h in den Nachtstunden, neu zu prüfen.

3. B 486

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 486 führt vom Stadtteil Haßloch kommend auf den Rugbyring zu.

Forderung aus der Beteiligung:

Betroffene Anwohner fordern die Überprüfung, ob die Beschilderung für die Durchfahrtsbeschränkung für Lkws bereits vorgenommen wurde.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die zuständigen Behörden wurden aufgefordert die Aufstellung der Beschilderung zu überprüfen.

Stellungnahme von Hessen Mobil

Die Anordnung zur Beschilderung "Durchfahrtsverbot Schwerverkehr" erfolgte im Jahr 2016. Hessen Mobil hat die entsprechenden Hinweisschilder aufgestellt. Dies wurde bei einer aktuellen Vor Ort Überprüfung nachgeprüft:

Schutz ruhiger Gebiete „Ostpark Rüsselsheim“

Bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 war der Ostpark in Rüsselsheim als mögliches Ruhiges Gebiet/innerstädtische Erholungsfläche genannt. Bei dem Gebiet Ostpark handelt es sich um eine Park- bzw. Grünanlage, die vor allem während der Sommermonate für verschiedene Freizeitaktivitäten und zum Aufenthalt genutzt wird.

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. Die Stadt Rüsselsheim unterstützt eine Festsetzung des Ostparkes als ruhiges Gebiet.

Die Festsetzung des Ostparks als ruhiges Gebiet befindet sich derzeit noch im Prüfungsverfahren.

10.4.13 Stockstadt am Rhein

Stockstadt am Rhein hat 6.063 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und liegt an einer Schleife des Altrheins dem Europareservat Kühkopf-Knoblochsaue gegenüber. Die Gemeinde Stockstadt besteht aus nur einer Ortschaft und einer Gemarkung.

Stockstadt liegt an der Bundesstraße 44 (Frankfurt am Main–Ludwigshafen am Rhein). Zur BAB 67 (Rüsselsheim–Viernheim) an der Anschlussstelle Pfungstadt-West sind es ca. 9 km.

Die Gemeinde hat einen Haltepunkt an der Riedbahn Frankfurt–Mannheim, an dem stündlich (sonn- und feiertags zweistündlich) Regional-Express-Züge der Linie RE 70 halten. Nach Darmstadt besteht eine Busverbindung.

Tabelle 133: Anzahl von Personen in Stockstadt am Rhein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Stockstadt am Rhein sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Stockstadt a.Rh. betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 134: Betrachtete Straßenabschnitte in Stockstadt am Rhein (PLUS-Kartierung)

	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	Stockstadt a. Rhein	K155 Vorderstraße Oberstraße	84	11	0	96	5

K 155: Vorderstraße/Oberstraße**Ist-Zustand:**

Die Kreisstraße 155 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt. Sie stellt die Verbindung zu der nordöstlich verlaufenden B 44 dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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.

10.4.14 Trebur

Trebur besteht aus den vier Ortsteilen Astheim, Geinsheim mit der Wohnsiedlung Kornsand, Hessenaue und der Kerngemeinde Trebur und ist Wohnort für 13.325 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Trebur liegt direkt am Rhein.

Trebur ist von verschiedenen Landesstraßen erschlossen. Im Halbstundentakt sind die Ortsteile der Großgemeinde Trebur mit sechs verschiedenen Buslinien an das Netz des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) angeschlossen. Von Geinsheim existiert eine Fährverbindung nach Nierstein/Rheinland-Pfalz.

Tabelle 135: Anzahl von Personen in Trebur, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	75	75	86	17	0	253
Nachts (L_{Night})	86	71	13	0	0	-	170

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 136: Betrachtete Straßenabschnitte in Trebur (PLUS-Kartierung)

	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	Trebur	L3040 Astheimer Straße	92	30	0	81	28	0	429	341
2	Trebur	L3012 Rüsselsheimer Straße	96	35	0	85	30	0	473	385

1. L 3040: Astheimer Straße**Ist-Zustand:**

Die Astheimer Straße ist Teil der Landesstraße 3040, die die Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Trebur und den Ortsteil Astheim bildet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung, insbesondere im Bereich der Kindertagesstätte und der Gesamtschule wird durch die betroffenen Anwohner eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Astheimer Straße 44 bis 60 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergriffung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Trebur als Straßenverkehrsbehörde über eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung liegt bislang nicht vor.

Von der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Groß-Gerau wurde am 14.05.2018 auf den Landesstraßen L 3040 und L 3012 Lkw-Durchfahrtsverbote aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Geinsheim erlassen:

„Sperrung der OD Wallerstätten für LKW über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des LKW-Durchfahrtsverbotes in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.“

Diese Anordnung ist im Zusammenhang mit der Anordnung in Wallerstätten zu sehen. Dadurch entsteht eine Art „Einbahnstraßenringverkehr“ für Lkws zum /vom Logistikzentrum in Trebur-Geinsheim. Somit soll der prognostizierte Mehrverkehr durch Nutzung des Mitsubishi-Areals als Gewerbepark und Wiederverfüllung des Kiebert-Sees gerechter auf die Ortsdurchfahrten aufgeteilt werden.

Dadurch wurde auch die Lärmbelastung auf der L 3040 gesenkt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung weiterer lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

2. L 3012: Rüsselsheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3012 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das Kernstadtgebiet von Trebur. Es handelt sich um eine der Hauptverkehrsstraßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Rüsselsheimer Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 15 Gebäuden ganztags und an 33 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 58 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Trebur als Straßenverkehrsbehörde über eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung liegt bislang nicht vor.

Von der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Groß-Gerau wurde am 14.05.2018 auf den Landesstraßen L 3040 und L 3012 Lkw-Durchfahrtsverbote aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Geinsheim erlassen:

„Sperrung der OD Wallerstätten für LKW über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des LKW-Durchfahrtsverbotes in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.“

Diese Anordnung ist im Zusammenhang mit der Anordnung in Wallerstädten zu sehen. Dadurch entsteht eine Art „Einbahnstraßenringverkehr“ für Lkws zum /vom Logistikzentrum in Trebur-Geinsheim. Somit soll der prognostizierte Mehrverkehr durch Nutzung des Mitsubishi-Areals als Gewerbepark und Wiederverfüllung des Kiebert-Sees gerechter auf die Ortsdurchfahrten aufgeteilt werden.

Dadurch wurde auch die Lärmbelastung auf der L 3012 gesenkt.

10.5 Hochtaunuskreis

Der Hochtaunuskreis liegt im Norden des Regierungsbezirks Darmstadt, nördlich des Stadtgebietes Frankfurt am Main und fast vollständig im Mittelgebirge Taunus. Der Große Feldberg im Taunus ist mit 879m ü. NHN der zweithöchste Berg Hessens. Der Landkreis liegt in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und ist Teil der Stadtregion Frankfurt. Auf einer Fläche von 482 km² leben hier 236.711 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Kreisstadt und zugleich bevölkerungsreichste Stadt ist Bad Homburg vor der Höhe.

Bekannt ist der Hochtaunuskreis für seine Immobilien mit gehobenem Mietniveau sowie für den zweithöchsten Kaufkraftindex aller deutschen Land- und Stadtkreise.

Durch das Kreisgebiet führen die BAB 5 und die BAB 661. Ferner erschließen mehrere Bundesstraßen wie die B 275, 455 und 456, Landes- und Kreisstraßen das Kreisgebiet. Die Ferienstraße Hochtaunusstraße verbindet die Sehenswürdigkeiten des Kreises für die Touristen.

Die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wird neben der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH vom Verkehrsverband Hochtaunus, sowie der Stadt Bad Homburg als Sonderstatusstadt wahrgenommen.

Der ÖPNV auf der Schiene wird von den S-Bahn-Linien S4 (Frankfurt-Kronberg) und S5 (Frankfurt-Bad Homburg-Friedrichsdorf), sowie die von der Hessischen Landesbahn GmbH betriebenen Strecken Frankfurt-Königstein (Königsteiner Bahn) und Bad Homburg-Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf (Taunusbahn) bedient.

An das Frankfurter U-Bahn-Netz angeschlossen sind die Städte Bad Homburg (Linie U2, Endstation Bad Homburg-Gonzenheim) und Oberursel (Linie U3, Oberursel-Hohemark).

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz des Landkreises sämtliche Straßen ab einem Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit von Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen (Hessen Mobil), auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert

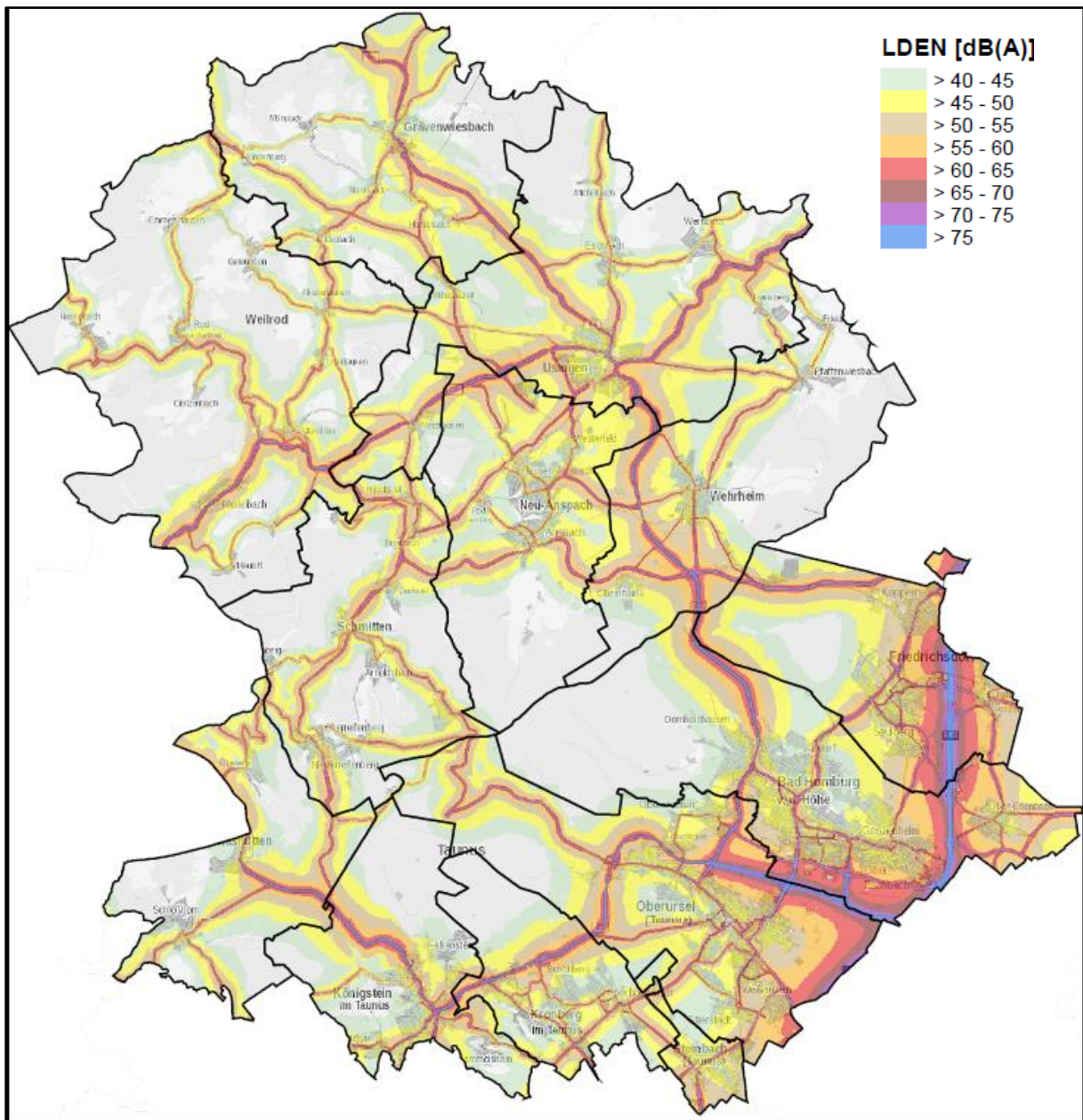


Abbildung 34: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Hochtaunuskreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

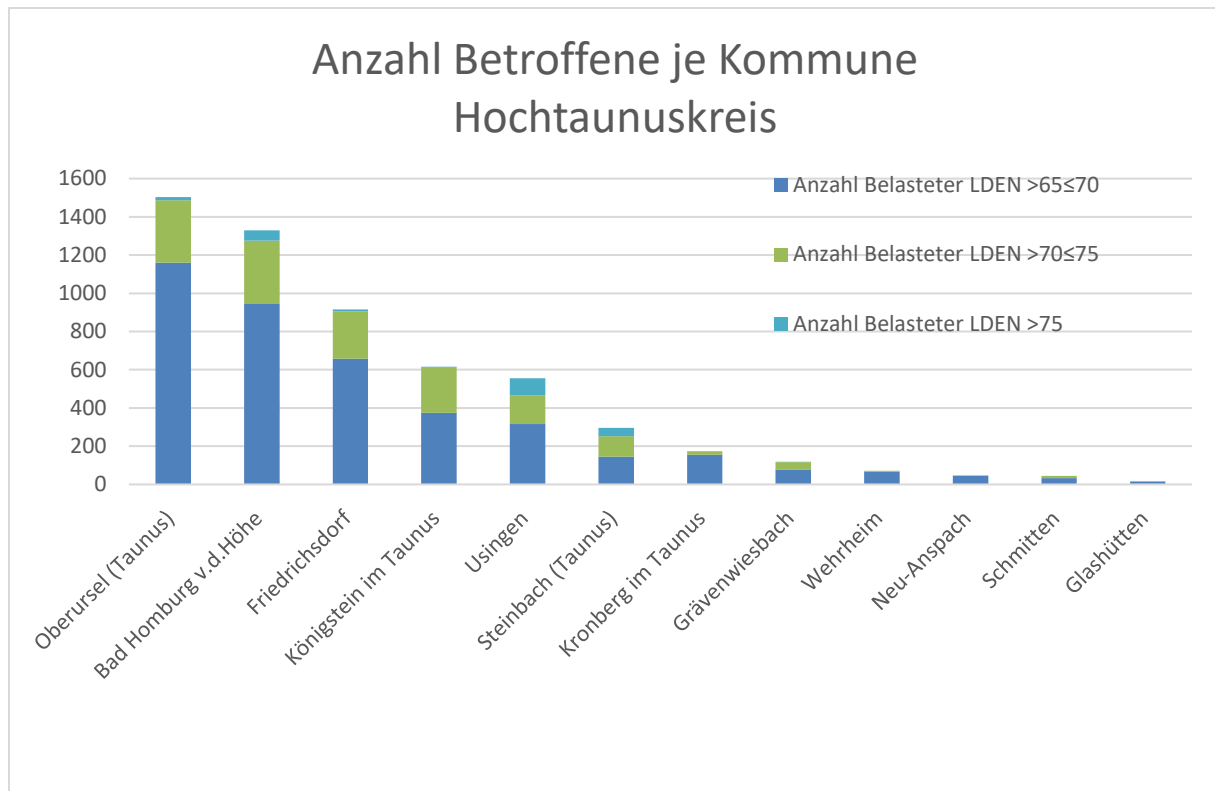


Abbildung 35: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Hochtaunuskreis (ab 10 Betroffenen)

Regionale geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Verkehrsversuch Durchfahrtsverbot für den Motorradverkehr im Feldberggebiet

Nach Aussagen der Verkehrsbehörde des Hochtaunuskreises zählt die Feldbergregion zu den durch den Individualverkehr hochbelasteten Tourismuszielen in der Rhein-Main Region. Die damit einhergehende Lärmbelästigung lässt sich dauerhaft nicht mit dem Charakter und Erholungsfunktion eines der wichtigsten Naherholungsgebiete in der Rhein-Main Region vereinbaren. Lärmgeplagte Anwohner an Straßen würden zunehmend am immer lauter werdendem Verkehr, insbesondere am Lärm-Terror einer kleinen, aber wachsenden Minderheit von Motorrad- und Autofahrern leiden. Die Strecken werden von einem nicht unerheblichen Teil der Motorradfahrer durch sportliches Fahren vergleichbar einer Rennstrecke genutzt und oftmals mehrfach befahren. Das Hochziehen der Motoren und die abrupten Gaswechsel im Bereich der Kurven verursachen besonders störende und unübliche Lärmpegel. Bedingt durch die topographische Lage und den steinigten Hängen an den Strecken werden die Schallwellen gespiegelt und dringen weit in die angrenzenden Wohn- und Erholungsgebiete ein. Jedes Jahr ereignen sich zudem zahlreiche schwere Unfälle unter Beteiligung von Motorrädern auf den Strecken rund um den Großen Feldberg.

Insbesondere die im Feldberggebiet verlaufenden Landstraßen L 3004 (Kanonenstraße), L 3024 sowie L 3276 sind aufgrund ihrer kurvigen Profile eine beliebte Strecke für Motorradfahrer und dem Freizeitverkehr. In den Sommermonaten verzeichnen diese Straßen eine sehr hohe Verkehrsdichte an Motorradfahrern. Die Gemeinde Schmitten liegt unmittelbar an

den vom Motorradverkehr stark frequentierten Strecken. Der am stärksten belastete Abschnitt im Feldberggebiet liegt nach Aussage der Verkehrsbehörde auf der L 3004 (Kanonstraße) zwischen Schmitten und der Hegewiese (Ortsteil - Schmitten). Auf diesem Straßenabschnitt wurden laut Straßenverkehrszählung-2005 an einem Sonntag durchschnittlich 3.387 Kraftfahrzeuge (DTV) gezählt, davon waren 1.799 Motorräder.

In den vergangenen Jahren wurde unter Beteiligung der tangierten Kommunen Oberursel, Königstein, Schmitten und Glashütten sowie der Polizeidirektion Hochtaunus - Regionaler Verkehrsdienst - als auch von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - im Feldberggebiet zahlreiche Geschwindigkeitsbegrenzungen und weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Lärmreduzierung umgesetzt. Diese Maßnahmen beinhalten auch eine untereinander abgestimmte Verkehrsüberwachung.

Nun soll mit einer versuchsweisen Sperrung der Landstraßen L 3004, L 3024 und L 3276 für den Motorradverkehr wegen der Witterung an zwei vergleichbaren Wochenenden untersucht werden, inwieweit sich diese Maßnahmen auf die Verkehrs- und Lärmproblematik im gesamten Feldberggebiet auswirken und ob und inwiefern dadurch Ausweichverkehr und Verlagerungen zu beobachten sind.

Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 26.03.2019 erteilt und spricht eine Sperrung der Landesstraße L 3004 ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken bis Sprungbrett und die L 3276 Sandplacken bis Oberreifenberg für den Motorradverkehr aus. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde als Verkehrsversuch temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen.

Festlegung:

Der Landrat hat auf der Grundlage der Ergebnisse des Versuchs zu prüfen, ob eine regelmäßige Sperrung der L 3004, L 3024 und L 3276 in den vorgenannten Abschnitten als geeignete straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahme umgesetzt werden könnte. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung/Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm Elektrifizierung der Taunusbahn:

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) plant die Elektrifizierung der Taunusbahn - RMV-Linie 15 / S-Bahn S5 - auf einer Strecke von 18 km von Friedrichsdorf nach Usingen über Köppern, Wehrheim, Neu-Anspach sowie Hausen, um damit die S 5 von ihrem derzeitigen Endpunkt in Friedrichsdorf nach Usingen zu verlängern. Zudem soll der 2,2 km lange Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim zweigleisig als Begegnungsabschnitt ausgebaut werden. Die RB-Linie 15 soll dann in Usingen enden. Ziel ist es, die S 5 halbstündlich bis nach Usingen zu verlängern und somit das Usinger Land besser anzubinden.

Für einen auf die S-Bahn abgestimmten Fahrplan, der zwischen Usingen, Grävenwiesbach bzw. Brandoberndorf verkehrende Züge erreichen soll, soll zusätzlich der Haltepunkt Hundstadt als Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden.

Der Antrag für das Planfeststellungsverfahren sollte laut dem Vorhabenträger zu Beginn des Jahres 2020 gestellt werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, für den kompletten Hochtaunus-Kreis flächendeckend Tempo 80 anzuordnen und den Naturpark Hochtaunus als Ruhezone auszuweisen. Weitere Vorschläge zur Festsetzung ruhiger Gebiete beinhalteten den Wispertaunus, bzw. den Naturpark Taunus als solches.

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.5.1 Bad Homburg v.d.Höhe

Bad Homburg v. d. Höhe ist die Kreisstadt des Hochtaunuskreises und eine von sieben Städten mit Sonderstatus in Hessen. Bad Homburg ist ein Heilbad und nach dem Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Bad Homburg v.d.Höhe hat mit seinen fünf Stadtteilen Dornholzhausen, Gonzenheim, Kirdorf, Ober-Erlenbach und Ober-Eschbach insgesamt 54.333 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Stadt grenzt direkt an Frankfurt am Main und ist als Kurstadt und für ihre Spielbank, sowie für ihre teure Wohnlage mit einer Reihe von Villengebieten bekannt.

Drei Abfahrten der BAB 661 erschließen Bad Homburg. Das Bad Homburger Kreuz stellt die Kreuzung zwischen der BAB 661 und BAB 5 dar. Die B 455 und B 456, sowie die L 3003 durchlaufen das Stadtgebiet.

Bad Homburg ist durch die S-Bahn-Linie S5 (Homburger Bahn) mit Frankfurt a.M. verbunden, weiterhin wird der Bahnhof Bad Homburg von der kommunalen Taunusbahn Frankfurt-Waldsolms-Brandobendorf bedient. Am 28. Oktober 2018 hat sich die Bevölkerung Bad Homburgs in einem Bürgerentscheid für eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 ausgesprochen. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2016 kann somit umgesetzt werden. Ergänzt wird das ÖPNV-Netz durch einen Stadtbusverkehr, verschiedene Regionalbuslinien und Nachtbuslinien.

Tabelle 137: Anzahl von Personen in Bad Homburg v. d. Höhe, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.595	1.057	944	332	54	3.982
Nachts (L_{Night})	1.241	930	319	51	0	-	2.541

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 138: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Homburg v. d. Höhe (PLUS-Kartierung)

	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}
1	Bad Homburg v. d. Höhe	B456	60	8	1	72	15	2	195	254
2	Bad Homburg v. d. Höhe	Saalburgstraße	427	78	0	401	70	0	1557	1344
3	Bad Homburg v. d. Höhe	Höllsteinstraße Friedberger Straße	120	54	9	121	46	7	754	681
4	Bad Homburg v. d. Höhe	Urseler Straße Hindenburgring Dietigheimer Straße Höllsteiner Straße	375	40	0	401	112	7	1233	1823
5	Bad Homburg v. d. Höhe	Frankfurter Landstraße	323	174	44	317	173	38	2534	2446
6	Bad Homburg v. d. Höhe	Am Hohlebrunnen	Betroffene in Lärmkonflikt „Frankfurter Landstraße“ enthalten							
7	Bad Homburg v. d. Höhe Gonzenheim/ Ober-Eschbach	Ober-Eschbacher-Straße	204	132	44	204	133	39	1959	1906

Sonstige Maßnahmen der Stadt Bad Homburg zur Lärminderung:

* Fortschreibung und Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans

* Tempo30-Zonen:

Im Jahr 2019 wurden in weiteren Innenstadtbereichen ganztags Tempo-30 angeordnet:

- Kaiser-Friedrich-Promenade ab Friesenstraße, Wilhelm-Meister-Straße, Augustaallee
- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Seedammweg und Eisenbahnbrücke
- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Schwedenpfad und Friesenstraße.

Förderung des Radverkehrs:

- Das Radwegeentwicklungskonzept wurde in einem aufwändigen Beteiligungsverfahren im Jahr 2018 beschlossen und ist nun Grundlage für den Ausbau des Radwegenetzes und weiterer Maßnahmen.
- Einrichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof
- Einrichtung einer Fahrradstraße im Weinbergsweg
- Ausbau des Radwegenetzes.

* Einrichtung eines Carsharing mit drei E-Fahrzeugen

* Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

* Ausbau der städtischen Elektrofahrzeug-Flotte

* Städtisches Lärmschutzfensterprogramm:

Für Wohnräume bestimmter festgelegter Straßenabschnitte, deren Fenster innerhalb einer Entfernung von 10 m vom Fahrbahnrand in Häusern liegen, die 1972 bezugsfertig waren, werden Lärmschutzfenster bezuschusst.

Die Anträge (Formulare) werden von der Stadtverwaltung Bad Homburg, Fachbereich 31 Bürgerservice -Wohnungswesen - entgegengenommen, der auch die Zahlung anweist. Weitere Informationen bietet die Homepage der Stadt Bad Homburg v.d.H (<https://www.bad-homburg.de/leben-in-bad-homburg/umwelt-naturschutz/laerm/Laerm-schutzfenster.php>).

Das städtische Förderprogramm für Lärmschutzfenster ist mit deutlich höheren Haushaltsmitteln ausgestattet worden. Somit kann die Umsetzung von entsprechenden Austauschmaßnahmen deutlich ausgeweitet werden. Zudem soll die Richtlinie überarbeitet werden.

* Einrichtung einer Mobilitätszentrale im sanierten Bahnhof

* Erneuerung des Busbahnhofs als Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB)

* Öffentlichkeitsarbeit z. B. Aktionen mit Schulen zur Woche der Mobilität, zu Solarfahrzeugen und E-Mobilität, Aktion „Klima-Kindermeilen für Kita-/Grundschulkindern.“

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm:

RTW

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) mit der Teillinie Bad Homburg – Frankfurt-Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg Wohngebiet Birkengewann eine neue attraktive tangentielle Verbindung schaffen. Im eingeleiteten Planfeststellungsverfahren „Planfeststellungsabschnitt Nord“ hat im Sommer 2018 der Erörterungstermin stattgefunden. Aufgrund einer Änderung der ausgelegten Planunterlagen wird nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH im II. Quartal 2020 eine (weitere) Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung beim RP Darmstadt erfolgen.

U 2

Durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 über Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg kann eine Verbindung zwischen S- und U-Bahn hergestellt und ein Takt von 15 Minuten angeboten werden. Der Planfeststellungsbeschluss ist bereits ergangen, der Baubeginn kann erfolgen.

1. B 456:

Hohemarkstraße, Anspacher Straße, Gluckensteinweg, Graf-Stauffenberg-Ring, Heuchelheimer Str., Hohemarkstraße, In den Winkelwiesen, Kälberstückweg, Ricarda-Huchstraße, Saalburgstraße

Ist-Zustand:

Die B 456 durchläuft die westlichen Stadtteile Bad Homburgs. Am nördlichen Ortseingang beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 23.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 760 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Anspacher Straße, Gluckensteinweg, Graf-Stauffenberg-Ring, Heuchelheimer Str., Hohemarkstraße, Kälberstückweg, Ricarda-Huchstraße, Saalburgstraße sind an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Da passive Schallschutzmaßnahmen nur zu einer Lärminderung für den Innenbereich und bei geschlossenen Fenstern führen, wurden Maßnahmen wie Minderung des Individualverkehrs, Verminderung von neuen Wohnflächen außerhalb der Kernbereiche, um Pendlerströme nicht noch zu stärken - erhöhte Anzahl von Arbeitsplätzen außerhalb der Kernbereiche (Ansiedlung von Gewerbe und Dienstleistung, Ausbau von Homeoffice Möglichkeiten, Ausbau des Breitbandkabelnetzes, ...) gefordert. Ein weiterer Schwerpunkt sollte auf den Ausbau des ÖPNV (Elektrifizierung der S-Bahn Linie 5 bis Usingen, Optimierung der bereits bestehenden „Taubusbahn“, Ergänzung im Bereich der U-Bahn U2 und der Regionaltangente West RTW) und der optimierten Anbindung an Buslinien (Zubringerdienste) gelegt werden.

Die Optimierung der sogenannten PPR Kreuzung habe zwar den Verkehrsfluss optimiert, aber auch dadurch die Verkehrsmenge erhöht, was sich in einer steigenden Lärmsituation niederschlägt. Diese einseitige Ausrichtung auf die PPR Kreuzung muss durch ergänzende Umverteilungen auf andere Strecken gemindert werden.

2. SaalburgstraßeIst-Zustand:

Die Saalburgstraße ist eine der Hauptverkehrsstraßen in Bad Homburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im Bereich des Friedhofes ist die Straße als Einbahnstraße ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über eine mögliche verkehrsrechtliche Maßnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Die Stadt Bad Homburg legt eine schalltechnische Beurteilung der Saalburgstraße vor. Demnach kommt es an 16 Gebäuden zu Überschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV,

die sich insbesondere auf den Straßenabschnitt zwischen Einmündung Götzenmühlweg und der Saalburgstraße 102 konzentrieren. Die Stadt Bad Homburg stellt jedoch bei der Beurteilung auf einen Mittelwert aller errechneten Fassadenpegel ab, der unter den gesetzlichen Richtwerten liegen würde.

Nach Angaben der Stadt Bad Homburg könne bei einer Tempo 30 - Anordnung das Verkehrsaufkommen nicht mehr ordnungsgemäß abgewickelt werden. Die Saalburgstraße ist eine innerörtliche Hauptachse, die überörtlichen und innerörtlichen Verkehr aufnehmen muss.

Für die Saalburgstraße ist stadtauswärts eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorgesehen. Diese Maßnahme muss noch geprüft und umgesetzt werden.

Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Über weite Streckenabschnitte werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten. Hinzu kommen die 16 Gebäude, an denen eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt wurde, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Ein großer Anteil der anliegenden Gebäude wurde nicht berechnet.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, die tatsächlichen Grundlagen ihrer Ermessensentscheidung nachzubessern, in dem sie alle Wohngebäude berücksichtigt und auf dieser Grundlage erneut die öffentlichen und privaten Verkehrsinteressen sowie die gegenläufigen privaten Interessen der Lärmbetroffenen festzustellen und gegeneinander abzuwägen. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

3. Höllsteinstraße/Friedberger Straße

Ist-Zustand:

Die Friedberger Straße führt als kommunale Hauptverkehrsstraße den überörtlichen Verkehr aus/nach Friedrichsdorf und geht in die Höllsteinstraße über. Bereits in der 2. Stufe der Lärminderungsplanung wurden hier seitens der Stadt Bad Homburg verkehrsberuhigende Maßnahmen angekündigt.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Trotz mehrfacher Erinnerung liegt eine Stellungnahme zu den geplanten lärmindernden Maßnahmen nicht vor.

4. Dietigheimer Straße/Hindenburgring/Urseler Straße

Ist-Zustand:

Die Höllsteiner Straße geht im weiteren Verlauf in die Dietigheimer Straße, anschließend den Hindenburgring und schließlich in die Urseler Straße über. Dieser kommunale Straßenabschnitt führt somit als Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung durch das Kernstadtgebiet. Auch hier ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über eine mögliche verkehrsrechtliche Maßnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Im Bereich der Dietigheimer Straße liegen fast alle errechneten Lärmpegel über 70/60 dB(A). Für den Hindenburgring und die Urseler Straße wurde noch keine Lärmberechnung vorgelegt.

Die berechneten Werte liegen zum Teil unter den Richtwerten für Mischgebiete der Lärmschutzrichtlinien-StV (72/62 dB(A)). Die Belastung durch Verkehrsgeräusche wird aufgrund der Gebietseinstufung als niedrig angesehen. Die Dietigheimer Straße ebenso wie der Hindenburgring und die relevanten Bereiche der Urseler Straße sind innerörtliche Hauptachsen, die überörtlichen und innerörtlichen Verkehr aufnehmen müssen. Mit der Ausweisung von Tempo 30 auf den genannten Streckenabschnitten besteht die Gefahr, dass das Verkehrsaufkommen nicht mehr abgewickelt werden kann. Zudem wird die berechnete Pegelminderung bei einer Tempo 30-Anordnung von 2 dB(A) als sehr niedrig angesehen.

Auch für diesen Streckenabschnitt sieht das Radverkehrskonzept Maßnahmen vor, die sich in der Prüfung befinden. Für die Urseler Straße soll im Rahmen eines Verkehrsversuchs geprüft werden, ob es möglich ist die heutigen zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung auf eine Fahrspur pro Fahrtrichtung zu reduzieren, um Raum für einen Radfahrstreifen zu gewinnen.

Die Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Dietigheimer Straße, den gesamten Hindenburgring und die gesamte Urseler Straße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Für die Dietigheimer Straße liegen mit Ausnahme von 4 Gebäuden tags und 3 Gebäuden nachts, alle Lärmpegel über den gesundheitsgefährdenden Schwellen von 70/60 dB(A). Gemäß Erlass des HMWEVW vom 29.06.2015 genügt zudem bei Pegelwertung über 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB (A) nachts bereits eine Pegelminderung von 1 dB(A), um die Geeignetheit der Maßnahme zu bejahen, d.h. eine nicht nur geringfügige Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner zu erreichen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, die tatsächlichen Grundlagen ihrer Ermessensentscheidung nachzubessern in dem sie für den Hindenburgring und die Urseler Straße eine schalltechnische Beurteilung vornimmt und auf dieser Grundlage erneut die öffentlichen und privaten Verkehrsinteressen sowie die gegenläufigen privaten Interessen der Lärmbetroffenen festzustellen und gegeneinander abzuwägen. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

5. Frankfurter Landstraße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Landstraße ist eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße, die in Ost-West-Richtung durch das Kernstadtgebiet, sowie den Stadtteil Gonzenheim zieht. Derzeit ist in diesem Bereich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über eine mögliche verkehrsrechtliche Maßnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Zwischen dem Europakreisel und der Frankfurter Straße 50 a/29 liegen alle errechneten Lärmpegel über 70/60 dB(A). Die berechneten Werte liegen zum Teil unter den Richtwerten für Mischgebiete der Lärmschutzrichtlinien-StV (72/62 dB(A)), so dass die Stadt Bad Homburg ein Tempolimit als nicht erforderlich ansieht. Die Frankfurter Landstraße sei eine innerörtliche Hauptachse, die überörtlichen und innerörtlichen Verkehr aufnehmen muss. Mit der Ausweisung von Tempo 30 auf dem gesamten Streckenabschnitt besteht die Gefahr, dass das Verkehrsaufkommen nicht mehr abgewickelt werden kann.

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wird geprüft, ob es möglich ist, Flächen für den Radverkehr auf der Fahrbahn anzulegen.

Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es kommt zwischen dem Europakreisel und der Frankfurter Straße 50 a/29 bei allen untersuchten Gebäuden zu einer Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Schwelle von 70/60 dB(A). Ein großer Anteil der anliegenden Gebäude wurde nicht berechnet.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, die tatsächlichen Grundlagen ihrer Ermessensentscheidung nachzubessern, in dem sie alle Wohngebäude in dem betroffenen Straßenabschnitt berücksichtigt und auf dieser Grundlage erneut die öffentlichen und privaten Verkehrsinteressen sowie die gegenläufigen privaten Interessen der Lärmbetroffenen festzustellen und gegeneinander abzuwägen. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

6. Am Hohlebrunnen

Ist-Zustand:

Am Europakreisel bildet die Straße „Am Hohlebrunnen“ die Verlängerung der Frankfurter Landstraße und stellt die Anbindung an den Hessenring dar.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über eine mögliche verkehrsrechtliche Maßnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Die Anzahl der Häuser mit Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV ist bei allen 7 Häusern gegeben. Die maximale Belastung durch Verkehrsgeräusche ist hoch und würde durch potentielle Minderungsmaßnahmen stark gesenkt.

Für das Jahr 2020 ist für die Kreuzung Am Hohlebrunnen/Hessenring/Basler Straße eine Rotlichtüberwachungsanlage geplant. Dadurch wird auch eine Geschwindigkeitsreduzierung im Straßenbereich Am Hohlebrunnen erwartet.

Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße Am Hohlebrunnen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die von der Stadt Bad Homburg geplante Rotlichtüberwachung ist nicht als Lärminderungsmaßnahme einzustufen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, die öffentlichen und privaten Verkehrsinteressen sowie die gegenläufigen privaten Interessen der Lärmbetroffenen festzustellen und gegeneinander abzuwägen. Über das Ergebnis, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden sollen, ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

7. OT Gonzenheim/Ober-Eschbach, Ober-Eschbacher Straße

Ist-Zustand:

Im Stadtteil Gonzenheim geht die Frankfurter Straße in die Ober-Eschbacher Straße über, die dann durch den Stadtteil Ober-Eschbach die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz sicherstellt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über eine mögliche verkehrsrechtliche Maßnahme gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg:

Die Anzahl der Häuser mit Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV ist hier sehr hoch. Die Belastung durch Verkehrsgeräusche (Maximalpegel) ist ebenso sehr hoch und würde durch potentielle Minderungsmaßnahmen stark gesenkt werden können. Jedoch verringert sich aufgrund der hohen Belastung kaum die Anzahl der Häuser mit Überschreitungen. Unabhängig davon prüft die Straßenverkehrsbehörde im Jahr 2020, ob es

möglich ist, die Sicherheit für den Radverkehr auf diesem Straßenabschnitt mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und der Entfernung der Mittelmarkierung zu verbessern und eine Lärmreduzierung zu erzielen.

Um weitere Minderungen für die jeweiligen Betroffenen zu erzielen, stehen diesen die Maßnahmen gemäß städtischer Lärmschutzfensterrichtlinie offen bzw. sollen bei der Überarbeitung der Richtlinie geöffnet werden. Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die Ober-Eschbacher Straße 1. zwischen Forsthausstraße und Abzweig Ober-Erlenbach „Homburger Landstraße“ heute Peterhofer Straße und 2. von der „Homburger Landstraße“ heute Peterhofer Straße bis Mainzer Straße.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es kommt zu einer nahezu flächendeckenden Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Schwelle von 70/60 dB(A) in den Bereichen der Hausnummern 3/6 – 48 / Nr. 43-55 /Nr. 90-104. Es werden Lärmpegel von über 75 dB(A) am Tag und knapp 67 dB(A) in der Nacht erreicht.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, die öffentlichen und privaten Verkehrsinteressen sowie die gegenläufigen privaten Interessen der Lärmbetroffenen festzustellen und gegeneinander abzuwägen. Über das Ergebnis, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden sollen, ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

10.5.2 Friedrichsdorf

Die Stadt Friedrichsdorf hat mit seinen Stadtteilen Burgholzhausen vor der Höhe, Köppern und Seulberg 25.156 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Durch die Friedrichsdorfer Gemarkung verläuft die BAB 5 mit der Anschlussstelle Friedberg/Friedrichsdorf. Die Entlastungsstraße L 3057 läuft parallel zur Autobahn. Weitere Landes- und Kreisstraßen vervollständigen das Straßennetz.

In Friedrichsdorf gibt es die vier Bahnhöfe Friedrichsdorf, Köppern, Burgholzhausen und Seulberg, die durch die S-Bahnlinie 5 und die Taunusbahn erschlossen sind. Weiterhin bedienen regionale Buslinien und eine Nachtbuslinie die Stadtteile.

Tabelle 139: Anzahl von Personen in Friedrichsdorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.992	733	657	248	10	3.640
Nachts (L_{Night})	1.077	681	223	8	0	-	1.989

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 140: Betrachtete Straßenabschnitte in Friedrichsdorf (PLUS-Kartierung)

	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	Friedrichsdorf	Gonzenheimer Landstraße	39	2	0	47	8	0	98	130

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 141: Neue Straßenabschnitte in Friedrichsdorf

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
2	Friedrichsdorf Burgholzhausen	L 3415 Haingrabenstraße Mainzer Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h

1. Gonzenheimer Landstraße

Ist-Zustand:

Die Gonzenheimer Landstraße läuft als Ortsumgehung um den Stadtteil Seulberg und tangiert neben dem Stadtteil Seulberg das Wohngebiet Römerhof. Derzeit ist außerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen, nur im Bereich des mit einer Ampel geregelten Fußgängerübergangs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h umgesetzt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 km/h in den Bereichen, in denen die Straße am Ortsrand von Friedrichsdorf verläuft sowie eine Erhöhung des Lärmschutzwalls im Bereich des Wohngebietes Römerhof auf eine einheitliche Höhe 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 der Stadt Friedrichsdorf als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Stadt Friedrichsdorf

Nach Aussage der Stadt ist in dem zu Rede stehenden Bereich gemäß Bebauungsplan, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die dort befindliche Wohnbebauung bildet, ein Lärmschutzwall festgesetzt. Dieser ist auch gemäß Bebauungsplan ausgeführt worden. Zusätzlich ist dieser Lärmschutzwall als Landschaftsschutzzone mit entsprechender Begrünung im Bebauungsplan festgesetzt. Auch diese Begrünung wurde umgesetzt, so dass hier ebenso den Festsetzungen entsprochen wurde. Eine Erhöhung des Walls wäre unverhältnismäßig, da diese Maßnahme einen massiven Eingriff in die dort befindliche Begrünung

bedeuten und ein intakter Naturraum zerstört werden würde, der in der vorhandenen Form nicht ohne weiteres ausgeglichen werden kann. Darüber hinaus liegen der vorgeschlagenen Maßnahmen keine konkreten Lärmwerte zugrunde, die einen derartigen Eingriff rechtfertigen würde.

Haushaltsmittel für freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen an kommunalen Straßen sind im Haushaltsplan der Stadt Friedrichsdorf zudem nicht vorgesehen.

10.5.3 Glashütten

Die Gemeinde Glashütten besteht aus den Ortsteilen Glashütten, Schloßborn und Oberems und hat 5.370 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Das Gemeindegebiet befindet sich im Südwesten des Hochtaunuskreises.

Glashütten liegt an der Bundesstraße 8. Die L 3023 und L 3319 und verschiedene Gemeindestraßen ergänzen das Straßennetz. Es bestehen regionale Busverbindungen zwischen den Ortsteilen und in die Nachbarkommunen.

Tabelle 142: Anzahl von Personen in Glashütten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	30	28	15	3	0	76
Nachts (L _{Night})	32	14	9	0	0	-	55

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 143: Betrachtete Straßenabschnitte in Glashütten (PLUS-Kartierung)

	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	Glashütten	B 8 Limburger Straße	81	32	0	80	43
2	Glashütten Schloßborn	L3319 Ehlhaltener Straße Königsteiner Straße	32	0	0	23	0	0	62	30
3	Glashütten Oberems	L 3023 Hauptstraße	17	0	0	8	0	0	19	5

1. B 8, Limburger Straße

Ist-Zustand:

Die B 8, Limburger Straße bildet die Ortsdurchfahrt der Kerngemeinde Glashütten in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei unter 200 Fahrzeugen/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ganztags auf der kompletten Ortsdurchfahrt, sowie ein Durchfahrtsverbot für LKW über 7,5 t gefordert. Zudem wurde der Einbau von „Flüsterasphalt“ und passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenster für die Anwohner vorgeschlagen. Eine Untertunnelung der Ortsdurchfahrt sollte nach Bürgereingaben ebenfalls in Betracht gezogen werden.

Sollten der Neubau der BAB 661 und die B 8-Umgehung Bad Camberg realisiert werden, soll die Neubelastung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen nach den Lärmvorsorgewerten beurteilt werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in Streckenabschnitten der Ortsdurchfahrt Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Sollten Straßen-Neubauvorhaben konkret realisiert werden, würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An einigen wenigen Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es wurde an keinem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichtet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,4 dB(A).

An der Limburger Straße sind zudem an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärm mindernden Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärm minderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen

eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmmin-
dernden Deckenbeläge eingesetzt.

Stellungnahme der Gemeinde Glashütten:

Die Gemeinde unterstützt eine Temporeduzierung, sowie bauliche Lärminderungsmaß-
nahmen

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde:

Der betroffene Straßenabschnitt weist eine hohe Verkehrsdichte mit einem hohen LKW-An-
teil, insbesondere auch in den Nachtstunden, auf. Die besonderen örtlichen Verhältnisse,
die bauliche und gestalterische Streckenführung, verleitet den Verkehrsteilnehmer gerade
in den Nachtstunden zu einer zügigeren Fahrweise, welches verbunden mit einem Anstieg
der Geschwindigkeit auch zu einem höheren Lärmpotential führt. Durch diese Verkehrsbe-
schränkung kann einem seit langem in der Öffentlichkeit geforderten LKW-Durchfahrtsver-
bot in den Nachtstunden entgegengewirkt werden.

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Limburger Straße
zwischen der Einmündung Schloßborner Weg und der Einmündung Hochstraße ist erfor-
derlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die
Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde plant in der Limburger Straße eine Geschwindig-
keitsbegrenzung von 30 km/h nachts anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung
der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Zur verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Glashütten sieht der Bundesverkehrs-
wegeplan 2030 in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs eine Ostumfahrung im Zuge
der B 8 vor.

2. OD Schloßborn, L 3319, Ehlhaltener Straße, Königsteiner Straße

Ist-Zustand:

Im Ortsteil Schloßborn führt die L 3319 als Ehlhaltener Straße und Königsteiner Straße als
Ortsdurchfahrt mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Der Gesamtverkehr beträgt
laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich des Ortes ca. 2.000 Kfz/Tag, östlich ca. 3.200
Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 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. 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Lediglich im Bereich der Ehlhaltener Straße sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OD Oberems, L 3023, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Durch den Ortsteil Oberems führt die L 3023 als Hauptverkehrsstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 beträgt in diesem Bereich 3.200 Kfz/Tag. Derzeit ist an der Hauptstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 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. 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

In der Hauptstraße in Oberems sind an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Aus dem Gebiet Glashütten wurde gefordert, den Naturpark Taunus insgesamt, aber mindestens Glashütten als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Ruhige Gebiete müssen im Rahmen der Festsetzung konkret bestimmt werden. Es handelt sich hier um ausgewiesene Flächen, die den lärmbelasteten Menschen Erholung bieten.

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. Die Gemeinde Glashütten prüft derzeit, ob und welche Flächen im Einzelnen als ruhige Gebiete festgesetzt werden können.

10.5.4 Grävenwiesbach

Die Gemeinde Grävenwiesbach hat mit seinen Ortsteilen Grävenwiesbach, Heinzenberg, Hundstadt, Lauchbach, Mönstadt und Naunstadt 5.340 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Grävenwiesbach liegt als einer der nördlichsten Kommunen Südhessens im östlichen Hintertaunus.

Die Bundesstraße 456 führt direkt durch Grävenwiesbach, weitere Landes- und Kreisstraßen verbinden die Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen. Die Buslinie 69 ergänzt den ÖPNV zum Schienenverkehr. Die Haltepunkte Grävenwiesbach und Hundstadt werden durch die von der Hessischen Landesbahn GmbH betriebenen Taunusbahn Frankfurt - Waldsolms-Brandoberndorf bedient.

Tabelle 144: Anzahl von Personen in Grävenwiesbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	67	79	79	37	1	263
Nachts (L_{Night})	76	83	49	5	0	-	213

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

Tabelle 145: Betrachtete Straßenabschnitte in Grävenwiesbach (PLUS-Kartierung)

	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	Grävenwiesbach	B 456 Frankfurter Straße	148	52	1	145	64	6	743	851

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 146: Neue Straßenabschnitte in Grävenwiesbach

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
2	Grävenwiesbach	L 3415 Haingrabenstraße Mainzer Straße	Temporeduzierung auf 30 km/h
3	Grävenwiesbach Heinzenberg	L 3063 Usinger Straße Windener Straße	Hoher LKW-Durchfahrtsverkehr durch Steinbruch in Weilmünster, Lärmbelastung durch Motorräder in den Sommermonaten
4	Grävenwiesbach Heinzenberg	L 3375 Sportplatzstraße	Hoher LKW-Durchfahrtsverkehr durch Steinbruch in Weilmünster, Lärmbelastung durch Motorräder in den Sommermonaten

B 456, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die B 456 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kerngemeinde. Der Gesamtverkehr beträgt

laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 5.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 100 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Grävenwiesbach weist darauf hin, dass eine Ortsumgehung Grävenwiesbach im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist. Die Kommune fordert als kurzfristige Maßnahmen für die vollständige Ortsdurchfahrt passive Schallschutzmaßnahmen, Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, stationäre Geschwindigkeitskontrollen sowie Sanierung des Fahrbahnbelages durch Einbau von Flüsterasphalt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen wird seitens der Lärmaktionsplanung unterstützt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

10.5.5 Königstein im Taunus

Die Stadt Königstein umfasst außer der Kernstadt die drei Stadtteile Falkenstein, Mammolshain und Schneidhain und hat 16.682 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Königstein und Falkenstein sind mit dem Prädikat heilklimatischer Kurort versehen. Königstein ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt im Süden des Hochtaunuskreises.

Über die Bundesstraßen 8 und 455, die sich mitten im Kernstadtgebiet in einem Kreiselschneisen kreuzen, erreicht man in wenigen Minuten die BAB 66, die BAB 661 und die BAB 3.

Der Bahnhof Königstein ist Endbahnhof der Königsteiner Bahn nach Frankfurt a.M., die auch Schneidhain bedient. Busverbindungen bestehen nach Oberursel, Kronberg, Bad Homburg v.d. Höhe und Idstein. Ein Stadtbusverkehr ist ebenfalls eingerichtet.

Tabelle 147: Anzahl von Personen in Königstein i. T., die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	621	400	374	237	5	1.637
Nachts (L_{Night})	460	402	278	11	0	-	1.151

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 148: Betrachtete Straßenabschnitte in Königstein im Taunus (PLUS-Kartierung)

	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	Königstein	B 8 Limburger Straße	80	86	3	78	87	9	868	939
2	Königstein	B 8 Le-Cannet-Rocheville-Straße	24	15	0	25	19	0	140	177
3	Königstein	B 8 nördlicher Kreisel/Kreiselnähe	109	20	0	115	33	0	371	487
4	Königstein	B 8 Südlicher Kreisel/Kreiselnähe	102	43	0	121	53	0	470	622
5	Königstein	B 8 Sodener Straße	66	43	0	86	46	0	383	492
6	Königstein	B 8 Waldsiedlung Am Johanniswald	9	1	0	12	2	0	28	40
7	Königstein	B 455, Opelzoo	8	0	0	10	0	0	20	30
8	Königstein	B 455 Östlicher Kreisel/ Kaltenborn	29	10	0	33	13	0	122	163
9	Königstein	B 455 Bischof-Kaller-Straße Wiesbadener Straße	97	68	0	104	79	0	689	846
10	Königstein	L3369 Ölmühlenweg	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Königstein	Frankfurter Straße	153	52	0	175	65	0	645	839
12	Königstein	Am Roth	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Königstein Schneidhain	B 455 Wiesbadener Straße	86	13	0	74	40	0	305	403
14	Königstein Mammolshain	L 3327	63	2	0	49	0	0	131	82

Die Bundesstraßen 8 und 455, die in den Ortsdurchfahrten das Stadtgebiet durchziehen, wurden in mehreren Teilabschnitten untersucht.

1. B 8, Limburger Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 8 führt von Glashütten kommend als Limburger Straße in das Stadtgebiet von Königstein hinein und durchläuft es in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 330 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert hier die Einführung eines Tempolimits von 40 km/h, sowie den Einbau von „Flüsterasphalt“. Eine weitere Forderung aus der Beteiligung ist die Installation einer Pförtnerampel.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags und an 20 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Zudem sind an 25 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zur beabsichtigten Anordnung von Tempo 40 km/h:

Bestätigt die durch den Straßenbau- lastträger durchgeführte Berechnung das Überschreiten der Werte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, hat die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern, 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 stellt auch eine geringfügige Senkung des Beurteilungspegels (im Bereich von 1 dB(A)) bereits keine nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, so dass auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 km/h als geeignete Maßnahme in Betracht kommt. Demgegenüber stellt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h jedenfalls eine mehr als nur geringe Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner dar. Insofern sollten – sofern die Voraussetzungen für die lärmschutzbedingte Anordnung von Tempo 30 km/h im konkreten Einzelfall vorliegen – im Sinne einer möglichst weitgehenden Zielerreichung einer spürbaren Verbesserung für die Anwohner die Möglichkeiten einer weitreichenden Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschöpft und auf die Anordnung von Tempo 40 km/h verzichtet werden. Dies sollte

bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der in Betracht kommenden verkehrlichen Maßnahme beachtet werden.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Die Einführung einer Tempo 30 km/h-Anordnung würde befürwortet werden.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Limburger Straße etwa zwischen der Hausnummern 46 bis zur Kreuzung Altkönigstraße ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Limburger Straße zu prüfen und bei einem positiven Prüfergebnis umzusetzen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

2. B 8, Le-Cannet-Rocheville-Straße

Ist-Zustand:

Die B 8 geht im südlichen Verlauf in die Le-Cannet-Rocheville-Straße über, die in einem großen Kreisverkehr auf die B 455 trifft. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 20.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 530 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert weiterhin den Bau einer Lärmschutzwand zum Schutz der Anwohner, sowie die Einführung eines Tempolimits von 40 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine endgültige Stellungnahme von Hessen Mobil liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Die Einführung einer Tempo 30-Anordnung würde befürwortet werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zur beabsichtigten Anordnung von Tempo 40 km/h:

siehe vorheriger Lärmkonfliktpunkt

3. B 8 nördlicher Kreiselbereich

Ist-Zustand:

Die B 8 trifft in einem großen Kreisverkehr auf die B 455. Im nördlichen Bereich schließt sich das Wohngebiet Wolfsweg an.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis der Stadt Königstein:

Die Normenkontrollklage für den Bebauungsplan K71 „Verkehrskreisel Königstein“, in dem unter anderem der Lärmschutz beklagt wird, ist immer noch nicht beschieden. Erst nach diesem Verfahren und den ggf. erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen können hier weitere Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen überprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Der Königsteiner Kreisel wurde auf der Grundlage eines Bebauungsplanes der Stadt Königstein aus dem Jahr 2003 ausgebaut. Eine Lärmschutzwand wurde im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen aus dem Jahr 2007 an der westlichen Seite der B 8 zum Schutz der Sonnenhofstraße 2-6 festgesetzt. Da diese Lärmschutzwand noch nicht errichtet ist, wurde bisher die 2. Fahrspur der B 8 im Bereich der Gebäude Sonnenhofstraße 2-6 nicht in Betrieb genommen. Die Klageverfahren gegen den Bebauungsplan und den Planfeststellungsbeschluss sind noch nicht beschieden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Hochtaunuskreises:

Am 24.01.2019 erging die verkehrsrechtliche Anordnung des Landrats des Hochtaunuskreises auf Tempo 30 im Verlauf der B 8 im Kreisverkehrsplatz nach Einmündung Wolfsweg in Fahrtrichtung Glashütten auf einem Streckenabschnitt von 100 m aus Lärmschutzgründen. Die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung wird jedoch dann unwirksam, wenn der Umbau des Königsteiner Kreisels rechtlich unanfechtbar geworden ist und damit der geschwindigkeitsbeschränkte Straßenbereich verkehrsrechtlich neu zu bewerten ist.

Die Zustimmung der obersten Verkehrsbehörde beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurde am 28.11.2018 erteilt.

4. B 8 südlicher KreiselbereichForderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert für diesen Streckenabschnitt ebenfalls Tempo 40.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis der Stadt Königstein:

Die Normenkontrollklage für den Bebauungsplan K71 „Verkehrskreisel Königstein“, in dem unter anderem der Lärmschutz beklagt wird, ist immer noch nicht beschieden. Erst nach diesem Verfahren und den ggf. erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen können hier weitere Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen überprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Der Königsteiner Kreisel wurde auf der Grundlage eines Bebauungsplanes der Stadt Königstein aus dem Jahr 2003 ausgebaut. Eine Lärmschutzwand wurde im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen aus dem Jahr 2007 an der westlichen Seite der B 8 zum Schutz der Sonnenhofstraße 2-6 festgesetzt. Da diese Lärmschutzwand noch nicht errichtet ist, wurde bisher die 2. Fahrspur der B 8 im Bereich der Gebäude Sonnenhofstraße 2-6 nicht in Betrieb genommen. Die Klageverfahren gegen den Bebauungsplan und den Planfeststellungsbeschluss sind noch nicht beschieden.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Die Einführung einer Tempo 30 -Anordnung würde befürwortet werden.

5. B 8, Sodener Straße

Ist-Zustand:

Im weiteren südlichen Verlauf bildet die B 8 nach Kreiselausgang die Sodener Straße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 20.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 440 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert für diesen Streckenabschnitt ebenfalls Tempo 40 km/h. Zudem wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht, dass in den straßenseitig gelegenen Räumen der Bischof-Neumann-Schule und der KVB-Klinik aufgrund der Lärmbelastung kein Fenster geöffnet werden könne.

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.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Nach § 45 Abs. 9 Nr. 6 i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 1 besteht die Möglichkeit, die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern aus Gründen der Sicherheit und Ordnung zu prüfen. Die Prüfung von Sicherheitsaspekten obliegt nicht der Lärminderungsplanung, sondern liegt in der Zuständigkeit des Bürgermeisters der Stadt Königstein als Straßenverkehrsbehörde.

6. B 8 Waldsiedlung - Am Johanniswald

Ist-Zustand:

Die B 8 führt außerorts Richtung Kelkheim in geringem Abstand an der Wohnbebauung der Waldsiedlung „Am Johanniswald“ vorbei. Die ersten Häuserreihen - Amselweg und Kuckucksweg - werden durch den Verkehrslärm beeinträchtigt. Bereits in der letzten Stufe der

Lärminderungsplanung in Hessen war dieser Lärmkonfliktpunkt Gegenstand der Betrachtung. Der Anregung der Geschwindigkeitsreduktion wurde teilweise gefolgt. Das Tempolimit wurde von 80 km/h auf 70 km/h reduziert.

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden weitere Geschwindigkeitsreduzierungen für diesen Bereich, sowie eine transparente Lärmschutzwand entlang der B 8 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Auslösewerte überschritten sind. Zum Schutz des Wohngebietes Königstein-Schneidhain „Johanniswald“ ist die Errichtung einer ca. 400 m langen und ca. 3 m hohen Lärmschutzwand geplant. Sofern notwendig, werden auch passive Lärmschutzmaßnahme durchgeführt. Das Projekt befindet sich in der Planungsphase.

Eine Untersuchung hinsichtlich der Erfordernis etwaiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist bislang nicht erfolgt.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Lärmschutzwand sollte mindestens 4 m hoch sein. Zudem sollten mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Die Einführung einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung und der Bau einer transparenten Lärmschutzwand wird unterstützt.

7. B 455, Bereich Opelzoo

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde kritisiert, dass hier in der Lärmkartierung eine Lärmschutzwand eingezeichnet sei, obwohl dort keine bestünde.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da in diesem Bereich keine Wohnbebauung vorhanden ist, hat dies keine Auswirkung auf etwaige Betroffene.

8. B 455, östlich des Kreisels, Am Kaltenborn

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 durchzieht von Kronberg kommend in Ost-West-Richtung Schneidhain und die Kernstadt Königstein. Der Gesamtverkehr beträgt am östlichen Ortseingang östlich des Kreisels laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 18.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei fast 700 Fahrzeugen/Tag. Hier ist seit einigen Jahren die Wohnsiedlung „Am Kaltenborn“ Gegenstand der Lärminderungsplanung.

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.

9. B 455, westlich des Kreisels: Bischof-Kaller-Straße, Wiesbadener StraßeIst-Zustand:

Westlich des Kreisels wird die B 455 als Bischof-Kaller-Straße und im weiteren Verlauf als Wiesbadener Straße in Richtung Schneidhain fortgeführt. Auch dieser Bereich war bereits in den letzten Stufen Bestandteil der Lärminderungsplanung in Hessen.

Forderung aus der Beteiligung:

Auch auf Grund der heute in diesem Bereich befindlichen Grundschule wird ein Tempolimit von 30km/h, im weiteren Verlauf von Tempo 40 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im nahezu vollständigen Bereich der Bischof-Kaller-Straße und Wiesbadener Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 9 Gebäuden ganztags und an 46 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Zudem sind an 58 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in der Wiesbadener Straße Einmündung Dingweg bis Einmündung Altenhainer Straße ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde hat in der Wiesbadener Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

10. L 3369, Ölmühlenweg

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3369 führt vom Kelkheimer Stadtteil Ruppertshain durch die nördliche Bebauung der Kernstadt Königsteins und mündet in den nördlichen Bereich der B 8.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde die Anordnung von Tempo 30 km/h 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.

11. Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Straße ist eine kommunale Straße durch den Innenstadtbereich von Königstein.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erstreckt sich auf eine Änderung der Verkehrsführung in Königstein, so dass die Frankfurter Straße nicht mehr als Schleichweg genommen wird.

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.

Die Kommune wurde um Überprüfung der Forderung in eigener Zuständigkeit gebeten.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Auch wenn die Änderung der innerstädtischen Verkehrsführung im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Innenstadt der Kurstadt Königstein im Taunus für die Kommune selbst sehr wichtig ist, ist dies aufgrund der fehlenden Öffnung der zweiten Spur am Verkehrskreisel Königstein von Limburg herkommend, nicht möglich. Der aus Richtung Limburg ankommende Verkehr kann zu den Stoßzeiten alleinig durch die B 8 nicht abgewickelt werden. Ein Testlauf zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Schleichverkehren durch die Innenstadt wurde über eine Änderung der Schaltzeiten an der Signalanlage Adelheidstraße/B 8 probeweise realisiert. Diese geringfügige Veränderung führte zu einem Verkehrskollaps. Die Staulänge stieg durch diese Maßnahme aus Richtung Limburg kommen bis zum Eselheck an. Im Bereich der Frankfurter Straße wurde aber bereits eine Tempo-40-Beschränkung eingerichtet.

12. Am Roth, B 8/L 3327

Ist-Zustand:

Zwischen den Bundesstraßen B 8/B 519 (Sodener Straße) und der L 3327 Mammolshainer Weg liegt ein Wohngebiet, in welchem sich die kommunale Straße Am Roth befindet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Lärmschutzwand zur B 8 gefordert. Eine weitere Forderung war ein Zebrastreifen über die L 3327 aus Sicherheitsaspekten.

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.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die Prüfung von Sicherheitsaspekten nicht der Lärminderungsplanung obliegt, sondern liegt in der Zuständigkeit des Bürgermeisters der Stadt Königstein als Straßenverkehrsbehörde.

13. Stadtteil Schneidhain, Wiesbadener Straße, B 455

Ist-Zustand:

Wie bereits dargestellt durchzieht die B 455 den Stadtteil Schneidhain in Richtung des Kelheimer Stadtteils Fischbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich des Ortsausganges noch ca. 5.200 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert den gesamten Stadtteil Schneidhain mit Tempo 30 km/h und ein Lkw-Durchfahrtsverbot auszuweisen, sowie passive Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner. Alle städtischen Straßen liegen bereits in einer Tempo-30-Zone oder in einem verkehrsberuhigten Bereich.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Insbesondere im Streckenabschnitt Wiesbadener Straße 167 bis 235 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. In Schneidhain wurde an 10 Gebäuden ganztags und an 39 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Zudem sind an 61 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung

von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Die Einführung einer Tempo 30-Anordnung sowie ein nächtliches LKW-Durchfahrtsverbot wird ebenso wie passive Schallschutzmaßnahmen unterstützt.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in der Wiesbadener Straße Einmündung „In der Braubach“ bis Einmündung Haus Nr. 162 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde hat in der Wiesbadener Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

14. Stadtteil Mammolshain, L 3327, Am Mönchswald/Kronthaler Straße

Ist-Zustand:

Die L 3327 führt von der Kernstadt Königstein den Verkehr zum Stadtteil Mammolshain. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen Königstein und Mammolshain noch ca. 3.900 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Königstein fordert eine Betrachtung der Verkehrslärmemissionen in Mammolshain, insbesondere auf der verkehrsreichen Kronthaler Straße/Am Mönchswald.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau-Lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der L 3327 sind an 10 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden dauerhafte Lärm- und Schadstoffmessungen, Geschwindigkeitskontrollen und ein Augenmerk auf die Verkehrserziehung verlangt. Weitere Forderungen waren generelles Tempo 30 nachts innerstädtisch, Tempo 30-Bereich für den kompletten Stadtteil Schneidhain, bei der Prüfung von Auswirkungen von neuen Bauvorhaben auf bestehende Bebauung besser evaluieren und die erneute Prüfung

einer Ortsumfahrung für Königstein. Zudem wurden Beschwerden über Motorradlärm hervorgebracht.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde angemerkt, dass die versuchsweise Sperrung der Zufahrt für Motorräder zum Feldberg im Bereich der sogenannten Applauskurve den lauten Motorrad- und Sportwagenlärm auch in Königstein merkbar reduziert. Es sollte eine generelle Sperrung zumindest für Motorräder erfolgen.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob der LKW-Durchgangsverkehr in der Nacht verboten werden kann, um den Anwohnern der Hauptverkehrsstraßen die ungestörte nächtliche Erholung zu ermöglichen.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

- dauerhafte Lärm- und Schadstoffmessungen:

Im Stadtgebiet der Stadt Königstein im Taunus werden im Rahmen der Prädikatisierung für das Gütesiegel "Heilklimatischer Kurort" der Kernstadt Königstein im Taunus und des Stadtteils Falkenstein regelmäßig über einen längeren Zeitraum Schadstoffmessungen durchgeführt. Dauerhafte Lärmmessungen werden zurzeit nicht durchgeführt. Die Stadt Königstein würde aber die Einrichtung von Lärmdauermessstellen an den großen Verkehrsachsen (Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreiseln) sehr begrüßen und auch unterstützen. Bisher sind Lärmmessungen immer nach Bedarf im Rahmen der Bauleitplanung durchgeführt worden. Hier sind in den letzten Jahren insbesondere Messungen im Bereich des Verkehrskreisels, im Bereich Sodener Straße und in der Wiesbadener Straße zu nennen.

- Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h:

Die in der Zuständigkeit der Stadt stehenden Straßen sind bereits seit 1995 in Tempo-30-Zonen umgewandelt und dies wird so beibehalten. Die Stadt Königstein würde die Einrichtung eines generellen Tempolimits nachts von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsachsen (Bundes- und Landesstraßen), die jedoch nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liegt, sehr unterstützen.

- Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitskontrollen werden regelmäßig vom Fachdienst Sicherheit und Ordnung der Stadt Königstein im Taunus durchgeführt. Die Messungen werden im gesamten Stadtgebiet mobil und an 5 Standorten stationär durchgeführt. Seit längerem befindet sich ein weiterer stationärer Standort (auf der B 8 in Richtung Limburg direkt nach dem Königsteiner Verkehrskreiseln) in der Prüfung. Dieser Standort wäre auch aufgrund von Beschwerden der angrenzenden Anlieger über den Verkehrslärm wichtig umzusetzen. Bisher ist die Umsetzung an einer fehlenden Zustimmung der Verkehrsbehörde des Hochtaunuskreises gescheitert.

- Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung findet zurzeit, wie in Hessen üblich, im Rahmen der Vorschulerziehung in den Kindergärten und durch die Landespolizei über die Fahrradprüfung in der Grundschule statt. Weitergehende Verkehrserziehung wird durch die Stadt Königstein im Taunus zurzeit nicht angeboten. Auch hier würde die Stadt ggf. weitergehende Angebote aber unterstützen, sieht sich aber nicht in der Rolle, die Initiative zu ergreifen.

- Prüfung von Auswirkungen von neuen Bauvorhaben auf bestehende Bebauung besser evaluieren

Innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Königstein im Taunus werden die Auswirkungen von neuer Bebauung auf bestehende Bebauung evaluiert. Es wird angeregt dies auch im weiteren Verlauf des Taunus durchzuführen, weil der massive Anstieg von Baugebieten in diesen Bereichen, auch in Bezug auf die Verkehrsbelastung innerhalb von Königstein, massive Auswirkungen hat.

- Motorradlärm

Die Landespolizei versucht durch verstärkte Kontrollen in den besonders frequentierten Monaten unnötigen Motorradlärm, insbesondere durch "frisierte", technisch manipulierte Motorräder zu reduzieren. Der komplette Ausschluss von Motorrädern wird aufgrund ihres Anteils am Straßenverkehr nicht möglich sein.

(Hinweis der Lärmaktionsplanung: Auf 295 wurde bereits die Problematik des Motorradverkehrs im Hochtaunuskreis dargestellt.)

- Ortsumgehung für Königstein im Taunus

Eine erneute Prüfung einer Ortsumgehung von Königstein im Taunus wird von Seiten der Stadt Königstein im Taunus begrüßt. Das Stadtgebiet ist aufgrund seiner Lage und der damit verbundenen Kreuzung von zwei großen Verkehrsachsen sehr stark durch Verkehr belastet. Der Kreuzungspunkt der beiden Hauptverkehrsachsen ist seit Jahren an der oberen Belastungsgrenze. Jede, auch nur kleinste Veränderung, führt zu massiven Anwüchsen der bereits vorhandenen Staus bzw. zum kompletten Stillstand in der Stadt. Jede Aktivität zur Verbesserung dieser Extremsituation wird von der Stadt Königstein daher ausdrücklich begrüßt und auch unterstützt werden.

- LKW-Durchfahrtsverbot:

Die Forderung wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

10.5.6 Kronberg im Taunus

Die Stadt Kronberg ist Teil der Stadtregion Frankfurt Kronberg und ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Kronberg hat eine Einwohnerzahl von 18.330 (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den drei Stadtteilen Kronberg, Oberhöchstadt und Schönberg.

Am nördlichen Rand Kronbergs verläuft die B 455 von Wiesbaden nach Bad Homburg, über die L 3005 besteht eine Anbindung an die BAB 66 und die BAB 5.

Kronberg ist mit zwei Haltepunkten der S-Bahn-Linie S4 mit der Frankfurter Innenstadt, dem Hauptbahnhof und der Nachbarstadt Eschborn verbunden. Regionale Buslinien bedienen die Nachbarstädte und das Frankfurter Nordwestzentrum an. Dazu besteht ein Stadtbusnetz aus drei Linien. Ergänzt wird das Angebot durch ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 149: Anzahl von Personen in Kronberg im Taunus, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	346	314	156	18	0	834
Nachts (L_{Night})	319	147	13	0	0	-	479

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Kronberg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 150: Betrachtete Straßenabschnitte in Kronberg im Taunus (PLUS-Kartierung)

	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	Kronberg	B 455	27	7	0	36	10	0	105	144
2	Kronberg	L 3005 Frankfurter Straße Hainstraße	156	28	1	113	26	1	525	424
3	Kronberg	Friedrich-Ebert- Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3005 (Frankfurter Straße, Hainstraße)“ enthalten							
4	Kronberg Oberhöchstadt	L 3015 Sodener Straße Am Kirchberg Oberurseler Straße	133	7	0	97	2	0	285	191
5	Kronberg Oberhöchstadt	K 758 Niederhöchstädter Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3015 (Sodener Straße, Am Kirchberg, Oberurseler Straße)“ enthalten							

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 151: Neue Straßenabschnitte in Kronberg

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
6	Kronberg	K 770 Friedrichstraße	Lärmbelastung infolge Geschwindigkeitsüberschreitungen und fehlender Kontrolle
7	Kronberg	Viktoriastraße	Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Verkehrsverlagerung aus dem Innenstadtbereich und durch Staus auf der B 455; Forderung nach aktueller Verkehrszählung und Geschwindigkeitsüberwachung
8	Kronberg	Altkönigstraße	Lärmbelastung

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung:

* LKW-Durchfahrtsverbot

Es besteht bei der Einfahrt B 455 in die Königsteiner Straße ein Verbot der Einfahrt für Fahrzeuge > 7,5 Tonnen, welches positive Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung im ganzen Stadtgebiet hat.

* Verkehrskontrollen

Die Ordnungsbehörde überwacht regelmäßig die Einhaltung vorhandener Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Geschwindigkeitsmessungen in der Königsteiner Straße, Merianstraße, Jaminstraße, Hainstraße und Frankfurter Straße.

Eine Kontrolle des Durchfahrtsverbotes erfolgt sporadisch.

* Mobilitätskonzept

Die Stadt beabsichtigt zeitnah ein Mobilitätskonzept zu erstellen, in welchem insbesondere auch eine Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt werden soll. Als Vorbereitung wird derzeit der durch das Land Hessen geförderte, sogenannte Nahmobilitäts-Check durchgeführt. Mit Hilfe des Nahmobilitäts-Checks gilt es, Potenziale für den Fuß- und Radverkehr zu erkennen sowie Schwachstellen zu identifizieren und zu analysieren. Darauf aufbauend sollen entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden und die Verknüpfung mit dem ÖPNV berücksichtigt werden. Die Ergebnisse werden dann im Mobilitätskonzept vertieft.

* passive Schallschutzmaßnahmen

Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung sind im Doppelhaushalt 2020 / 2021 explizit nicht eingeplant. Wir gehen aber davon aus, dass mögliche Anträge auf passiven Lärmschutz aus laufenden Haushaltsmitteln beglichen werden können bzw. uns Haushaltsmittel, sofern notwendig, ggf. von der Stadtverordnetenversammlung als außerplanmäßige Ausgaben zur Verfügung gestellt werden.

1. B 455

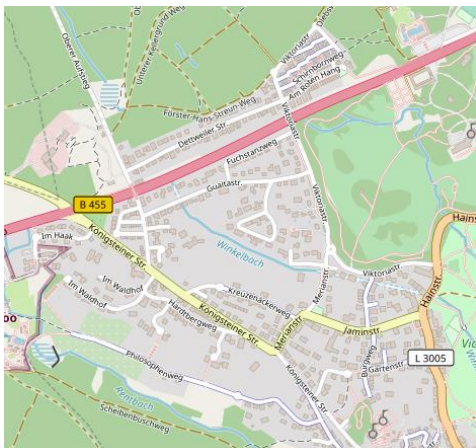


Abbildung 36: B 455 Kronberg © openstreetmap

50

Ist-Zustand:

Die B 455 verläuft am nördlichen Rand Kronbergs von Königstein Richtung Oberursel. Da hier Wohnbebauung tangiert ist, ist die B 455 in diesem Bereich schon in der letzten Stufe Gegenstand der Lärmminde- rung in Hessen gewesen. Die zulässige Höchstge- schwindigkeit beträgt derzeit 100 km/h. Der Gesamt- verkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 17.700 Kfz/Tag. Der Schwerver- kehrsanteil liegt bei etwa 700 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde geltend gemacht, dass das Verkehrsaufkommen kontinuierlich zunimmt. Der benachbarte Opelzoo verzeichnet steigende Besuchszahlen mit entsprechender Verkehrszunahme. Außerdem wurde das Tempolimit zwischen Königsteiner Straße und Hainknoten aufgehoben sowie die Motorradfahrer aufgrund

⁵⁰ OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

der Sperrung des Feldbergs über die B455 geleitet. Eine Lärmschutzwand sei dringend erforderlich, ebenso wie ein erneutes Tempolimit auf Tempo 60 oder 70 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Unter Zugrundelegung der Geschwindigkeiten von Tempo 100 für Pkw und 80 km/h für Lkw wurde an Gebäuden in den Straßen Im Haak, Falkensteinerstraße, Oberer Aufstieg die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einem Ergreifen von Maßnahmen verpflichten. Zudem sind in dem betroffenen Bereich an 13 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Kronberg:

Die Stadt Kronberg beurteilt die Aufhebung des bisherigen Tempolimits im Interesse des Lärmschutzes als nicht angemessen und unterstützt eine Prüfung einer erneuten verkehrsrechtlichen Anordnung.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Geschwindigkeitsbeschränkung lag bis zur Sanierung des „Falkensteiner-Stock in Kronberg“ im Jahr 2016 bei 70 km/h. Im Zuge der Sanierung erfolgte eine Aufhebung und somit eine Anhebung der Geschwindigkeit auf 100 km/h, welches eine Erhöhung der Lärmwerte - bei über 18.000 Fahrzeugen (DTV) - mit sich brachte. Derzeit werden die Voraussetzungen für eine verkehrsrechtliche Anordnung in den Streckenabschnitten ohne Lärmschutzwand überprüft.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen. Das Ergebnis ist der planaufstellenden Behörde zeitnah mitzuteilen.

2. L 3005; Frankfurter Straße, Hainstraße

Ist-Zustand:

Die Hainstraße führt in östlicher Ortsrandlage zwischen Kernstadt Kronberg und Victoria-park in Nord-Süd-Richtung, um dann in die Frankfurter Straße über zu gehen und in südlicher Richtung nach Schwalbach am Taunus zu führen. Für die Hainstraße ist ab Einmündung der Viktoriastraße bis zu ihrem Ende in Höhe Einmündung Friedrich-Ebert-Straße bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.

Das gleiche gilt für die Frankfurter Straße ab Ende Hainstraße bis unterhalb der Einmündung der Hartmuthstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 19.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 360 Fahrzeugen/Tag. Die L 3005 stellt die Anbindung zur Autobahn her und hat somit ihren Schwerpunkt auf dem überörtlichen Verkehr.

Forderung aus der Beteiligung:

In der Hainstraße gibt es Lärmbeschwerden verursacht vor allem durch Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es sollten verstärkt Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Für die Frankfurter Straße wird die Einführung von Tempo 30 gefordert, einhergehend mit Geschwindigkeitskontrollen. Auch eine Fahrbahnsanierung kombiniert mit lärmarmen Asphalt sollte erfolgen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Es sind an 66 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Kronberg als Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde wird nochmals die verkehrsrechtlichen Anordnungen von Streckenabschnitte einer Prüfung unterziehen. Darüber hinausgehende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde zur Reduzierung der durch Straßenverkehr verursachten Lärmimmissionen sind nicht vorhanden, insbesondere können keine Änderungen in den Verkehrsführungen zur Entlastung der Hainstraße und der Frankfurter Straße umgesetzt werden.

3. Friedrich-Ebert-Straße

Ist-Zustand:

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine verkehrsbelastete, kommunale Straße im Innenstadtbereich von Kronberg.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Kronberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Prüfung etwaiger verkehrlicher Anordnungen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Kronberg:

Seit April 2018 ist der überwiegende Teil der Friedrich-Ebert-Straße (Teilstück zwischen Frankfurter Straße und Tanzhausstraße) als Fußgängerzone ausgewiesen, im Teilstück ab Tanzhausstraße bis Einmündung Eichenstraße ist sie Teil eines verkehrsberuhigten Bereiches. Durch die zuvor beschriebenen verkehrsbehördlichen Anordnungen hat sich das Verkehrsaufkommen in dieser Straße deutlich gegenüber früher verringert. In die Fußgängerzone dürfen in der Zeit von 07.00 Uhr bis 11.00 Uhr nur Fahrzeuge einfahren, die dem Lieferverkehr zuzuordnen sind. Ansonsten wird der Bereich nur von direkten Anliegern und den Inhabern der dortigen Einzelhandelsgeschäfte befahren. Eine Überwachung der Einhaltung der erlaubten Zufahrtszeiten und der Berechtigten erfolgt durch die städtische Ordnungsbehörde. Der fließende Verkehr erfolgt hierbei durch Geschwindigkeitskontrollen mit eigenem Messgerät.

4. OT Oberhöchstadt, L 3015: Sodener Straße / Am Kirchberg / Oberurseler Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3015 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Oberhöchstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen Kronberg und Oberhöchstadt ca. 9.800 Kfz/Tag, zwischen Oberhöchstadt und Oberursel ca. 10.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf das gesteigerte Verkehrsaufkommen insbesondere durch den Besucherverkehr von Westerbach-Center, Bahnhof Kronberg und Kronberg Süd und der Erschließung eines neuen Wohngebietes in Oberhöchstadt hingewiesen.

Es wird die Anordnung von Tempo 30 mit nächtlicher Geschwindigkeitsüberwachung, passiver Schallschutz für die Anwohner, Lärmmessungen, Ausbesserung des unebenen Straßenbelages in der Sodener Straße unter Einbau von lärmarmen Asphalt gefordert. Im Abschnitt „Am Schanzenfeld“ sollte eine Schallschutzwand vor dem Parkplatz des Westerbachcenter erbaut werden. Zusätzliche Bedarfsampeln und Zebrastreifen werden als Lärm- und Fußgängerschutz angesehen.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Zweifel an den Verkehrszahlen geäußert und um Durchführung einer Verkehrszählung gebeten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten der Sodener Straße und der Oberurseler Straße werden die

Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, insbesondere in den Nachtstunden überschritten. Zudem sind an 45 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Kronberg als Straßenverkehrsbehörde:

Unter Bezugnahme auf die errechneten Lärmimmissionen beabsichtigt die Stadt Kronberg, die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Sodener Straße (Teilstück ab Stoltzestraße in Fahrtrichtung Oberhöchstadt), Am Kirchberg und Oberurseler Straße bis Einmündung Gelber Weg.

Darüber hinaus gehende Lärminderungsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde können nicht umgesetzt werden, insbesondere keine Änderungen in den Verkehrsführungen.

Festlegung:

Für die Ortsdurchfahrt Ober-Höchstadt ist nach positiver Prüfung durch den Bürgermeister als Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

5. OT Oberhöchstadt, K 768, Niederhöchstädter Straße

Ist-Zustand:

Von der L 3015 abzweigend führt die Kreisstraße 768 Richtung Steinbach/Ts.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf Lärmbelastungen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen hingewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hochtaunuskreis um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Kronberg:

In Kenntnis des Verkehrsaufkommens und der Lage der Wohnhäuser zur Straße, wird die Niederhöchstädter Straße als Lärmkonflikt anerkannt. Für eine genauere Beurteilung ist die Lärmberechnung des Hochtaunuskreises abzuwarten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hochtaunuskreis

Trotz mehrfacher Erinnerung wurde eine Stellungnahme nicht vorgelegt.

10.5.7 Neu-Anspach

Die Stadt Neu-Anspach liegt im Naturpark Taunus, besteht neben der Kernstadt aus den Stadtteilen Hausen-Ansbach, Rod am Berg und Westerfeld und hat 14.588 (Stand: 31.03.2019) Einwohner.

Die Stadtteile werden untereinander und mit den Nachbarkommunen durch Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Die Taunusbahn verbindet Neu-Anspach mit Bad Homburg und Frankfurt a.M. durch die Haltepunkte in den Stadtteilen Anspach und Hausen-Arnsbach. Regionale Buslinien ergänzen den ÖPNV.

Tabelle 152: Anzahl von Personen in Neu-Anspach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	67	68	47	0	0	182
Nachts (L _{Night})	77	29	0	0	0	-	106

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 153: Betrachtete Straßenabschnitte in Neu-Anspach (PLUS-Kartierung)

	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	Neu-Anspach	L3270 Bahnhofstraße Breitestraße Taunusstraße	178	34	0	143	24	0	592	428
2	Neu-Anspach	L 3041 Saalburgstraße/ Weilstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3270 (Bahnhofstraße, Breitestraße, Taunusstraße)“ enthalten							
3	Neu-Anspach	Raiffeisenstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3270 (Bahnhofstraße, Breitestraße, Taunusstraße)“ enthalten							

1. L 3270 Bahnhofstraße, Breitestraße, Taunusstraße:

Ist-Zustand:

Die L 3270 ist eine belastete Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet von Neu-Anspach. Sie bildet die Ortsdurchfahrt der Kernstadt und des Stadtteils Anspach und weist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 nördlich von Neu-Anspach ca. 9.800 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 200 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine nächtliche Tempo 30 -Anordnung, sowie der Einbau von lärmindernden Asphalt empfohlen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem wurde eine Überschreitung der Richtwerte an 3 Gebäuden in den Nachtstunden und an 5 Gebäuden ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der L 3270 sind zudem an 126 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Neu-Anspach als Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt derzeit, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr auf dem maximal möglichen Abschnitt der L 3270 - Taunusstraße - Breitestraße - Bahnhofstraße -anzuordnen. Die Maßnahme befindet sich derzeit noch im Prüfungsverfahren.

2. L 3041 Saalburgstraße, Weilstraße:

Ist-Zustand:

Die Saalburgstraße und die Weilstraße bilden die Ortsdurchfahrt der L 3041 von Neu-Anspach, deren Schwerpunkt auf dem überörtlichen Verkehr liegt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 6.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei unter 200 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der L 3041 von der Weilstraße 1 bis zur Saalburgstraße, Einmündung „Am Dornstück“, eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen.

Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten der Saalburgstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen,

sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Es sind zudem an fast allen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine schalltechnische Berechnung der Weilstraße liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen auf der Saalburgstraße zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Neu-Anspach als Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Saalburgstraße wird als erforderlich und auch geeignet angesehen, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Eine Anordnung sollte jedoch in Zusammenhang mit etwaigen lärmindernden Maßnahmen in der Weilstraße erfolgen. Daher wurde Hessen Mobil seitens der Verkehrsbehörde gebeten, die entsprechende Berechnung möglichst kurzfristig nachzureichen.

3. Raiffeisenstraße

Ist-Zustand:

Die Raiffeisenstraße ist eine kommunale Hauptverkehrsstraße in der Kernstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Tempo 30-nachts-Anordnung 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.

10.5.8 Oberursel (Taunus)

Das Stadtgebiet von Oberursel (Taunus) grenzt nordwestlich an Frankfurt am Main und erstreckt sich im Norden bis zum Großen Feldberg. Oberursel hat 46.336 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Stadtbezirke Oberursel einschließlich Bommersheim, Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen. Oberursel ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Oberursel liegt an der BAB 661 (Anschlussstellen Oberursel-Nord und Oberursel-Mitte), sowie der BAB 5. Verschiedene Landes- und Kreisstraßen erschließen die Stadtteile untereinander.

Oberursel wird bedient von der S 5 (Homburgbahn, Frankfurt – Friedrichsdorf), U3 (Frankfurt – Oberursel/Hohemark), der Taunusbahn der Hessischen Landesbahn (Brandoberndorf – Frankfurt), sowie verschiedenen Regionalbuslinien. Daneben betreiben die Stadtwerke Oberursel neun eigene Linien im Stadtbusverkehr. Ergänzt wird das Angebot durch einen Nachtbusverkehr nach Frankfurt am Main.

Tabelle 154: Anzahl von Personen in Oberursel (Taunus), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.000	1.261	1.160	327	16	4.764
Nachts (L_{Night})	1.405	1.180	208	18	0	-	2.811

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 155: Betrachtete Straßenabschnitte in Oberursel (Taunus) (PLUS-Kartierung)

	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	Oberursel	BAB 5	9	0	0	8	9
2	Oberursel Oberstedten	BAB 661	2	0	0	1	2	0	8	14
3	Oberursel Oberstedten	B 455	47	2	0	50	2	0	112	115
4	Oberursel Oberstedten	B 456	4	0	0	4	0	0	0	3
5	Oberursel	L 3006 Homburger Land- straße (nördlich der Lahnstraße)	36	23	0	42	9	0	223	169
6	Oberursel	L 3006 Homburger Land- straße (südlich der Nassauer Straße)	94	21	0	88	9	0	366	268
7	Oberursel	L 3004 Frankfurter Land- straße	128	10	0	122	3	0	326	234
8	Oberursel Weißkirchen	L 3006 Kurmainzer Straße	226	81	0	225	54	0	1134	904
9	Oberursel Weißkirchen	L 3004 Frankfurter Land- straße Rosa-Luxemburg- Straße	0	0	0	0	0	0	0	0

	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
10 + 11	Oberursel	K 772 Oberhöchstädter Straße Adenauer Allee	134	87	11	152	57	0	954	779
12	Oberursel	Oberhöchstädter Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „K772 (Oberhöchstädter Straße, Adenauer Allee)“ enthalten							
13	Oberursel	Nassauer Straße	133	61	0	146	20	0	692	510
14	Oberursel	Hohemarkstraße Lahnstraße	541	79	0	532	37	02	1798	1354
15	Oberursel	Feldstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „K772 (Oberhöchstädter Straße, Adenauer Allee)“ enthalten							
16	Oberursel	Liebfrauenstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „K772 (Oberhöchstädter Straße, Adenauer Allee)“ enthalten							
17	Oberursel	Lindenstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „K772 (Oberhöchstädter Straße, Adenauer Allee)“ enthalten							

Die Bürgerinitiative Interessengemeinschaft lebenswertes und sicheres Umfeld rund um den Oberurseler Bahnhof setzt sich u.a. für ein neues Verkehrskonzept für Oberursel vor dem Hintergrund der Belastungen durch Lärm, Abgasen und Feinstaub. Diese Bürgerinitiative hat ein Verkehrskonzept „Bürgerplan 2013“ entworfen, welches sie zur Umsetzung fordern.

1. BAB 5 (Stadtteil Weiskirchen)

Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn 5 führt in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung des Stadtteils Weiskirchen vorbei.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung eines Tempolimits und weitere Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weder eine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche, noch für bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2. BAB 661

Ist-Zustand:

Die BAB 661 führt von Oberursel nach Egelsbach. Der Abstand zur Wohnbebauung der Kernstadt von Oberursel beträgt über 600 m.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 80 km/h gefordert.

Hinweis 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.

3. OT Oberstedten, B 455Ist-Zustand:

Die Bundesstraße B 455 führt als Ortsumgehung um Oberursel und tangiert in wenigen Bereichen die Wohnbebauung. Im nördlichen bebauten Bereich führt die Bundesstraße durch den Eichwäldchentunnel. Derzeit ist nach dem Übergang BAB 661 in Fahrtrichtung Königstein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung 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 wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Für Haus- und Wohnungseigentümer am Ahornweg könnte ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

4. OT Oberstedten, B 456Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 456 führt nach dem Übergang BAB 661 Richtung Norden am Stadtteil Oberstedten vorbei.

Hinweis 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.

5. L 3006: Homburger Landstraße nördlich der Nassauer StraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße L 3006 führt vierspurig von Bad Homburg, sowie der BAB 661 kommend in das Stadtgebiet von Oberursel. Der Schwerpunkt liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 31.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 800 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger und als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Untersuchung der Stadt Oberursel ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Eine etwaige verkehrsrechtliche Anordnung befindet sich derzeit im Prüfungsverfahren.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und das Ergebnis der planaufstellenden Behörde zeitnah mitzuteilen.

6. L 3006 Homburger Landstraße (süd-westl. Bereich ab Einmündung Nassauer Straße)Ist-Zustand:

Ab dem Abzweig Nassauer Straße führt die Homburger Landstraße zweispurig durch vorrangig allgemeines Wohngebiet.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde gefordert, ein neues Verkehrskonzept für Oberursel zu erarbeiten. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement für das Gewerbegebiet Süd wird als erforderlich erachtet. In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Forderung nach einer Südumgehung Bommersheim vorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger und als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Untersuchung der Stadt Oberursel ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Eine etwaige verkehrliche Anordnung befindet sich derzeit im Prüfungsverfahren.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und das Ergebnis der planaufstellenden Behörde zeitnah mitzuteilen

Stellungnahme der Stadt Oberursel zum betrieblichen Mobilitätsmanagement: siehe Seite 351

7. L 3004: Frankfurter Landstraße (Kernstadt)

Ist-Zustand:

Die Landesstraße führt am Alten Friedhof ostwärts als Frankfurter Landstraße Richtung Stadtteil Weiskirchen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde gefordert, ein neues Verkehrskonzept für Oberursel zu erarbeiten. Zwei eng beieinanderliegende Bahnübergänge erzeugen Staus auf der Frankfurter Landstraße. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement für das Gewerbegebiet Süd wird als erforderlich erachtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Stellungnahme der Stadt Oberursel zum betrieblichen Mobilitätsmanagement: siehe Seite 351

8. OT Weißkirchen, L 3006, Kurmainzer Straße.

Ist-Zustand:

Im Stadtteil Weiskirchen knickt die L 3006 Richtung Steinbach ab und zieht als Kurmainzer Straße in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Weißkirchen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 12.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 350 Fahrzeugen/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes auf der Kurmainzer Straße ab Einmündung Kammerpfad bis zum Übergang Frankfurter Landstraße Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen Forderungen nach lärmoptimiertem Asphalt und Schutzstreifen für Radfahrer ein. In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Forderung nach einer Südumgehung Bommersheim hervorgebracht.

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. Es wurde der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel

Die Stadt Oberursel setzt aktuell weitere Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2025 um; dazu gehört auch die Markierung eines Fahrrad- Schutzstreifens bzw. von Fahrradpiktogrammen im Bereich der Kurmainzer Straße im Stadtteil Weißkirchen. Stand Oktober 2019 erfolgte bereits eine Markierung im Streckenabschnitt zwischen der Frankfurter Landstraße und der Oberurseler Straße. Die Form der Ausgestaltung (Fahradstreifen/ Fahrradpiktogramme) erfolgt unter Beachtung der rechtlichen Grundlagen mit Blick auf den vorhandenen Straßenquerschnitt.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung

Langfristige Maßnahmen zur Lärminderung: Südumgehung L 3006

Im Regionalplan ist verankert, dass im gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Städten Eschborn, Frankfurt a.M., Oberursel und Steinbach die Realisierung einer Umgehung Steinbach und Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L 3006 in Form einer Südumgehung einschließlich einer südlichen Anbindung Steinbachs über die Industriestraße vorgesehen ist. Konkrete Planungen sind allerdings nicht bekannt.

9. OT Weißkirchen, L 3004, Frankfurter Straße, Rosa-Luxemburg-Straße,

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3004 führt am westlichen Bebauungsrand des Stadtteiles Weißkirchen vorbei und bildet hier die Frankfurter Landstraße und im weiteren Verlauf die Rosa-Luxemburg-Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement für das Gewerbegebiet Süd wird als erforderlich erachtet.

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 Oberursel zum betrieblichen Mobilitätsmanagement: siehe Seite 351

10. K 772 Adenauerallee

Ist-Zustand:

In der Adenauerallee besteht bereits eine ganztägige Tempo 30 km/h - Anordnung. Zwei dicht nebeneinanderliegende Bahnübergänge (U-Bahn und S-Bahn) verursachen oft Staus.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt gefordert.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit zumindest von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlichen LKW-Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Fahrten durch das Stadtgebiet, die heute über die Oberhöchstädter Straße laufen, können zukünftig über den neuen Lückenschluss zwischen Weingärtenumgehung (L3015) und Nassauer Straße geführt werden.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

11. K 772 Oberhöchstädter Straße

Ist-Zustand:

Die Oberhöchstädter Straße ist eine stark belastete Hauptverkehrsstraße in Oberursel. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die beiden dicht nebeneinanderliegenden schienengleichen Bahnübergänge (U-Bahn und S-Bahn) am Ende der Adenauerallee verursachen einen Rückstau bis in die Oberhöchstädter Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung von Tempo 30, sowie der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit zumindest von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW-Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation beabsichtigt die Stadt Oberursel auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung einen Verkehrsversuch in der Zeit von voraussichtlich 01.01. - 31.12.2020 durchführen. Angesichts der städtebaulichen Entwicklung in dem Quartier, der hohen Verkehrsfrequenz auf der Oberhöchstadter Straße und der aktuellen Geschwindigkeit von 50 km/h verstärken sich aus Sicht von Stadt- und Verkehrsplanung die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die in den angrenzenden Gebieten lebenden Anwohner. So ist ein Queren der Strecke für Fußgänger und Radfahrer sowie das störungsfreie Ein- und Ausfahren in die Anliegerstraßen zurzeit nur sehr erschwert möglich.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs soll durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Optimierung vorhandener Quermöglichkeiten eine Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation und eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht werden. Nach Auswertung der Versuchsdaten wird über eine dauerhafte Umsetzung entschieden.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat den Verkehrsversuch in einem von ihr festzulegenden Zeitraum durchzuführen. Der genaue Versuchszeitraum ist der Lärmaktionsplanung mitzuteilen. Über die Auswertung der Versuchsdaten und die sich hieraus für die Stadt Oberursel ergebenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten einer Lärmreduzierung ist die Lärmaktionsplanung abschließend ebenfalls zu informieren.

12. Oberhöchstadter Straße (kommunaler Straßenabschnitt)Ist-Zustand:

Im Bereich des Maarsgrundbaches führt die Oberhöchstadter Straße als kommunale Straße weiter Richtung Süden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem der Stadt Oberursel als Straßenbau- lastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation beabsichtigt die Stadt Oberursel auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung einen Verkehrsversuch in der Zeit von voraussichtlich 01.01. - 31.12.2020 durchführen. Angesichts der städtebaulichen Entwicklung in dem Quartier, der hohen Verkehrsfrequenz auf der Oberhöchstader Straße und der aktuellen Geschwindigkeit von 50 km/h verstärken sich aus Sicht von Stadt- und Verkehrsplanung die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die in den angrenzenden Gebieten lebenden Anwohner. So ist ein Queren der Strecke für Fußgänger und Radfahrer sowie das störungsfreie Ein- und Ausfahren in die Anliegerstraßen zurzeit nur sehr erschwert möglich.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs soll durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Optimierung vorhandener Querungsmöglichkeiten eine Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation und eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht werden. Nach Auswertung der Versuchsdaten wird über eine dauerhafte Umsetzung entschieden.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat den Verkehrsversuch in einem von ihr festzulegenden Zeitraum durchzuführen. Der genaue Versuchszeitraum ist der Lärmaktionsplanung mitzuteilen Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen. Über die Auswertung der Versuchsdaten und die sich hieraus für die Stadt Oberursel ergebenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten einer Lärmreduzierung ist die Lärmaktionsplanung abschließend ebenfalls zu informieren.

13. Nassauer StraßeIst-Zustand:

Die Nassauer Straße führt als einer der verkehrsreichsten Straßen der Stadt Oberursel in Verlängerung bzw. parallel zur L 3006.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen eine Vielzahl von Beschwerden über die verkehrliche Situation, sowie die Emissionsbelastungen in der Nassauer Straße, sowie den

Bahnhofsbereich ein. Die Bürgerinitiative Interessensgemeinschaft lebenswertes und sicheres Umfeld rund um den Oberurseler Bahnhof setzt sich u.a. für ein neues Verkehrskonzept für Oberursel vor dem Hintergrund der Belastungen durch Lärm, Abgas und Feinstaub ein.

Im Zuge dessen wurde Kritik an der bestehenden Planung der Stadt Oberursel zur Anbindung der Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung geäußert und eine Lärmzunahme durch diese befürchtet. Die Idee einer neuen Ost-West-Trasse („Bürgerplan 2013“) wurde hervorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Eine Umgestaltung der Nassauer Straße ist derzeit in Planung. Hierbei sollte eine Zunahme des Durchgangsverkehrs in innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten vermieden werden.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger und als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Untersuchung der Stadt Oberursel ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Zum 01.01.2020 wurde nun eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 ganztags im Streckenabschnitt zwischen Kreuzung Nassauer Straße/ Adenauerallee bis Nassauer Straße/ Abfahrt Bommersheim aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Bahnhofprojekt Verkehrsführung Nassauer Straße:

Mit dem Bahnhofprojekt wird die verkehrliche Situation in diesem zentralen Bereich der Innenstadt und den anliegenden Straßen verbessert und rund um den Bahnhof ein neues Stadtquartier mit hoher Lebensqualität entwickelt. Der Bahnhof wird zu einem multimodalen Verknüpfungspunkt für verschiedene Verkehrsmittel ausgebaut.

Für den stark belasteten Streckenzug Nassauer Straße ist eine komplette Umplanung vorgesehen. Ein Lückenschluss mit der Weingärtenumgehung sowie eine gegenläufige Einbahnregelung zwischen der Kreuzung Feldbergstraße bis zur Brücke „An den Drei Hasen“ soll umgesetzt werden. Der von Süden und Westen kommende Autoverkehr gelangt dabei über die Weingärtenumgehung auf direktem Weg in die Nassauer Straße. Hierdurch wird zukünftig auch ein aktiver Lärmschutz möglich.

Neue Gebiete im Bereich der Gleise werden über die neue Streckenführung erschlossen. Die heutige Nassauer Straße soll von der nördlichen Bebauung abgerückt, durch eine begrünte Lärmwand getrennt und mit Grünflächen aufgewertet werden. Als Belag ist offenporiger Asphalt vorgesehen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss soll durch Verkehrsmanagementsysteme erreicht werden.⁵¹



Abbildung 37: Plan zur Anbindung der Weingärtenumgebung an die Nassauer Straße

© Magistrat der Stadt Oberursel ⁵²

14. Hohemarkstraße/Lahnstraße

Ist-Zustand:

Die kommunalen Straßenabschnitte Hohemarkstraße und Lahnstraße dienen überwiegend der inneren Erschließung Oberursels. Die Hohemarkstraße ist durch die parallel laufende U-Bahnlinie 3 im Verkehrsfluss auch durch den ÖPNV beeinflusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Forderungen nach Tempo 30 und Einbahnstraßeneinrichtung (mit Liebfrauenstraße und Nassauer Straße) gefordert. Der motorisierte Individualverkehr sollte zudem zur verstärkten ÖPNV-Nutzung (parallele U3) geleitet werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Langfristige Maßnahmen sollten im Zuge des Bahnhofsbereichsprojektes Verkehrsplanung Nassauer Straße entwickelt werden.

Stellungnahme der Stadt Oberursel

In der Hohemarkstraße werden in Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine

⁵¹ <https://vorhabenliste.oberursel.de/bahnhofsprojekt-verkehrsfuehrung-nassauer-strasse>, 19.09.2019

⁵² <https://vorhabenliste.oberursel.de/bahnhofsprojekt-verkehrsfuehrung-nassauer-strasse/170612-Broschuere-Oberursel-Plan2.jpg>, 19.09.2019

Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 8 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 2,6 dB(A).

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Verkehrsversuch Durchfahrtsverbot für den Motorradverkehr im Feldberggebiet

Auf Seite 297 wurde bereits die Problematik des Motorradverkehrs im Hochtaunuskreis dargestellt.

Nun soll mit einer versuchsweisen Sperrung der Landesstraßen L 3004 für den Motorradverkehr wegen der Witterung an zwei vergleichbaren Wochenenden untersucht werden, inwieweit sich diese Maßnahmen auf die Verkehrs- und Lärmproblematik im gesamten Feldberggebiet auswirken und ob und inwiefern dadurch Ausweichverkehr und Verlagerungen zu beobachten sind.

Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 26.03.2019 erteilt und spricht eine Sperrung der Landesstraße L 3004 ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken bis Sprungbrett und die L 3276 Sandplacken bis Oberreifenberg für den Motorradverkehr aus. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde als Verkehrsversuch temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen.

Festlegung:

Der Landrat hat auf der Grundlage der Ergebnisse des Versuchs zu prüfen, ob eine regelmäßige Sperrung der L 3004, L 3024 und L 3276 in den vorgenannten Abschnitten in den Monaten Mai und September als geeignete straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahme umgesetzt werden könnte. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

15. Feldbergstraße

Ist-Zustand:

Die kommunale Straßen Feldbergstraße dient überwiegend der inneren Erschließung Oberursels.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

16. Liebfrauenstraße

Ist-Zustand:

Die Liebfrauenstraße ist ein kurzer kommunaler, innerstädtischer Straßenabschnitt der die Feldbergstraße mit der Oberhöchstader Straße/Adenauerallee verbindet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Forderungen nach Tempo 30 und Einbahnstraßeneinrichtung mit Lahnstraße/Hohemarkstraße/Nassauer Straße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Langfristige Maßnahmen sollten im Zuge des Bahnhofprojektes Verkehrsführung Nassauer Straße entwickelt werden.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Von 9 untersuchten Gebäuden werden an 7 Gebäuden die Richtwerte der LärmschutzrichtlinienStV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, ganztags überschritten. Die Lärmpegel der beiden verbleibenden Gebäude liegen nur unmerklich darunter. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 2,6 dB(A).

Die Verkehrsbehörde der Stadt Oberursel sieht die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung für gegeben. Die verkehrsrechtliche Anordnung befindet sich derzeit im Abstimmungsprozess mit den erforderlichen Beteiligten.

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Festlegung:

Für die Liebfrauenstraße ist nach positiver Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Oberursel eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

17. Lindenstraße

Ist-Zustand:

Die Lindenstraße führt im Kernstadtbereich durch Wohngebiet und verbindet die Oberhöchstader Straße mit der Nassauer Straße. Zur Nassauer Straße hin handelt es sich um eine Einbahnstraße.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeit wurde auf die unzumutbare Emissionsbelastung hingewiesen, die sich durch das Projekt "Anbindung Nassauer Straße" noch mutmaßlich verstärken wird.

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.

Langfristige Maßnahmen sollten im Zuge des Bahnhofprojektes Verkehrsführung Nassauer Straße entwickelt werden.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

U-Bahn-Linie 3

Ist-Zustand:

Durch Oberursel führt in Nord- Süd- Richtung die Trasse der U3 und in West- Ost- Richtung die Trasse die S5, beide Verkehrsarten mit mehreren Haltepunkten im Stadtgebiet.

Forderung aus der Beteiligung:

In der Nassauer Straße, Frankfurter Landstraße und der Adenauerallee kommt es zu hohen Lärmbelastungen ausgehend von der U-Bahn U3. Es wurde eine Behebung der Straßenschäden gefordert, ggf. sollten lärmarme Straßenoberfläche im Bereich der Schienenkreuzung gewählt werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die U-Bahn und Gummimatten im Schienenbereich statt Asphaltdecke waren weitere Vorschläge. Eine Überprüfung des Kurvenkreischens und ggf. Behebung wurde angeregt, sowie die Überprüfung weiterer Lärminderungsmaßnahmen

Stellungnahme des Stadt Oberursel

Die Schienen der U-Bahn wurden im Herbst 2017 in diesem Bereich komplett neu verlegt. Sollten hier noch Nachbesserungen erforderlich sein, um mögliche Fahrgeräusche der U-Bahn zu minimieren, werden diese von der VGF vorgenommen.

Stellungnahme der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH:

Eine Stellungnahme steht trotz Erinnerung noch aus.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

a. Stärkung des ÖPNV

Stellungnahme des Stadt Oberursel

Um diese ÖPNV-Struktur optimal zu nutzen, arbeitet die Stadt Oberursel an einer weiteren Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs. Aus einer Vielzahl von laufenden Aktivitäten ist hier die Durchführung eines Nahmobilitätschecks zur Identifizierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Fußgängern im öffentlichen Verkehrsraum zu nennen. Hier wird den Bürger*innen die Möglichkeit gegeben, sich mit eigenen Vorschlägen/Hinweisen mit einzubringen.

Stellungnahme des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT):

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird dauerhaft weiterentwickelt und im Zuge von Fahrplanwechseln angepasst. Sollten sich neue Notwendigkeiten bspw. aufgrund von Baugebieten ergeben, werden diese dann auch erschlossen bzw. angebunden.

Die Mitarbeiter der Stadtwerke geben Auskünfte über RMV-Angebote, Fahrpläne und Verbindungen bei Anfragen durch Bürger, ähnlich einer Mobilitätszentrale.

Auch Jobticket-Verträge verschiedener Unternehmen werden durch die Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH abgewickelt und betreut.

b. Stärkung des Radverkehrs

Stellungnahme des Stadt Oberursel

- Aufbau von modernen Radabstellanlagen im Bereich von Knotenpunkten des ÖPNV, um Radverkehr und ÖPNV optimal zu verknüpfen. So wurden in den letzten Jahren die Abstellanlagen im Bereich Oberursel Bahnhof massiv erweitert, im Jahr 2019 folgen dann weitere Anlagen u.a. im Bereich des Bahnhofs Steinbach/ Weißkirchen.
- Umsetzung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sowie Beteiligung an den Planungen zum Bau eines Radschnellwegs Friedrichsdorf - Frankfurt

c. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Stellungnahme des Stadt Oberursel

Eine Vielzahl von Arbeitgebern soll hinsichtlich der Mitarbeiterverkehre, der Dienstreisen, sowie etwaiger Lieferverkehre beraten werden. Die Beratung zur Lärminderung umfasst u.a. die folgenden Punkte:

- Analyse des unternehmensspezifischen Verkehrsaufkommens
- Einsetzen eines firmeninternen Mobilitätsberaters
- Organisatorische Änderungen in firmeninternen Prozessen (z.B. Gestattung von Home-Office-Tagen)
- Einführung eines Jobtickets zur Förderung des ÖPNV
- Information der Mitarbeiter zu MIV-alternativen Fahrtmöglichkeiten zum Betriebsstandort
ÖPNV-Fahrpläne, Radrouten ...
- Überarbeitung der Dienstreiserichtlinie zur Attraktivierung der Nutzung von Bus & Bahn
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch finanzielle Zuschüsse, gesonderte Parkplätze, Etablierung eines firmeninternen Buchungssystems etc.
- Förderung des Radverkehrs durch Informationen zu An- und Abreise, Bereitstellen von Duschen, Umkleieräumen & Abstellanlagen, finanzielle Förderung des Fahrradkaufs (Fahrradleasing), Gestattung des Ladens von Pedelec-Akkus,
Mobilitätsmanagement im Wohnumfeld

Bürgerinnen und Bürgern können durch geeignete Maßnahmen von Stadt, Wohnungsgesellschaften, Verkehrsbetrieben Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen PKW aufgezeigt und attraktiv gemacht werden.

Folgende Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang vorgeschlagen:

- Personalisierte Mobilitätsberatung (z.B. in Form einer Neubürgerberatung)
- Verknüpfung von Wohnen und Mobilität (z.B. durch die Bereitstellung von Leihfahrrädern oder Carsharing-PKW oder einem ÖPNV-Ticket als Teil der Miete)
- Bauliche Voraussetzungen für Alternativen zum PKW schaffen: Sichere, überdachte Radabstellplätze, Platz für Lastenräder etc.
- Informationsangebote (z.T. in Echtzeit) für Bewohnerinnen und Bewohner (z.B. Abfahrtsmonitor im Hausflur für Bus & Bahn)

Um über die - durch bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen hinausgehenden - Ergebnisse weitere positive Effekte zur Reduzierung der Lärmbelastung zu erzielen ist geplant, Maßnahmen zur Reduzierung des MIV- Anteils sukzessive gemeinsam mit großen Ar-

beitagern und Wohnungsunternehmen sowie Dritten umzusetzen. Dabei sollen auch kleinere Arbeitgeber für das Thema sensibilisiert werden, damit die Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten können und so nachhaltig zu einer Reduktion von Lärmemissionen beitragen.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung/Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm Regionaltangente West (RTW)

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) mit der Teillinie Bad Homburg - Frankfurt-Höchst - Flughafen - Neu-Isenburg Wohngebiet Birkengewann eine neue tangentielle Verbindung schaffen und am Bahnhof Oberursel eine Verknüpfung mit der U-/Stadtbahnlinie U3 ermöglichen. Die Einrichtung eines neuen Haltepunktes der U3 zwischen Bomersheim und Weißkirchen Ost ist vorgesehen. In Oberursel sind auch die Haltepunkte Oberursel-Stierstadt und Oberursel-Weißkirchen/Steinbach vorgesehen. Im eingeleiteten Planfeststellungsverfahren „Planfeststellungsabschnitt Nord“ hat im Sommer 2018 der Erörterungstermin stattgefunden. Aufgrund einer Änderung der ausgelegten Planunterlagen wird nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH im II. Quartal 2020 eine (weitere) Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung beim RP Darmstadt erfolgen.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, die Fläche zwischen Hohemark und dem Sandplacken als Teil des Naturparks und Naherholungsgebiet Hochtaunus als ruhiges Gebiet festzusetzen und in Zuge dessen auf der L 3004 Tempo 80 anzuordnen.

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. Eine Stellungnahme der Stadt Oberursel liegt bislang nicht vor.

10.5.9 Schmitten

Die Gemeinde Schmitten liegt am Fuße des Großen Feldberges, gliedert sich in neun Ortsteile (Oberreifenberg, Niederreifenberg, Arnoldshain, Schmitten, Seelenberg, Dorfweil, Brombach, Hunoldstal und Treisberg) und hat 9.417 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Schmitten liegt abseits von großen Bundesstraßen und ist durch Landesstraßen an die Nachbarkommunen angeschlossen.

Der ÖPNV wird durch Regionalbuslinien sichergestellt.

Tabelle 156: Anzahl von Personen in Schmitten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	45	42	33	12	0	132
Nachts (L_{Night})	42	37	4	0	0	-	83

Der Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Schmitten betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 157: Betrachtete Straßenabschnitte in Schmitten(PLUS-Kartierung)

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
1	Schmitten	L3025 Dorfweiler Straße	83	12	0	78	3	0	251	201
2	Schmitten/ Dorfweil	L3025 Weilstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3025 (Dorfweiler Straße)“ enthalten							
3	Schmitten Brombach	L3025 Weilroder Straße	18	0	0	12	0	0	25	11

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Verkehrsversuch Durchfahrtsverbot für den Motorradverkehr im Feldberggebiet

Auf Seite 297 wurde bereits die Problematik des Motorradverkehrs im Hochtaunuskreis dargestellt.

Nun soll mit einer versuchsweisen Sperrung der Landstraßen L 3004 für den Motorradverkehr wegen der Witterung an zwei vergleichbaren Wochenenden untersucht werden, inwieweit sich diese Maßnahmen auf die Verkehrs- und Lärmproblematik im gesamten Feldberggebiet auswirken und ob und inwiefern dadurch Ausweichverkehr und Verlagerungen zu beobachten sind.

Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 26.03.2019 erteilt und spricht eine Sperrung der Landesstraße L 3004 ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken bis Sprungbrett und die L 3276 Sandplacken bis Oberreifenberg für den Motorradverkehr aus. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde als Verkehrsversuch temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen.

Festlegung:

Der Landrat hat auf der Grundlage der Ergebnisse des Versuchs zu prüfen, ob eine regelmäßige Sperrung der L 3004, L 3024 und L 3276 in den vorgenannten Abschnitten in den Monaten Mai und September als geeignete straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahme umgesetzt werden könnte. Über das Ergebnis ist die Lärmaktionsplanung in Kenntnis zu setzen.

1. L 3025, Dorfweiler Straße

Ist-Zustand der L 3025:

Die L 3025 zieht sich als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Schmitten, Dorfweil und Brom-

bach mit Schwerpunkt auf dem überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen den beiden Ortsteilen Schmitten und Dorfweil ca. 8.600 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem wurde eine Überschreitung der Richtwerte an 2 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Dorfweiler Straße in Schmitten sind an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Schmitten als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme steht bislang aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Angaben der Gemeinde Schmitten plant Hessen Mobil im Zeitraum 2019 bis 2022 im Zuge der Sanierungsoffensive die Sanierung der L 3025 im Bereich Schmitten - Hunoldstal bis OD Schmitten (Kanonenstraße).

2. OT Dorfweil, L 3025, Weilstraße,

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Weilstraße in Dorfweil sind an 12 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Brombach, L 3025, Weilroder Straße,

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Weilroder Straße sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.5.10 Steinbach (Taunus)

Die Stadt Steinbach (Taunus) hat 10.657 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht nur aus einer Gemarkung. Steinbach liegt nordwestlich von Frankfurt a.M. nahe der BAB 5 gelegen und wird von der L 3006 und L 3367 durchzogen.

Über den Haltepunkt Oberursel-Weißkirchen/Steinbach an der Homburger Bahn ist Steinbach an die Linie S5 (Friedrichsdorf - Frankfurt Süd) angebunden. Weiter bedienen verschiedene Regional-Buslinien den ÖPNV.

Tabelle 158: Anzahl von Personen in Steinbach (Taunus), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	192	177	145	107	44	665
Nachts (L _{Night})	175	150	107	14	0	-	446

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 159: Betrachtete Straßenabschnitte in Steinbach (Taunus) (PLUS-Kartierung)

	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	Steinbach	L 3006 Bahnstraße Eschborner Straße	148	112	43	158	110	13	1641	1374
2	Steinbach	L 3367 Sodener Straße Oberhöchstädter Straße	55	22	0	59	8	0	264	195
3	Steinbach	K 768 Kronberger Straße	35	9	0	24	8	0	115	85

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung/Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm:

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) mit der Teillinie Bad Homburg - Frankfurt-Höchst - Flughafen - Neu-Isenburg Wohngebiet Birkengewann eine neue tangentielle Verbindung schaffen und Steinbach über den Haltepunkt Weißkirchen/Steinbach anbinden. Im eingeleiteten Planfeststellungsverfahren „Planfeststellungsabschnitt Nord“ hat im Sommer 2018 der Erörterungstermin stattgefunden. Aufgrund einer Änderung der ausgelegten Planunterlagen wird nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH im II. Quartal 2020 eine (weitere) Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung beim RP Darmstadt erfolgen.

1. L 3006 Bahnstraße/Eschborner Straße

Ist-Zustand:

Die L 3006 bildet die Ortsdurchfahrt und die Hauptverkehrsstraße durch Steinbach/TS. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 12.300 Kfz/Tag. Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde am 05.09.2016 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags für die L 3006 zwischen der Eschborner Straße 32 und der Bahnstraße 37 angeordnet. Im weiteren Streckenverlauf besteht eine nächtliche Temp 30-Anordnung.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Ausweitung der Temporeduzierung auf die komplette Ortsdurchfahrt, sowie eine Realisierung der im Regionalen Flächennutzungsplan 2010 eingetragenen Ortsumgebung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Die Berechnung von Hessen Mobil erfolgte unter Zugrundelegung von Tempo 50 km/h auf dem kompletten Streckenabschnitt. Hierbei werden auf nahezu der vollständigen Bahnstraße, sowie im Bereich der Eschborner Straße bis Hausnummer 29/32 die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, tagsüber aber insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an 14 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, sowie an einem Gebäude ganztags. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Im Bereich der L 3006 sind zudem an 83 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen, insbesondere für den vollständigen Abschnitt der Bahnstraße, zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Im Regionalplan ist verankert, dass im gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Städten Eschborn, Frankfurt a.M., Oberursel und Steinbach die Realisierung einer Umgehung Steinbach und Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L 3006 in Form einer Südumgehung einschließlich einer südlichen Anbindung Steinbachs über die Industriestraße vorgesehen ist. Konkrete Planungen sind allerdings nicht bekannt.

2. L 3367, Sodener Straße/Oberhöchstädter StraßeIst-Zustand:

Die Oberhöchstädter Straße zweigt in Steinbach von der Eschborner Straße ab und führt durch Wohnbebauung in die Sodener Straße übergehend Richtung Bad Schwalbach. Es handelt sich um eine Landesstraße mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h von der Sodener Straße 2 bis zur Oberhöchstädter Straße 1 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der L 3367 sind an 11 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. K 768, Kronberger StraßeIst-Zustand:

Die K 768 Kronberger Straße führt als Verlängerung der L 3367 Oberhöchstädter Straße durch Wohngebiet Richtung Oberhöchstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Steinbach fordert eine Temporeduzierung auf 30 km/h von der Kronberger Straße 2 bis Nr. 94.

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 dem Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hochtaunuskreis

Die Berechnung des Hochtaunuskreises wurde trotz Erinnerung nicht vorgelegt.

10.5.11 Usingen

Die Stadt Usingen liegt im Naturpark Hochtaunus und hat 14.548 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Usingen hat neben der Kernstadt die Stadtteile Eschbach, Kransberg, Merzhäuser, Michelbach, Wernborn und Wilhelmsdorf.

In der Kernstadt von Usingen kreuzen sich die Bundesstraßen 275 und 456. Weitere Landes- und Kreisstraßen durchziehen das Stadtgebiet.

Die Taunusbahn (Brandoberndorf - Friedrichsdorf) bedient den Bahnhof Usingen. Zusätzlich verkehren von Usingen aus Buslinien nach Weilrod, Wehrheim und Schmitten. Ein Anrufsammeltaxi (AST) ergänzt das ÖPNV- Angebot.

Tabelle 160: Anzahl von Personen in Usingen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	344	254	316	150	90	1.154
Nachts (L_{Night})	248	304	207	100	0	-	859

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Usingen betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 161: Betrachtete Straßenabschnitte in Usingen (PLUS-Kartierung)

	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	Usingen	B 275 Neutorstraße Kreuzgasse Zitzergasse Wilhelmsstraße Untergasse Nauheimer Straße	200	130	107	196	142	123	2773	3132
2	Usingen	B 456 Weilburger Straße Obergasse	232	133	98	224	154	119	2799	3186

	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}
					Untergasse Frankfurter Straße					

1. B 275 Neutorstraße/Kreuzgasse/Zitzergasse/Wilhelmstraße/Untergasse/Nauheimer Straße

Ist-Zustand:

Die B 275 stellt eine wichtige Verbindung in West-Ost-Richtung im Hintertaunus dar. In Usingen durchquert sie als Ortsdurchfahrt die Stadtteile Usingen und Merzhausen. Im Stadtkern der Kernstadt Usingen kreuzt sie die B 456.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im vollständigen Abschnitt Neutorstraße 1-9 und Kreuzgasse, sowie in der kompletten Zitzergasse werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. In den Bereichen Obergasse (B456) und Untergasse werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, an fast allen geprüften Immissionsorten überschritten. Im Bereich Untergasse wurden Lärmpegel bis zu 77/67 dB(A) berechnet. Hier bleiben trotz der geprüften Geschwindigkeitsreduzierung an 9 Gebäuden Überschreitungen der Richtwerte am Tag und in der Nacht bestehen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

Im Bereich der B 275 sind zudem an 70 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in den Abschnitten

Zitzergasse 1-17
 Obergasse 1 bis Kreuzung Schlagweg / Friedhofsweg
 Untergasse 1-20
 Wilhelmstraße 1 - 15
 Kreuzgasse 1 bis zum Beginn des Marktplatzes

ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde wird In den genannten Abschnitten ist nach positiver Prüfung durch den Landrat als Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen.

2. B 456 Weilburger Straße/Obergasse/Untergasse/Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die B 456 verbindet den Taunus mit dem Ballungsraum Rhein-Main und ist eine der bedeutenden Nord-Süd-Verkehrsachsen im Hochtaunuskreis. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in der Kernstadt von Usingen ca. 8.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei unter 200 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

In der Obergasse werden die Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, an fast allen der 22 untersuchten Gebäuden tags und nachts überschritten. Im Bereich der Weilburger Straße werden diese Richtwerte lediglich an einem Gebäude in der Nacht überschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A). Im Bereich Obergasse bleiben trotz der geprüften Geschwindigkeitsreduzierung an 3 Gebäuden Überschreitungen der Richtwerte in der Nacht bestehen.

In der Obergasse sind zudem an allen Gebäuden, in der Weilburger Straße an 3 Gebäuden, die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

In der Frankfurter Straße wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Zudem sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher auch hier bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Hochtaunuskreis als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: B 275/B 456 - Ortsumgehung Usingen:

Die geplante Nord-Ost-Umgehung umschließt in einem $\frac{3}{4}$ -Kreis die Stadt Usingen. Die auf das Stadtzentrum zuführenden B 275 und B 456 werden an die Umgehungsstraße angebunden, so dass der Durchgangsverkehr um den Stadtbereich geführt wird. Die Baulänge der geplanten Umgehungsstraße beträgt 5,8 km. Die Knotenpunkte Nord-West, Nord und Ost werden als Kreisverkehrsplätze geplant. Mit der Umgehungsstraße wird die Verkehrssituation in Usingen deutlich entlastet und führt durch eine erhöhte Verkehrssicherheit, abnehmender Lärm- und Abgasbelastung sowie einer dann möglichen umweltfreundlichen städtischen Gestaltung zu einer erhöhten Lebensqualität im Stadtbereich.⁵³

Für den Bau einer B 275/B 456 - Ortsumgehung wurde ein Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet, allerdings liegen inzwischen umfangreiche Planänderungen vor, die ein neues Verfahren erforderlich machen.

Von der Öffentlichkeit wird eine Ortsumfahrung Usingen begrüßt.

10.5.12 Wehrheim

Die Gemeinde Wehrheim hat 9.467 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Ortsteile Friedrichsthal, Obernhain, Pfaffenwiesbach und Wehrheim (Verwaltungssitz).

Wehrheim hat eine dörfliche Struktur und ist doch verkehrsgünstig gelegen durch die nahen Anschlussstellen Friedberg mit der BAB 5 (6 km) und Oberursel-Nord an die BAB 661 (12 km). Die Bundesstraße 456 wird als Umgehungsstraße um Wehrheim herumgeführt.

Die Gemeinde verfügt über die Bahnhöfe Wehrheim und Saalburg an der Taunusbahn (Brandoberndorf - Friedrichsdorf). Die Buslinie 63 verbindet die Wehrheimer Ortsteile miteinander und stellt den Anschluss zur Taunusbahn an den Bahnhof Wehrheim her.

Tabelle 162: Anzahl von Personen in Wehrheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	36	74	67	4	0	181
Nachts (L_{Night})	78	63	0	0	0	-	141

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:

⁵³ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/rhein-main/b-275b-456-ortsumgehung-usingen>, 11.06.2019

Tabelle 163: Betrachtete Straßenabschnitte in Wehrheim (PLUS-Kartierung)

	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	Wehrheim + Wehrheim/ Saalburgsied- lung	B 456	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Wehrheim	K 725 Usinger Straße, Bahnhofstraße	77	4	0	78	0	0	202	157
3	Wehrheim Saalburgsied- lung	Köpperner Straße	0	0	0	0	0	0	0	0

1. B 456Ist-Zustand:

Die B 456 verbindet den Taunus mit dem Ballungsraum Rhein-Main und ist eine der bedeutenden Nord-Süd-Verkehrsachsen im Hochtaunuskreis. Sie führt westlich von Wehrheim und dem Ortsteil Saalburgsiedlung in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung vorbei.

Forderung aus der Beteiligung:

Das starke Verkehrsaufkommen der Zubringerstraße nach Frankfurt a.M. führt zur Lärmbelästigung, die durch die Beckenlage Wehrheims verstärkt wird. Es wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. eine vollständige Einhausung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen durch Immissionen der B 456 für die Anwohner in Wehrheim und der Saalburgsiedlung. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2. K 725, Usinger Straße, BahnhofstraßeIst-Zustand:

Die K 725 führt als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Ortsteil Wehrheim.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch den geraden Verlauf der Fahrbahn und den dreispurigen Ausbau kommt es zu einer hohen Lärmbelastung und überhöhter Geschwindigkeit im Ortseingangsbereich von Wehrheim. Es werden eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h mit Geschwindigkeitskontrolle, Begrenzung der Fahrspuren auf eine in Richtung Wehrheim ohne Überholmöglichkeit und bauliche Änderung zur Beseitigung des geraden Verlaufes vorgeschlagen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen durch Immissionen der K 725 außerorts für die Anwohner im Ortseingangsbereich von Wehrheim.

In der Ortsdurchfahrt wurden die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten, so dass aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde dem Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Weiterhin wurden der Kreisausschuss Hochtaunuskreis sowie die Gemeinde Wehrheim gebeten, die Forderungen aus der Beteiligung in eigener Zuständigkeit zu überprüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hochtaunuskreis

Eine Stellungnahme steht trotz Erinnerung bislang aus.

Stellungnahme der Gemeinde Wehrheim:

Nach Auskunft der Ordnungsbehörde der Gemeinde Wehrheim ist im Bereich K 725 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h nicht zu begründen, da die Lärmwerte nicht überschritten werden, kein Unfallschwerpunkt feststellbar ist und der Ausbauzustand der Straße als gut zu bewerten ist.

3. OT Saalburgsiedlung, Köpperner Straße

Ist-Zustand:

Die kommunale Köpperner Straße führt von Wehrheim kommend durch die Saalburgsiedlung auf die L 3041.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden geschwindigkeitsreduzierende Bodenschwellen am Beginn und Ende der Saalburgsiedlung auf Höhe der Bushaltestellen gefordert, da die bepflanzten Verkehrsinseln keine Wirkung zeigen würden.

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 Gemeinde Wehrheim:

Für die Gemeinde Wehrheim stellen Bodenschwellen keine praktikable Lösung dar, da der Winterdienst nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden kann, der Buslinienverkehr hierdurch stark beeinträchtigt wird und Erfahrungswerte gezeigt haben, dass durch An- und Abfahren, sowie Überfahren eine Zunahme der Lärmbelastung zu verzeichnen ist.

10.5.13 Weilrod

Die Gemeinde Weilrod liegt am nördlichen Rand des Regierungsbezirkes Darmstadt im Taunus und besteht aus 13 Ortsteilen. Weilrod hat eine Einwohnerzahl von 6.487 (Stand: 31.03.2019) und ist vorrangig Wohngemeinde und Ausflugsort.

Das Gemeindegebiet wird von der B 275 tangiert, ansonsten sind die Stadtteile durch Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Der ÖPNV wird durch regionale Buslinien sichergestellt.

Tabelle 164: Anzahl von Personen in Weilrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2	2	0	1	0	5
Nachts (L _{Night})	4	0	1	1	0	-	6

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Weilrod betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 165: Betrachtete Straßenabschnitte in Weilrod (PLUS-Kartierung)

	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	Weilrod	L 3030 L 3457	25	1	0	12	1

OT Rod an der Weil, L 3030,

OT Altweilau, L 3349, Lauker Weg/Merzhäuser Straße/Wellnauer Straße

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den genannten Straßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6 Main-Kinzig-Kreis

Der Landkreis Main-Kinzig-Kreis liegt im Norden des Regierungsbezirkes Darmstadt und ist sowohl der bevölkerungsreichste als auch der flächenmäßig größte Landkreis in Südhessen. Er ist Bestandteil der Metropolregion Rhein-Main und grenzt im Osten an Bayern. Der Main-Kinzig-Kreis setzt sich aus 29 Kommunen, darunter 12 Städte und 17 Gemeinden, zusammen.

Der Main, als auch sein rechter Nebenfluss, die Kinzig, sind Namensgeber des Landkreises.

Der Main-Kinzig-Kreis hat 419.593 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Der Verwaltungssitz befindet sich in Gelnhausen. Größte Stadt des Main-Kinzig-Kreises ist Hanau, die Sonderstatusstadt ist.

Durch den Landkreis führen die beiden Bundesautobahnen 66 (Frankfurt - Fulda) und 45 (Aschaffenburg - Dortmund). Mit der 1994 errichteten 985 Meter langen Kinzigtalbrücke in Bad Soden-Salmünster besitzt der Main-Kinzig-Kreis die längste Autobahnbrücke Hessens.

Ergänzend hierzu erschließen mehrere Bundes-, Land- und Kreisstraße das Kreisgebiet. Darunter u.a. die B 43 (Wiesbaden - Hanau) und B 45 (Sinsheim - Wöllstadt).

Der Main-Kinzig-Kreis wird sowohl von der Fernbahnstrecke Frankfurt - Fulda - Berlin / Hamburg / Dresden (Kinzigtalbahn) als auch von der Strecke Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - München durchzogen. Bahnkontenpunkt bildet das im südwestlichen Kreisteil liegende Hanau. Der ca. 10,8 Kilometer lange Landrückentunnel, der längste Eisenbahntunnel Deutschlands, beginnt in der Gemeinde Sinntal, zwischen Mottgers und Weichersbach und ist Bestandteil der ICE-Strecke Fulda - Würzburg.

Ergänzend hierzu sind für den Personenverkehr die Strecken Hanau - Friedberg, Bad Vilbel - Stockheim, Gelnhausen - Gießen, Hanau - Erbach - Eberbach als auch Hanau - Schöllkrippen von großer regionaler Bedeutung.

Für den öffentlichen Personennahverkehr ist die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG) verantwortlich, die Teil des Rhein-Main-Verkehrsbundes ist.

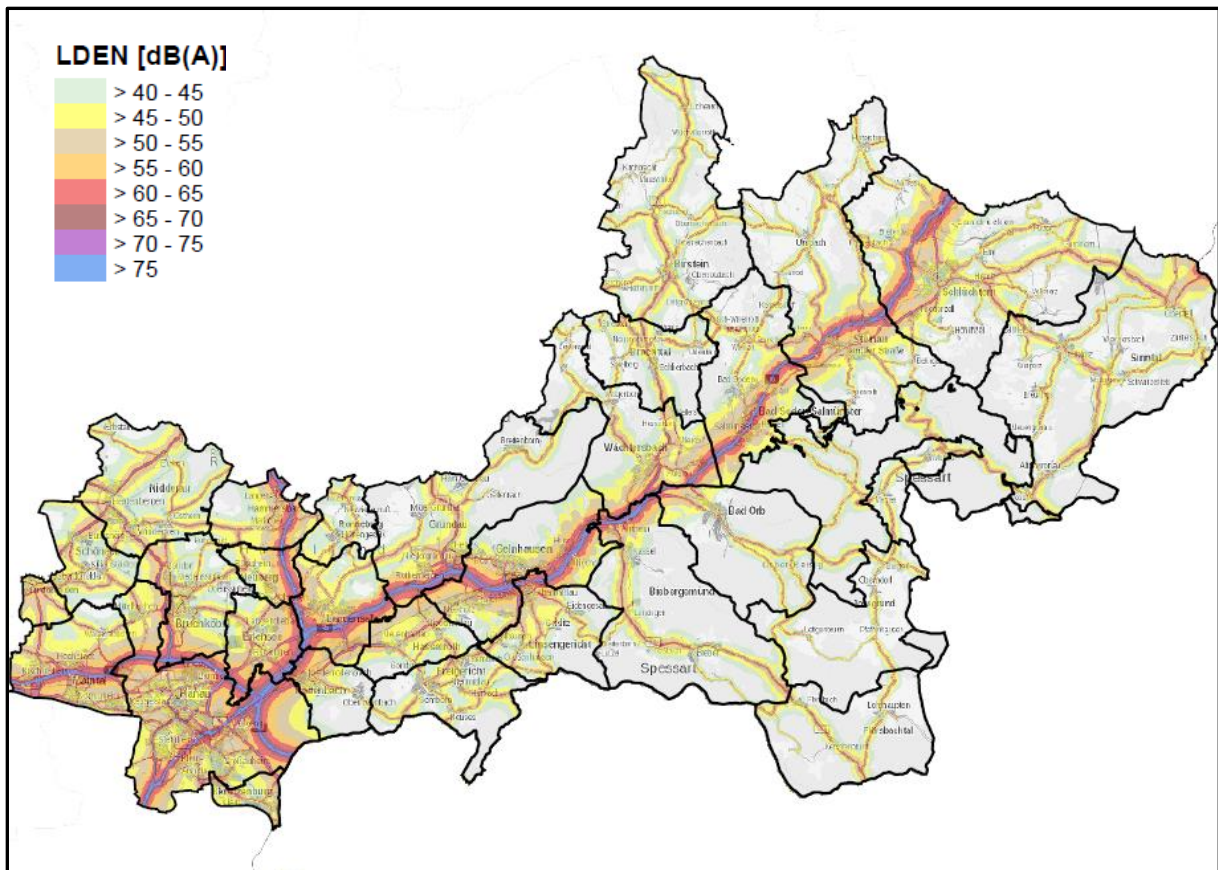


Abbildung 38: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Main-Kinzig-Kreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

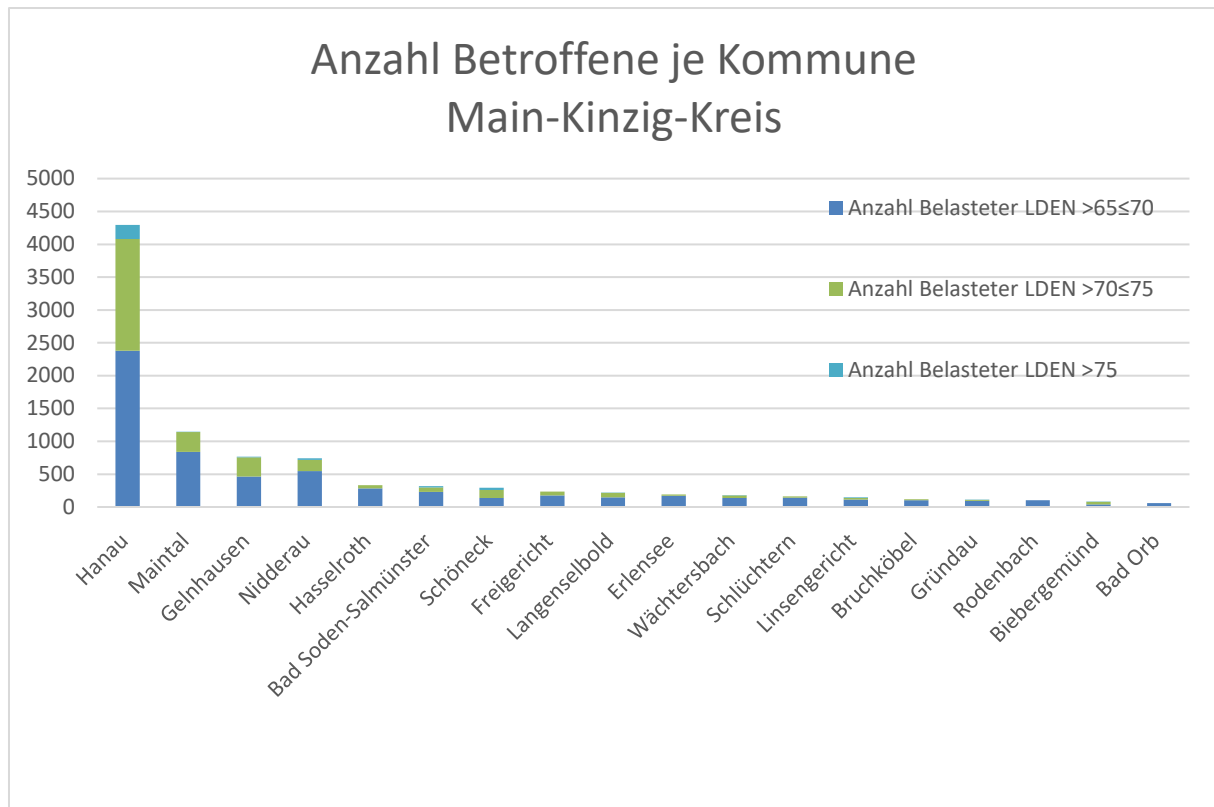


Abbildung 39: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Main-Kinzig-Kreis (ab 10 Betroffenen)

Stellungnahme des Landrats des Main-Kinzig-Kreises: :

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch den Landrat des Main-Kinzig Kreises die starke Lärmbelastung der Gemeinden Maintal, Hanau, Gelnhausen und Bad Soden-Salmünster durch die B 43/ 43a, B 45 und BAB 66 aufgeführt. Es werden weitere verbesserte Maßnahmen und deren schnelle Umsetzung gefordert, um die betroffenen Bewohner zu entlasten.

Zusätzlich zu den o.g. Bundesstraßen und der Bundesautobahn wird auf die Lärmsituation an Landesstraßen, vor allem stark befahrener Ortsdurchfahrten, hingewiesen. Gemeinden wie beispielsweise Hasselroth, Bad Soden-Salmünster oder Nidderau benötigen verbesserte Entwicklungskonzepte, um zum einen die Betroffenen zu entlasten und zum anderen diese Gemeinden wieder attraktiver zu gestalten.

Es soll insgesamt der Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm durch primär aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Schallschutzwände, lärmminderndem Asphalt, Verkehrskreisel, Lkw-Nachfahrverbot u.a. hergestellt werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, das Gebiet um den Vogelsberg, bzw. den Spessart als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.6.1 Bad Orb

Die Kurstadt Bad Orb liegt in einem der größten zusammenhängenden Waldgebiete Deutschland, im Naturpark Spessart. Der „Eselsweg“, der durch den Spessart verläuft, führt an Bad Orb vorbei. Bad Orb ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Bad Orb besteht lediglich aus der Gemarkung Orb und grenzt im Norden an die Städte Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach. Südlich befindet sich die Gemeinde Jossgrund, im Westen die Gemeinde Biebergemünd und abschließend im Osten der gemeindefreie Gutsbezirk Spessart. Die Stadt Bad Orb hat 10.065 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Anbindung an die sich kreuzende Bundesstraße B 276 mit der BAB 66 erfolgt durch die Landstraße L 3199.

Infolge eines 1995 stattgefundenen Unfalls wurde der Eisenbahnverkehr zwischen Wächtersbach und Bad Orb eingestellt. Die Buslinien 81 bis 84, die dem Rhein-Main-Verkehrsbund angehören, verbinden Bad Orb mit Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, dem Flörsbachtal und dem Jossgrund.

Tabelle 166: Anzahl von Personen in Bad Orb, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	142	128	49	0	0	319
Nachts (L_{Night})	121	36	0	0	0	-	157

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 167: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Orb (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Orb	BAB 66	2	0	0	2	0	0	6	5
2	Bad Orb	L 3199 Frankfurter Straße Würzburger Straße	85	0	0	58	0	0	132	73

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 verläuft nordwestlich der Kernstadt von Bad Orb. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 38.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises fordert, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn 66 wie z.B. eine Lärmschutzwand oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages zur Entlastung der betroffenen Anwohner

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.

2. L 3199, Frankfurter Straße / Würzburger StraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3199 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen.

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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3199 sind an 54 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.2 Bad Soden-Salmünster

Das 13.447 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Bad Soden-Salmünster befindet sich umgeben von den Naturparks Spessart und Hoher Vogelberg im Kinzigtal. Neben den beiden Kernstadtteilen Bad Soden und Salmünster gehören die Stadtteile Ahl, Alsberg, Eckardroth, Katholisch-Willenroth, Kerbersdorf, Mernes, Romsthal und Wahlert zur südosthessischen Stadt.

Nordöstlich der Stadt befindet sich die Kinzigtalbrücke, die längste Autobahnbrücke Hessens. Bad Soden-Salmünster besitzt einen direkten Anschluss an die BAB 66.

Im Stunden-Takt verkehren Regionalzüge in Richtung Fulda und Frankfurt am Main. Die Buslinie 76 bzw. 76A verbindet Bad Soden-Salmünster mit Birstein und Wächtersbach.

Tabelle 168: Anzahl von Personen in Bad Soden-Salmünster, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.360	701	255	74	21	2.411
Nachts (L_{Night})	1.082	415	97	46	4	-	1.644

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 169: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Soden-Salmünster (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Soden-Salmünster	BAB 66	267	74	26	423	115	54	1426	2416
2	Bad Soden-Salmünster Bad Soden	L 3178 Romsthaler Straße	153	37	9	171	28	20	754	863
3	Bad Soden-Salmünster Salmünster	L 3178 Bad Sodener Straße Spessartstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3178 (Romsthaler Straße)“ enthalten							
4	Bad Soden-Salmünster	L 3216 Breslauer Straße Im Hopfengarten	78	26	1	92	41	2	352	507
5	Bad Soden-Salmünster Ahl	BAB 66	8	0	0	10	1	0	9	11
6	Bad Soden-Salmünster Katholisch-Willenroth	L 3196	2	0	0	1	0	0	1	0
7	Bad Soden-Salmünster Mernes	L 3178 Salmünsterer Straße Brückenaauer Straße	20	0	0	8	0	0	24	6

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig durch den Stadtteil Salmünster. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 32.000 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 4.500 Fahrzeugen/Tag. Seit Februar 2016 gilt auf der BAB 66 im Bereich der Ortslage südlich der Anschlussstelle Bad Soden-Salmünster aus Gründen des Lärmschutzes gänztägig ein Tempolimit von 100 km/h.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h zwischen Bad-Soden-Salmünster und Gelnhausen, sowie von der Anschlussstelle Bad Soden-Salmünster bis zum Ende der Autobahnbrücke bei Ahl gefordert. Die angekündigte Sanierung der Autobahnbrücke soll zeitnah realisiert werden. Zusätzlich wird eine Verbesserung bzw. Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwände und der Einbau von lärmminderndem Asphalt als erforderlich angesehen, wobei die ansässige Bürgerinitiative zusätzlich eine Verkehrsentlastung fordert. Die betroffenen Häuser sollen zudem mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Der Straßenbaulastträger Hessen Mobil wurde um eine Überprüfung möglicher Lärmsanierungen der Autobahnbrücke, die Erweiterung und Sanierung der Lärmschutzwand und passive Schallschutzmaßnahmen für Anwohner in Salmünster und Hausen gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

- Erweiterung/Sanierung Lärmschutzwand
Südlich der Anschlussstelle Bad-Soden-Salmünster ist eine lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet worden, somit sind keine weiteren lärmindernden Maßnahmen erforderlich.
- In Salmünster wurden südwestlich der AS BAB 66 (Egerstraße) und südöstlich der AS A66 (Orber Berg) auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung die Lärmsanierungswerte nur bis zur 2. Häuserreihe überschritten. In Folge dessen konnte bereits einzelnen Anwohnern der Einbau von Schallschutzfenstern bezuschusst werden.
- Nordwestlich der AS BAB 66 kommt es für die Gebäude in Salmünster zu keinen Überschreitungen der Werte für bauliche bzw. verkehrliche Maßnahmen. Somit sind keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen wie passive Schallschutzmaßnahmen oder Erweiterung bzw. Sanierung der Lärmschutzwand erforderlich.
- Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab auch für die Gebäude in Hausen keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
- Gemäß schalltechnischer Berechnung ergeben sich in den Stadtteilen Bad Soden oder Ahl lediglich Beurteilungspegel bis 60 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Somit kommt es zu keinen Überschreitungen der Werte für bauliche bzw. verkehrliche Maßnahmen.
- 2014 wurde auf der "Kinzigalbrücke" auf beiden Richtungsfahrbahnen eine lärmindernde Deckschicht (OPA) eingebaut. Dieser lässt in der schalltechnischen Berechnung eine Abminderung um 4 dB(A) zu. Ebenfalls wurde in Richtung Fulda bis südlich von Bad Soden-Salmünster ein Splittmastixasphalt eingebaut. Dieser lässt in der schalltechnischen Berechnung eine Abminderung um 2 dB(A) zu.

2. Stadtteil Bad Soden, L 3178: Romsthaler Straße

Ist-Zustand:

Die Romsthaler Straße führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch den nördlichen Stadtteil Bad Soden und stellt zudem die direkte Verbindung zur nahe liegenden BAB 66 dar. In den Bereichen Parkplatz „Conti-Gelände“ bis Haus-Nr. 38, sowie in den Einmündungsbereichen „Rudolf-Berta-Straße“, „Am Keilchen“ und „Interessentenweg“ ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Im restlichen Straßenverlauf ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung infolge des hohen Durchgangverkehrs ins Kurgebiet wird durch die betroffenen Anwohner die Umsetzung einer Ortsumgehung der L 3178 von Bad

Soden bis zur BAB 66 als notwendig erachtet. Für die erforderliche Verkehrsentslastung muss der Verkehr über die Landesstraße 3216 geleitet werden. Der Einbau von lärminderndem Asphalt ist erforderlich, reicht aus Sicht der Betroffenen nicht aus. Zusätzlich wird eine Temporeduzierung nachts auf 30 km/h und die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen 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 durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich Ortsdurchfahrt L 3178 sind an 30 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärm-berechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

3. Stadtteil Salmünster, L 3178: Bad Sodener Straße / Spessartstraße

Ist-Zustand:

Die Bad Sodener Straße und die Spessartstraße führen als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Salmünster und stellen zudem die direkte Verbindung zur nahe liegenden BAB 66 dar.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung infolge des hohen Durchgangverkehrs ins Kurgebiet wird durch den Magistrat der Stadt Bad Soden-Salmünster und die betroffenen Anwohner die Umsetzung einer Ortsumgehung der L 3178 als notwendig erachtet. Für die erforderliche Verkehrsentslastung muss der Verkehr über die Landesstraße 3216 geleitet werden. Der Einbau von lärminderndem Asphalt ist erforderlich, reicht aber aus Sicht der Betroffenen nicht aus. Zusätzlich wird eine Temporeduzierung nachts auf 30 km/h und die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen gefordert. Zudem wird die Sanierung der Pflasterung im Bereich der Eisenbahnunterführung „Spessartstraße“ als notwendig erachtet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. An 53 Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Stellungnahme des Bürgermeisters als Straßenverkehrsbehörde

Im Bereich der Spessartstraße zwischen den Einmündungen „Eichgrabenstraße“ und „Hanfgartenstraße“ ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet. Die Straßenverkehrsbehörde wird keine darüber hinaus gehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen treffen.

4. L 3216: Breslauer Straße / Im Hopfengarten

Ist-Zustand:

Die Breslauer Straße als auch Im Hopfengarten stellen eine direkte Verbindung zur nahe liegenden BAB 66 dar. Im Bereich zwischen den Einmündungen „Rückmühlenweg“ und „Weinstraße“ ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner die Umsetzung einer Ortsumgehung der L 3216 als notwendig erachtet. Der Einsatz von lärminderndem Asphalt ist erforderlich, reicht aber allein nicht aus. Die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen wird durch die betroffenen Anwohner gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich Landesstraße 3216 sind an 36 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

5. Stadtteil Ahl, BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig westlich am Stadtteil Ahl vorbei. In diesem Bereich befindet sich zudem die Kinzigtalbrücke. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 31.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 3.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde auf einen Fehler in der Kartierung im Bereich der Autobahnbrücke hingewiesen.

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.

Anmerkung: In der Kartierung liegt kein Fehler vor. Die Berechnungssystematik sieht es vor, dass der entstehende Lärm aufgrund der Entfernung im unteren Bereich eines Brückenbauwerkes stark reduziert ankommt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Jahr 2019 wurde eine 2m hohe Schutzwand an der „Kinzigtalbrücke“ fertig gestellt. Sie dient sowohl als Spritzschutz, als auch als Überwurfschutz. Gleichzeitig verfügt sie über lärmmindernde Eigenschaften.

Derzeit erfolgt der Austausch der Übergangskonstruktion in Fahrtrichtung Fulda. In der Gegenrichtung ist der Austausch für den Sommer 2020 vorgesehen.

6. Stadtteil Katholisch-Willenroth, L 3196

Ist-Zustand:

Die Vogelsbergstraße ist eine Landesstraße im Stadtteil Katholisch-Willenroth mit erhöhtem

Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt L 3196 kommt es zu erhöhten Lärmbelastungen. Zudem führt die Ausbaubreite der Straße häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, die die Lärmbelastung zusätzlich verstärkt. Sowohl in der 1. als auch in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden eine Temporeduzierung und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert um den Durchgangsverkehr zu verringern.

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.

7. Stadtteil Mernes, L 3178: Salmünsterer Straße, Brückenauer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3178 führt 2-spurig als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mernes.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung werden durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h im Bereich Mühlbachweg bis zur Kirche und die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen 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 durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3178 sind an 15 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Bürgermeisters als Straßenverkehrsbehörde:

Im Bereich zwischen „Jossa-Brücke“ und der Einmündung zur L 3197 wurde im Rahmen der Verkehrsschau 2019 aufgrund der dort gegebenen Gefahrenstelle (Kurvenbereich und schmale bzw. stellenweise keine Gehwege) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als erforderlich angesehen und daraufhin angeordnet. Die Maßnahme befindet sich in der Umsetzung.

10.6.3 Biebergemünd

Die 8.272 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Biebergemünd befindet sich ca. 10 Kilometer östlich von Gelnhausen. Im Norden grenzt Biebergemünd an die Stadt Wächtersbach, im Osten an die Stadt Bad Orb und die Gemeinde Jossgrund und im Süden an die Gemeinde Flörsbachtal. Biebergemünd setzt sich aus den sechs Ortteilen Bieber, Breitenborn / Lützel, Kassel, Lanzingen, Roßbach und Wirtheim zusammen. Die Gemeinde Biebergemünd liegt im Naturpark Spessart und erstreckt sich durch das Bieber- und Kinzigtal.

Das Gemeindegebiet wird durch die Bundesstraßen B 276 durchzogen und liegt direkt an der BAB 66. Parallel zur BAB 66 verläuft die Kinzigtalbahn, die Fulda und Frankfurt a.M. miteinander verbindet. Die Regionalbahn Wächtersbach-Frankfurt hält stündlich am Bahnhof Wirtheim.

Tabelle 170: Anzahl von Personen in Biebergemünd, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	700	145	49	41	1	936
Nachts (L _{Night})	374	80	46	0	1	-	501

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 171: Betrachtete Straßenabschnitte in Biebergemünd (PLUS-Kartierung)

	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	Biebergemünd Bieber	B 276 Am Pflaster Büchelbach Gassen	72	5	0	81	8
2	Biebergemünd Roßbach	B 276	6	0	0	8	0	0	11	17
3	Biebergemünd Breitenborn / Lanzigen	B 276	Betroffene in Lärmkonflikt „B 276 OT Roßbach“ enthalten							
4	Biebergemünd Wirtheim	B 276 Frankfurter Straße Kasseler Straße	68	39	0	65	57	0	449	559
5	Biebergemünd Wirtheim	BAB 66	63	26	0	71	42	0	333	425
6	Biebergemünd Wirtheim	L 3333 Frankfurter Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „A66“ enthalten							

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 276:

Die Teil-Ortsumgehung Bieber ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf. In dem bereits seit über 30 Jahren anhängigen Verfahren sind umfangreiche Änderungen notwendig.

1. B 276: Ortsteil Bieber, Am Pflaster / Büchelbach / Gassen

Ist-Zustand:

Die B 276 ist nach Aussage der Gemeinde Biebergemünd stark befahren und durch zusätzlichen Schwerlastverkehr belastet. Sie führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Bieber. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung infolge des hohen Schwerlastverkehrs wird durch die betroffenen Anwohner die Umsetzung der geplanten Ortsumgehung als notwendig erachtet. Jedoch wird eine Umgestaltung der geplanten Ortsumgehung mit Einmündung in die 90-Grad Kurve (Einmündung der „Orber Straße“) gefordert.

Zusätzlich zur geforderten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird die konsequente Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen, besonders im Bereich der o.g. 90-Grad-Kurve als notwendig erachtet.

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.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 276 sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörde wird entsprechend der schalltechnischen Stellungnahme von Hessen Mobil keine weiteren verkehrsrechtlichen Anordnungen treffen.

2. B 276: Ortsteil Roßbach

Ist-Zustand:

Die B 276 ist nach Aussage der Gemeinde Biebergemünd stark befahren und durch zusätzlichen Schwerlastverkehr belastet. Sie führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Roßbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung sieht die Gemeinde Biebergemünd weiterhin die Umset-

zung einer Ortsumgehung der B 276 als notwendig an. Zudem werden durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 50 km/h sowie Überholverbot, Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und eine Verringerung des Schwerlastverkehrs 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 durchgeführt werden.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

3. B 276: Ortsteil Breitenborn / Lanzigen

Ist-Zustand:

Die B 276 ist nach Aussage der Gemeinde Biebergemünd stark befahren und durch zusätzlichen Schwerlastverkehr belastet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung sieht die Gemeinde Biebergemünd weiterhin die Umsetzung einer Ortsumgehung der B 276 als notwendig an. Zudem wird durch die betroffenen Anwohner eine Verringerung des Schwerlastverkehrs gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

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

4. B 276: Ortsteil Wirtheim, Frankfurter Straße / Kasseler Straße

Ist-Zustand:

Die B 276 (Frankfurter Straße und Kasseler Straße) führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Wirtheim. Sie führt zur parallel verlaufenden BAB 66.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung fordern die betroffenen Anwohner die konsequente Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 276 sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Es kommt an keinem Gebäude zu Überschreitungen der Richtwerte gem. der Lärmschutzrichtlinien- StV.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde Landrat des Main-Kinzig-Kreises:

Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde sind an keinem Gebäude die maßgeblichen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien- StV erreicht und die Voraussetzungen für eine verkehrlichen Anordnung seien somit nicht gegeben.

5. BAB 66: Ortsteil Wirtheim

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt nördlich am Ortsteil Wirtheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 48.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.600 Fahrzeugen/Tag. Zusätzlich verläuft parallel zur BAB 66 die Kinzigtalbahn, die Fulda und Frankfurt a.M. miteinander verbindet.

Forderung aus der Beteiligung:

Sowohl die Gemeinde Biebergemünd als auch die betroffenen Anwohner fordern Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und eine Temporeduzierung auf 100 km/h im Abschnitt „Gelnhausen-Ost“ und „Bad Orb / Wächtersbach“.

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.

6. L 3333: Ortsteil Wirtheim, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Straße führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Wirtheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3333 sind an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.4 Birstein

Die Gemeinde Birstein, mit 6.211 Einwohnern (Stand: 31.03.2019), liegt am nordöstlichen Rande des Main-Kinzig-Kreises, am südlichen Fuße des Vogelsbergs. Die 16 Ortsteile der Gemeinde Birstein sind Birstein, Bösgesäß (Bösgesäß I), Böß-Gesäß (Bösgesäß II), Fischborn, Hettersroth, Illnhausen, Kirchbracht, Lichenroth, Mauswinkel, Oberreichenbach, Obersotzbach, Unterreichenbach, Untersotzbach, Völzberg, Wettges und Wüstwillenroth.

Über die Bundesstraße 276 ist Birstein an die BAB 66 (Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach) angebunden.

Anschluss an die Bahnstrecke Frankfurt-Fulda besteht im 13 km entfernten Wächtersbach. Mit den Buslinien MKK-71 und MKK-72 ist eine stündliche Verbindung zwischen Wächtersbach-Schlierbach-Neuens Schmidten-Birstein sichergestellt.

Tabelle 172: Anzahl von Personen in Birstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Birstein sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Birstein betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 173: Betrachtete Straßenabschnitte in Birstein (PLUS-Kartierung)

	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	Birstein	B 276	64	15	12	58	22

1. B 276

Ist-Zustand:

Die B 276 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortskern von Birstein. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.600 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Hauptstraße sind an 27 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Im o.g. Streckenbereich werden zudem in der Nacht die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, an 11 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.6.5 Brachttal

Die 5.141 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Brachttal befindet sich im südhessischen Main-Kinzig-Kreis, im südlichen Vogelsberg. Brachttal setzt sich aus den sechs Ortteilen Hellen, Neuenschmidten, Schlierbach, Spielberg, Streitberg und Udenhain zusammen. Schlierbach ist gleichzeitig Sitz der Gemeindeverwaltung.

Über die Bundesstraße 276 ist Brachttal an die BAB 66 (Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach) angebunden.

Anschluss an die Bahnstrecke Frankfurt-Fulda besteht im 13 km entfernten Wächtersbach. Mit den Buslinien MKK-71 und MKK-72 ist eine stündliche Verbindung über die Orte Wächtersbach-Schlierbach-Neuenschmidten-Birstein bzw. im Zweistundentakt nach Wächtersbach und Birstein (MKK-71) sichergestellt. Die Ortsteile Spielberg und Streitberg werden in unregelmäßigen Abständen durch die Buslinie MKK-73 mit der Stadt Wächtersbach verbunden.

Tabelle 174: Anzahl von Personen in Brachttal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3	3	3	2	0	11
Nachts (L _{Night})	2	4	2	0	0	-	8

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Brachttal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 175: Betrachtete Straßenabschnitte in Brachttal (PLUS-Kartierung)

	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	Brachttal	B 276	168	79	0	166	99	0	846	1053

1. B 276

Ist-Zustand:

Die B 276 führt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Ortsdurchfahrt durch den Ortskern von Brachttal.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärm-berechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt des Ortsteils Schlierbach sind an 89 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich werden im o.g. Streckenbereich in der Nacht die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten, an 18 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.6.6 Bruchköbel

Die Stadt Bruchköbel ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt ca. 7 km nördlich von Hanau im Westen des Main-Kinzig-Kreises. Bruchköbel besteht aus den Ortsteilen Bruchköbel, Roßdorf, Niederissigheim, Oberissigheim und Butterstadt (ehem. „Welsche Höfe“). Nördlich des Stadtgebiets verläuft die ehemalige Handelsstraße (Hohe Straße) von Frankfurt a.M. nach Leipzig. Die Stadt Bruchköbel hat 20.459 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Mit der Anschlussstelle „Hanau Nord“ besitzt Bruchköbel eine direkte Anbindung an die BAB 66. Zudem führt im Westen die Bundesstraße 45 am Stadtgebiet vorbei.

Mit den Buslinien 563 und 33 wird eine direkte Verbindung nach Hanau hergestellt. Seit 2009 gibt es mit der Linie 561 eine weitere Verbindung zum Bahnhof Hanau-Wilhelmsbad, um eine bessere Verbindung nach Frankfurt a.M. herzustellen. Die Bahnstrecke Friedberg-Hanau besitzt mit dem Bahnhof in Bruchköbel einen Zwischenstopp, der sowohl von Schülern als auch von Pendlern als weitere Möglichkeit genutzt wird, um durch einen Umstieg am Hauptbahnhof Hanau nach Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. zu gelangen.

Tabelle 176: Anzahl von Personen in Bruchköbel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	338	260	104	16	0	718
Nachts (L_{Night})	266	93	9	0	0	-	386

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 177: Betrachtete Straßenabschnitte in Bruchköbel (PLUS-Kartierung)

	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	Bruchköbel	B 45	14	0	0	15	0

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde durch den Magistrat der Stadt Bruchköbel in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 178: Neue Straßenabschnitte in Bruchköbel

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
2	Bruchköbel	L 3268 Bahnviadukt bis zum Kreisverkehrsplatz am Ortsausgang	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr ins nahliegende Gelände „Fliegerhost Langendiebach“ (Gemarkung Erlensee). Verbindung von der BAB 66 zur BAB 45 mit dem dortigen Autohof bzw. Großbetrieben (zusätzliche Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr tags und nachts). Die Straßenverkehrsbehörde strebt eine Temporeduzierung auf 30 km/h von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr vom Bahnviadukt bis zum Kreisverkehr am Ortsausgang an.

1. B 45

Ist-Zustand:

Die B 45 führt als Umgehungsstraße an der Kernstadt und dem Stadtteil Roßdorf vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 im Bereich westlich von Bruchköbel ca. 15.500 Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für Pkw (bzw. 80 km/h für Lkw) ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Main-Kinzig-Kreis fordert Lärmschutzmaßnahmen für die durch die B 45 betroffenen Anwohner. Hinzu kommen die Lärmbelastungen des Flugverkehrs über dem Kinzigtal und der den Main-Kinzig-Kreis durchziehenden Eisenbahnstrecken.

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.

10.6.7 Erlensee

Die Stadt Erlensee liegt ca. 25 km östlich von Frankfurt am Main an der BAB 66. Erlensee liegt zwischen der Wetterau und dem Kinzigtal. Nördlich der 14.958 Einwohner (Stand: 31.03.2019) großen Stadt Erlensee beginnt das Ronneburger Hügelland. Südlich verläuft die Kinzig und südwestlich grenzt Erlensee sowohl an das Waldgebiet der Bulau als auch die Stadt Hanau. Die Stadt Erlensee setzt sich aus den beiden Stadtteilen Langendiebach und Rückingen zusammen.

Ehemals führten die Bundesstraßen 8 und 40 durch Rückingen. Ersetzt wird der Streckenabschnitt zwischen Erlensee und dem Langenselbolder Dreieck nun durch die BAB 66. Ebenso führen die Landesstraße L 3193 und L 3268 und die Kreisstraßen K 850 und K 854 durch Erlensee.

Einen Bahnhof besitzt Erlensee nicht. Die nächstgelegenen befinden sich in Hanau, Rodenbach und Langenselbold. Regionale Buslinien der KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig (KVG) stellen den öffentlichen Personennahverkehr sicher.

Tabelle 179: Anzahl von Personen in Erlensee, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	425	289	171	22	0	907
Nachts (L_{Night})	280	160	19	0	0	-	459

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 180: Betrachtete Straßenabschnitte in Erlensee (PLUS-Kartierung)

	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	Erlensee	Langendiebacher Straße	175	20	0	164	18	0	571	468
2	Erlensee	L 3268 / K 854 Rodenbacher Straße Leiziger Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „Langendiebacher Straße“ enthalten							

1. Langendiebacher Straße

Ist-Zustand:

Die Langendiebacher Straße ist eine Gemeindestraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Es besteht eine Geschwindigkeitsanordnung von Tempo 40 km/h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Erlensee als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Erlensee:

Die Verkehrsströme innerorts haben sich durch die 2015 eröffnete Umgehungsstraße L 3193 verändert, die vorhandene Verkehrsbelastung hat sich erheblich reduziert.

Für den passiven Schallschutz gibt es kein Zuschussprogramm der Stadt Erlensee und ist auch nicht vorgesehen.

Festlegung:

Die Langendiebacher Straße ist in der 4. Runde der Lärminderungsplanung in Hessen erneut zu untersuchen.

2. L 3268 / K 854: Rodenbacher Straße / Leipziger Straße

Ist-Zustand:

Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowohl auf der Rodenbacher Straße (L 3268) als auch auf der Leipziger Straße (K 854) ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3268 sind an 32 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Erlensee:

Von Seiten der Stadt Erlensee sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

10.6.8 Flörsbachtal

Die 2.297 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Flörsbachtal liegt an der hessischen Grenze zu Bayern, im Spessart. Sie setzt sich aus den vier Ortsteilen Flörsbach, Kempfenbrunn, Lohrhaupten und Mosborn zusammen.

Die Gemeinde Flörsbachtal ist über die Bundesstraße 276 bei Biebergemünd an die BAB 66 angeschlossen. Regionale Buslinien sichern die ÖPNV-Grundversorgung.

Tabelle 181: Anzahl von Personen in Flörsbachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Flörsbachtal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Flörsbachtal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 182: Betrachtete Straßenabschnitte in Flörsbachtal (PLUS-Kartierung)

	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	Flörsbachtal	B 276	122	10	0	142	14	0	320	449

1. B 276

Ist-Zustand:

Die B 276 führt als Ortsdurchfahrt durch die beiden Ortsteile Flörsbach und Kempfenbrunn. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 2.000 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Sowohl im Ortsteil Flörsbach als auch in Kempfenbrunn werden im Verlauf der Ortsdurchfahrt die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten.

Zudem sind an insgesamt 12 Gebäuden die Lärmsanierungswerte in der Nacht überschritten. Ein Gebäude überschreitet sowohl den Auslösewert am Tag und in der Nacht. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.6.9 Freigericht

Die Gemeinde Freigericht, mit 14.440 Einwohner (Stand: 31.03.2019), liegt zwischen den Städten Hanau und Gelnhausen direkt an der Grenze zu Bayern (Alzenau / Unterfranken).

Bestehend aus den Ortsteilen Somborn, Altenmittlau, Bernbach, Neuses und dem staatlich anerkannten Erholungsort Horbach verläuft nördlich von Freigericht die BAB 66 (Anschlussstelle Langenselbold) von Frankfurt a.M. nach Fulda. Westlich von Freigericht, mit Anschlussstelle Alzenau, verläuft die BAB 45. Im Süden verläuft die Landesstraße L 3202 von Gelnhausen nach Alzenau.

Busverbindungen bestehen nach Hanau, Gelnhausen, Langenselbold, Aschaffenburg sowie zwischen den einzelnen Ortteilen.

Tabelle 183: Anzahl von Personen in Freigericht, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	131	156	175	59	0	521
Nachts (L_{Night})	165	151	53	0	0	-	369

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Freigericht betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 184: Betrachtete Straßenabschnitte in Freigericht (PLUS-Kartierung)

	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	Freigericht Somborn	L 3339 Hanauer Straße	158	43	0	144	40	0	729	613
2	Freigericht Somborn	L 3202 Barbarossastraße Hanauer Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3339 (Hanauer Straße)“ enthalten							

	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}
3	Freigericht Neuses	L 3339 Alzenauer Straße Bahnhofstraße	98	8	0	84	1	0	262	194

1. Ortsteil Somborn, L 3339: Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3339 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Somborn. Der nördliche Bereich am Kreisverkehr - die Hanauer Straße - stellt sich als sehr verkehrsbelastet dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Überprüfung gebeten, ob die Auslösewerte an bestimmten Immissionsorten überschritten werden. In diesem Fall haben die Lärmbetroffenen einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden tagsüber und an 11 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 45 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von Tempo 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Hanauer Straße 17 bis 37, im Bereich Kreisverkehr bis zur Einmündung „Am Sportfeld / Ziegelstraße“, ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 02.12.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrsrechtliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. L 3202: Ortsteil Somborn, Barbarossastraße und Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3202, Barbarossastraße und Hanauer Straße, führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Somborn. Ab dem Abzweig der L 3339 bis Ortsausgang ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3002 sind an 50 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. Ortsteil Neuses L 3339 / L 3444: Alzenauer Straße / Bahnhofstraße

Ist-Zustand:

Die beiden Landesstraßen 3339 und 3444 führen in Ost-West-Richtung als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Neuses. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3339 / L 3444 sind an 41 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.10 Gelnhausen

Die Kreis- und Barbarossastadt Gelnhausen, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, liegt im Südosten von Hessen, am östlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes, im Kinzigtal. Gelnhausen besteht, neben der Kernstadt, noch aus den weiteren Stadtteilen Hailer, Haitz mit Kaltenborn, Höchst, Meerholz und Roth. Die Kreisstadt Gelnhausen hat 23.138 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Gelnhausen liegt an der BAB 66, die über zwei Anschlussstellen, „Gelnhausen-West“ und „Gelnhausen-Ost“, zu erreichen ist. Im Zuge des Baus der BAB 66 wurden die ehemals durch Gelnhausen führenden Bundesstraßen 40 und 43 an das Land Hessen bzw. den Main-Kinzig-Kreis übergeben und in Landes- und Kreisstraßen umgewandelt. Die Bundesstraße B 457 stellt die Verbindung zum benachbarten Wetteraukreis, insbesondere die Nachbarstadt Büdingen, dar.

Der Regionalverkehr aus Fulda nach Frankfurt a.M. und von Wächtersbach nach Frankfurt a.M. besitzt eine Haltestelle am Bahnhof Gelnhausen. Der Bahnhof ist gleichzeitig Endstation für die Bahnstrecke Gießen - Gelnhausen.

Tabelle 185: Anzahl von Personen in Gelnhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.241	1.124	526	306	7	4.204
Nachts (L_{Night})	1.649	687	255	13	0	-	2.604

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 186: Betrachtete Straßenabschnitte in Gelnhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Gelnhausen	BAB 66	163	44	9	197	49	20	818	1001
2	Gelnhausen Haitz	BAB 66	203	80	0	309	68	0	928	1218
3	Gelnhausen Höchst	BAB 66	148	99	0	201	87	8	974	1254
4	Gelnhausen	L 3333 Barbarossastraße Berliner Straße Frankfurter Straße	377	191	8	360	159	6	2537	2157
5	Gelnhausen	L 3202 Freigerichter Straße	29	14	0	38	3	0	143	126
6	Gelnhausen Haitz	L 3201 Birsteiner Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „BAB 66 OT Haitz“ enthalten							
7	Gelnhausen Höchst	L 3333 Leipziger Allee	Betroffene in Lärmkonflikt „BAB 66 OT Höchst“ enthalten							
8	Gelnhausen Roth	L 3333 Leipziger Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3333 (Barbarossastraße, Berliner Straße, Frankfurter Straße)“ enthalten							
9	Gelnhausen	Herzbachweg	76	81	0	86	57	0	801	675

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig an den Stadtteilen von Gelnhausen vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich Hailer / Meerholz bis zu ca. 59.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.000 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Kreisausschuss Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

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.

Weiterhin wurde gebeten, zu überprüfen, ob der Einbau von lärmminderndem Asphalt erfolgen kann.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

An der BAB 66 sind zwischen den Anschlussstellen „Gelnhausen West“ und „Gelnhausen Ost“ in der Gemarkung Altenhaslau an 22 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hessen Mobil plant die Erneuerung der Fahrbahndecke der BAB 66 zwischen Gelnhausen-West und Gelnhausen-Ost. Hierbei würde eine lärmmindernde Gussasphaltdeckschicht zum Einsatz kommen.

2. + 3. BAB 66: Stadtteil Haitz und Stadtteil HöchstIst-Zustand:

Zwischen den Stadtteilen Haitz und Höchst führt die BAB 66 und die Kinzigtalbahn in teilweise geringem Abstand zur Wohnbebauung durch. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 47.900 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Lärmschutzwand zum Stadtteil Haitz sei über 30 Jahre alt und nicht mehr funktionstüchtig. Somit wurde eine neue Schallschutzwand und der Einbau von lärmminderndem Asphalt gefordert. Im Weiteren gab es Vorschläge zur Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h in den Nachtstunden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab an repräsentativ ausgewählten Gebäu-

den weder eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, noch eine Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Im Bereich zwischen den AS Gelnhausen-Ost und Wächtersbach/Orb ist bereits in Fahrtrichtung Frankfurt eine lärmindernde grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erfolgt. Die Gegenrichtung erfolgt noch.

In Gelnhausen-Höchst (Nord) ist eine Erneuerung und Erhöhung der Lärmschutzwand vorgesehen. Derzeit befindet sich das Vorhaben in der Planungsphase „Voruntersuchung“. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wurde ein Variantenvergleich mit Prognosejahr 2030 erstellt, der nicht nur die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2030, den Einbau von lärminderndem Asphalt in beiden Fahrtrichtungen, sondern auch die Auswirkungen einer Lärmschutzwand auf der östlichen Fahrbahnseite auf den nord-westlichen Stadtteil Haitz betrachtet. Diese Untersuchung hat zum Ergebnis, dass bei einer straßenseitig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzwand Schallreflexionen und damit zusätzliche Lärmbelastungen für Höchst, aber auch für den Stadtteil Haitz vermieden werden können. Eine rechtliche Grundlage für die Errichtung einer Lärmschutzwand auch am westlichen Fahrbahnrand besteht daher nicht.

4. L 3202: Freigerichter Straße

Ist-Zustand:

Die Freigerichter Straße führt von Süden in die Kernstadt von Gelnhausen und ist eine Landesstraße, die eine Verbindung an die nahe liegende BAB 66 ermöglicht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Landesstraße 3202 sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

5. L 3333: Barbarossastraße / Berliner Straße / Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3333 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Gelnhausen. Sie ist die Hauptverkehrsstraße von Gelnhausen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.300 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Barbarossastraße gefordert.

Zusätzlich wird der Einbau von lärminderndem Asphalt als erforderlich angesehen und die Installation einer Geschwindigkeitsüberwachung als notwendig erachtet.

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.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In mehreren Teilabschnitten der L 3333 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergriffung von Maßnahmen verpflichten.

Im Bereich der Landesstraße 3333 sind zudem an 87 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärmreduzierungsbeiwert für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlichen LKW-Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Magistrates der Stadt Gelnhausen

Die Berliner Straße ist Bestandteil des Förderprogramms Stadtumbau. Eine eventuelle Um-

gestaltung des Straßenraums wird sich auf die aktuelle Lärmentwicklung auswirken. Hinsichtlich etwaiger verkehrlicher Maßnahmen liegt bislang auch nach mehrfacher schriftlicher Aufforderung noch keine Abwägungsentscheidung vor.

6. Stadtteil Haitz, L 3201: Birsteiner Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3201 – Birsteiner Straße – führt als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Haitz. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3201 sind an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

7. Stadtteil Höchst, L 3333: Leipziger Allee

Ist-Zustand:

Die L 3333 führt parallel zur Autobahn in Ortsrandlage an dem Stadtteil Höchst vorbei und stellt an der Anschlussstelle „Gelnhausen-Ost“ eine Verbindung zur BAB 66 her. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der L 3333 sind an 24 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

8. Stadtteil Roth, L 3333: Leipziger Straße

Ist-Zustand:

Die Leipziger Straße führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Roth. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3333 sind an 29 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

9. HerzbachwegIst-Zustand:

Der Herzbachweg ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert. Zudem würde das Parkverbot missachtet werden, so dass die Rettungsfahrzeuge des Klinikums unnötige Signalfahrten unternehmen müssen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Nach Auskunft der Stadt Gelnhausen handelt es sich bereits um eine Tempo 30-Zone. 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.

Schutz ruhiger GebieteForderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Main-Kinzig-Kliniken zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Gelnhausen:

Die Fläche, auf welcher sich die Main-Kinzig-Kliniken befinden, steht im privaten Eigentum des Klinikbetreibers. Das Gelände dient dem Aufenthalt und der Erholung der Patienten.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Um ein Gebiet als ruhige Gebiet im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie festzusetzen, ist die Geeignetheit der auszuweisenden Fläche als solches darzulegen. Zu den Kriterien zählt u.a. die Zugänglichkeit des Bereiches, d.h. ruhige Gebiete sollten für die Öffentlichkeit – für jedermann – ohne Beschränkungen zugänglich sein.

Dieses Kriterium ist bereits bei dem Gelände der Main-Kinzig-Kliniken nicht der Fall. Eine Festsetzung als ruhiges Gebiet im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie kommt folglich nicht in Betracht.

10.6.11 Großkrotzenburg

Die Gemeinde Großkrotzenburg, mit 7.522 Einwohner (Stand: 31.03.2019), liegt südlich von Hanau im östlichen Rhein-Main-Gebiet, direkt am Main. Mit seinen Kühltürmen ist das Kohlekraftwerk Staudinger ein markanter Orientierungspunkt im östlichen Rhein-Main-Gebiet.

Über die Landesstraße L 3308 ist die Anschlussstelle 44 (Alzenau-Nord) zur BAB 45 zu erreichen. Neben der genannten Landesstraße L 3308 ist auch die L 3309 im Ortskern vorzufinden.

Der Bahnhof Großkrotzenburg, am nördlichen Rand der Gemeinde, liegt an der Main-Spessart-Bahn Hanau-Würzburg (Kahlgrundbahn).

Durch die Buslinie 566, die zwischen Hanau und Kahl am Main pendelt, ist die Gemeinde Großkrotzenburg innerörtlich erschlossen.

Tabelle 187: Anzahl von Personen in Großkrotzenburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	12	14	7	0	0	33
Nachts (L _{Night})	13	6	0	0	0	-	19

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Großkrotzenburg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 188: Betrachtete Straßenabschnitte in Großkrotzenburg (PLUS-Kartierung)

	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	Großkrotzenburg	L 3309 Lindenstraße	93	37	0	83	30	0	479	360

1. L 3309: Lindenstraße

Ist-Zustand:

Die Lindenstraße führt als Teil der Ortsdurchfahrt (Landesstraße 3309) durch den Ortskern von Großkrotzenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Es besteht ein LKW-Durchfahrtsverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr.

Das von der Agenda Großkrotzenburg bereits in der 2. Runde der Lärmaktionsplanung geforderte ganztägige Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t wurde seitens der Kommune als Straßenverkehrsbehörde nicht befürwortet, da keine Kontrollen der Beschilderung (Verkehrszeichen) möglich seien. Zudem müsse der Lieferverkehr in die Gewerbegebiete sowie die ortsansässigen Firmen weiterhin gewährleistet sein. Dies bezieht sich auch auf das ortsansässige Kraftwerk Staudinger.

Forderung aus der Beteiligung:

Wie bereits schon in der 2. Runde des LAPs wurde seitens der Bürgerinitiative „Agenda Großkrotzenburg“ vorgeschlagen, eine Entlastung der innerörtlichen Lärmsituation durch Änderung der überörtlichen Verkehrsführung einschließlich des Lkw-Verkehrs zu erreichen. Der Durchgangsverkehr und die Lkw könnten über die Depotstraße und die K 869 zur B 8 geführt werden. Die B 8 verläuft weitgehend fernab der Wohnbebauung durch Wald. Die K 869 (Neuwirtshäuser Straße) ist durch einen Waldstreifen von der Wohnbebauung getrennt. Die Depotstraße hat im Bereich der Wohnbebauung einen vorhandenen Lärmschutz durch hohe Lärmschutzwände.

Im Einzelnen seien hierzu ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot, die Einführung von Kontrollen des bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbotes nachts erforderlich.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister von Großkrotzenburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An einer Vielzahl von Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, tagsüber überschritten. Hiervon wurde an 8 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. In den Nachtstunden werden durch das LKW-Durchfahrtsverbot keine Überschreitungen der Richtwerte berechnet.

An der Lindenstraße sind zudem an 29 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Abwägungsentscheidung des Bürgermeisters der Gemeinde Großkrotzenburg als Straßenverkehrsbehörde liegt bislang auch nach mehrfacher schriftlicher Aufforderung noch nicht vor.

10.6.12 Gründau

Die Gemeinde Gründau, die an den Flüssen Gründau (verantwortlich für die Namensgebung der Gemeinde) und Kinzig liegt, besteht aus den sieben Ortsteilen Breitenborn, Gettenbach, Hain-Gründau, Lieblos, Mittel-Gründau, Niedergründau und Rothenbergen. Die Gemeinde Gründau hat 14.646 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die beiden Ortsteile Lieblos und Rothenbergen besitzen einen direkten Autobahn-Anschluss an die Bundesautobahn 66. Außerdem führt die Bundesstraße 457 mit den Anschlussstellen Niedergründau, Mittel-Gründau, Hain-Gründau, Gettenbach und Lieblos durch die Gemeinde Gründau.

Die lokalen Buslinien MKK-66 bis 68 werden täglich durch die regionale Linie 374 unterstützt. An Werktagen ist Gründau durch o.g. Buslinien an die Bahnhöfe Niedermittlau, Langenselbold und Gelnhausen angebunden. Die Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen, mit Stationen in Lieblos und Mittel-Gründau, führt durch die Gemeinde Gründau.

Tabelle 189: Anzahl von Personen in Gründau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	516	186	92	18	1	813
Nachts (L_{Night})	286	129	22	1	0	-	438

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 190: Betrachtete Straßenabschnitte in Gründau (PLUS-Kartierung)

	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	Gründau Rothenbergen	BAB 66	62	1	0	86	7	0	113	236
2	Gründau Lieblos	L 3333 Leipziger Straße	103	8	0	75	5	0	0	286

1. BAB 66: Ortsteil Rothenbergen

Ist-Zustand:

Die BAB 66 verläuft 4-spurig südlich der beiden Ortsteile Rothenbergen und Lieblos. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 58.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Kreisausschuss Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob die Möglichkeit des Einbaus eines lärmindernden Asphalts besteht.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

An der BAB 66 im Bereich Wingertstraße sind an 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Diesen Bereich weist der Bebauungsplan von 1969 als Wochenendhausgebiet aus. Derartige Gebiete genießen keinen Lärmschutz nach Kapitel D;XIV, 37.1 VLärm-SchR97.

Für die Gebäude in der Seibelstraße kommt es zu keinen Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen. Somit sind hier keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Folglich liegen die Voraussetzungen für einen lärmindernden Fahrbahnbelag auf der BAB 66 bei Gründau nicht vor.

2. Ortsteil Lieblos, L 3333: Leipziger StraßeIst-Zustand:

Die Leipziger Straße führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Lieblos. Auf der 2-spurigen Landesstraße ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3333 sind an 30 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.13 Hammersbach

Die 4.818 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Hammersbach setzt sich aus den beiden Ortsteilen Marköbel und Langen-Bergheim zusammen. Die Gemeinde befindet sich im osthessischen Main-Kinzig-Kreis und wurde in der Vergangenheit durch den Obergermanisch-Raetischen Limes durchzogen.

Die Anschlussstelle Hammersbach an die BAB 45 wurde 2007 eingeweiht. Die Landesstraßen L 3009 und L 3195 durchziehen die Ortsteile als Ortsdurchfahrten.

Tabelle 191: Anzahl von Personen in Hammersbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	306	37	0	0	0	343
Nachts (L _{Night})	117	0	0	0	0	-	117

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 192: Betrachtete Straßenabschnitte in Hammersbach (PLUS-Kartierung)

	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	Hammersbach Langen- Bergheim Marköbel	BAB 45	53	21	0	58	8	0	253	187
2	Hammersbach Langen- Bergheim	L 3195 Hanauer Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „BAB 45“ enthalten							

1. BAB 45: Ortsteile Langen-Bergheim / Marköbel

Ist-Zustand:

Die BAB 45 führt 4-spurig östlich an den beiden Ortsteilen Langen-Bergheim und Marköbel vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 41.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.700 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung für die angrenzenden Wohngebiete sieht die Gemeinde Hammersbach eine Temporeduzierung sowie den Einbau lärminderndem Asphalts und die Errichtung von Lärmschutzwänden als erforderlich an.

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.

2. Ortsteil Langen-Bergheim, L 3195: Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Ortsdurchfahrt L 3195 führt 2-spurig durch den Ortsteil Langen-Bergheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger

vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3195 sind an 39 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.14 Hanau

Die Stadt Hanau, mit dem amtlichen Beinamen Brüder-Grimm-Stadt, liegt im Osten des Rhein-Main-Gebietes, an der Mündung der Kinzig in den Main. Sie ist der Startpunkt der Deutschen Märchenstraße, die in Bremen endet. Durch Hanau verläuft sowohl die Deutsche Limesstraße als auch durch den Stadtteil Steinheim die Deutsche Fachwerkstraße.

Die Stadt Hanau mit 96.110 Einwohner (Stand: 31.03.2019) ist die sechstgrößte Stadt, sowie größte kreisangehörige Stadt Hessens. Hanau ist Oberzentrum im Verdichtungsraum und Sonderstatusstadt. Hanau ist in 10 Stadtteile aufgeteilt: Innenstadt, Nordwest, Südost, Lamboy, Steinheim, Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, Mittelbuchen und Kesselstadt, die wiederum in Stadtbezirke aufgliedert sind.

Das Hanauer Kreuz (Knotenpunkt der BAB 45 und 66) befindet sich östlich der Hanauer Innenstadt. Die Stadt Hanau ist generell an ein gut ausgebautes Fernstraßennetz angebunden (BAB 3, A 45 und A 66 sowie Bundesstraßen B 8, B 43, B 43a und B 45). Außerdem wird das Stadtgebiet durch weitere Landes- und Kreisstraßen durchzogen.

Mit dem Hanauer Hauptbahnhof ist Hanau ein zentraler Knotenpunkt, auf den sechs Strecken zulaufen (Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, Main-Spessart-Bahn, Kinzigbahn, Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, Friedberg-Hanauer Eisenbahn und die Odenwaldbahn). Neben dem Hauptbahnhof existieren noch die Haltepunkte Hanau West, Wilhelmsbad, Großauheim, der Bahnhof Wolfgang, Bahnhof Steinheim (Main), Nordbahnhof und der Bahnhof Hanau-Klein Auheim. Hanau ist zudem im Besitz einer Museumseisenbahn, die sich im Hanauer Bahnbetriebswerk befindet.

Die Stadt Hanau ist durch ein gut ausgebautes Busnetz mit den umliegenden Städten (Frankfurt am Main, Maintal u.a.) verbunden. Zusätzlich gibt es noch weitere Stadtbuslinien, die die einzelnen Stadtteile miteinander verbinden.

Tabelle 193: Anzahl von Personen in Hanau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	4.145	2.932	2.377	1.701	215	11.370
Nachts (L_{Night})	3.308	2.362	1.712	203	0	-	7.585

Langfristige überregionale Projekte zur Lärminderung: „Nordmainische S-Bahn“

Der Zweigleisiger Neubau des Vorhabens „Nordmainische S-Bahn“ zwischen Frankfurt-Konstablerwache und Hanau Hbf parallel zur bereits bestehenden Strecke führt zu einer

erheblichen Qualitäts- und Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs. In der Hauptverkehrszeit ist ein 15-Minuten-Takt mit der Anbindung der Haltestellen Hanau Wilhelmsbad und Hanau West vorgesehen. Die Anhörungsverfahren für die drei Planfeststellungsabschnitte sind weit fortgeschritten. Erörterungstermine wurden bereits durchgeführt. Aufgrund der in den Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse sind jedoch Änderungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, bevor die Unterlagen an das Eisenbahn-Bundesamt zur Planfeststellung abgegeben werden können.

Langfristige Projekte der Stadt Hanau zur Lärminderung:

*** Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans Hanau (2020-2022)**

Die Stadt Hanau beabsichtigt die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans, um die Rahmenbedingungen der Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrs aktiv gestalten zu können. Noch stärker als bisher soll der Bereich Verkehr in den Kontext der verschiedenen weiteren Bereiche (Regional- und Stadtplanung, städtebauliche Entwicklung, Klima und Umwelt, Energieplanung und -versorgung etc.) verzahnt und integriert werden.

Eine besondere Rolle spielen dabei die Verkehrsplanungen und die verkehrsträgerübergreifenden Planungen. Diese schaffen die Voraussetzungen dafür, dass das Gesamtverkehrssystem entsprechend den Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung ausgebildet werden kann. Das Zusammenspiel aller Komponenten des Verkehrssystems (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV), Urbane Logistik/Wirtschaftsverkehr) soll langfristig so optimiert werden, dass jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken effektiv und effizient einsetzen kann.

Darüber hinaus gilt es, den dauerhaften Einklang zwischen langfristigen strategischen Planungen und kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen zur Lösung akuter Problemstellungen herzustellen. Vor diesen und weiteren Hintergründen wird die Stadt Hanau in 2020 mit der Erstellungsphase eines neuen „Mobilitätsleitbildes Hanau“ als erster Baustein des Verkehrsentwicklungsplans Hanau beginnen. Dieser Baustein beinhaltet die Definition der Megatrends für Hanau, Prüfung der Stärken und Schwächen der städtischen Verkehrsträger unter Beachtung der Megatrends, die Ableitung von Projektionsszenarien, die bezüglich ihrer Wechselwirkung bewertet werden und die Empfehlung eines Mobilitätsleitbildes.

Mit dem im ersten Baustein entwickelten Mobilitätsleitbild werden im zweiten Baustein des Verkehrsentwicklungsplans Hanau die Themenfelder Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr, Parkraumbewirtschaftung, Urbane Logistik, Multimodale Mobilität bearbeitet und zukunftsfähigen Lösungen zugeführt.

*** Kommunales Klimaschutzkonzept Hanau**

Das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Hanau wurde 2013 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und wird 2020 fortgeschrieben. Ein Auszug aus dem bisherigen Klimaschutzkonzept:

„Im Bereich Verkehr sollen gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen. Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen sollen die Nutzung des ÖPNV erleichtern. Zudem soll der Fußgängerverkehr gestärkt und die Verkehrswege

für Fußgänger und Fahrradfahrer besser gekennzeichnet werden. Zur Erhöhung der Elektromobilität soll die erforderliche Infrastruktur, z.B. durch Ladesäulen mit regenerativem Strom für E-Bikes und Elektroautos im Stadtgebiet geschaffen werden.

Als Teil des Maßnahmenpaketes des Kommunalen Klimaschutzkonzeptes wurden u.a. eine Machbarkeitsstudie – Umbau des Fahrzeugparks im ÖPNV, bauliche Verbesserung der klimafreundlichen Infrastruktur, Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen und Verleih von Lastenfahrern genannt. Im Prozess der Fortschreibung wird die Umsetzung der bisherigen Maßnahmen evaluiert, weitere Maßnahmen werden im Handlungsfeld Mobilität ergänzt.

*** Pilotkommune Nahmobilitäts-Check**

Hanau ist eine von fünf Pilotkommunen des Landes Hessen, in denen 2017 ein Nahmobilitäts-Check (Stadtteil Großauheim) durchgeführt wurde. Der Nahmobilitäts-Check hat zum Ziel, durch gute Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrer und Radfahrerinnen sowie durch einen guten ÖPNV die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt- und Ortskerne zu steigern und somit neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit die Lärm- und Schadstoffbelastung zu vermindern.

Aufgeführt werden die Handlungsansätze in der Dokumentation „Nahmobilitäts-Check Hessen – Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim“:

https://www.hanau.de/mam/Stadtentwicklung/projekte/mobilitaet/nahmobilitaets-check-hanau-grossauheim_2019.pdf.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden priorisiert und werden sukzessive umgesetzt. Der Prozess wird in weiteren Stadtteilen fortgesetzt.

Hanau ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen und hat sich zur Förderung der Nahmobilität verpflichtet.

Entwicklung von Mobilitätsangeboten im Rahmen bauleitplanerischer Entwicklungen, hier: Pioneer-Park

Es sind beim Planprozess zum Pioneer Park besondere Angebote zur Mobilität vorgesehen. Die Zielsetzung ist, Maßnahmen und Instrumente im Sinne einer nachhaltigen Mobilität in einer Gesamtstrategie zusammenzuführen. Aspekte sind z.B. die Anbindung an den ÖPNV, die Fuß- und Radverkehrsführung, zusätzliche Angebote wie Car- oder Bike-Sharing (E-Mobility).

Betrachtung einzelner Lärmkonflikte:

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 194: Betrachtete Straßenabschnitte in Hanau (PLUS-Kartierung)

	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	Hanau	BAB 66	17	1	0	20	10	0	54	101
2	Hanau	B43 / B45 Westerburgstraße	59	43	4	80	42	7	459	577
3	Hanau	B 45 Nußallee Am Steinheimer Tor	320	226	104	308	264	99	3747	3918
4	Hanau	B 45 Kleine Hainstraße Eugen-Kaiser-Straße	281	383	104	241	421	110	4875	5094
5	Hanau	B 45 Bruchköbeler Land- straße Vor der Kinzigbrü- cke	269	208	0	163	338	12	2249	2687
6	Hanau	B 43 Barbarossastraße Leipziger Straße	237	419	58	179	418	11	4028	3579
7	Hanau	L3209 Frankfurter Land- straße	233	154	0	207	146	0	1819	1540
8	Hanau Lamboy	L 3209 Lamboystraße Wilhelmstraße Eugen-Kaiser-Straße	402	638	82	526	514	44	6403	5810
9	Hanau Lamboy	Karl-Marx-Straße	187	311	0	280	187	0	2449	2074
10	Hanau	L 3309 Auheimer Straße	219	1	0	78	1	0	130	134
11	Hanau Großbauheim	L 3309 Auheimer Straße	69	32	0	70	22	0	391	310
12	Hanau Großbauheim	B 43a	26	3	1	34	4	1	93	112
13	Hanau Großbauheim	Josef-Bautz-Straße Lisa-Meitner-Straße Hanauer Landstraße	376	12	1	350	25	2	799	702
14	Hanau Großbauheim	Bahnhofstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3309 (Auheimer Straße)“ enthalten							
15	Hanau	Am Frankfurter Tor	387	276	105	410	280	98	4317	4383
16	Hanau	Grüner Weg/ Julius-Leber-Straße/ Mühltorweg/ Sandeldamm	218	62	0	215	58	0	984	892
17	Hanau	Freigerichtstraße	124	201	43	147	202	10	2154	2003
18	Hanau	Hospitalstraße Bangertstraße Am Freiheitsplatz	248	128	38	251	143	20	1914	1853
19	Hanau	Nordstraße	168	19	0	167	8	0	511	474
20	Hanau	Landwehr	174	277	60	201	228	30	2600	2475

	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}
21	Hanau Klein-Steinheim	B 43 Offenbacher Landstraße	119	6	2	123	17	2	375	421
22	Hanau Steinheim	B 43a	98	5	0	107	0	0	271	225
23	Hanau Steinheim	B 45	141	35	2	154	38	2	621	644
24	Hanau Steinheim	L 3065 Ludwigstraße Steinheimer Vorstadt	468	64	1	443	59	1	1490	1283
25	Hanau Steinheim	K 213 Darmstädter Straße	170	14	0	161	8	0	410	332
26	Hanau Klein-Auheim	L 3065 Geleitstraße Seligenstädter Str.	445	56	0	444	12	0	1369	1041
27	Hanau Wolfgang	B 43a	197	0	0	208	40	0	488	804
28	Hanau Wolfgang	B 43 / L 3193 Aschaffener Straße	132	1	0	126	40	0	374	575
29	Hanau Kesselstadt	L 3328 Landstraße Philippstraße	219	14	0	197	27	0	659	548
30	Hanau Mittelbuchen	L 3008 Kilianstädter Straße	126	29	0	109	17	0	456	333
31	Hanau Mittelbuchen	L 3195 Wachenbuchener Straße/ Alte Rathausstraße/ Lützelbuchener Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3008 (Kilianstädter Straße)“ enthalten							

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 195: Neue Straßenabschnitte in Hanau

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
32	Hanau	L 3328 / B 43 Willy-Brandt-Straße	Für den Abschnitt der Willy-Brandt-Straße zwischen Kurt-Blaum-Platz und Ehrensäule wird durch die Stadt Hanau derzeit der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 40 „Willy-Brandt-Straße“ aufgestellt (Stand des Verfahrens: frühzeitige Beteiligung). Durch die geplante Bebauung wird sich die schalltechnische Situation im genannten Abschnitt wesentlich verändern. Aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung soll der Straßenabschnitt hinsichtlich der Lärmbelastungen in einem zukünftigen Lärmaktionsplan bewertet werden.
33	Hanau	K 967 Leipziger Straße	Die Stadt Hanau teilt mit, dass der Straßenabschnitt hinsichtlich der Lärmbelastungen in einem zukünftigen Lärmaktionsplan bewertet werden soll.

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
34	Hanau	Dettinger Straße Industrieweg	Die Stadt Hanau teilt mit, dass derzeit über den städtebaulichen Rahmenplan für das Umfeld Hanau Hauptbahnhof eine Stadterneuerung und eine Veränderung der Flächenentwicklung angestoßen worden ist. Die Betrachtung der akustischen Situation wird ein Gegenstand der notwendigen Studien bei den städtebaulichen Planungen sein. Aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung soll der Straßenabschnitt hinsichtlich der Lärmbelastungen in einem zukünftigen Lärmaktionsplan bewertet werden.
35	Hanau	L 3268 Maintaler Straße	Fehlender Straßenabschnitt, der in der Baulast von Hessen Mobil liegt.
36	Hanau	L 3209 Frankfurter Landstraße (ab Kastanienallee)	Fehlender Straßenabschnitt, der in der Baulast von Hessen Mobil liegt.
37	Hanau	An der Mainbrücke	Betroffene Anwohner fordern Überprüfung des Bereiches rund um die Steinheimer Brücke, da sehr hohe Lärmbelastung durch Güterzüge (2. Öffentlichkeitsbeteiligung)

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig im Norden von Hanau. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrsählung 2015 in diesem Bereich ca. 55.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 2.300 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Kreisausschuss Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

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.

2. B 43 / B 45: Westerburgstraße

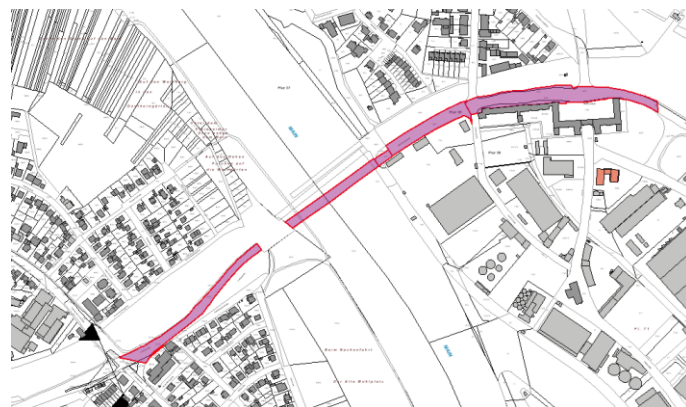


Abbildung 40: Untersucher Bereich der Westerburgstraße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Bundesstraßen 43 und 45 treffen in Steinheim aufeinander und führen parallel über die Steinheimer Mainbrücke Richtung Innenstadt. Am Hafenplatz biegt die B 45 Richtung Norden ab. Die Westerburgstraße, die größtenteils vierspurig verläuft, beginnt am Main und endet im Bereich des Alten Hauptbahnhofes. Im Jahr 2012 wurden schadhafte Stellen der Fahrbahnoberfläche repariert.

Forderung aus der Beteiligung:

Wie bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Verringerung der Anzahl der Fahrstreifen zwischen Canthal- und Westerburgstraße durch den Bau eines Fahrradweges gefordert.

Die Stadt Hanau teilt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung mit, dass die o.g. Maßnahme durchgeführt werden soll.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Stadt Hanau als Baulastträger teilt mit, dass bereits im Jahr 2017 schadhafte Fahrbahnelbeläge auf dem Abschnitt Canthalstraße und Kinzigheimer Weg repariert wurden.

Die Planung zur geforderten Verringerung der Anzahl der Fahrstreifen zwischen Canthal- und Westerburgstraße durch den Bau eines Fahrradweges wird 2021 beginnen, jedoch nicht vor 2022 / 2023 umgesetzt werden.

Das Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Hafentor“, betrifft das Wohnquartier zwischen Westerburgstraße / Auheimer Straße und Kinzigheimer Weg. Hierbei soll die Auswirkung des Verkehrslärms auf die Wohnqualität im Quartier im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) untersucht werden. 2018 wurde das Wohnquartier in das Bund- / Länder-Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Die Erarbeitung des ISEK mit einer Bewertung der Auswirkungen der Lärmimmissionen auf Wohnqualität findet seit 2020 statt.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahmen die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

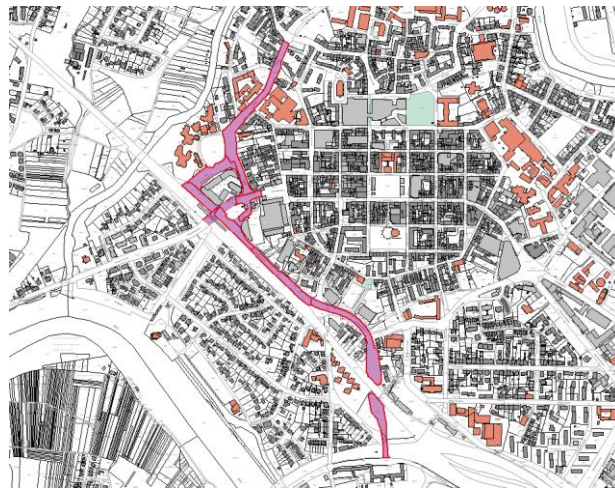
3. B 45 / L 3328: Nußallee / Am Steinheimer Tor / Friedrich Ebert-Anlage

Abbildung 41: Untersucher Bereich der Nussallee / Am Steinheimer Tor
© Magistrat der Stadt Hanau

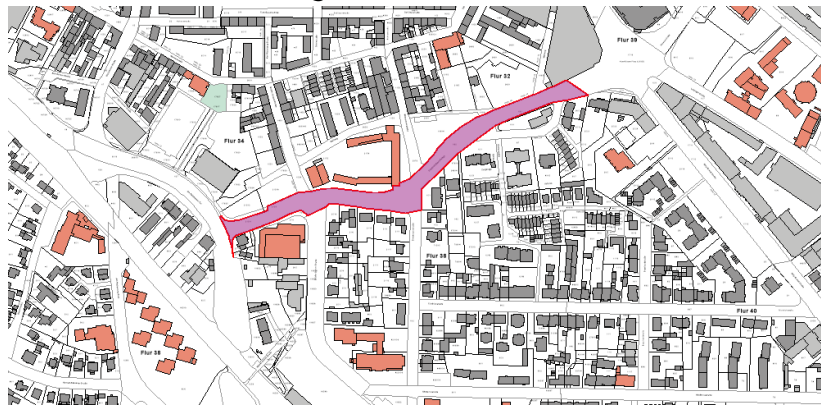


Abbildung 42: Untersucher Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage ©
Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die B 45 führt von der B 43 abzweigend weiter vierspurig durch den Westen von Hanau-Innenstadt bis sie auf die im Norden verlaufende BAB 66 trifft. Im südlichen Bereich handelt es sich um die Straßenabschnitte Nußallee und Am Steinheimer Tor. Wie die Stadt Hanau mitteilt wurde in den Jahren 2011 bis 2013 an einem Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt und eine Reparatur des schadhafte Fahrbahnbelages vorgenommen. Zudem wurde 2013 die Straßenraumgestaltung mit Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes mit integrierter Bushaltestelle im Innenkreis umgesetzt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Seit 11.11.2019 gilt auf der Nußallee im Bereich des Vinzenz-Krankenhauses - einer schutzbedürftigen Einrichtung - aus Gründen der Sicherheit eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen.

Die Stadt Hanau teilt mit, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA des westlichen Innenstadtringes auf dem Abschnitt Nußallee / Am Steinheimer Tor für 2020 / 2021 geplant ist.

Es wird zudem mitgeteilt, dass für betroffene Gebäude der Nußallee die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

Im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage ist für das Jahr 2021 sowohl Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA auf dem westlichen Innenstadtring als auch der Bau einer Radverkehrsanlage in beiden Fahrtrichtungen geplant.

Betroffene Gebäude im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage (L 3328) könnten die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden, wenn o.g. Maßnahmen nicht zum Erfolg führen.

Hinweis der Stadt Hanau:

Aktive (Schallschutzwände) und passive Schallschutzmaßnahmen für den Bahnlärm werden im Zuge des Neubaus der Nordmainischen S-Bahn (NMS) für die Wohnbebauung entlang der gesamten Straße „Am Steinheimer Tor“ geprüft werden. Derzeit wird die Öffentlichkeitsbeteiligung im Planänderungsverfahren vorbereitet und notwendige Nebenmaßnahmen wie beispielsweise die Beseitigung und der Neubau des Bahnübergangs Frankfurter Landstraße (Beginn Februar 2020) durchgeführt.

4. B 45: Hanauer Vorstadt / Kleine Hainstraße / Eugen-Kaiser-Straße



Abbildung 43: Untersuchter Bereich der Hanauer Vorstadt / Kleine Hainstraße / Eugen-Kaiser-Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die „Hanauer Vorstadt“, die „Kleine Hainstraße“ und die „Eugen-Kaiser-Straße“ gehören zur Bundesstraße 45 und bilden einen Ring mit Einbahnstraßensystem. Die Stadt Hanau

gibt für die B45 die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (=DTV) mit ca. 24.000 Kfz / 24h an.

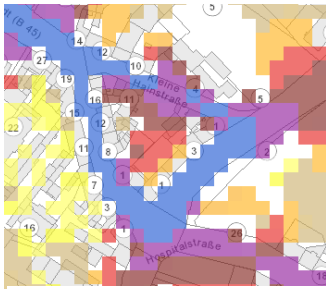


Abbildung 44: Lärmviertel Hanau, B 45, Hanauer Vorstadt/Eugen-Kaiser-Straße/Kleine Hainstraße [HLNUG 2018]



Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass eine geforderte Temporeduzierung auf 30 km/h sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordination der Lichtzeichenanlage (=LZA) am Knotenpunkt "Frankfurter Landstraße / Vor der Kinzigbrücke / Hanauer Vorstadt" mit der LZA am Knotenpunkt "Eugen-Kaiser-Straße / Hospitalstraße / Hanauer Vorstadt" vorgesehen ist.

Zusätzlich werden passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner als erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmrechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in der Hanauer Vorstadt (Bereich Haus-Nr. 1 bis 31), Kleine Hainstraße (Bereich Haus-Nr. 4 bis 14) und in der Eugen-Kaiser-Straße (Kl. Hainstraße 1 bis Hanauer Vorstadt 1 / Hospitalstraße 26 bis Eugen-Kaiser-Str. 2) ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 05.02.2019 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 14.11.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA am Knotenpunkt "Frankfurter Landstraße / Vor der Kinzigbrücke / Hanauer Vorstadt" mit der LZA am Knotenpunkt "Eugen-Kaiser-Straße / Hospitalstraße / Hanauer Vorstadt" hängt vom Ausbau des Verkehrsknotens (2020 - 2021) ab.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahmen die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 14.11.2019 in der Hanauer Vorstadt (Bereich Haus-Nr. 1 bis 31), Kleine Hainstraße (Bereich Haus-Nr. 4 bis 14) und in der Eugen-Kaiser-Straße (Kl. Hainstraße 1 bis Hanauer Vorstadt 1 / Hospitalstraße 26 bis Eugen-Kaiser-Str. 2) aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

5. B 45: Bruchköbeler Landstraße / Vor der Kinzigbrücke

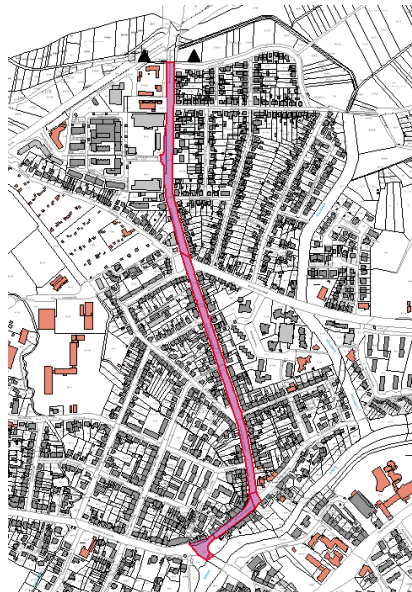


Abbildung 46: Untersucher Bereich der Bruchköbeler Landstraße / Vor der Kinzigbrücke © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 geht im weiteren nördlichen Verlauf in die „Bruchköbeler Landstraße“ und „Vor der Kinzigbrücke“ über.



Abbildung 47: Hanau, B 45, Bruchköbler Landstraße
© Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Anordnung von 30 km/h ganztags im Bereich von „Der Kinzigbrücke 2/3“ bis „Bruchköbler Landstraße 14/15“ ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 18.03.2019 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 14.11.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahme die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 14.11.2019 im Bereich von „Der Kinzigbrücke 2/3“ bis „Bruchköbler Landstraße 14/15“ aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

6. B 43: Barbarossastraße / Leipziger Straße

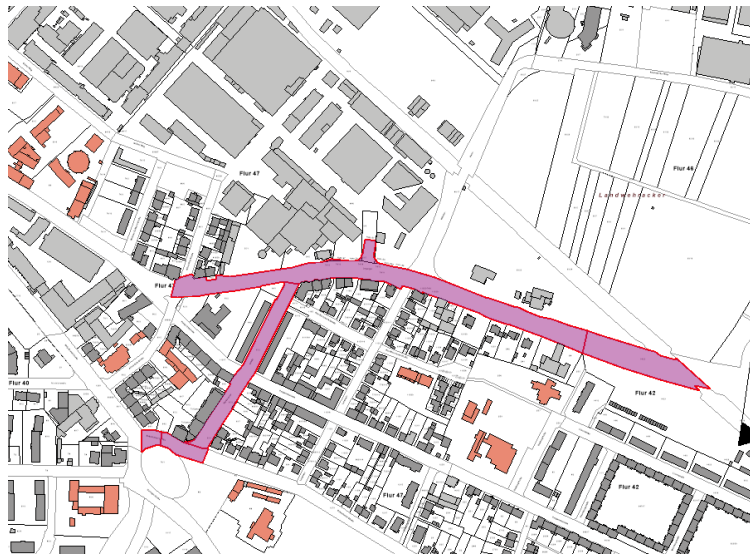


Abbildung 48: Untersucher Bereich der Barbarossastraße / Leipziger Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Barbarossastraße und die Leipzigerstraße sind Teil der Bundesstraße 43 in der Kernstadt von Hanau mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Bereits im Jahr 2012 wurden Reparaturarbeiten an schadhafte Fahrbahnbelägen im Bereich zwischen Ehrensäule und Freigerichtstraße vorgenommen.

Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts vorgesehen ist. Weitere Forderungen waren die Sanierung der Straßenoberfläche zwischen Ehrensäule und Freigerichtstraße, eine Umgestaltung des Straßenraumes mit zusätzlichen Radfahrstreifen sowie die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen für betroffene Anwohner.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde die Stadt um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr im Bereich Leipziger Straße 59-43/38-50 und Barbarossastraße 17-3/1-24 wird für erforderlich und auch geeignet erachtet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 12.02.2019 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 15.11.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 15.11.2019 im Bereich Leipziger Straße 43-59/38-50 und Barbarossastraße 3-17/1-24 aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

Förderprogramm "Sozialer Zusammenhalt- Freigerichtviertel":

Eine Verbesserung der Wohnverhältnisse wird angestrebt, angedacht ist hierbei auch eine Umgestaltung des Straßenraums.

Ergebnisse eines Verkehrs- und Städtebaukonzeptes sollen im Jahr 2020 vorliegen. Die daraus resultierenden Maßnahmen sowie erste bauliche Maßnahmen, einschließlich der Umgestaltung des Querschnittes Barbarossastraße und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, sind für 2024 angestrebt.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahmen die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

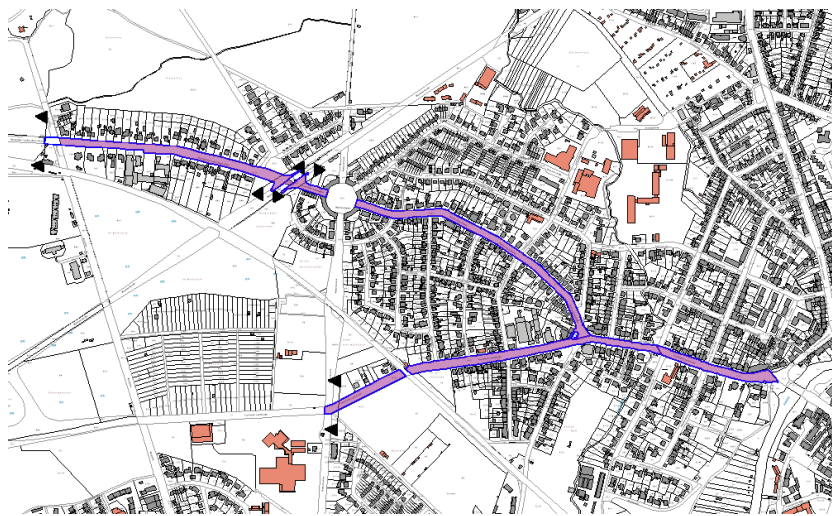
7. L 3209: Frankfurter Landstraße / Gustav-Hoch-Straße / Hochstädter Landstraße

Abbildung 49: Untersucher Bereich der Frankfurter Landstraße / Gustav-Hoch-Straße / Hochstädter Landstraße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die L3209 unterteilt sich im Stadtgebiet in die Frankfurter Landstraße, Hochstädter Landstraße und Gustav-Hoch-Straße. Die L 3209 führt von der BAB 66 – AS West Richtung Hanau-Wilhelmsbad. Im Innenstadtbereich durchzieht sie in West-Ost-Richtung das Stadtgebiet. Der Straßenabschnitt Frankfurter Landstraße führt nördlich von Kesselstadt vorbei und führt sodann durch das sogenannte Musikerviertel.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird

aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Auf Vorschläge für Lärmschutzmaßnahmen wird derzeit verzichtet. Nach Abschluss der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme im Bereich Frankfurter Landstraße ist die Lärmbelastung in einem weiteren Lärmaktionsplan neu zu bewerten. Die Umbaumaßnahme startet mit der Veränderung der Verkehrsführung im Februar 2020, die Bauarbeiten für die Straßenunterführung sind vom Spätsommer 2020 bis Mitte 2023 geplant.

8. L 3209: OT Lamboy, Lamboyastraße / Wilhelmstraße / Eugen-Kaiser-Straße

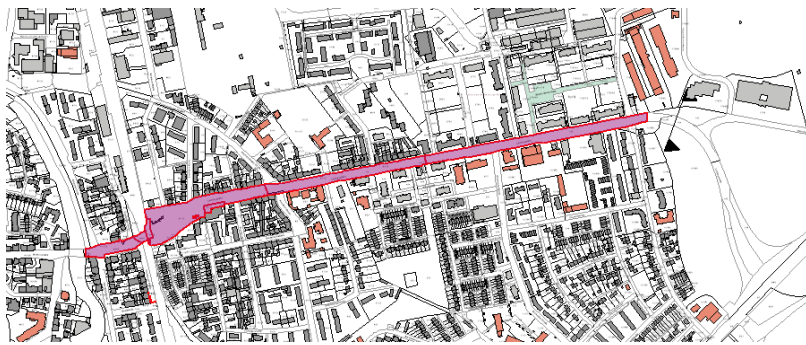


Abbildung 50: Untersucher Bereich der Lamboyastraße © Magistrat der Stadt Hanau

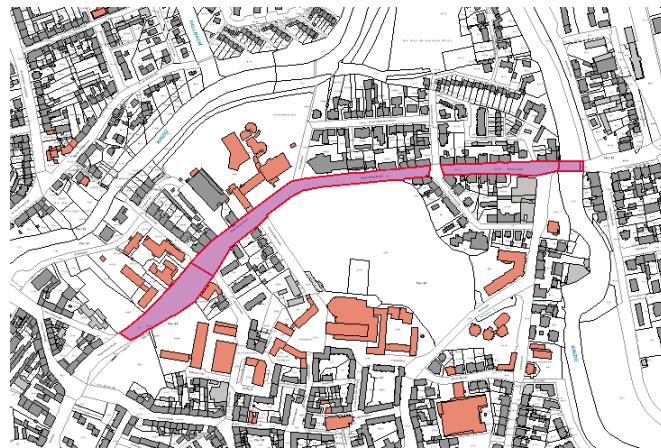


Abbildung 51: Untersucher Bereich der Eugen-Kaiser-Straße / Wilhelmstraße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3209 führt 4-spurig durch den Stadtteil Lamboy. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Wie bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA gefordert.

Zusätzlich werden passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner als erforderlich angesehen.

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass eine Koordinierung der LZA vorgesehen ist. Zusätzlich werden passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner als erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde die Stadt um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Stadt Hanau als Straßenverkehrsbehörde teilt mit, dass auf der gesamten Lamboystraße ein Streckenverbot Tempo 30 aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist. Eine Überschreitung der Lärmwerte ist lediglich in einem ganz kleinen Teilbereich der Lamboystraße festzustellen. Eine Temporeduzierung wäre in diesem Fall nicht zielführend.

Im Rahmen der Verstetigung des Verkehrsflusses erfolgte eine Optimierung der Verkehrssteuerung von insgesamt 11 Lichtsignalanlagen auf der Lamboystraße bis zur Wilhelmstraße. Eine Koordinierung („Grüne Welle“) war in diesem Streckenabschnitt nur in Teilbereichen vorhanden und wurde mit der neuen Verkehrssteuerung auf die gesamte Strecke ausgedehnt.

Im Bereich der Eugen-Kaiser-Straße, im Abschnitt zwischen Knoten Wilhelmsbrücke und Kleine Hainstraße, wurde der Bau einer Radverkehrsanlage auf beiden Seiten im Jahr 2016 umgesetzt. Hierdurch kommt es zu einer Verringerung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr.

Die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA des westlichen Innenstadtringes, auf dem Abschnitt Eugen-Kaiser-Straße bis Hanauer Vorstadt, ist für das Jahr 2020 geplant.

Die Stadt Hanau teilt außerdem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahme die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

9. Stadtteil Lamboy, Karl-Marx-Straße

Ist-Zustand:

Die Karl-Marx-Straße ist eine kommunale Straße im Stadtteil Lamboy mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und erhöhtem Verkehrsauskommen. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV aus einer Verkehrszählung ca. 5.000 Kfz / 24h an.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung gebeten

Stellungnahme der Stadt Hanau:

In Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

10. L 3309: Auheimer Straße



Abbildung 52: Untersucher Bereich der Auheimer Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Auheimer Straße ist Teil der Landesstraße 3309 und verläuft südlich des Hauptbahnhofes.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Das Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Hafentor“, betrifft das Wohnquartier zwischen Westerburgstraße / Auheimer Straße und Kinzigheimer Weg. Hierbei soll die Auswirkung des Verkehrslärms auf die Wohnqualität im Quartier im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) untersucht werden. 2018 wurde das Wohnquartier in das Bund- / Länder-Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Die Erarbeitung des ISEK mit einer Bewertung der Auswirkungen der Lärmimmissionen auf Wohnqualität findet seit 2020 statt.

11. L 3309: Stadtteil Großauheim, Auheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Auheimer Straße ist Teil der Landesstraße 3309 und verläuft als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Großauheim als auch durch die Kernstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hessen Mobil um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

In den Kreuzungsbereichen der L 3309 mit der ehem. K 970 und der K 869 sind an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Ebenfalls werden im Bereich „Am Herlinsee“ an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Im Jahr 2020 wird voraussichtlich entlang der L3309 eine Deckenerneuerung mit lärmminderndem Fahrbahnbelag erfolgen.

12. Stadtteil Großauheim B 43a

Ist-Zustand:

Die B 43a führt als eine Art Umgehungsstraße im Bereich der Stadtteile Wolfgang, Steinheim, Großauheim, Klein-Auheim und Hanau-Innenstadt vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 im Bereich des Hauptbahnhofes ca. 60.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.600 Fahrzeugen/Tag

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung fordern die betroffenen Anwohner die Errichtung von Lärmschutzwänden, eine Temporeduzierung auf 80 km/h und ein zusätzliches LKW-Nachfahrverbot. Zudem werden konsequente Durchführungen von Geschwindigkeitskontrollen und die Schaffung von ausreichenden Park and Ride Parkplätzen als erforderlich angesehen.

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.

13. Stadtteil Großauheim, Josef-Bautz-Straße / Lisa-Meitner-Straße / Hanauer Landstraße

Ist-Zustand:

Die Josef-Bautz-Straße, Lisa-Meitner-Straße und die Hanauer Landstraße sind kommunale

Straßen im Gewerbegebiet von Großauheim. Es kommt zu Lärmbelastungen des Durchgangsverkehrs und der B 43a, die das Gebiet tangiert. Die DTV liegt auf den genannten Straßen unter 8.200 Kfz / 24h, die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV aus Verkehrszählungen für die

- Josef-Bautz-Straße, ca. 5.000 Kfz / 24h
- Lise-Meitner-Straße, ca. 5.500 Kfz / 24h
- Hanauer Landstraße, ca. 5.000 Kfz / 24h

an.

Forderung aus der Beteiligung:

Anwohner und Gewerbetreibende des Hanauer Industriegebietes wehren sich mit einer 163 starken Unterschriftenliste gegen die erhöhte Lärmbelastung in Folge der Weiterentwicklung des Gewerbegebietes. Dies betrifft sowohl die kommunalen Straßen, aber auch besonders die Lärmemissionen der B 43a. Die Geschäftsinhaber befürchten Beeinträchtigungen der Kundschaft. Ansässige Hotels, Fitnessstudio, die Kleingartenanlage Mainblick können den Menschen die gesuchte Erholung nicht bieten. Die Mainwiesen sind ein potentielles Erholungsgebiet und müssen als solche geschützt werden.

Durch die starke Lärmbelastung fordern die Betroffenen die Errichtung von Lärmschutzwänden, eine Temporeduzierung auf 80 km/h und ein zusätzliches LKW-Nachtfahrverbot. Zudem werden konsequente Durchführungen von Geschwindigkeitskontrollen und die Schaffung von ausreichenden Park and Ride Parkplätzen als erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten Grenz- und Richtwerte für Gewerbegebiete deutlich erhöht sind. Die Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung liegen bei 72/62 dB(A), die Richtwerte für mögliche verkehrliche Maßnahmen bei 75/65 dB(A). Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

Die Josef-Bautz-Straße wird, eine Folge des B-Plans 904.3 „Quartiersentwicklung Bautz“, in Großauheim zurückgebaut.

14. Stadtteil Großauheim, Bahnhofstraße

Ist-Zustand:

Die Bahnhofstraße ist eine kommunale Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Großauheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV aus einer Verkehrszählung ca. 2.400 Kfz / 24h an

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

15. Innenstadt: Am Frankfurter Tor

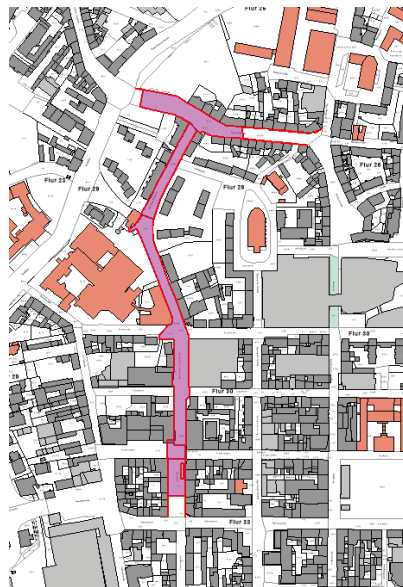


Abbildung 53: Untersucher Bereich „Am Frankfurter Tor“ © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Straße „Am Frankfurter Tor“ ist eine kommunale Straße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h sowie zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner 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 der Magistrat der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Der Stadt Hanau liegt ein Lärmgutachten nach RLS 90 vor, deren Ergebnis keine Anordnung für das Zeichen 274-30 StVO ermöglicht.

Es wird zudem mitgeteilt, dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

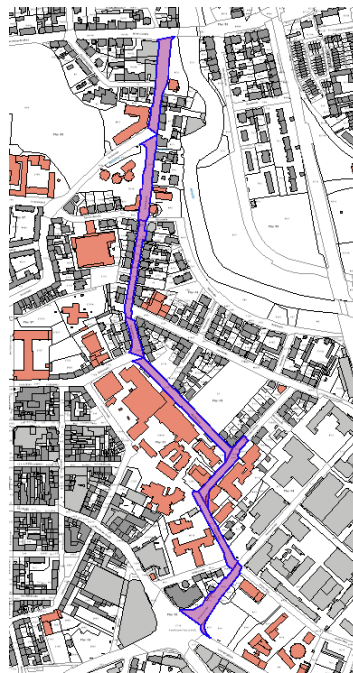
16. Innenstadt: Heraeusstraße / Grüner Weg / Mühltorweg / Sandeldamm / Nordstraße

Abbildung 54: Untersuchter Bereich der Heraeusstraße / Grüner Weg / Mühltorweg / Sandeldamm / Nordstraße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Der Straßenabschnitt Heraeusstraße / Grüner Weg / Mühltorweg / Sandeldamm / Nordstraße ist eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße in Hanau, die die Innenstadt im Westen vom Gewerbegebiet um Heraeus trennt und eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden Landesstraßen L 3328 und L 3209 darstellt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die LZA wird 2020 abgebaut und durch einen provisorischen Kreisel an der Einmündung Nordstraße / Sandeldamm ersetzt.

Der überwiegende Bereich der oben genannten und dargestellten Straßen ist bereits mit dem VZ 274-30 StVO beschildert.

Es wird zudem mitgeteilt, dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

17. Innenstadt: FreigerichtstraßeIst-Zustand:

Die Freigerichtstraße ist eine kommunale Straße nördlich des Hauptfriedhofes. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV aus einer Verkehrszählung ca. 3.300 Kfz / 24h an

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

18. Innenstadt: Hospitalstraße / Bangerstraße / Am FreiheitsplatzIst-Zustand:

Die Gemeindestraßen Hospitalstraße, Bangerstraße und Am Freiheitsplatz befinden sich in der Kernstadt von Hanau und sind stark verkehrsbelastet. Die Stadt Hanau gibt für alle 3 genannten Straßen als aktuelle DTV ca. 7.900 Kfz / 24h an

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

19. Innenstadt: Nordstraße

Ist-Zustand:

Die Nordstraße ist eine kommunale, verkehrsbelastete Straße in der Kernstadt von Hanau. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV ca. 7.900 Kfz / 24h an.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

20. Innenstadt: Landwehrstraße

Ist-Zustand:

Die Landwehrstraße ist eine kommunale Straße nördlich des Hauptfriedhofes. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV ca. 2.000 Kfz / 24h an, es handelt sich um eine untergeordnete Straße im Wohngebiet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

21. Stadtteil Steinheim: B 43, Offenbacher Landstraße

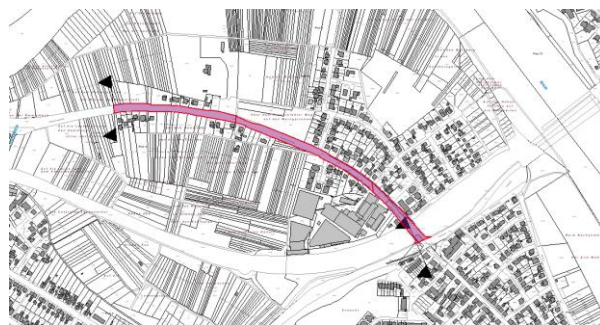


Abbildung 55: Untersucher Bereich der Offenbacher Landstraße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die B 43 führt als Offenbacher Landstraße durch den nördlichen Bereich des Stadtteils (Klein-)Steinheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.300 Kfz / 24h.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil und der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Lediglich im nördlichen Bereich der Bundesstraße 43 werden an einem Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Für den südlichen Bereich der B43 wird durch Hessen Mobil eine Anfrage zur Gebietsnutzung an die Stadt Hanau gestellt. Anschließend kann eine abschließende Beurteilung über erforderliche Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgen.

Stellungnahme der Stadt Hanau zum dargestellten Abschnitt in der Baulast der Stadt:

Die Stadt Hanau teilt mit, dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

22. Stadtteil Steinheim, B 43aIst-Zustand:

Die Bundesstraße 43a verläuft zwischen den Stadtteilen Steinheim und Klein-Auheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 63.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.700 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Landkreis Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Bundesstraße 43a sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung

der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Derzeit ist keine Fahrbahnerneuerung der Strecke vorgesehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da an einem der Gebäude im 2. OG die Immissionswerte von 76/68 dB(A) erreicht werden, wird angeregt, zu überprüfen, welche lärmindernden Maßnahmen zu ergreifen sind.

23. Stadtteil Steinheim B 45

Ist-Zustand:

Die B 45 führt als Umgehungsstraße westlich am Stadtteil Steinheim vorbei und tangiert im nördlichen Bereich, wo sie parallel zur B 43 verläuft, Wohnbebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich dieses Kreuzungspunktes ca. 15.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Knotenpunkt der B 45 mit der Pfaffenbrunnenstraße ist an einem Gebäuden der Lärmsanierungswert überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

24. Stadtteil Steinheim: L 3065, Ludwigstraße / Steinheimer Vorstadt

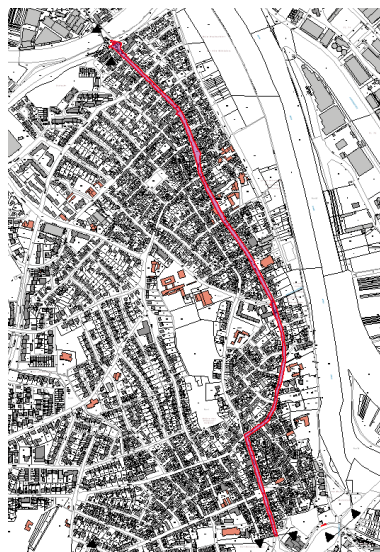


Abbildung 56: Untersucher Bereich der Ludwigstraße / Steinheimer Vorstadt © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Straße „Steinheimer Vorstadt“ und die Ludwigstraße sind Teil der Landesstraße 3065 mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass die geforderte Temporeduzierung auf 30 km/h sowie ein Lkw- Nachtfahrverbot und / oder ein Lkw-Durchfahrtsverbot vorgesehen ist. Zusätzlich wird die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen als erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde die Stadt um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Anordnung von 30 km/h im Bereich Einmündung Kari-Brodrück-Straße bis Einmündung Molitorstraße in beiden Fahrtrichtungen ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Ein milderes Mittel zur Einhaltung der Richtwerte steht aktuell nicht zur Verfügung. Die Anordnung wurde zuvor mit der Polizeidirektion Hanau und Hessen Mobil abgestimmt. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 08.02.2019 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 11.12.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Für den Streckenabschnitt Ludwigstraße von Einmündung Molitorstraße bis Einmündung Nähefahrsweg bzw. Poststraße wird die Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nicht erteilt, da das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung nicht ausreicht.

Das geforderte Lkw-Nachtfahrverbot und / oder Lkw-Durchfahrtsverbot wird ebenfalls nicht umgesetzt.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass bei ausbleibendem Erfolg o.g. Maßnahme die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 11.12.2019 im Bereich Einmündung Kari-Brodrück-Straße bis Einmündung Molitorstraße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

25. Stadtteil Steinheim, K 213: Darmstädter Straße

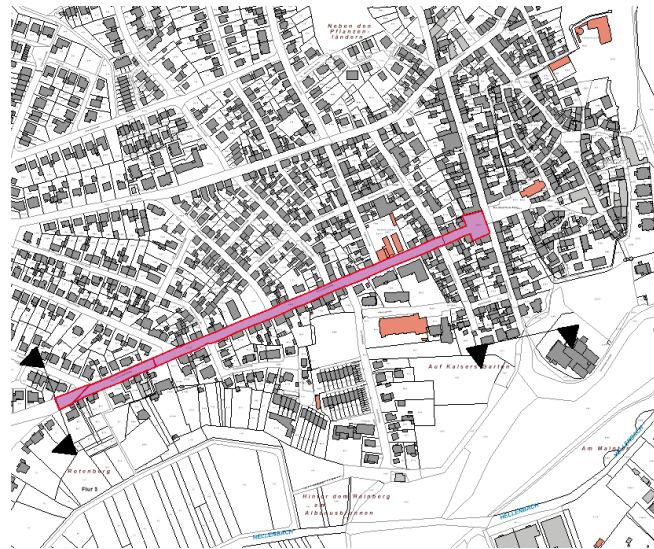


Abbildung 57: Untersucher Bereich der Darmstädter Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Darmstädter Straße ist eine Kreisstraße im südlichen Teil des Stadtteils Steinheim.

Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass eine Temporeduzierung auf 30 km/h vorgesehen ist. Zusätzlich wird die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen als erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Verkehrsbehörde der Stadt Hanau sieht eine Anordnung von 30 km/h auf der Darmstädter Straße zwischen Hausnummer 2 und 16, sowie Hausnummer 3 und 19 als erforderlich und geeignet an, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die obere Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat jedoch die erforderliche Zustimmung nicht erteilt, da das quantitative Ausmaß der Lärmbelastung nicht ausreicht, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen auf dem beantragten Straßenabschnitt umzusetzen.

Stellungnahme der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

26. Stadtteil Klein-Auheim L 3065, Geleitstraße / Seligenstädter Straße

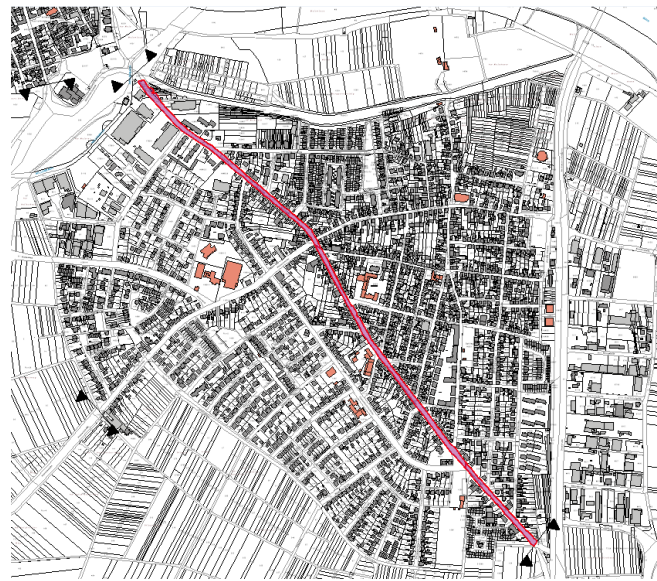


Abbildung 58: Untersucher Bereich der Geleitstraße / Seligenstädter Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Sowohl die Geleitstraße als auch die Seligenstädter Straße sind Teil der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Klein-Auheim.

Forderung aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hatte die Stadt Hanau mitgeteilt, dass eine Temporeduzierung auf 30 km/h vorgesehen ist.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die Anordnung von 30 km/h im Bereich Geleitstraße 16 bis Seligenstädter Straße 46 und Geleitstraße 15 bis Seligenstädter Straße 59 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 08.02.2019 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 19.11.2019 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 19.11.2019 im Bereich Geleitstraße 16 bis Seligenstädter Straße 46 und Geleitstraße 15 bis Seligenstädter Straße 59 aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

27. Stadtteil Wolfgang: B 43a

Ist-Zustand:

Die B 43a führt vierspurig als Umgehungsstraße um die Stadtteile Wolfgang, Steinheim, Großauheim, Klein-Auheim und an der Innenstadt von Hanau vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in Bereich des Stadtteiles Wolfgang ca. 59.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.400 Fahrzeugen/Tag. Der Stadtteil Wolfgang ist mit einer durchgängig 4 m hohen Lärmschutzwand von dem Verkehrslärm der B 43 abgeschirmt.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Landkreis Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen. Zudem wird ein Lkw-Nachtfahrverbot und die Schaffung weiterer Park and Ride Plätze gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie ein Lkw-Durchfahrtsverbot 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Bundesstraße 43a sind an einem Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Derzeit ist keine Fahrbahnerneuerung vorgesehen.

28. Stadtteil Wolfgang B 43 „Aschaffener Straße“ / L 3193



Abbildung 59: Untersucher Bereich der Aschaffener Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Aschaffenburger Straße führt als B 43, ab Abzweig Rodenbacher Chaussee, als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Wolfgang.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Stadt Hanau:

Der Magistrat der Stadt Hanau teilt mit, dass die Aschaffenburger Straße nach Abschluss Entwicklung des Bebauungsplans 1106 „Pioneer-Kaserne“ hinsichtlich Lärmbelastungen neu bewertet werden soll.

Der aktive und passive Schallschutz für den Verkehrs- und Anlagenlärm ist für die neu entstehende Bebauung im Bebauungsplan Nr. 1106 „Pioneer-Kaserne“ abschließend geregelt. Seit Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 1106 ist mit der baulichen Umsetzung der aktiven und passiven Maßnahmen in allen Bauabschnitten begonnen worden.

Der westlich der B43a gelegene Abschnitt der Aschaffenburger Straße wird derzeit umgeplant. Es soll ein Kreisels als Hauptzufahrt gebaut werden, der Umsetzungstermin ist jedoch noch offen.

Die Stadt Hanau teilt zudem mit, dass für den östlich der B43a gelegenen Abschnitt der Aschaffenburger Straße die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnten.

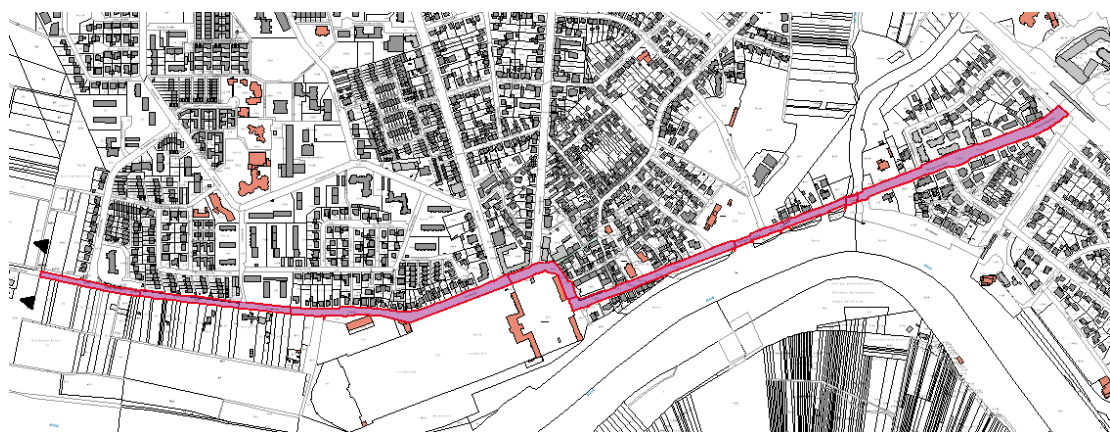
29. Stadtteil Kesselstadt L 3328: Landstraße / Philippsruher Allee

Abbildung 60: Untersucher Bereich der Landstraße / Philippsruher Allee © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Sowohl die „Landstraße“ als auch die „Philippsruher Allee“ gehören zur L3328 und verlaufen im südlichen Bereich des Stadtteiles Kesselstadt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde die Stadt um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Der Stadt Hanau liegt ein Lärmgutachten nach RLS 90 vor. Die höchsten Lärmüberschreitungen am Tag und in der Nacht befinden sich an Gebäuden im Kurvenbereich der Landesstraße Nr. 2 und 4. Aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs ist die tatsächlich festgestellte Geschwindigkeit kleiner als 30 km/h. Die Einführung eines Tempolimits wäre somit nicht zielführend.

Die Stadt Hanau teilt zusätzlich mit, dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt gewährt werden könnte.

30. Stadtteil Mittelbuchen, L 3008: Kilianstädter StraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3008 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mittelbuchen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Stadt Hanau gibt als aktuelle DTV aus einer Verkehrszählung ca. 7.000 Kfz / 24h an

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Hanau als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

31. Stadtteil Mittelbuchen L 3195: Wachenbuchener Straße / Alte Rathausstraße / Lützelbuchener Straße

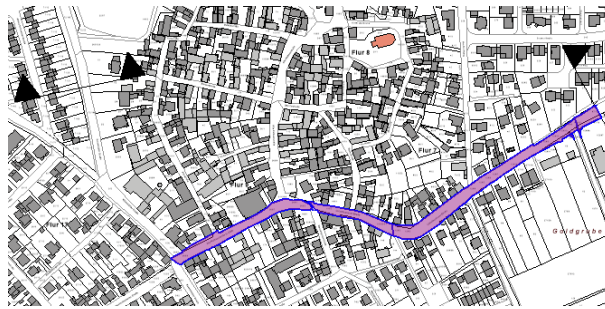


Abbildung 61: Untersuchter Bereich der Alte Rathausstraße / Lützelbuchener Straße © Magistrat der Stadt Hanau

Ist-Zustand:

Die Wachenbuchener Straße, die Alte Rathausstraße und die Lützelbuchener Straße führen als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mittelbuchen. Für den Bereich der Wachenbuchener Straße teilt die Stadt Hanau als aktuelle DTV aus einer Verkehrszählung ca. 5.000 Kfz / 24h an.

Der Bereich „Alte Rathausstraße“ und „Lützelbuchener Straße“ ist bereits eine Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Hanau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht eine verpflichtende Lärminderungsplanung nur für Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) vor. In Folge dessen wird für die Wachenbuchener Straße keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Straßenverkehr (2. Stufe), Regierungsbezirk Darmstadt wurden die Gebiete

- Wildpark Alte Fasanerie inkl. Dauerkleingartenanlage (Klein-Auheim)
- Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe
- Hauptfriedhof
- Schlossgarten Innenstadt

als ruhige Gebiete/innerstädtische Erholungsflächen vorgesehen.



Abbildung 62: Ruhige Gebiete / innerstädtische Erholungsflächen © Magistrat der Stadt Hanau

Über die in der Abbildung dargestellten Gebiete hinaus ist in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagen worden, als ruhige Gebiete / innerstädtische Erholungsflächen vorzusehen:

- Tiergarten Otto-Wels-Straße
- Kurpark Wilhelmsbad
- Mainwiesen Großauheim

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Die Schlossanlage, der Schlosspark Philippsruhe und der Hauptfriedhof befinden sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch sind die Gebiete von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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

Die Stadt Hanau nimmt derzeit eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete vor, welches in ein gesamtstädtisches Konzept zur Freiflächen- und Landschaftsentwicklung münden könnte.

10.6.15 Hasselroth

Die Gemeinde Hasselroth im hessischen Main-Kinzig-Kreis setzt sich aus den drei Ortsteilen Gondsroth, Neuenhaßlau und Niedermittlau zusammen, wobei die Ortsteile geographisch deutlich voneinander getrennt liegen. Das Gemeindegebiet befindet sich am Ostrand des Rhein-Main-Gebietes zwischen der Kinzigau und den nordwestlichen Ausläufern des Spesarts. Die Gemeinde Hasselroth hat 7.305 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Ortsteile sind untereinander und mit den benachbarten Kommunen durch Die L 3339 und die L 3269 verbunden.

Mit dem Anschlusspunkt Niedermittlau hat die Gemeinde Hasselroth eine Verbindung mit der Bahnstrecke Fulda-Hanau. Regionale Buslinien befriedigen die ÖPNV-Anbindung unter den Ortsteilen und zu den nächsten Mittelzentren.

Tabelle 196: Anzahl von Personen in Hasselroth, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	182	264	285	45	0	776
Nachts (L_{Night})	294	231	34	0	0	-	559

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 197: Betrachtete Straßenabschnitte in Hasselroth (PLUS-Kartierung)

	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	Hasselroth Gondsroth	L 3339 Hauptstraße	100	13	0	84	13	0	307	237
2	Hasselroth Neuenhaßlau	L 3339 / L 3269 Bahnhofstraße	89	26	0	81	17	0	384	281
3	Hasselroth Niedermittlau	L 3269 Alte Dorfstraße	143	12	0	109	5	0	387	269

1. L 3339: Ortsteil Gondsroth, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3339 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Gondsroth. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ab der Ortstafel bis 50 m vor dem Fabrikgebäude der Wellpappe Alzenau GmbH aus Lärmschutzgründen angeordnet. Ein mögliches Lkw-Durchfahrtsverbot befindet sich seit mehreren Jahren im Prüfverfahren.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung sieht die Gemeinde Hasselroth weiterhin die Umsetzung einer Ortsumgehung der L 3339 als notwendig an. Sie fordert die Neuaufnahme eines Planfeststellungsverfahrens gemäß der bisher geführten Planung und Absprachen. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch den Bürgermeister der Gemeinde Hasselroth

wiederholt eine Reparatur der Fahrbahnoberfläche mit lärminderndem Asphalt als auch ein nächtliches Durchfahrtsverbot für Lkws gefordert. Alternativstrecken für den Schwerlastverkehr stünden zur Verfügung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 17 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten und an 2 weiteren Gebäuden ganztägig.

Zudem sind an 68 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Soweit die Reparatur der Fahrbahnoberfläche mit lärminderndem Asphalt gefordert wird, führt Hessen Mobil aus, dass bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h zurzeit kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen erfolgt. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlichen Lkw-Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Umsetzung eines Lkw-Fahrverbotes in der OD Gondsroth scheiterte bislang an einer geeigneten Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat zu prüfen, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen geeignet wären, den Verkehrslärm an den 17 Gebäuden in den Nachtstunden und an den 2 Gebäuden tagsüber nachhaltig zu vermindern und ob die entsprechenden Maßnahmen umsetzbar sind. Dabei ist auch die Möglichkeit eines Durchfahrtsverbots für Lkws zu prüfen. Sollte dieses die Planung einer neuen Ortsumgehung bedingen, sollten dahingehende Planungen angestoßen werden.

2. L 3339 / L 3269: Ortsteil Neuenhaßlau, Bahnhofstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraßen 3339 und 3269 führen als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil

Neuenhaßlau. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h am Tag ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch den Bürgermeister der Gemeinde Hasselroth die Erweiterung der bestehenden Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr für den Bereich zwischen Bahnhofstraße Hausnummer 1 bis 30 gefordert. Zusätzlich sollen im Bereich der gesamten „Alten Hanauer Landstraße“ (L 3269) und der „Barbarossastraße“ (L 3339) eine nächtliche Temporeduzierung angeordnet werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags und an zusätzlich 17 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Im Bereich der beiden Ortsdurchfahrten L 3339 und L 3269 sind außerdem an 102 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Bahnhofstraße Hausnummer 30 bis 47 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 14.03.2019 erteilt. Die verkehrliche Anordnung wurde am 01.08.2019 umgesetzt.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 01.08.2019 in der Bahnhofstraße Nr. 30 bis Nr. 47 aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

3. L 3269: Ortsteil Niedermittlau, Alte Dorfstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3269 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Niedermittlau. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung sieht die Gemeinde Hasselroth weiterhin die Umsetzung einer Ortsumgehung der L 3269 als notwendig an. Zudem wird im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Bürgermeister der Gemeinde Hasselroth die Reparatur der Fahrbahnoberfläche mit lärmminderndem Asphalt und eine nächtliche Temporeduzierung im Bereich der gesamten „Alten Dorfstraße“ und der „Hanauer Landstraße“ gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3269 sind an 71 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hinweis: Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärmreduzierungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

10.6.16 Jossgrund

An der Grenze zum bayrischen Landkreis Main-Spessart liegt die 3.455 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Jossgrund. Sie setzt sich aus den vier Ortsteilen Burgjoß, Lettgenbrunn, Oberndorf und Pfaffenhausen zusammen.

Südlich der Gemeinde verläuft die Bundesstraße 276. Über die beiden Anschlussstellen Bad Orb/Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster/Jossgrund ist die Bundesautobahn 66 zu erreichen.

Die Bahnhöfe Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster liegen am nächsten zur Gemeinde Jossgrund. Die Buslinien HU-82 und HU-83, die dem Rhein-Main-Verkehrsbund angehören, verbinden Jossgrund mit der Kurstadt Bad Orb.

Tabelle 198: Anzahl von Personen in Jossgrund, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Jossgrund sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Jossgrund betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 199: Betrachtete Straßenabschnitte in Jossgrund (PLUS-Kartierung)

	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	Jossgrund	L3199	9	0	0	0	0	0	4	0

L 3199

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3199 führt als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Burgjoß, Oberndorf und Pfaffenhausen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich bis zu ca. 3.600 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der o.g. Landesstraße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6.17 Langenselbold

Die 13.938 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Langenselbold liegt am Rande des Kinzigtals, zwischen Gelnhausen und Hanau. Langenselbold besitzt nur eine Gemarkung, wobei umgangssprachlich die Stadt dennoch in Oberdorf, Hinserdorf und den Klosterberg getrennt wird. Zu der Gemarkung Langenselbold gehört ebenfalls der Buchberg.

Langenselbold ist am Langenselbolder Dreieck mit den beiden BAB 45 und 66 an das Autobahnnetz angebunden. Das Stadtgebiet wird zusätzlich von mehreren Landesstraßen durchzogen.

Die Stadt besitzt mit ihrem Bahnhof im Gewerbegebiet einen Haltepunkt der Kinzigtalbahn. Hier halten sowohl Regionalbahnen als auch Regional-Express-Züge. Als Mitglied der KVG

Main-Kinzig ist Langenselbold an den Main-Kinzig-Kreis und an das Rhein-Main-Gebiet angeschlossen.

Tabelle 200: Anzahl von Personen in Langenselbold, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.206	520	145	69	5	1.945
Nachts (L _{Night})	754	240	89	2	4	-	1.089

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 201: Betrachtete Straßenabschnitte in Langenselbold (PLUS-Kartierung)

	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	Langenselbold	BAB 66	90	27	5	156	51	7	437	733
2	Langenselbold	BAB 45 / L 3193	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Langenselbold	L 3445 Hanauer Straße Gelnhäuser Straße	102	29	0	117	5	0	413	300
4	Langenselbold	L 3217 Friedrichstraße	168	52	0	191	52	0	764	682
5	Langenselbold	Ringstraße	47	0	0	35	0	0	73	44

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 verläuft 4-spurig südlich von Langenselbold. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 76.800 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 5.300 Fahrzeugen/Tag.

Östlich der AS Langenselbold befindet sich zunächst eine durchgängig 4,75 m hohe Lärmschutzwand. Das Wohngebiet Sipelvelder Straße ist über eine durchgängige 8,50 m hohe Lärmschutzwand vor dem Verkehrslärm der BAB 66 geschützt.

Hessen Mobil hat im Dezember 2015 aufgrund einer schalltechnischen Berechnung für den Streckenabschnitt der A 66 zwischen Langenselbolder Dreieck und Anschlussstelle Langenselbold eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Diese ist befristet bis zur Umsetzung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger.

Die An- und Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgt dynamisch über die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage.

Es wurde bereits in den Jahren 2003 bis 2008 an 12 Gebäuden Zuschüsse für Lärmschutzfenster übernommen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Landkreis Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der BAB 66 können östlich der AS Langenselbold keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen festgestellt werden. Westlich der Anschlussstelle sind an weiteren 12 Gebäuden (12 Gebäude wurden ja bereits lärmsaniert) die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Trotz Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h in den Nachtstunden sind westlich der Anschlussstelle an 17 Gebäuden die maßgeblichen Richtwerte überschritten, die die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen begründen. 11 Gebäude davon wurden bereits durch Hessen Mobil lärmsaniert.

Derzeit ist keine Fahrbahnerneuerung mit lärmminderndem Asphalt durch Hessen Mobil vorgesehen.

Festlegung:

Hessen Mobil hat zu prüfen, ob lärmmindernde Maßnahmen in Betracht kommen und umgesetzt werden können.

2. BAB 45 / L 3193/ L 3445Ist-Zustand:

Westlich von Langenselbold kreuzen sich sowohl die BAB 45 als auch die beiden Landesstraßen 3193 und 3445 an der Anschlussstelle „Langenselbold-West“.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung fordern betroffene Anwohner, dass die Verkehrsteilnehmer, die von der L 3193 kommend in Richtung BAB 66 fahren, auch in die Ampelschaltung mit aufzunehmen wären. Zudem wird als erforderlich erachtet, die Brücke breiter zu bauen um eine zusätzliche Abbiegespur für die Verkehrsteilnehmer, die von der L 3193 kommen, auf die BAB 66 zu erhalten.

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.

3. L 3445: Hanauer Straße / Gelnhäuser Straße

Ist-Zustand:

Sowohl die Hanauer Straße als auch die Gelnhäuser Straße sind Teil der Ortsdurchfahrt L 3445, die durch die Kernstadt führt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

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.

4. L 3217: Friedrichstraße

Ist-Zustand:

Die Friedrichstraße ist Teil der Landesstraße 3217, die als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt von Langenselbold führt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Friedrichstraße sind an 53 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

5. Ringstraße

Ist-Zustand:

Die Ringstraße ist eine kommunale Straße, die im nördlichen Stadtgebiet von Langenselbold von der L 3445 zur L 3271 verläuft. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße mit zahlreichen Geschäften, einem Einkaufszentrum, ein Innovationszentrum und fünf Gaststätten. Weiterhin liegt an der Ringstraße ein Kindergarten, eine Zufahrt zu einem Kindergarten und eine Gesamtschule. Für große Teile der Ringstraße sind bereits mit Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet. Weiterhin bestehen ein Kreisverkehr und zwei Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Kindergarten und der Schule. Durch die Ringstraße führen verschiedene Buslinien der KVG (Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig).

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Anhörverfahrens gingen eine Vielzahl gleichlautender Schreiben ein, die sich über eine erhebliche Zunahme des Verkehrs durch die Erweiterung des Stadtgebietes

und der Zunahme des ansässigen Gewerbes beklagten. Die Straße würde als Ausweichstrecke für Stauumfahrer der BAB 66 genutzt. Es wurden verkehrliche Anordnungen wie Tempo 30 und Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert. Zudem sollte die Blitzanlage örtlich versetzt, eine Grüne Welle und ein Radweg eingerichtet werden. Die Umfahungsstrecken für die Autobahnen sollten besser ausgeschildert werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zunächst keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Es wurde jedoch bei der Stadt Langenselbold angeregt, eine Neuberechnung der Lärmsituation basierend auf einer aktuellen Verkehrszählung durchzuführen. Die Möglichkeiten der Anordnung von Tempo 30 für den kompletten Streckenabschnitt und eines Lkw-Durchfahrtsverbotes sind in eigener Zuständigkeit zu überprüfen. Ebenso die Einrichtung eines Radweges und eine Optimierung der Ampelschaltung.

Stellungnahme der Stadt Langenselbold:

Im Oktober 2018 hatte die Stadt Langenselbold an verschiedenen Punkten in der Ringstraße ein Verkehrszählgerät angebracht. Nach Auskunft des Ordnungsamtes beträgt der DTV-Wert in Höhe des Einkaufszentrum 4.190 Fahrzeuge, bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 4,28 %. In regelmäßigen Abständen würden die Geschwindigkeiten mit mobilen Messgeräten von der Stadtpolizei Langenselbold überprüft. Es konnten keine übermäßigen Verstöße festgestellt werden.

Auf einem Großteil der Straßenabschnitte bestehen bereits Geschwindigkeitsreduzierungen, die auch beibehalten werden sollen. Ein LKW-Durchfahrtsverbot hätte aufgrund des hohen Anliegerverkehrs nur geringe Auswirkungen auf die Lärmbelästigung. Zudem bestünden keine Ausweichrouten.

Die Anregung einer Neuberechnung und -beurteilung der Lärmsituation basierend auf einer aktuellen Verkehrszählung wird durch die Stadt Langenselbold vorgenommen. Das Ergebnis wird zum II. Quartal 2020 erwartet.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Flächen zur Festsetzung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- Rödelberg
- Ackerflächen Richtung Gründau und Erlensee
- Buchberg
- Weinberg

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Ein Teil des Buchberges befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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. Eine Stellungnahme der Stadt Langenselbold steht diesbezüglich noch aus.

10.6.18 Linsengericht

Die Gemeinde Linsengericht besteht aus den Ortsteilen Altenhaßlau, Eidengesäß, Geislitz, Großenhausen und Lützenhausen, wobei sich die Gemeindeverwaltung in Altenhaßlau befindet. Der höchste Punkt des Gemeindegebietes ist am Gipfel des Franzosenkopfes (481 mü.NN). Linsengericht besitzt 9.888 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Gemeinde Linsengericht ist über die Landesstraße 3202 an die Anschlussstelle Gelnhausen-West (BAB 66) angeschlossen.

Über die Buslinie AB-30 besteht eine direkte Verbindung zum Busbahnhof Gelnhausen. Die Fahrpläne wurden hierbei auf die Regionalbahn in Gelnhausen abgestimmt.

Tabelle 202: Anzahl von Personen in Linsengericht, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	565	248	112	24	9	958
Nachts (L _{Night})	385	149	32	16	4	-	586

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Linsengericht betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 203: Betrachtete Straßenabschnitte in Linsengericht (PLUS-Kartierung)

	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	Linsengericht Altenhaßlau	BAB 66	163	44	9	197	49	20	818	1001
2	Linsengericht Altenhaßlau	L 3202 Hauptstraße	52	0	0	40	0	0	99	75

1. BAB 66: Ortsteil AltenhaßlauIst-Zustand:

Nördlich des Ortsteiles Altenhaßlau verläuft die BAB 66. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 53.100 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag. An 3 Gebäuden konnten bereits bauliche Lärm-sanierungsmaßnahmen bezuschusst werden.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 100 km/h zwischen Km 148,6 - 151,5 angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises fordert, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn 66 wie z.B. eine Lärmschutzwand oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages zur Entlastung der betroffenen Anwohner.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der BAB 66 sind an weiteren 22 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hessen Mobil beabsichtigt, eine grundhafte Erneuerung der BAB 66 zwischen den Anschlussstellen Gelnhausen-West und Gelnhausen-Ost ins Bauprogramm aufzunehmen.

2. L 3202: Ortsteil Altenhaßlau, HauptstraßeIst-Zustand:

Die Hauptstraße ist eine Landesstraße, die 2-spurig durch den Ortsteil Altenhaßlau führt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3202 sind an 12 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Gemeinde Linsengericht:

Die Gemeinde Linsengericht hat keine weiteren Maßnahmen im Bereich der Hauptstraße vorgesehen.

10.6.19 Maintal

Die Stadt Maintal liegt zwischen Frankfurt am Main und Hanau. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum die zweitgrößte Stadt des Main-Kinzig-Kreises. Maintal grenzt jeweils durch den Main getrennt im Süden an Mühlheim am Main (Kreis Offenbach) und die Stadt

Offenbach a.M., sowie im Westen an die Frankfurter Stadtteile Fechenheim und Bergen-Enkheim. Die Stadt Maintal hat 39.472 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und setzt sich aus den vier Stadtteilen Dörnigheim, Bischofsheim, Hochstadt und Wachenbuchen zusammen.

Über die mitten durch das Stadtgebiet führende Bundesautobahn 66 besteht eine direkte Verbindung an Frankfurt am Main. Außerdem besteht über das Hanauer Kreuz eine Verbindung zur BAB 45 (Dortmund-Aschaffenburg).

Die Stadt Maintal ist zudem über zwei Fährverbindungen an Mühlheim und Rumpenheim angeschlossen, wobei die Fähre Mühlheim seit 2017 vorübergehend stillgelegt wurde.

Weiterhin besitzt Maintal zwei Haltepunkte „Maintal West“ und „Maintal Ost“ auf der Bahnstrecke Frankfurt-Hanau („Hanauer Bahn“). Durch das Maintaler Busnetz werden nicht nur die einzelnen Stadtteile miteinander verbunden, sondern es werden außerdem direkte Verbindungen nach Hanau und Frankfurt a.M. hergestellt.

Tabelle 204: Anzahl von Personen in Maintal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.566	1.710	838	305	4	5.423
Nachts (L_{Night})	1.847	1.095	367	34	0	-	3.343

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 205: Betrachtete Straßenabschnitte in Maintal (PLUS-Kartierung)

	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	Maintal Dörnigheim	BAB 66	19	3	0	42	8	1	60	137
2	Maintal Bischofsheim	BAB 66	389	222	0	634	300	26	2364	3897
3	Maintal Bischofsheim	Fechenheimer Weg	174	0	0	175	0	0	399	404
4	Maintal Bischofsheim	K 984 Am Kreuzstein	423	251	0	594	281	26	2681	3633
5	Maintal Dörnigheim	B 8 Frankfurter Land- straße	4	8	4	4	7	6	117	129
6	Maintal Dörnigheim	L 3195	2	0	0	1	0	0	0	0
7	Maintal Dörnigheim	L 3268 Kennedystraße (Ost)	7	0	0	4	0	0	8	6
8	Maintal Dörnigheim	L 3268 Kennedystraße (West)	252	25	0	239	11	0	839	637
9	Maintal Dörnigheim	Berliner Straße	48	0	0	35	0	0	57	37

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 6-spurig an den Stadtteilen Bischofsheim, Hochstadt und Dörnigheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich Bischofsheim ca. 40.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Kreisausschuss Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

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.

2. Stadtteil Bischofsheim BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 6-spurig an den Stadtteilen Bischofsheim, Hochstadt und Dörnigheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich Bischofsheim ca. 40.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.600 Fahrzeugen/Tag.

In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Januar 2016 nach dem Ergebnis der durchgeführten lärmtechnischen Berechnung und unter Berücksichtigung der Besonderheiten bzgl. der bestehenden Wohnbebauung für die A 66 im Bereich Maintal-Bischofsheim (KM 117,7 - 116/116.2 - 118) aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Höhe von 100 km/h in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Landkreis Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Weiterhin wurde gebeten, die Lärmschutzwand neu zu berechnen und die Möglichkeit des Einbaus von lärmmindernden Asphalt zu prüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Hessen Mobil teilt mit, dass bei der nächsten turnusmäßigen Fahrbahndeckenerneuerung die Voraussetzungen für den Einbau eines lärmoptimierenden Asphalts überprüft werden.

Zudem wird mitgeteilt, dass zwischen den Jahren 2012 und 2017 bereits auf der gesamten Richtungsfahrbahn Hanau westlich und östlich der Anschlussstelle A66, Maintal Bischofsheim ein lärmmindernder Fahrbahnbelag in Regelbauweise eingebaut (Korrekturfaktor - 2 dB(A)) wurde. Auf der Richtungsfahrbahn Frankfurt wird derzeit nur auf dem ersten Fahrstreifen westlich der Anschlussstelle A66, Maintal Bischofsheim ein lärmmindernder Fahrbahnbelag in Regelbauweise vorgehalten.

An den betroffenen Immobilien, bei denen die Auslösewerte überschritten werden, wurden bereits passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

3. Stadtteil Bischofsheim, Fechenheimer Weg

Ist-Zustand:

Der Fechenheimer Weg ist eine kommunale Straße, die den überörtlichen Verkehr in den Stadtteil Bischofsheim hineinführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Anordnung von Tempo 30 km/h ganztägig, sowie eines Lkw-Durchfahrtsverbotes gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Maintal als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Maintal als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Die Stadt Maintal hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

4. Stadtteil Bischofsheim K 984, Am Kreuzstein

Ist-Zustand:

Die Kreisstraße Am Kreuzstein führt von der AS Maintal-Bischofsheim in die Innenstadt von Maintal-Bischofsheim und weist hohe Verkehrsbelastungen aus.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Anordnung von Tempo 30 km/h ganztägig, sowie eines Lkw-Durchfahrtsverbotes gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Maintal

als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Maintal als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Die Stadt Maintal hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

5. B 8: Stadtteil Dörnigheim, Frankfurter Landstraße

Ist-Zustand:

Die B 8 führt als Frankfurter Landstraße 4-spurig zwischen Frankfurt-Fechenheim und der AS Maintal-Bischofsheim an 6 Wohngebäuden im Außenbereich vorbei. Für diese Wohngebäude ist bisher kein passiver Lärmschutz durch Hessen Mobil gewährt worden. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für alle Fahrzeuge ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.000 Fahrzeugen/Tag. Im diesem Streckenabschnitt wurde 2017 eine "lärmmindernde" Splittmastix Asphaltdeckschicht eingebaut.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Temporeduzierung auf 60 km/h, sowie Geschwindigkeitskontrollen auf Höhe der Bedarfsampel (Zufahrt Nr. 101) gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab im Bereich der Frankfurter Landstraße 100 - 105 Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An allen Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztägig und an allen 6 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Hinsichtlich baulicher Lärminderungsmaßnahmen wie einer Lärmschutzwand sei anzumerken, dass im Untersuchungsgebiet der Lückenschluss BAB 66 / BAB 661, Frankfurt-Riederwald vorgesehen ist. Innerhalb des Prognosezeithorizonts soll dieser Lückenschluss die B 8 um etwa 1/3 entlasten und den Schwerverkehr auf der B8 mindestens halbieren.

Das künftige Erfordernis baulicher Maßnahmen ist laut Hessen Mobil somit nicht abgesichert.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Main-Kinzig-Kreises:

Auf die Anordnung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wird seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde verzichtet. Nach übereinstimmender Ansicht der Polizei, des Straßenbaulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde würde eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit den Verkehrsfluss auf dieser stark belasteten Bundesstrasse negativ beeinflussen.

Festlegung:

Hessen Mobil hat nach Fertigstellung des Lückenschlusses BAB 66/BAB 661 im Hinblick auf die Entwicklung des dortigen Verkehrs zu prüfen, ob bauliche Lärminderungsmaßnahmen für den Stadtteil Dörnigheim erforderlich werden.

6. Stadtteil Dörnigheim L 3195

Ist-Zustand:

Die L 3195 führt als Umgehungsstraße in Ortsrandlage westlich am Stadtteil Dörnigheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der L 3195 ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

7. Stadtteil Dörnigheim, L 3268 Kennedystraße (östlich der Berliner Straße)

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3268 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Dörnigheim. Ein Lkw - Nachtfahrverbot wurde bereits aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Maintal als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird als freiwillige Leistung auf der

Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Die Stadt Maintal hat hierfür derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

8. Stadtteil Dörnigheim, L 3268: Kennedystraße (westlich der Berliner Straße)

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3268 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Dörnigheim. (Ein Lkw - Nachtfahrverbot wurde bereits aus Lärmschutzgründen angeordnet.)

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Maintal als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Eine schalltechnische Beurteilung wurde in Auftrag gegeben, eine endgültige Stellungnahme steht bislang aus.

Stellungnahme des Baulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde:

Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Die Stadt Maintal hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

9. Stadtteil Dörnigheim, Berliner Straße

Ist-Zustand:

Die Berliner Straße ist eine Gemeindestraße im Stadtteil Dörnigheim. Derzeit ist eine maximale Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 40 km/h angeordnet.

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.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Riederwaldtunnel:

Für die Verkehrsbelastung von Maintal, insbesondere der B 8, ist laut Hessen Mobil anzumerken, dass der Lückenschluss A66 / A661, Frankfurt-Riederwald vorgesehen ist. Innerhalb des Prognosezeithorizonts soll dieser Lückenschluss die B 8 um etwa 1/3 entlasten und den Schwerverkehr auf der B8 mindestens halbieren.

Normainische S-Bahn

Der Zweigleisiger Neubau des Vorhabens „Nordmainische S-Bahn“ zwischen Frankfurt-Konstablerwache und Hanau Hbf parallel zur bereits bestehenden Strecke führt zu einer

erheblichen Qualitäts- und Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs. In der Hauptverkehrszeit ist ein 15-Minuten-Takt mit der Anbindung der Haltestellen Maintal West und Maintal Ost vorgesehen. Die Anhörungsverfahren für die drei Planfeststellungsabschnitte sind weit fortgeschritten. Erörterungstermine wurden bereits durchgeführt. Aufgrund der in den Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse sind jedoch Änderungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, bevor die Unterlagen an das Eisenbahn-Bundesamt zur Planfeststellung abgegeben werden können.

Schutz ruhiger Gebiete

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.

Die Stadt Maintal nimmt derzeit eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete vor, welches in ein gesamtstädtisches Konzept münden könnte.

10.6.20 Neuberg

Die Gemeinde Neuberg liegt im Osten des Rhein-Main-Gebietes und grenzt im Norden an die Ausläufer des Vogelsbergs. Bestehend aus den Ortsteilen Ravoltzhausen und Rüdigheim besitzt Neuberg 5.416 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Über die nahe gelegene Anschlussstelle Langenselbold-West ist die BAB 45 zu erreichen. Die L 3445 durchquert die beiden Ortsteile als Ortsdurchfahrt.

Es gibt regelmäßige Busverbindungen ab Hanau Hauptbahnhof nach Neuberg.

Tabelle 206: Anzahl von Personen in Neuberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	35	21	7	0	0	63
Nachts (L _{Night})	23	5	0	0	0	-	28

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 207: Betrachtete Straßenabschnitte in Neuberg (PLUS-Kartierung)

	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	Neuberg Ravolzhausen	L 3445 Rüdigheimer Straße Wilhelmstraße	86	0	0	69	0	0	188	122

Ortsteil Ravalzhausen, L 3445: Rüdigheimer Straße / Wilhelmsstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3445 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Ravalzhausen und stellt eine direkte Verbindung zur nahe liegenden BAB 45 dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden ein Tempolimit auf 30 km/h und die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Weiterhin wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden zum Schutz der Neubaugebiete für sinnvoll erachtet.

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.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3445 sind an 44 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.21 Nidderau

Die Stadt Nidderau ist mit 20.414 Einwohner (Stand: 31.03.2019) die fünftgrößte Stadt des Main-Kinzig-Kreises. Sie liegt am nordöstlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes, in der südlichen Wetterau und grenzt an die Ausläufer des Vogelsberges. Sie gliedert sich in die fünf Ortsteile Heldenbergen, Windecken, Erbstadt, Eichen und Ostheim.

In Nidderau kreuzen sich die beiden Bundesstraße 45 und 521. In nordsüdlicher Richtung werden die beiden Ortsteile Heldenbergen und Windecken durch die, Ende Juni 2015 eröffnete Ortsumgehung, entlastet.

Durch den Bahnhof Nidderau gibt es einen Haltepunkt auf der Strecke Friedberg-Hanau und an der Niddertalbahn von Bad Vilbel bis Glauburg-Stockheim. Weiterhin gibt es noch die Haltepunkte Nidderau-Windecken und Nidderau-Eichen an der Niddertalbahn und Ostheim an der Strecke Friedberg-Hanau. Mit der Buslinie 562 besteht die Verbindung zwischen Nidderau (mit seinen Stadtteilen) und der Stadt Hanau. Außerdem gibt es noch die Linie MKK-45, die seit 2009 das südlich gelegene Bruchköbel durchquert.

Tabelle 208: Anzahl von Personen in Nidderau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	649	494	546	169	26	1.884
Nachts (L_{Night})	533	554	164	48	0	-	1.299

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 209: Betrachtete Straßenabschnitte in Nidderau (PLUS-Kartierung)

	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	Nidderau Heldenbergen	B 45 / B 521	20	0	0	17	0	0	44	41
2	Nidderau Heldenbergen	Büdingen Straße Friedberger Straße Windecker Straße Homburger Straße	440	184	41	451	178	63	2824	3254
3	Nidderau Windecken	B 45	18	0	0	22	1	0	35	46
4	Nidderau Windecken	L3009 Rathenauring Freiligrathring	159	40	0	155	27	0	581	532
5	Nidderau Windecken	Eugen-Kaiser-Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3009 (Rathenauring, Freiligrathring)“ enthalten							
6	Nidderau Eichen	B 521	63	1	0	53	3	0	115	124
7	Nidderau Ostheim	L3009 Wonnecker Straße Vorderstraße	115	25	0	98	19	0	428	336
8	Nidderau Ostheim	L3347 Eicher Tor Sepp Herberger Straße	114	24	0	96	19	0	421	327

1. Stadtteil Heldenbergen B 45 / B 521:

Ist-Zustand:

Die Bundesstraßen B 45 und B 521 verlaufen als Ortsumgehung um den Stadtteil Heldenbergen herum. Die Ortsumgehung Heldenbergen/Windecken wurde 2015 vollständig für den Verkehr freigegeben.



Abbildung 63: Ortsumgehung Heldenbergen © Magistrat der Stadt Nidderau

Forderung aus der Beteiligung:

Anwohner der Saalburgstraße und des Pfingstbornweges beschwerten sich über den Verkehrslärm der neuen Umgehungsstraße.

Hinweis 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.

Dem Neubau der Ortsumgehung lag eine Planfeststellungsverfahren zugrunde, im Rahmen dessen der Lärmschutz, der für die möglicherweise entstehenden Belastungen der neuen Straße erforderlich wird, unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge geprüft wurde (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen konnten in dem damaligen Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

2. Stadtteil Heldenbergen, Büdinger Straße / Friedberger Straße / Windecker Straße / Homburger Straße

Ist-Zustand:

Die Büdinger Straße, Friedberger Straße, Windecker Straße und Homburger Straße sind kommunale Straßen im Stadtteil Heldenbergen. Seit Inbetriebnahme der Ortsumgehung Heldenbergen/Windecken im Jahr 2015 ist es zu erheblichen Entlastungen im Straßenverkehr gekommen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde kritisiert, dass der Lärmkartierung falsche Verkehrsdaten zugrunde liegen. Es sei zudem ein hoher Lkw-Anteil zu verzeichnen und es wurde eine Geschwindigkeitsanordnung von Tempo 30 km/h nachts gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die aktuellsten Verkehrszahlen, die vorliegen, basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2015, da diese nur alle 5 Jahre durchgeführt wird. Somit konnten aktuelle Verkehrsströme nach 2015 für die Lärmkartierung keine Berücksichtigung finden.

Es wurde daher bei der Stadt Nidderau angeregt, eine Neuberechnung der Lärmsituation basierend auf einer aktuellen Verkehrszählung durchzuführen. Je nach Ergebnis der schalltechnischeren Berechnung ist die Möglichkeit einer verkehrlichen Anordnung, bzw. die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Nidderau:

Die Stadt Nidderau prüft derzeit mögliche Lärminderungsmaßnahmen. Die Stadt Nidderau ist bestrebt den Bereich der Ortsdurchfahrt durch eine Neuordnung bzw. neue Aufteilung der Verkehrsströme und des ruhenden Verkehrs neu zu regeln. Im Rahmen von Markierungsarbeiten sollen Stellplatzflächen, Radfahrschutzstreifen und Kfz-Fahrbahnen angeordnet werden. Nach erfolgreicher Neustrukturierung der Verkehrsflächen können nach einer Eingewöhnungsphase Untersuchungen zu Verkehrsbelastungen und Lärmimmissionen durchgeführt werden.

3. Stadtteil Windecken B 45:Ist-Zustand:

Die B 45 verläuft als Ortsumgehung um den Stadtteil Windecken herum. Die Ortsumgehung Heldenbergen/Windecken wurde 2015 vollständig für den Verkehr freigegeben.

Forderung aus der Beteiligung:

Anwohner von Windecken fordern eine Überprüfung des Brückenbauwerks, den Einbau von lärmarmem Asphalt, die Errichtung einer Lärmschutzwand, sowie passiven Schallschutz. Weiter wurde die Anordnung von Tempo 70 km/h vorgeschlagen.

Hinweis 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.

Dem Neubau der Ortsumgehung lag eine Planfeststellungsverfahren zugrunde, im Rahmen dessen der Lärmschutz, der für die möglicherweise entstehenden Belastungen der neuen Straße erforderlich wird, unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge geprüft wurde (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen konnten in dem damaligen Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

4. Stadtteil Windecken L 3009: Rathenauring/Freiligrathring/Ostheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3009 zieht als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Windecken. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.800 Kfz/Tag. Zwischen Freiligrathring 10 und Viadukt ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h, im restlichen Bereich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts gefordert. Zudem wurde auf die maroden Zustände der Fahrbahnoberfläche hingewiesen und konsequente Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags und an 18 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 74 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von 30 km/h im Rathenauring und Freiligrathring bis zu den Hausnummern 29/32 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 19.02.2020 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Ausweitung der Temporeduzierung auf 30 km/h auch für die Ostheimer Straße gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Streckenabschnitt der Ostheimer Straße sind die berechneten Lärmpegel deutlich geringer, so dass hier straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht verpflichtend sind.

5. Stadtteil Windecken Eugen-Kaiser-StraßeIst-Zustand:

Die Eugen-Kaiser-Straße ist eine kommunale Straße, die Lärmbelastungen aufweist.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Nidderau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Niderrau:

Die schalltechnische Untersuchung befindet sich derzeit in der Prüfung.

Aufgrund regelmäßiger Rückstaus und der installierten Lichtsignalanlage ist die Geschwindigkeit in diesem Bereich in der Regel bereits gedrosselt.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist über das Prüfergebnis zeitnah zu informieren.

6. Stadtteil Eichen B 521:Ist-Zustand:

Die B 521 führt in Ortsrandlage an dem Stadtteil Eichen vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die betroffenen Anwohner auf die starke Lärmbelastung hingewiesen. Konkrete Forderungen wurden nicht vorgebracht.

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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 521 sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus-

und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

7. Stadtteil Ostheim, L 3009: Wonnecker Straße / Vorderstraße

Ist-Zustand:

Durch den Stadtteil Ostheim ziehen die L 3009 und die L 3347 als Ortsdurchfahrt und kreuzen sich in der Ortsmitte. An der Wonnecker Straße und Vorderstraße sind bislang keine Lärminderungsmaßnahmen erfolgt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Beschwerden über Verkehrslärm laut. Konkrete Forderungen wurden nicht vorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten der Vorderstraße, aber vor allem der Wonnecker Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Im Bereich der L 3009 sind zudem an 46 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Der Bürgermeister der Stadt Nidderau als zuständige Straßenverkehrsbehörde möchte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr mit Verkehrszeichen Z 274-30 beginnend im Stadtteil Windecken, Kilianstädter Straße über den Rathenauring, Freiligrathring, Ostheimer Straße bis zur Ortstafel weiterführend Stadtteil Ostheim, Wonnecker Straße, Vorderstraße bis Ende Ortstafel, in beide Richtungen anordnen.

Festlegung:

Die Gemeinde als Straßenverkehrsbehörde wird in dem Abschnitt Rathenauring, Frei-

ligrathring, Ostheimer Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

8. L 3347: Stadtteil Ostheim, Eicher Tor / Sepp Herberger Straße

Ist-Zustand:

Durch den Stadtteil Ostheim ziehen die L 3009 und die L 3347 als Ortsdurchfahrt und kreuzen sich in der Ortsmitte. Die Landesstraße 3347 führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Ostheim. Auf der Sepp-Herberger-Straße bis zur Einmündung der L 3009 ist bereits eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Beschwerden über Verkehrslärm laut.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch betroffene Bewohner mitgeteilt, dass eine Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich Eicher Tor ab Einmündung Rommelhäuser Straße zu einer erheblichen Lärmbelastung durch beschleunigende Fahrzeuge führt. Zusätzlich Lärmbelastung entsteht durch partielle Ausbesserungsarbeiten des Fahrbahnbelages.

Laut Aussage der Betroffenen würde hier eine Geschwindigkeitsreduzierung, wenn auch nur in den Nachtstunden von 22 Uhr bis 6 Uhr, eine erhebliche Entlastung für die Anwohner bringen.

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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3347 sind an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.22 Niederdorfelden

Die Gemeinde Niederdorfelden liegt am westlichen Rand des Main-Kinzig-Kreises und besitzt 3.944 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und umfasst nur eine Gemarkung.

Die Gemeinde liegt an der Bundesstraße 521, sowie der L 3008.

Mit Niederdorfelden besitzt die Niddertalbahn einen weiteren Bahnhof, der unter der Woche halbstündlich angefahren wird. Am Wochenende bietet die Verbindung stündlich eine Verbindung zum Frankfurter Hauptbahnhof.

Neben der Bahnverbindung wird Niederdorfelden noch durch zwei Buslinie mit Hanau (MKK-31) und Maintal (MKK-24) verbunden.

Tabelle 210: Anzahl von Personen in Niederdorfelden, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	84	22	2	0	0	108
Nachts (L _{Night})	40	0	0	0	0	-	40

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Niederdorfelden betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 211: Betrachtete Straßenabschnitte in Niederdorfelden (PLUS-Kartierung)

	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	Niederdorfelden	L 3008	8	0	0	4	0

1. L 3008

Ist-Zustand:

Die L 3008 führt als Umgehungsstraße im Süden an Niederdorfelden vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 15.300 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der o.g. Landesstraße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6.23 Rodenbach

Die Gemeinde Rodenbach, bestehend aus den beiden Ortsteilen Nieder- und Oberrodenbach, hat 11.221 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Rodenbach liegt an den beiden Bundesautobahnen 66 und 45, besitzt aber keine eigene Ausfahrt. Die L 3268 durchquert die Ortsteile als Ortsdurchfahrt.

In Niederrodenbach liegt ein Haltepunkt der Bahnstrecke Frankfurt - Fulda. Die Buslinie MKK-53 dient der Anbindung an die Hanauer Innenstadt und an den Bahnhof Langenselbold. Für eine Erschließung innerhalb der Gemeinde ist die Linie MKK-52 verantwortlich.

Tabelle 212: Anzahl von Personen in Rodenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	645	172	103	0	0	920
Nachts (L _{Night})	363	94	0	0	0	-	457

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 213: Betrachtete Straßenabschnitte in Rodenbach (PLUS-Kartierung)

	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	Rodenbach	BAB 66	6	0	0	20	1	0	7	37
2	Rodenbach Niederrodenbach	L 3268 Hanauer Landstraße Gelnhäuser Straße Oberrodenbacher Straße	110	0	0	88	0	0	251	173

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig nordwestlich an dem Ortsteil Niederrodenbach vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.400 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Sowohl die Gemeinde Rodenbach als auch der Kreissauschuss des Main-Kinzig-Kreises fordern, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn 66 wie z.B. eine Lärmschutzwand oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages zur Entlastung der betroffenen Anwohner.

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.

2. L 3268: Ortsteil Niederrodenbach, Hanauer Landstraße / Gelnhäuser Straße / Oberrodenbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3268 führt als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Nieder- und Oberrodenbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird

aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3268 sind an 74 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.24 Ronneburg

Die Gemeinde Ronneburg, bekannt durch die Burg Ronneburg, hat 3.449 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Ronneburg besteht aus den Ortsteilen Altwiedermus, Neuwiedermuß und Hüttengesäß.

Die Gemeinde ist über die nahe Ausfahrt Langenselbold-West (BAB 45) zu erreichen. Landesstraßen verbinden die Ortsteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen. Eine Buslinie stellt mehrmals täglich die Verbindung nach Langenselbold und mit dortigem Umstieg nach Hanau her.

Tabelle 214: Anzahl von Personen in Ronneburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Ronneburg sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Ronneburg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 215: Betrachtete Straßenabschnitte in Ronneburg (PLUS-Kartierung)

	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	Ronneburg	L3193	28	0	0	22	0	0	29	24

1. L 3193

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3193 führt als Umgehungsstraße, bzw. in Ortsrandlage an den Ortsteilen

Altwiedermus, Neuwiedermuß und Hüttengesäß vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 3.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der o.g. Landesstraße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6.25 Schlüchtern

Die Stadt Schlüchtern, durch die die Kinzig fließt, ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Die 15.916 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt setzt sich aus den Stadtteilen Ahlersbach, Breitenbach, Elm, Gundhelm, Herolz, Hohenzell, Hutten, Klosterhöfe (mit Röhrigs, Gromfritz und Drasenberg, Kresenbach, Niederzell, der Schlüchterner Innenstadt, Vollmerz (mit Hinkelhof und Ramholz) und Wallroth zusammen.

Mit zwei Anschlussstellen, Schlüchtern-Süd und Schlüchtern-Nord, besteht eine direkte Verbindung an die Bundesautobahn 66. Mehrere Landes- und Kreisstraßen bilden das Straßenverkehrsnetz.

Der Bahnhof von Schlüchtern wird von der Kinzigtalbahn (Frankfurt am Main-Fulda und Fliesen-Gemünden) befahren. Durch die Buslinien MKK-90 - 96 und MKK-98 sind weitere Verbindungen innerhalb der einzelnen Stadtteile und u.a. nach Bad Soden-Salmünster und Sinnatal möglich.

Tabelle 216: Anzahl von Personen in Schlüchtern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	313	204	140	22	0	679
Nachts (L_{Night})	231	131	8	0	0	-	370

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 217: Betrachtete Straßenabschnitte in Schlüchtern (PLUS-Kartierung)

	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	Schlüchtern	BAB 66	0	0	0	0	0
2	Schlüchtern Herolz	L 3180 Brückenauer Straße	74	16	0	66	9	0	262	182
3	Schlüchtern Herolz	K 932 Zum Gerlingsberg	Betroffene in Lärmkonflikt „L 3180 (Brückenauer Straße)“ enthalten							
4	Schlüchtern Niederzell	L 3329 Hanauer Straße	33	2	0	25	0	0	72	46

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt 4-spurig westlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 24.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 3.600 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises fordert, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn 66 wie z.B. eine Lärmschutzwand oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages zur Entlastung der betroffenen Anwohner.

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.

2. L 3180: Stadtteil Herolz, Brückenauer Straße

Ist-Zustand:

Die Brückenauer Straße ist Teil der Landesstraße 3180, die die Kernstadt von Schlüchtern mit dem Stadtteil Herolz verbindet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die betroffenen Anwohner auf die starke Lärmbelastung hingewiesen. Es werden Geschwindigkeitskontrollen und die Überprüfung eventueller weiterer Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hessen Mobil um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Es wurde zudem seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Brückenauer Straße sind an 43 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Infolge einer im Januar 2019 durchgeführten Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessung sieht die Straßenverkehrsbehörde eine Verkehrsbeschränkung als nicht zwingend erforderlich an.

3. K 932: Stadtteil Herolz, Zum Gerlingsberg

Ist-Zustand:

Die Straße „Zum Gerlingsberg“ ist eine Kreisstraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Vorlage der schalltechnischen Berechnung und deren Veröffentlichung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und die Stadt Schlüchtern als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Main-Kinzig-Kreis

Die schalltechnische Berechnung des Landrates des Main-Kinzig-Kreises als zuständiger Straßenbaulastträger steht trotz mehrfacher Erinnerung noch aus.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde konnte bislang nicht erfolgen.

4. L 3329: Stadtteil Niederzell, Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3329 führt nördlich am Stadtteil Niederzell vorbei. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3329 und im Bereich „Am Ring“ und „Kastanienstraße“ sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.6.26 Schöneck

Die 11.893 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Schöneck setzt sich aus den drei Ortsteilen Büdesheim, Kilianstädten und Oberdorfelden zusammen. Die Wohnortgemeinde liegt am Rande des Verdichtungsraumes.

Durch den Ortsteil Büdesheim führt die B 521. Die L 3008 führt an den Ortsteilen Kilianstädten und Oberdorfelden als Ortsumgehungen vorbei.

Alle drei Ortsteile sind an die Niddertalbahn angeschlossen. So ist eine direkte Verbindung nach Bad Vilbel bzw. Frankfurt am Main und nach Stockheim (Glauburg) gewährleistet. Zudem wurde 2008 die Zahl der Zugverbindungen erhöht und der Wochenendbetrieb aufgenommen.

2009 wurde mit dem Bau eines Windparks begonnen und 2013 um weitere zwei Windparks erweitert.

Tabelle 218: Anzahl von Personen in Schöneck, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	164	102	138	119	38	561
Nachts (L_{Night})	105	129	123	63	0	-	420

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Schöneck betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 219: Betrachtete Straßenabschnitte in Schöneck (PLUS-Kartierung)

	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	Schöneck Büdesheim	B 521 Vilbeler Straße Südl. Hauptstraße	145	124	34	134	126	61	1680	1946
2	Schöneck Kilianstädten	L 3008 L 3009	9	0	0	6	0	0	6	2

1. B 521: Ortsteil Büdesheim, Vilbeler Straße, Südl. Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 521 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Büdesheim. Dieser Straßenabschnitt war bereits in vergangenen Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hessen. So konnte im Dezember 2015 eine Tempo 30-Anordnung nachts für den Streckenabschnitt Einmündungen Rendeler Straße bis Einmündung Burghohl aus Lärmenschutzgründen umgesetzt werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auch weiterhin eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Hessen Mobil hat eine schalltechnische Berechnung auf Grundlage einer Tempo50-Geschwindigkeit durchgeführt. Auf der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 34 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 99 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

In dem Straßenabschnitt, in welchem die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten sind, ist bereits Tempo 30 km/h in den Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) angeordnet.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine Umgehungsstraße B 521 Schöneck-Büdesheim ist im Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben im weiteren Bedarf ausgewiesen.

2. L 3009: Ortsteil Kilianstädten

Ist-Zustand:

Sowohl die Landesstraße 3008 als auch die Landesstraße 3009 führen als Umgehungsstraße am Ortsteil Kilianstädten vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich jeweils ca. 3.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6.27 Sinntal

Die Gemeinde Sinntal ist ein Zusammenschluss der zwölf Gemeinden Jossa, Züntersbach, Altengronau, Breunings, Mottgers, Neuengronau, Oberzell, Sannerz, Schwarzenfels, Sterbfritz, Weichersbach und Weiperz. Die Gemeinde liegt im östlichen Spessart. Sie hat 8.887 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Sinntal liegt abseits von Bundesstraßen. Die nächsten Autobahn-Anschlussstellen liegen mit jeweils einer Entfernung von ca. 20 km bei Schlüchtern-Nord (BAB 66) und Bad Brückenau-Volkers (BAB 7).

Nachdem die meisten Haltepunkte stillgelegt wurden, besitzen lediglich die Ortsteile Sterbfritz und Jossa einen Bahnhof, wobei die Regionalzüge (Frankfurt-Fulda) nur unregelmäßig unter der Woche fahren. An den Wochenenden fahren die Züge im Zweistundentakt. Es gibt eine stündliche Busverbindung vom Bahnhof Schlüchtern nach Sterbfritz.

Tabelle 220: Anzahl von Personen in Sinntal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3	6	0	0	0	9
Nachts (L _{Night})	4	0	0	0	0	-	4

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Sinntal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 221: Betrachtete Straßenabschnitte in Sinntal (PLUS-Kartierung)

	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	Sinntal	L 3141 / L 3180 / L 2304 / L 3371	83	0	0	67	0	0	178	95

1. L 3141 / L 3180 / L 2304 / L 3371

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3141 führt als Ortsdurchfahrt durch die Sinntaler Ortsteile Oberzell und Züntersbach wo sie in die Landesstraße 3180 übergeht. Von dort aus führt sie als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Schwarzenfels, Mottgers, Sinntal und Sannerz und stellt hierdurch die Verbindung zur Nachbarstadt Schlüchtern bzw. der westlich verlaufenden BAB 66 her. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende L 2304 führt durch den Ortskern von Sinntal sowie die südlich gelegenen Ortsteile Mottgers, Altengronau und Jossa bis an die bayrische Grenze. Parallel hierzu verläuft die Landesstraße 3371, die die Ortsdurchfahrt der Ortsteile Sinntal und Neuengronau bildet. Zudem verläuft sie östlich der Wohnbebauung des Ortsteils Breuning.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.6.28 Steinau an der Straße

Die 10.261 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Steinau an der Straße liegt zwischen dem Spessart, dem Vogelsberg und der Rhön, an der historischen Handelsstraße Frankfurt-Leipzig. Hieraus ergibt sich der Namenszusatz „an der Straße“. Zusätzlich trägt Steinau auch die amtliche Bezeichnung Brüder-Grimm-Stadt, da diese einen Großteil Ihrer Kindheit hier

verbracht haben. Steinau besteht aus den Stadtteilen Bellings, Hintersteinau, Marborn, Marjoß, Neustall, Sarrod, Rabenstein, Rebsdorf, Seidenroth, der Kernstadt Steinau, Uerzell (mit der Siedlung Klesberg) und Ulmbach.

Steinau besitzt eine eigene Ausfahrt (Steinau an der Straße) zur BAB 66, jedoch ist aus Richtung Fulda die Ausfahrt „Schlüchtern-Süd“ zu bevorzugen.

Steinau an der Straße liegt an der Bahnstrecke Fulda-Hanau-Frankfurt. Am Bahnhof Steinau (Straße) halten im Stundentakt die Züge Richtung Frankfurt am Main bzw. Fulda.

Tabelle 222: Anzahl von Personen in Steinau an der Straße, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	90	9	0	0	0	99
Nachts (L _{Night})	41	2	0	0	0	-	43

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 223: Betrachtete Straßenabschnitte in Steinau an der Straße (PLUS-Kartierung)

	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	Steinau a.d.Str.	BAB 66	0	0	0	2	0	0	0	3

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 verläuft nördlich des Stadtgebietes von Steinau a.d.Str. in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises fordert, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesautobahn 66 wie z.B. eine Lärmschutzwand oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages zur Entlastung der betroffenen Anwohner. Zudem fordern Anwohner der Wohnsiedlung am Berg Lärmschutzmaßnahmen in Folge der Lärmbeeinträchtigung der Autobahnbrücke.

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.

Es wurde angeregt, Hessen Mobil solle eine mögliche Sanierung der Brücke überprüfen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Hessen Mobil teilt mit, dass derzeit der Austausch der Übergangskonstruktion in Fahrtrichtung Fulda erfolgt. In der Gegenrichtung soll dies im Sommer 2020 erfolgen. Zusätzlich

wurde eine 2 m hohe Schutzwand im Jahr 2019 erstellt, die als Spritz- und Überwurfsschutz dient. Sie besitzt gleichzeitig lärmindernde Eigenschaften.

10.6.29 Wächtersbach

Die Kleinstadt Wächtersbach liegt zwischen Frankfurt am Main und Fulda im Main-Kinzig-Kreis. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt mit ihren 12.6101 Einwohner (Stand: 31.03.2019) zwischen dem Spessart und dem Vogelsberg im Kinzigtal. Sie setzt sich aus acht Stadtteilen zusammen: Aufenau, Neudorf, Weilers, Hesseldorf, Wittgenborn, Waldensberg und Leisenwald. Wittgenborn, Waldensberg und Leisenwald liegen am südlichen Rand des Vogelsberges, auf der Spielberger Platte.

Die Bundesstraße 276, die als Umgehungsstraße des Vogelsberges dient, verbindet Wächtersbach über die Anschlussstelle „Bad Orb/Wächtersbach“ mit der BAB 66 (Frankfurt-Fulda).

Der Bahnhof Wächtersbach gewährleistet stündlich eine Verbindung nach Frankfurt a.M. und Fulda. Regionale Buslinien verbinden die Stadtteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen. Die ursprünglich von den Gelnhäuser Kreiswerke genutzte Strecke Wächtersbach-Bad Orb, wird seit 1995 nur noch in den Sommermonaten (Ostern bis Ende Oktober) sonntags als Museumsbahn genutzt.

Tabelle 224: Anzahl von Personen in Wächtersbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	366	226	140	39	2	773
Nachts (L_{Night})	267	159	53	2	0	-	481

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 225: Betrachtete Straßenabschnitte in Wächtersbach (PLUS-Kartierung)

	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	Wächtersbach Aufenau	BAB 66	12	0	0	27	0	0	29	38
2	Wächtersbach	B 276	12	0	0	29	0	0	17	41
3	Wächtersbach Hesseldorf	B 276	81	38	1	78	54	1	489	602
4	Wächtersbach Aufenau	L 3216 Frankfurter Straße Leipziger Straße	143	8	0	127	0	0	387	258

1. BAB 66: Stadtteil Aufenau

Ist-Zustand:

Die BAB 66 verläuft südöstlich der Kernstadt von Wächtersbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 38.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.600 Fahrzeugen/Tag.

2016 erfolgte zwischen der Anschlussstelle Bad Orb / Wächtersbach und auf BAB-Km 163,5 Richtung Fulda eine lärmindernde Deckenerneuerung. 2017 wurde dies in der Gegenrichtung vorgenommen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch den Kreisausschuss Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Ausbau der Schallschutzwände) als dringend erforderlich angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2. B 276, Wächtersbach und Aufenau

Ist-Zustand:

Die B 276 führt zwischen der Kernstadt von Wächtersbach und dem Stadtteil Aufenau in Nord-Süd-Richtung zur BAB 66. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 19.300 Kfz/Tag. 2018 erfolgte bereits eine lärmindernde Deckenerneuerung auf der B 276 in Wächtersbach zwischen der Anschlussstelle BAB 66 und der Abzweigung zum Stadtteil Neudorf.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Wächtersbach fordert für die lärmbeeinträchtigten Anwohner der B 276 den Einbau lärmmindernden Asphalts auf dem kompletten Streckenabschnitt in wohnortsbetroffenen Bereichen und weiterer passiver Schallschutzmaßnahmen. Außerdem seien zusätzliche Verkehrsbeschränkungen und ein Lkw-Durchfahrtsverbot erforderlich.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie ein Lkw-Durchfahrtsverbot 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit werden keine Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

3. B 276: Stadtteil Hesseldorf

Ist-Zustand:

Die B 276 führt im weiteren nördlichen Verlauf durch den Stadtteil Hesseldorf als Brachttaalstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.300 Kfz/Tag

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Wächtersbach fordert für die lärmbeeinträchtigten Anwohner der B 276 den Einbau lärmmindernden Asphalts und weiterer passiver Schallschutzmaßnahmen. Außerdem seien zusätzliche Verkehrsbeschränkungen und ein Lkw-Durchfahrtsverbot erforderlich.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 12 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Brachttaalstraße sind zudem an 24 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates des Main-Kinzig-Kreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises teilt mit, dass nach Anhörung der Polizei und des zuständigen Straßenbaulastträgers keine Maßnahmen als erforderlich angesehen werden. Nach Angabe der Straßenverkehrsbehörde werden lediglich an 12 Gebäuden die zulässigen Richtwerte in der Nacht um 2 dB überschritten. Zudem betrifft dies im Vergleich zur gesamten Ortsdurchfahrt nur einen relativ kurzen Straßenabschnitt.

Zusätzlich wurde mitgeteilt, dass die Stadt Wächtersbach als auch Hessen Mobil durch bauliche Maßnahmen am Ortseingang (aus Richtung Wächtersbach kommend) eine Geschwindigkeitsreduzierung erreichen wollen.

4. L 3216: Stadtteil Aufenau, Frankfurter Straße / Leipziger Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3216 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Aufenau. Es wurde bereits sowohl im Bereich der Schule und im Bereich der S-Kurve an der Katholischen Kirche eine Temporeduzierung auf 30 km/h angeordnet. Im Bereich der Schule wurde die Fahrbahn baulich verengt.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die Stadt Wächtersbach ein Lkw-Durchfahrtsverbot und der Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner gefordert. Zudem sollen beschädigte Straßenabschnitte mit lärminderndem Asphalt saniert werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie ein Lkw-Durchfahrtsverbot 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3216 sind an 63 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Soweit die Reparatur der Fahrbahnoberfläche mit lärminderndem Asphalt gefordert wird, führt Hessen Mobil aus, dass bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h zurzeit kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen erfolgt. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw-Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Stellungnahme des Bürgermeisters als Straßenverkehrsbehörde:

Es werden keine weiteren verkehrlichen Anordnungen getroffen.

10.7 Main-Taunus-Kreis

Der Main-Taunus-Kreis liegt im westlichen Vorortbereich von Frankfurt am Main bzw. östlich der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden. Das Kreisgebiet erstreckt sich vom Main bis hinauf zum Hohen Taunus. Der Main-Taunus-Kreis ist der flächenmäßig kleinste und der am zweitdichtesten besiedelte Landkreis Deutschlands. Derzeit leben 237.854 Menschen (Stand: 31.03.2019) auf 222,4 km². Die Bevölkerungsdichte liegt somit bei 1.022 Einwohner je km². Die Kreisstadt und zugleich einwohnerstärkste Stadt ist Hofheim am Taunus.

Wirtschaftlich profitiert der Main-Taunus-Kreis von seiner zentralen Lage. Die Kommunen im Osten des Kreisgebietes locken durch niedrigere Gewerbesteuersätze Unternehmen aus Frankfurt am Main zur Umsiedlung auf ihr Stadtgebiet. Der Main-Taunus-Kreis weist den fünfthöchsten Kaufkraftindex (132,9 Prozent des Bundesdurchschnitts) aller Land- und Stadtkreise in der Bundesrepublik Deutschland aus⁵⁴.

Der Kreis liegt im Zentrum des Rhein-Main-Gebietes und wird von zahlreichen Verkehrswegen durchzogen: Die Hauptverkehrsader bildet die ursprünglich als Rhein-Main-Schnellweg bekannte Autobahn BAB 66, die eine Verbindung nach Frankfurt a.M., Wiesbaden und Mainz herstellt. Über das Wiesbadener Kreuz, das Westkreuz Frankfurt und das Nordwestkreuz Frankfurt ist die BAB 66 mit der BAB 3 und der BAB 5 verknüpft. Die BAB 671 ist Teil des Mainzer Autobahnringes und für die Stadt Hofheim von großer Bedeutung. Die B 40 verknüpft die BAB 66 über die BAB 671 und verbindet somit den Kreis mit Mainz, Kelsterbach, den Frankfurter Flughafen und die südlichen Frankfurter Stadtteile. Über die autobahnähnlich ausgebaute B 8 gelangt man nach Bad Soden, Kelkheim und Königstein. Auch die B 455 (Wiesbaden - Königstein) und die B 519 (Königstein - Rüsselsheim) führen durchs Kreisgebiet.

Insgesamt sieben Eisenbahnstrecken führen durch den Main-Taunus-Kreis. Alle zwölf Gemeinden haben Schienenanschluss und sind untereinander, sowie mit dem Frankfurter Hauptbahnhof im S-Bahn-Verkehr angebunden. Die überregional wichtigste Schienenstrecke, allerdings ohne Haltebahnhof im Kreisgebiet, ist die im Jahr 2002 in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main. Der Kreis selbst wird durch Eisenbahnlinien erschlossen, die vom Bahnhof Frankfurt-Höchst strahlenförmig ausgehen: die von der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn bediente Königsteiner Bahn über Liederbach und Kelkheim nach Königstein und die Sodener Bahn (ebenfalls FKE) von Frankfurt-Höchst über Sulzbach nach Bad Soden.

Für den Nahverkehr im Kreis organisiert die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) die Verbindungen. Es steht ein dichtes Busverkehrsnetz zur Verfügung. In den späten Abendstunden, am Wochenende oder an Feiertagen kann von einem Anruf-Sammel-Taxi Gebrauch gemacht werden, ergänzt durch ein Nachtbus-Angebot.

In der Kreisstadt Hofheim hat der Verkehrsverbund Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) seinen Sitz.

⁵⁴ <https://www.frankfurt-main.ihk.de/images/broschueren/IHK-BezirkFrankfurtinZahlen2017-2018.pdf>, 16.09.2019

Der Flughafen Frankfurt am Main liegt nur wenige Kilometer außerhalb des Kreisgebietes und der Lärmschutzbereich erfasst die Kommunen Hattersheim, Hochheim und Flörsheim.

Der Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim liegt rund einen Kilometer westlich der Kreisgrenze. Er wird von der amerikanischen Luftwaffe genutzt, eine zivile Umnutzung ist nicht gestattet.

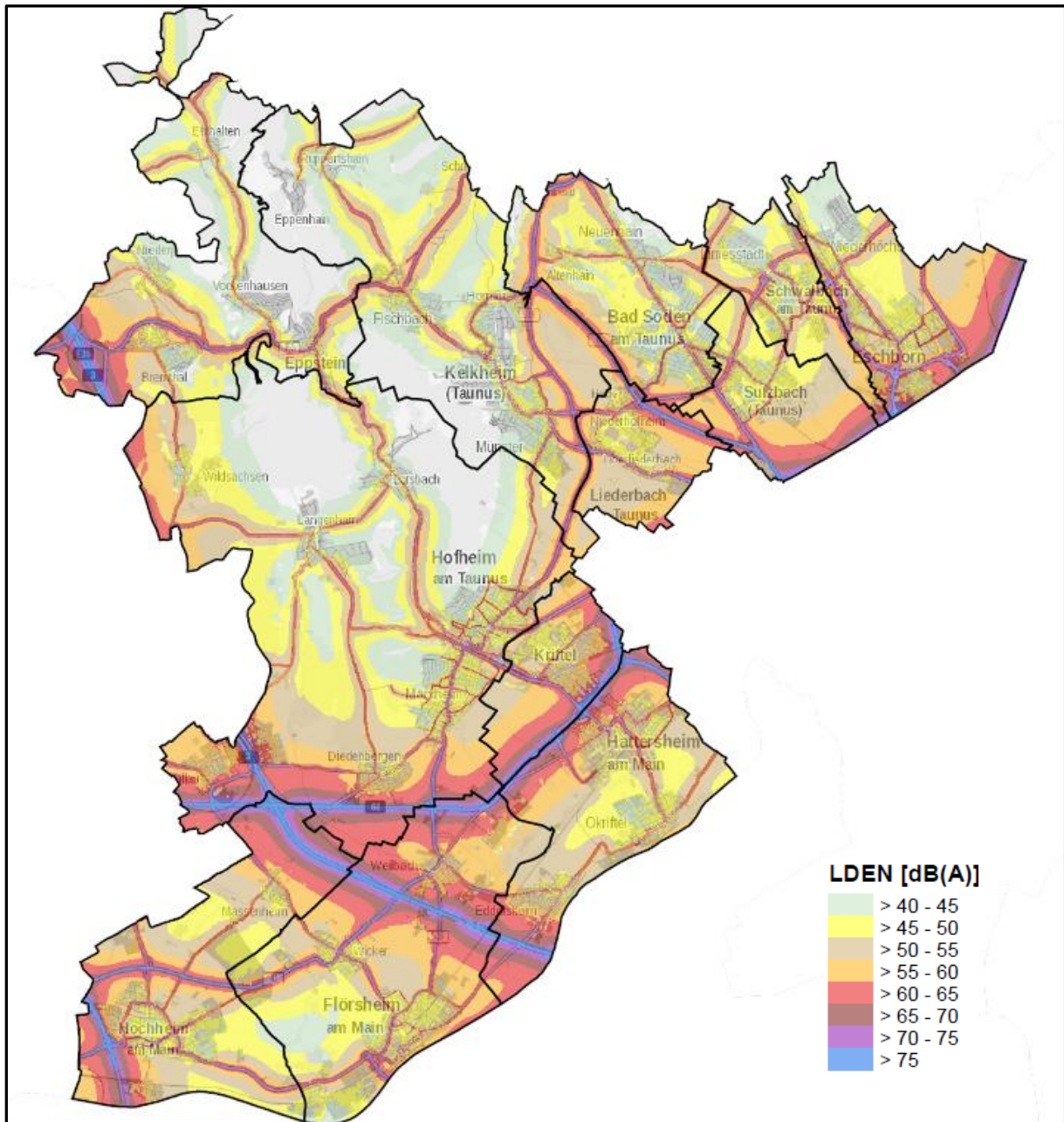


Abbildung 64: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Main-Taunus-Kreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

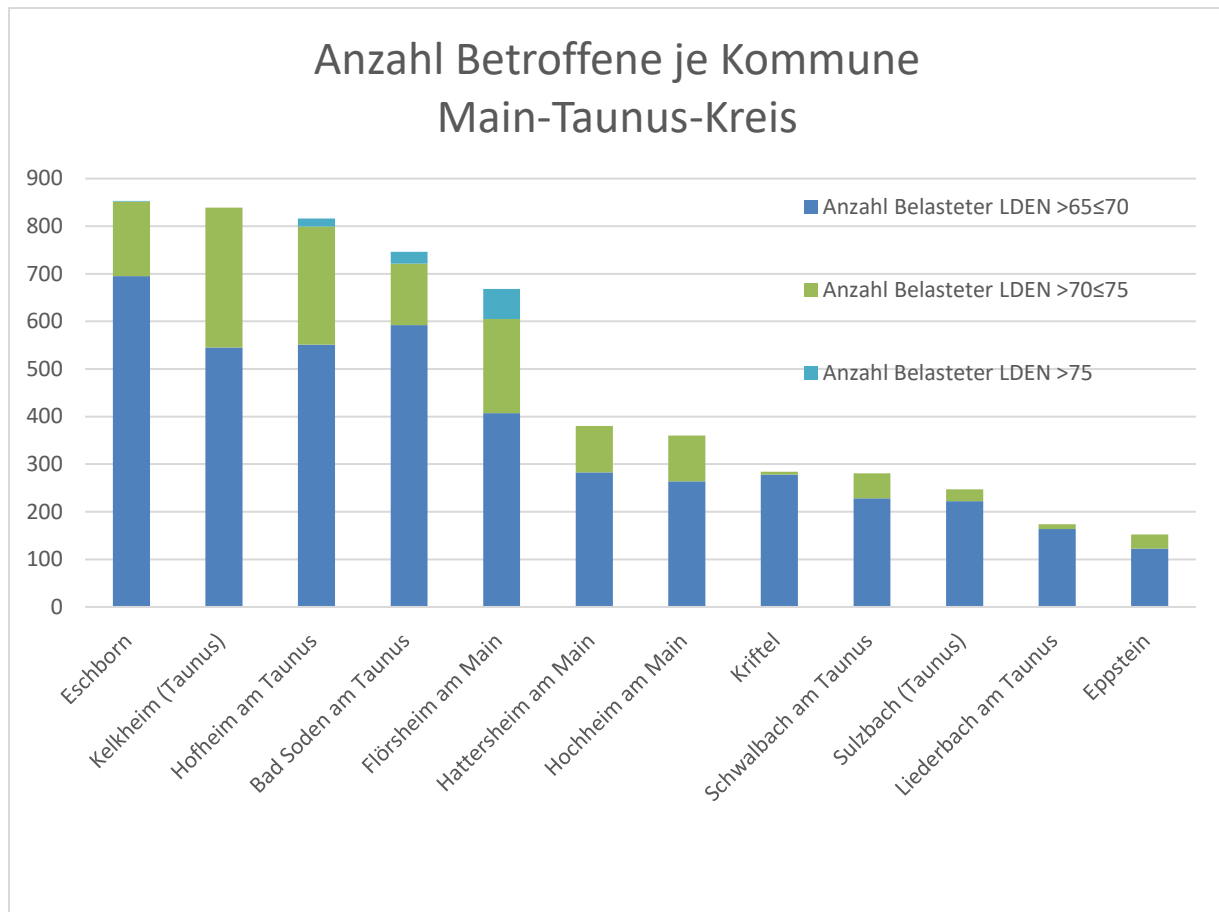


Abbildung 65: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Main-Taunus-Kreis (ab 10 Betroffenen)

Forderung in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gefordert, den Main-Taunus-Kreis aufgrund seiner Einwohnerzahl und seiner Bevölkerungsdichte zum Ballungsraum Frankfurt zu zählen, so dass im Rahmen der Lärmkartierung strengere Maßstäbe angelegt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Hessen wurden alle Straßen, für die Verkehrsdaten vorliegen, kartiert - unabhängig ob es sich um einen Ballungsraum oder eine Kommune außerhalb des Ballungsraumes handelt.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, den Naturpark Taunus als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.7.1 Bad Soden am Taunus

Das Heilbad Bad Soden am Taunus verfügt über 22.747 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Stadtteile Altenhain, Bad Soden und Neuenhain. Bad Soden ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt am Südhang des Taunus, 15 km nordwestlich von Frankfurt am Main und 20 km nordöstlich von Wiesbaden.

Südlich des Ortes verläuft die BAB 66, westlich die vierspurig ausgebaute B 8. Das Stadtgebiet wird von der Limespange/L 3014 in Ost-West-Richtung gestreift und von Süd nach Nord von der Königsteiner Straße der L 3266, einer ehemaligen Chaussee, durchzogen.

Vom Kopfbahnhof Bad Soden bestehen mit der Regionalbahnlinie RB 13 Verbindungen nach Frankfurt-Höchst sowie mit der S-Bahn (Limesbahn, Kronberger Bahn) zum Frankfurt Hauptbahnhof und weiter nach Langen und zum Hauptbahnhof Darmstadt. Mit dem Bus bestehen Verbindungen nach Frankfurt-Höchst, Königstein, zum Main-Taunus-Einkaufszentrum, nach Eschborn und Hofheim am Taunus. Des Weiteren bietet die Stadt den Stadtbus 828 an.

Tabelle 226: Anzahl von Personen in Bad Soden a. T., die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	596	536	592	129	25	1.878
Nachts (L _{Night})	542	551	126	3	0	-	1.222

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 227: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Soden a. T. (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Soden a.T.	B 8	43	50	0	41	48	0	420	395
2	Bad Soden a.T.	L 3014 Limespange	35	0	0	25	0	0	46	20
3	Bad Soden a.T.	L 3266 Königsteiner Straße	285	57	26	255	74	1	1229	1003

1. B 8

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 8 geht von der Autobahnanschlussstelle Frankfurt-Höchst der BAB 66 ab und verläuft in nordwestlicher Himmelsrichtung als Umgehungsstraße westlich von Bad Soden in Richtung Königstein im Taunus.

Forderung aus der Beteiligung:

Der westliche Stadtrand von Bad Soden am Taunus erhält durch den Fahrzeugverkehr der Bundesstraße Lärmimmissionen. Der Vorschlag wurde vorgebracht, den Lärmeintrag mit

einer Geschwindigkeitsreduktion auf 100 km/h herabzusetzen und dadurch nicht nur die Wohngebiete, sondern auch die Grünflächen, die zur Naherholung dienen, zu entlasten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 8 sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. L 3014 Limespange

Ist-Zustand:

Die Limespange dient südlich von Bad Soden als Ost-West-Verbindung zwischen Schwalbach am Taunus und Kelkheim. Am Knotenpunkt der Limespange (L 3014) mit der Königsteiner Straße (L 3266) treffen zwei maßgebliche Verbindungsstraßen aufeinander. Über den Knotenpunkt an der Limespange wird sowohl das südliche Wohngebiet als auch das Gewerbegebiet Ost erschlossen.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen unterschiedliche Vorschläge ein, die Verkehrslärmimmissionen einzudämmen. Zunächst sei hier der Vorschlag genannt, einen lärmoptimierten Asphalt im Bereich zwischen der Schubertstraße und der Limespange entlang der L 3266 einzubauen. Auch die Einführung von Tempo 30 nachts oder eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung mittels stationärer Messstellen wurde genannt.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h nachts wurde kritisch gesehen, da dies den verkehrlichen Funktionen und Bedürfnissen an dieser Stelle widersprechen würde.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zudem wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen angeregt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

An 6 Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.3. L 3266 Königsteiner Straße

Ist-Zustand:

Die Königsteiner Straße (L 3266) führt inmitten des Zentrums von Bad Soden. Auffallend ist

die sehr dichte und fahrbahnahe Bebauung im Kernstadtbereich. Die von Nord nach Süd verlaufende Landesstraße ist einer der Haupteerschließungsstraßen und erschließt auch den nördlich gelegene Stadtteil Neuenhain sowie die südwestlich gelegene Gemeinde Sulzbach (Taunus) und es erfolgt ein direkter Anschluss an die BAB 66.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen unterschiedliche Vorschläge der Bevölkerung ein, die Verkehrslärmimmissionen einzudämmen, wie beispielsweise einen lärmoptimierten Asphalt im Bereich zwischen der Schubertstraße und der Limespange entlang der L 3266 einzubauen. Auch die Einführung von Tempo 30 (nachts) oder eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung mittels stationärer Messstellen wurde genannt. Am Wochenende wird der Motorradverkehr als zusätzliche Lärmquelle empfunden. Die Lärmbelastung insgesamt betrifft auch die Anwohner in „2. Reihe“.

Stellungnahme aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h nachts wurde kritisch gesehen, da dies den verkehrlichen Funktionen und Bedürfnissen an dieser Stelle widersprechen würde. Der Schwerpunkt sollte auf Geschwindigkeitskontrollen liegen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zudem wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen angeregt

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im fast kompletten untersuchten Bereich werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 18 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, für Pkw und Lkw in der Nacht, zwischen der Haltestelle "Kurpark" und der Sulzbacher Str. werden die Beurteilungspegel um bis zu 3,0 dB(A) gesenkt.

Es sind zudem an 163 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Schmiebachtal als mögliches ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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.

Stellungnahme der Stadt Bad Soden a.Ts.:

Eine Stellungnahme der Stadt Bad Soden a.Ts. steht bislang aus.

10.7.2 Eppstein

In der Stadt Eppstein, die aus den fünf Stadtteilen Eppstein, Bremthal, Ehlhalten, Niederjosbach sowie Vockenhausen besteht, leben 13.655 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Eppstein liegt im Nordwesten des Main-Taunus-Kreises und grenzt direkt an das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Durch Eppstein hindurch führt die B 455; die BAB 3 liegt ca. 3 km entfernt. Landesstraßen verbinden die Stadtteile untereinander. Eppstein hat drei Haltepunkte an der S-Bahn-Strecke Frankfurt-Niedernhausen und liegt an der Main-Lahn-Bahn. Nach Wiesbaden besteht eine Busverbindung.

Tabelle 228: Anzahl von Personen in Eppstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	300	160	123	29	0	612
Nachts (L_{Night})	216	126	32	1	0	-	375

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 229: Betrachtete Straßenabschnitte in Eppstein (PLUS-Kartierung)

	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	Eppstein	B 455 Burgstraße/ Fischbacher Straße	115	21	0	109	25
2	Eppstein Vockenhausen	L 3011 Hauptstraße	62	7	0	49	4	0	154	122
3	Eppstein Bremthal	L 3017 Wiesbadener Straße	24	0	0	20	0	0	30	23

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 230: Neue Straßenabschnitte in Eppstein

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Eppstein	BAB 3	Geschwindigkeitsbegrenzung ausweiten
5	Eppstein	L 3011 Lorsbacher Straße	Tempo 30 km/h
6	Eppstein Bremthal	B 455	Tempo 30 km/h
7	Eppstein Ehlhalten	L 3011 Am Brühl / Schloßstraße	Tempo 30 km/h
8	Eppstein Ehlhalten	L 3027 Langstraße	Tempo 30 km/h
9	Eppstein Niederjosbach	L 3026 Bezirksstraße	Tempo 30 km/h
10	Eppstein Niederjosbach	K 721 Niederjosbacher Str./ Bahnstraße/ Zum Zimmerplatz/ Kirchgasse	Tempo 30 km/h

1. B 455, Burgstraße / Fischbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 verläuft südlich um Eppstein herum und begleitet teilweise die Schienen der Main-Lahn-Bahn. Durch die Tallage der B 455 wird der dort auftretende Verkehrslärm durch Kraftfahrzeuge und den Schienenverkehr noch verstärkt. Die lockere Bebauung mit Wohnhäusern und Gewerbebetrieben entlang der Bundesstraße ist teilweise zurückversetzt und durch viele Grünflächen mit hohen Bäumen unterbrochen. Einzelne Gebäude/Bereiche entlang der B 455 sind gemäß Mitteilung von Hessen Mobil in den vergangenen Jahrzehnten schon im Rahmen einer Lärmsanierung behandelt worden.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Darüberhinaus sorgen in den Sommermonaten Motorräder für eine unerträgliche Lärmbelastung. Es sollte an der Kreuzung L 3011/B 455 regelmäßigen Fahrzeugkontrollen inkl. Lärmmessungen und technische Überprüfungen stattfinden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen im Kreuzungsbereich mit der L 3011. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Kreuzungsbereich mit der der L 3011 werden die Richtwerte, die eine Anordnung von

straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 3 dB(A).

Zudem sind an 17 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an den Landrat des Main-Taunus-Kreises als Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren bzgl. straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte.

2. OT Vockenhausen, L 3011, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Von Eppstein und der B 455 aus zweigt sich die L 3011 am nordwestlichen Stadtende von Eppstein ab. Neben dem Stadtteil Vockenhausen wird auch der dahinterliegende Ort Ehlhalten hierüber erschlossen. Von der Hauptstraße aus gehen weitere Straßen für die innerstädtische Erschließung ab. Wie in Eppstein befindet sich die Durchfahrtsstraße L 3011 in einer Tallage, was den Verkehrslärm ungünstig beeinflusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Zudem wurden Beschwerden über Motorradlärm geäußert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zur Problematik des Motorradlärms wird auf die nachfolgende Seite verwiesen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich Ortsdurchfahrt Vockenhausen sind an 17 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Bremthal, L 3017, Wiesbadener Straße

Ist-Zustand:

Die Wiesbadener Straße ist die Hauptdurchfahrtsstraße im Stadtteil Bremthal. Sie ist beidseitig an die B 455 angeschlossen, die als Stadtumfahrung dient. Westlich von Bremthal ist die Autobahnanschlussstelle Wiesbaden / Niedernhausen; östlich befindet sich Eppstein. Entlang der L 3017 ist die Wohnbebauung unmittelbar an der Straße, am westlichen Ende

im Neubaugebiet etwas zurückgesetzt. Hier ist auch ein kleines Gewerbegebiet angesiedelt.

Forderung aus der Beteiligung:

Von den Anwohnern wird der schlechte Zustand der Fahrbahndecke als ein Auslöser für den Lärm angesehen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zudem wurde Hessen Mobil um Überprüfung einer möglichen Fahrbahndeckensanierung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

**Weitere Lärmprobleme im Stadtgebiet von Eppstein (v.a. Ehlhalten und Vockenhausen):
Motorradlärm**

Forderung aus der Beteiligung:

Es werden vermehrt Beschwerden wegen Motorradlärms insbesondere auf der L 3011 in der Gemarkung Eppstein laut. Insbesondere Anwohner der Schloßborner Straße in Eppstein-Ehlhalten und Anwohner der Hauptstraße in Eppstein-Vockenhausen beschweren sich über den Motorradlärm. Auch der Bürgermeister der Stadt Eppstein bittet durch entsprechende Verkehrsregelungen und polizeilicher, bzw. behördlicher Überwachung dem als belastend empfundenen Motorradlärm entgegenzuwirken.

Stellungnahme der Stadt Eppstein:

Terminanfragen bei der Polizei zwecks Lärmmessungen und Kontrollen bei Motorrädern sind bisher noch unbeantwortet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Durchführung von speziellen Kontrollen, bei denen neben der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften auch eine technische Kontrolle der Fahrzeuge erfolgen sollte. Auch Informations- und Aufklärungskampagnen können einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung bilden.

10.7.3 Eschborn

Eschborn liegt im Rhein-Main-Gebiet, im östlichen Teil des Main-Taunus-Kreises, gehört zur Stadtregion Frankfurt und grenzt nordwestliche an das Stadtgebiet von Frankfurt a.M. Zu Eschborn gehört der Stadtteil Niederhöchstadt. In Eschborn sind 2018 21.498 Einwohner (Stand: 31.03.2019) mit Hauptwohnsitz gemeldet. Die Stadt ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Eschborn bietet aufgrund seiner Nähe zu Frankfurt am Main und seiner guten Erreichbarkeit zirka 30.000 Arbeitsplätze (Stand: 2011), hiervon fast 90 Prozent im Dienstleistungsbereich.

Eschborn ist direkt an die BAB 66, BAB 648 und BAB 5 angebunden, die S-Bahn-Linien S3 und S4 fahren mit 3 Haltepunkten durch Eschborn und binden Eschborn direkt an die Frankfurter Innenstadt an.

Tabelle 231: Anzahl von Personen in Eschborn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.439	937	695	157	1	3.229
Nachts (L _{Night})	1.017	675	120	1	0	-	1.813

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Eschborn betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 232: Betrachtete Straßenabschnitte in Eschborn (PLUS-Kartierung)

	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	Eschborn	L 3005	317	0	0	288	0	0	483	378
2	Eschborn	Hauptstraße Rödelheimer Straße	130	116	0	129	106	0	1140	1036
3	Eschborn Nieder- höchststadt	L 3005	61	6	0	58	1	0	125	109
4	Eschborn Nieder- höchststadt	Hessenallee	17	1	0	11	0	0	32	24
5	Eschborn Nieder- höchststadt	Hauptstraße	98	6	0	96	1	0	288	243
6	Eschborn Nieder- höchststadt	Bahnstraße	Berechnung enthalten in „Niederräder Straße, Frankfurter Straße“							

Bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen der Stadt Eschborn:

- Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung „Sossenheimer Straße/ Berliner- / Hamburger Straße“
- Einrichtung, eines, Kreisverkehrs an der Kreuzung „Hauptstraße/ Sossenheimer Straße/ Götzenstraße“
- bevorstehende Realisierung einer Radwegeverbindung „Niederhöchststadt - Steinbach entlang der L 3367“
- Beteiligung Machbarkeitsstudie Radschnellweg Vordertaunus Bad Soden - Schwalbach - Eschborn.

1. L 3005

Ist-Zustand:

Südlich und westlich von Eschborn verläuft die L 3005 und dient als Stadtumfahrung. Direkt vom Nordwestkreuz Frankfurt zweigt die L 3005 ab, die als Haupterschließung für die nachfolgenden Gewerbe- und Naherholungsgebiete sowie Zubringer für die Städte Eschborn, Schwalbach am Taunus und Niederhöchstadt dient. Derzeit ist eine maximale Geschwindigkeit von Tempo 80 km/h ausgewiesen.

Stellungnahme der Stadt Eschborn:

Die Stadt Eschborn hat im Jahr 2012 ein umfangreiches Schallschutzgutachten in Auftrag gegeben um verschiedenen Lärminderungsmaßnahmen zu initiieren. Die Stadt Eschborn fordert eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 60 km/h.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund neuer Verkehrsdaten und einer neuen Lärmkartierung ist eine aktuelle Untersuchung des Lärmkonfliktes erforderlich. Der Straßenbaulastträger wurde um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Zudem wurde Hessen Mobil um Prüfung gebeten zu prüfen, ob eine Schallschutzwand entlang der L 3005 zwischen Sossenheimer und Hamburger Straße und vom Westerbach bis Eschborn Ost möglich ist.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme ist aktiver Lärmschutz errichtet worden. An einem Gebäude sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Der Eigentümerin wurde dies auch schon mitgeteilt. Eine Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand kommt nicht in Betracht.

Ergänzende Stellungnahme der Stadt Eschborn:

Die Stadt Eschborn wird sich mit Hessen Mobil in Verbindung setzen, um eine gemeinsame Lösung für die Lärmbetroffenen zu finden.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist über das weitere Vorgehen zu informieren.

2. Hauptstraße/Rödelheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße und im weiteren Verlauf Rödelheimer Straße ist eine innerörtliche Haupterschließungsstraße. Sie führt nahezu durch das gesamte Stadtgebiet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Eschborn als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Eschborn

Eine Lärmberechnung wurde durchgeführt. Es wird derzeit geprüft, ob und in welchem Umfang verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden können.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

3. OT Niederhöchstadt L 3005

Ist-Zustand:

Die L 3005 führt im nördlichen Verlauf durch den Stadtteil Niederhöchstadt. Entlang der Landesstraße befindet sich beidseitig überwiegend Wohnbebauung; im Süden des Stadtteils auch einige Gewerbebetriebe.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

4. OT Niederhöchstadt, L 3367: Hessenallee

Ist-Zustand:

Die Hessenallee verbindet den westlichen und den östlichen Teil von Niederhöchstadt, der durch die Landesstraße L 3005 geteilt ist, mit einer Unterführung. Die Bebauung ist von Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern geprägt, die durch einen Garten oder eine Baumreihe von der Hessenallee getrennt sind.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil wurde nicht vorgelegt.

5. OT Niederhöchstadt, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße, aus Eschborn kommend, ist zum einen eine Hauptverkehrsader der innerstädtischen Verbindungen innerhalb des östlich der L 3005 gelegenen Teils von Niederhöchstadt. In südlicher Fahrtrichtung wird Eschborn sowie das Gewerbegebiet West von Eschborn erschlossen. Im Norden mündet die Landesstraße in die L 3005 und führt Richtung Kronberg. Das Straßenbild ist geprägt von einer lockeren Bebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern im südlichen Teil sowie dichter Wohnbebauung im nördlichen Teil.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Eschborn als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Eschborn

Die Stadt Eschborn wird eine Verkehrsuntersuchung veranlassen. Ein entsprechender Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde bereits gefasst.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zu unterrichten.

6. OT Niederhöchstadt, BahnstraßeIst-Zustand:

Die Bahnstraße ist eine innerstädtische Verbindungsstraße in Niederhöchstadt. Sie führt vom links der L 3005 befindlichen Wohngebiet bis auf den Knotenpunkt mit der Eschborner Straße, die sich bereits in der Nachbarstadt Schwalbach (am Taunus) befindet. Es befindet sich beidseits der Straße eine aufgelockerte Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienwohnhäusern.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Eschborn als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Eschborn

Eine Stellungnahme der Stadt Eschborn liegt trotz Erinnerung nicht vor.

Langfristige Maßnahmen zur Lärminderung: RTW

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung Eschborns an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Dabei wird die RTW Eschborn über drei Haltepunkte erschließen, von denen zwei neu eingerichtet werden. Im eingeleiteten Planfeststellungsverfahren „Planfeststellungsabschnitt Nord“ hat im Sommer 2018 der Erörterungstermin stattgefunden. Aufgrund einer Änderung der ausgelegten Planunterlagen wird nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH im II. Quartal 2020 eine (weitere) Einreichung zur Vollständigkeitsprüfung beim RP Darmstadt erfolgen.

10.7.4 Flörsheim

Flörsheim am Main besteht neben der Kernstadt aus den Stadtteilen Weilbach, Wicker und Karamag/Falkenberg und hat 21.577 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Die Stadt Flörsheim ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum.

Flörsheim/Weilbach liegt direkt an der BAB 3, über die Bundesstraße 519 ist der Anschluss zu den nahen BAB 60 und BAB 67 sichergestellt. Die Bundesstraße 40 durchzieht ebenfalls das Stadtgebiet.

Flörsheim am Main wird von fünf Buslinien bedient, dazu kommen das Anruf- beziehungsweise Anschlusstaxi. In der Innenstadt von Flörsheim befindet sich ein S-Bahn-Haltpunkt.

In Flörsheim-Keramag gibt es einen Binnenhafen für den Güterumschlag, für den Personenverkehr gibt es am Konrad-Adenauer-Ufer in der Kernstadt eine Bedarfsanlegestelle für Schiffe.

Tabelle 233: Anzahl von Personen in Flörsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.617	620	407	198	63	2.905
Nachts (L _{Night})	908	439	217	83	0	-	1.647

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 234: Betrachtete Straßenabschnitte in Flörsheim (PLUS-Kartierung)

	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	Flörsheim Bad Weilbach	BAB 3	39	4	0	90	5	0	55	199
2	Flörsheim	B 519 Hauptstraße Grabenstraße Bahnhofstraße Obermainstraße	320	80	0	307	108	0	1298	1425
3	Flörsheim Weilbach	B 519 Rüsselsheimer Straße (nördlich der A3)	78	81	24	112	81	36	1075	1282
4	Flörsheim Weilbach	Mainzer Straße	Berechnung enthalten in „B519 Rüsselsheimer Straße (nördlich der A3)“							
5	Flörsheim Weilbach	B 519 Hofheimer Straße Frankfurter Straße	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Flörsheim Weilbach	L 3366 Rauheimer Straße	44	26	0	42	18	0	283	217

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 235: Neue Straßenabschnitte in Flörsheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7	Flörsheim	L 3006 Eddersheimer Straße	Ganztägiges LKW-Durchfahrtsverbot zwischen Flörsheim und Eddersheim

1. B 519: Hauptstraße, Grabenstraße, Bahnhofstraße, Obermainstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 519 führt in der Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch Flörsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Kernstadtbereich ca. 7.100 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine abschließende Stellungnahme liegt nicht vor.

2. OT Bad Weilbach, BAB 3

Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn 3 führt in geringem Abstand zur Wohnbebauung des Stadtteiles Weilbach vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 101.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 14.200 Fahrzeugen/Tag. 1993 wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen seitens Hessen Mobil durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein Lärmschutz entlang der Autobahn gefordert und zwar im Einzelnen eine Lärmschutzwand auf der nördlichen Seite der BAB 3, sowie ein generelles Tempolimit von 60 km/h.

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.

3. OT Weilbach, B 519, Rüsselsheimer Straße

Ist-Zustand:

Die B 519 führt von Flörsheim-Kernstadt kommend als Rüsselsheimer Straße durch den Stadtteil Weilbach, wo sie auf die B 40 trifft. Südlich von Weilbach beträgt der Gesamtver-

kehr laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 9.100 Kfz/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h ganztags für die vollständige Ortsdurchfahrt Weilbach B 519 - und somit ab der Kreuzung Mainzer / Rüsselsheimer Straße und dann die Rüsselsheimer Straße bis Ortsausgang - angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung aus der Beteiligung erstreckt sich auf die Realisierung einer Weilbacher Ortsumgehung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da weiterhin die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbau- lastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbau- lastträgers Hessen Mobil

Eine abschließende Stellungnahme liegt nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärm- minderung: „Kleine Umgehung Weilbach“

Im August 2018 hat der Magistrat der Stadt Flörsheim am Main die Satzung für den Bebauungsplan 1. Teilabschnitt Kleine Umgehung Weilbach beschlossen. In ihrer Sitzung am 13. September 2019 hat nun die Flörsheimer Stadtverordnetenversammlung durch einen entsprechenden Beschluss das Baurecht für den ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung Weilbach zwischen der L3265 (Frankfurter Straße) und der L3366 (Rauheimer Straße) geschaffen. Eine Veröffentlichung des Bebauungsplanes ist nach Auskunft der Stadt Flörsheim allerdings bislang nicht erfolgt, so dass dieser noch keine Rechtskraft erlangt hat.



Abbildung 66: Übersichtplan der "Kleinen Umgehung Weilbach"⁵⁵

⁵⁵ <https://www.floersheim-main.de/Die-Stadt/Verkehr/Kleine-Umgehung-Weilbach>, 16.09.2019

4. OT Weilbach, B 40, Mainzer Straße

Ist-Zustand:

Von Westen kommt die B 40 als Mainzer Straße in den Stadtteil Weilbach, wo sie auf die B 519 trifft. Vor dem Ortseingang beträgt der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 7.700 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung aus der Beteiligung erstreckt sich auf die Realisierung einer Weilbacher Ortsumgehung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine abschließende Stellungnahme liegt nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: „Kleine Umgehung Weilbach“:

siehe oben

5. OT Weilbach B 40/B 519, Hofheimer Straße, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraßen 40 und 519 treffen in Weilbach aufeinander um parallel als Hofheimer und Frankfurter Straße durch den Stadtteil zu ziehen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Kernstadtbereich ca. 16.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehranteil liegt bei etwa 660 Fahrzeugen/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h ganztags für die vollständige Ortsdurchfahrt Weilbach B 519 - somit aus Richtung Hofheim kommend die Hofheimer Straße vom Ortseingang bis zur Kreuzung Frankfurter Straße, dann ab da die Frankfurter Straße bis zur Kreuzung Mainzer / Rüsselsheimer Straße - angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung aus der Beteiligung erstreckt sich auf die Realisierung einer Weilbacher Ortsumgehung. Zudem sei die Frankfurter Straße erheblich durch Autos, auch Schwerverkehr, belastet, so dass eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h dringend erforderlich sei, um Anwohner, Fußgänger (zahlreiche Schulkinder) und Radfahrer besser vor Lärm, Unfällen und schädlichen Abgasen zu schützen.

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.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: „Kleine Umgehung Weilbach“:

siehe oben

6. OT Weilbach L 3366, Raunheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3366 führt von Eddersheim kommend bis zur Kreuzung Frankfurter Straße durch Wohnbebauung in Weilbach.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Raunheimer Straße sei erheblich durch Autos, auch Schwerverkehr, belastet, so dass eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h dringend erforderlich sei, um Anwohner, Fußgänger (zahlreiche Schulkinder) und Radfahrer besser vor Lärm, Unfällen und schädlichen Abgasen zu schützen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Raunheimer Straße sind an 28 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Die anspruchsberechtigten Eigentümer wurden bereits schriftlich über die mögliche Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen informiert. Es erfolgte bisher allerdings noch für kein Gebäude eine "Lärmsanierung".

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Flörsheim als Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt, den Straßenabschnitt zwischen Ampelkreuzung Frankfurter Straße und Raunheimer Straße/Friedhofstraße auf eine maximal zulässige Geschwindigkeit von Tempo 30 ganztags zu reduzieren. Dieser Straßenbereich zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass es eine Grenzbebauung der angrenzenden Häuser gibt und der Straßen- bzw. Gehwegsbereich sehr schmal ausgebaut ist. Die Lärmbelästigung könnte dadurch für die Anwohner deutlich vermindert werden und die Verkehrssicherheit wäre dennoch gewährleistet.

Die Maßnahme befindet sich derzeit im Abstimmungsprozeß mit den erforderlichen Beteiligten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde wird in der Raunheimer Straße zwischen Ampelkreuzung Frankfurter Straße und Raunheimer Straße/Friedhofstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde wird beantragt.

10.7.5 Hattersheim

Hattersheim ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum, hat 27.639 (Stand: 31.03.2019) Einwohner und besteht aus den drei Stadtteilen Hattersheim, Eddersheim und Okriftel. Das Stadtgebiet von Hattersheim grenzt an den Nordwesten der Stadt Frankfurt an und liegt direkt am Main.

Hattersheim hat direkten Anschluss an die BAB 66 und im Nordosten an die Flughafen-tangente B 40.

Hattersheim besitzt mit den Bahnhöfen Hattersheim (Main) und Eddersheim Anschlüsse an die Taunus-Eisenbahn von Frankfurt am Main nach Wiesbaden. Am Bahnhof Hattersheim (Main) halten zudem Züge der Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main. In Hattersheim verkehren vier Stadt-Buslinien. Hinzu kommen regionale Busverbindungen nach Hofheim und dem Flughafen Frankfurt, sowie eine Nachtbuslinie.

In Okriftel gibt es in den Sommermonaten eine Fährverbindung mit dem Kelsterbacher Wald.

Der Stadtteil Eddersheim grenzt nur durch den Main getrennt an das Gelände des Flughafens Frankfurt am Main.

Tabelle 236: Anzahl von Personen in Hattersheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.733	618	283	97	0	2.731
Nachts (L_{Night})	1.066	369	109	1	0	-	1.545

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 237: Betrachtete Straßenabschnitte in Hattersheim (PLUS-Kartierung)

	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	Hattersheim	BAB 66	13	1	0	44	1	0	21	53
2	Hattersheim Eddersheim	BAB 3	4	0	0	9	0	0	1	11
3	Hattersheim	L 3011 / L 3265 Mainzer Landstraße	159	59	0	163	47	0	799	668
4	Hattersheim	Hofheimer Straße	Berechnung enthalten in „Mainzer Landstraße“							
5	Hattersheim Okriftel	L 3011 Mainstraße Hessendamm	189	0	0	136	0	0	294	153

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 238: Neue Straßenabschnitte in Hattersheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
6	Hattersheim Eddersheim	L 3006 Flörsheimer Straße	Ganztägiges LKW-Durchfahrtsverbot zwischen Flörsheim und Eddersheim

1. BAB 66Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt in nord-westlicher Richtung an der Kernstadt von Hattersheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 119.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.300 Fahrzeugen/Tag. Die Lärmauswirkungen der BAB 66 sind seit Beginn der Lärmaktionsplanung in Hessen Gegenstand der Untersuchung.

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.

2. OT Eddersheim, BAB 3Ist-Zustand:

Südlich des Stadtteiles Eddersheim führt die BAB 3 in geraumen Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 101.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 14.200 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Lärmschutz entlang der BAB 3 gefordert. Als Maßnahmen wurde eine Lärmschutzwand auf der nördlichen Seite, sowie eine Geschwindigkeitsanordnung von Tempo 60 km/h 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.

3. L 3011/ L 3265, Mainzer LandstraßeIst-Zustand:

Die Mainzer Landstraße stellt die Hauptverkehrsstraße von Hattersheim dar. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.800 Kfz/Tag. Dieser Lärmkonfliktpunkt war bereits Gegenstand der Lärmminderungsplanung der 2. Stufe. Aufgrund der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil hatte sich die Stadt Hattersheim für die Einführung einer Temporeduzierung entschieden. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat die erforderliche Zustimmung für ein Tempolimit 30 km/h nachts erteilt. Eine Anordnung ist bislang nicht erfolgt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde um Überprüfung der nicht umgesetzten Tempo 30-Anordnung gebeten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auch weiterhin eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und die Stadt Hattersheim als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme ist die Ortsdurchfahrt von Hattersheim durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt worden. Zum Teil besteht ein LKW-Durchfahrtsverbot. Eine schalltechnische Berechnung liegt nicht vor.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörde konnte aufgrund der fehlenden schalltechnischen Berechnung noch keine Entscheidung treffen.

4. L 3011, Hofheimer StraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße L 3011 führt als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Kernstadtbereich. Den nördlichen Abschnitt bildet die Hofheimer Straße.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hattersheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim:

Etwaige Maßnahme befinden sich derzeit noch im Prüfungsverfahren.

5. OT Okriftel, L 3011, Hessendamm, MainstraßeIst-Zustand:

Die L 3011 führt als Mainstraße von Norden kommend in den Stadtteil Okriftel. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.500 Kfz/Tag. Dieser Lärmkonfliktpunkt war bereits Gegenstand der Lärminderungsplanung der 2. Stufe. Aufgrund der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil hatte sich die Stadt Hattersheim für die Einführung einer Temporeduzierung entschieden. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat die erforderliche Zustimmung für ein Tempolimit 30 km/h nachts erteilt. Eine Anordnung ist bislang nicht erfolgt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde um Überprüfung der nicht umgesetzten Tempo 30-Anordnung gebeten. Eine Tempo 30-Anordnung ganztags wurde für erforderlich erachtet. Während der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gefordert, dass die Maßnahme zeitnah umgesetzt wird.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Vor allem im Bereich Mainstraße 2 bis 22 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Auf der L 3011 wurde darüberhinaus an 11 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. An 28 Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Für den Bereich Hessendamm ist durch einen Bebauungsplan Baurecht geschaffen worden. Zuständig für evtl. Lärmschutzmaßnahmen ist die Stadt Hattersheim.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren bzgl. straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnte.

10.7.6 Hochheim am Main

Das Stadtgebiet Hochheim am Main liegt im Südwesten des Main-Taunus-Kreises direkt am Main und der Landeshauptstadt Wiesbaden. Hochheim und insbesondere der weitere Stadtteil Massenheim liegen inmitten von Weinbergen. In dem Mittelzentrum im Verdichtungsraum leben insgesamt 17.782 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Am westlichen Stadtrand verläuft die BAB 671 mit den Anschlussstellen Hochheim Süd und Hochheim Nord. Durch die Stadt führt die Bundesstraße 40 nach Mainz im Westen und Flörsheim im Osten, sowie die Landesstraße 3028.

Am Bahnhof Hochheim (Main) halten Züge der Taunus-Eisenbahn zwischen Frankfurt a.M. und Mainz stündlich und die Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main.

Tabelle 239: Anzahl von Personen in Hochheim am Main, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.199	403	264	96	0	1.962
Nachts (L_{Night})	575	311	76	10	0	-	972

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 240: Betrachtete Straßenabschnitte in Hochheim am Main (PLUS-Kartierung)

	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	Hochheim	BAB 671 Weststadt	120	73	1	139	89
2	Hochheim	BAB 671 Main-Vorlandbrücke	88	53	0	106	44	0	566	543
3	Hochheim	L 3028 Freiherr-vom-Stein- Ring	293	68	0	274	19	0	1028	723
4	Hochheim	L 3028 Breslauer Ring	Berechnung enthalten in „Freiherr-vom-Stein-Ring“							
5	Hochheim	Dresdner Ring	193	59	0	208	31	0	811	694
6	Hochheim	Königsberger Ring Am Daubhaus	Berechnung enthalten in „Dresdner Ring“							
7	Hochheim	Burgeffstraße	Berechnung enthalten in „Dresdner Ring“							
8	Hochheim Massenheim	L 3017 Wallauer-Straße Wickerer Straße	97	0	0	81	0	0	258	169

1 BAB 671, Weststadt

Ist-Zustand:

Die BAB 671 führt im Westen direkt an der Wohnbebauung angrenzend am Stadtgebiet von Hochheim in Nord-Süd-Richtung vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 59.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.500 Fahrzeugen/Tag. Im Bereich der sogen. „Weststadt“, einem dicht bebauten Wohngebiet zwischen den Anschlussstellen Hochheim-Nord und Hochheim-Süd, besteht bereits eine ca. 2,50 m hohe Lärmschutzanlage.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduktion für PKW auf Tempo 100 km/h, für Lkw auf Tempo 60 km/h gefordert. Weiterhin sollen im Rahmen der geplanten Brückensanierung und des damit verbundenen sechsspurigen Ausbaus in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Die Stadt Hochheim hat ein eigenes Lärmgutachten beauftragt, dass die Erhöhung der Lärmschutzwand für den Bereich Weststadt der Stadt Hochheim für notwendig erachtet. Mit einer Erhöhung der Lärmschutzanlage auf mindestens 4,00 m, besser 5,50 m lassen sich die Beurteilungspegel spürbar reduzieren und die aktuellen Auslösewerte fast vollständig einhalten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte der 16.

BlmSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen, eventuell eine Erhöhung bzw. Erweiterung der Lärmschutzwand für den Bereich Weststadt der Stadt Hochheim (AS 5 Hochheim Süd einschließlich der Zufahrten bis A 671 Höhe Querung 'Erster Käsbach') durchgeführt werden können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Beurteilungspegel im Status Quo liegen tags unter 70 dB(A) und nachts unter 60 dB(A).

Das Wohngebiet im Bereich der Sudetenstraße in Hochheim am Main wird durch zwei sich überlappende Lärmschutzmaßnahmen aktiv geschützt. Grundlage war ein Planfeststellungsbeschluss von 2006. Eine Überprüfung im Jahr 2018 ergab, dass zusätzliche aktive Maßnahmen über die Bestandssituation hinaus nicht in Betracht kommen. Die damaligen Prognosezahlen für das Jahr 2015 liegen mit den Verkehrsmengen aus der Straßenverkehrszählung 2015 gleich. Eine fehlerhafte Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände liegt somit nicht vor. Die auf Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses errichteten Lärmschutzwände können technisch nicht erhöht werden. Im untersuchten Bereich sind an einigen Gebäuden an der BAB 671 die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. BAB 671, Main-Vorlandbrücke

Ist-Zustand:

Die BAB 671 führt im Westen direkt am Stadtgebiet von Hochheim in Nord-Süd-Richtung vorbei. Da südlich der Kernstadt keine Lärmschutzanlagen vorhanden sind, kommt es zu Lärmbelastungen für die Einwohner der Südstadt und des südwestlichen Bereiches der Altstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 63.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag. Die Hessische Straßenbauverwaltung (Hessen Mobil) plant derzeit den Ersatzneubau der Main-Vorlandbrücke. Die Mainbrücke selbst ist nicht Bestandteil der Planung.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Hochheim hat ein eigenes Lärmgutachten beauftragt. Demnach lassen sich mit einer Lärmschutzwand am östlichen Fahrbahnrand der BAB 671 im Bereich des Ersatzneubaus der Vorlandbrücke die Beurteilungspegel spürbar reduzieren. Die Wand sollte mög-

lichst in nördliche Richtung um ca. 280 m verlängert und lückenlos an den bereits vorhandenen Einschnitt angebunden werden. Die aus akustischer und wirtschaftlicher Sicht optimale Wandhöhe liegt bei 3,00 m.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen aufgrund der BAB 671 für den Bereich zwischen AS 5 Hochheim Süd und AS 6 Gustavsburg. Der Straßenbaulastträger wurde dennoch um Prüfung der Möglichkeit einer Lärmschutzwand im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Hessen Mobil verweist auf das anhängige Planfeststellungsverfahren zum Ersatzneubau Vorlandbrücke.

3. L 3028, Freiherr-vom-Stein-Ring

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3028 führt in einem Halbkreis um den Kernstadtbereich von Hochheim herum. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden in erster Reihe entlang der L 3028 sowohl nachts als auch tagsüber die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. L 3028, Breslauer Ring

Ist-Zustand:

Die Landesstraße L 3028 führt in einem Halbkreis um den Kernstadtbereich von Hochheim herum. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Während der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung kamen auch Forderungen nach Tempo 30 auf.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden in erster Reihe entlang der L 3028 sowohl nachts als auch tagsüber die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Hochheim als Straßenverkehrsbehörden

Der Bereich des Breslauer Rings wird zunächst durch mehrere Lichtsignalanlage entschleunigt - in Höhe des Breslauer Ring 5, 32 und 40. Darüber hinaus erfolgt eine Entschleunigung durch die Bushaltestelle Breslauer Ring 19 und eine Fußgänger Lichtsignalanlage im Bereich Breslauer Ring 48.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die von der Stadt Hochheim geschilderten Maßnahmen dienen zwar der Entschleunigung des Verkehrs, sind jedoch nicht als Lärminderungsmaßnahmen einzustufen.

5. Dresdner Ring

Ist-Zustand:

Auf dem kommunalen Abschnitt des Cityrings ist derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 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. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz für die Anwohner gesehen. Es wurde somit die Stadt Hochheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Stadt Hochheim

Der Bereich des Dresdener Rings wird ab der Lichtsignalanlage (Breslauer Ring/Dresdener Ring) zusätzlich in Höhe der Hausnummer 20a durch einen Zebrastreifen entschleunigt. Dadurch sei eine praktische Geschwindigkeitsreduzierung gegeben.

Für lärmindernde Maßnahmen sind keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan vorhanden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die von der Stadt Hochheim geschilderten Maßnahmen dienen zwar der Entschleunigung des Verkehrs, sind jedoch nicht als Lärminderungsmaßnahmen einzustufen.

6. Königsberger Ring/Am DaubhausIst-Zustand:

Im Bereich ab Einfahrt Mainzer Straße über den Straßenabschnitt „Am Daubhaus 2-6“ bis zum Königsberger Ring (Höhe Stettiner Str. 17) besteht bereits eine ganztägige Tempo 30-Anordnung. Im Bereich "Am Daubhaus" wurden zusätzlich bauliche Tempobegrenzer (Schweller) eingebaut.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h für den vollständigen Abschnitt Königsberger Ring/Am Daubhaus gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme für den Königsberger Ring 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 der Stadt Hochheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Für lärmmindernde Maßnahmen sind keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan vorhanden.

7. BurgeffstraßeIst-Zustand:

Die Burgeffstraße ist eine Einbahnstraße. Ab Einfahrt Burgeffstraße gilt eine ganztägige Tempo 30-Anordnung. Im Bereich des "Netto-Marktes" ist eine Ampel mit Tempobegrenzer (Schweller) eingebaut. Im Bereich zwischen Weiherstraße bis Burgeffstraße 5 gilt ein verkehrsberuhigter Bereich.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden weitere verkehrliche Maßnahmen gefordert.



Abbildung 67: Burgeffstraße, © Regierungspräsidium Darmstadt



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 die Stadt Hochheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Für lärmmindernde Maßnahmen sind keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan vorhanden.

8. OT Massenheim, L 3017, Wallauer Straße/Wickerer Straße

Ist-Zustand:

Die L 3017 bildet die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Massenheim. Der Schwerpunkt

liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Ab der Wallauer Straße 18 bis Ortsausgang Wickerer Straße gilt durchgängig Tempo 30 ganztags. Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist installiert.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

An der Ortsdurchfahrt Massenheim sind an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Hochheim als Straßenverkehrsbehörde:

Die Geschwindigkeit wird zusätzlich durch einen Zebrastreifen und mehrere Bodenschweller begrenzt, so dass die Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die von der Stadt Hochheim geschilderten Maßnahmen dienen zwar der Entschleunigung des Verkehrs, sind jedoch nicht als Lärminderungsmaßnahmen einzustufen.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- Marktgelände
- Hummelpark
- Gebiet zwischen Hochheim-Delkenheim-Deponie Wicker

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Der Hummelpark befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Die Stadt Hochheim prüft derzeit, ob und welche Flächen im Einzelnen als ruhige Gebiete festgesetzt werden können.

10.7.7 Hofheim

Hofheim ist die Kreisstadt des Main-Taunus-Kreises und als Mittelzentrum im Verdichtungsraum im Regionalplan ausgewiesen. Hofheim grenzt direkt an das Stadtgebiet Wiesbaden und hat mit seinen sieben Stadtteilen Hofheim, Diedenbergen, Langenhain, Lorsbach, Marxheim, Wallau, Wildsachsen 39.736 Einwohner (31.12.2018).

Das Stadtgebiet Hofheim liegt entlang der BAB 66 und ist über fünf Auffahrten erschlossen. Außerdem führt die BAB 3 durch das Stadtgebiet.

Die Bahnhöfe Hofheim (Mitte) und Lorsbach liegen an der Main-Lahn-Bahn und haben eine direkte S-Bahn-Anbindung (S2, Niedernhausen-Frankfurt) sowie Regionalbahnanschluss an die Strecke Limburg an der Lahn - Frankfurt/Main. Neben den Stadtbuslinien „Hofemer“ bestehen Regionalbusverbindungen unter den Stadtteilen, sowie zur Landeshauptstadt Wiesbaden und ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 241: Anzahl von Personen in Hofheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.306	775	551	248	17	3.897
Nachts (L_{Night})	1.167	660	267	41	0	-	2.135

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 242: Betrachtete Straßenabschnitte in Hofheim (PLUS-Kartierung)

	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	Hofheim Wallau	BAB 3	26	0	0	103	3	0	34	177
2	Hofheim Wallau	BAB 66	6	0	0	23	0	0	7	23
3	Hofheim	B 519 Niederhofheimer Str. Alte Bleiche Hattersheimer Straße Zeilsheimer Straße Elisabethenstraße	220	104	0	198	136	0	1306	1404
4	Hofheim	B 519 Rheingaustraße	452	220	0	465	218	18	2529	2772
5	Hofheim	L 3011 Vincenzstraße	214	93	0	225	70	0	1037	909

	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}
			6	Hofheim	L 3018 Zeilsheimer Straße	166	139	17	169	130
7	Hofheim	Lorsbacher Straße (frühere L 3011)	Berechnung enthalten in „L3011 Vincenzstraße“							
8	Hofheim	Wilhelmstraße	Berechnung enthalten in „L3011 Vincenzstraße“							
9	Hofheim	Schmelzweg	108	30	0	101	23	0	467	367
10	Hofheim Lorsbach	L 3011 Hofheimer Straße	75	0	0	47	0	0	119	71

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 243: Neue Straßenabschnitte in Hofheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
11	Hofheim	L 3011 Bereich Hammermühle	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
12	Hofheim	Frankfurter Straße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
13	Hofheim	Nordring Zw. Finanzamt und Reifenberger Str.	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
14	Hofheim Diedenberg	L 3264 Casteller Straße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
15	Hofheim Diedenberg	K 787 Wildsachsener Straße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
16	Hofheim Langenhain	L 3018/ L 3368 Usinger Straße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
17	Hofheim/ Langenhain	L 3018 Gartenfeldstraße/ Oranienstraße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
18	Hofheim Langenhain	L 3368 Wallauer Straße/ Am Jagdhaus	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
19	Hofheim Lorsbach	L 3011 Im Lorsbachtal	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
20	Hofheim Marxheim	L 3264 Ahornstraße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
21	Hofheim/ Wallau	L 3017	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
22	Hofheim/ Wallau	K 785 Theodor-Heuss-Straße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
23	Hofheim/ Wallau	Wiesbadener Straße/Taunusstraße	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz
24	Hofheim Wildsachsen	L 3017 Alt Wildsachsen	Tempo 30 km/h aus Lärmschutz

Bereits erfolgte Maßnahmen zur Lärminderung:

Im Bereich der Mühlgasse/Wallau wurde eine Lücke im Bereich der bestehenden Lärm-schutzanlagen an der L 3017 durch die Stadt Hofheim zwischenzeitlich geschlossen.

1. OT Wallau, BAB 3

Ist-Zustand:

Die BAB 3 führt durch das Stadtgebiet Hochheims. Insbesondere der Stadtteil Wallau ist von Lärmemissionen der BAB 3 betroffen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrs-zählung 2015 in diesem Bereich ca. 104.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.800 Fahrzeugen/Tag.

Die Beeinträchtigungen durch die BAB 3 waren bereits in der letzten Stufe Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Mitte der 90er Jahre wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bebauung von Wallau errichtet. Hierbei wurde eine Lärmschutzwand (knapp 900 m) auf den vorhandenen und im Zuge des Baus der Lärmschutzwand modifizierten Lärm-schutzwall errichtet. Weiter wurde der Lärmschutzwall um über 200 m verlängert. Ferner wurde der Straßenbelag mit einer lärmindernden Eigenschaft hergestellt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen die Forderungen nach der Verlänge-rung der Lärmschutzwand im Bereich der Straße "Am Hünerberg" und die Schließung der Abschirmlücke zwischen Aufschüttungen nördl. Klingbachtal und südl. Kabelhaus ein. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen auch Forderungen auf eine Geschwindig-keitsreduzierung auf 80 km/h ein.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Es wurde insbesondere um eine Überprüfung und Neubewertung der Lärmschutzwand gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers liegt bislang nicht vor.

2. OT Wallau, BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt südlich der Stadtteile Wallau und Diedenbergen vorbei. Der Gesamtver-kehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 110.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.900 Fahrzeugen/Tag. Insbesondere Anwohner des Wohngebietes Gräsiger Weg, Bleidenstädter Äcker können von Lärmemissionen der Auto-bahn betroffen sein. Die Bebauung dort wird allerdings bereits durch einen Lärmschutzwall bzw. durch kurze Lärmschutzwände geschützt.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Hofheim fordert Lärmschutzmaßnahmen für die Bevölkerung Wallaus. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen auch Forderungen auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h ein.

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.

3. + 4. B 519Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 519 führt als Ortsdurchfahrt mitten durch den Kernstadtbereich von Hofheim sowie den Stadtkern von Marxheim. Auch hier wurden bereits in der vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung in Hessen etwaige Lärminderungsmaßnahmen untersucht. Es wurden bereits in den vergangenen Jahrzehnten einzelne Gebäude im Rahmen einer Lärmsanierung durch Hessen Mobil behandelt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 am Kreuzungspunkt mit der L 3011 ca. 14.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 520 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Betroffene kritisieren das stockende Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung. Weitere Lärmschutzmaßnahmen würden unter Verweis auf das anhängige Verfahren abgelehnt werden. Eine Ausbesserung der Fahrbahn sei dringend erforderlich.

Über die tägliche Lärmbelastung hinaus würden illegale Auto- und Motorradrennen, aber keine Geschwindigkeitskontrollen stattfinden. Zudem soll die Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt untersucht werden. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Forderungen nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen laut.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbau- lastträgers Hessen Mobil

Die Ortsdurchfahrt von Hofheim an der B 519 ist bereits lärmsaniert in Form von passiven Lärmschutzmaßnahmen.

Eine schalltechnische Untersuchung der vollständigen Ortsdurchfahrt liegt nicht vor

Stellungnahme der Kommune:

Die Stadt Hofheim sieht immer noch die Notwendigkeit, der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Rheingaustraße, um die Lärmbelastung der Anlieger zu reduzieren.

Eine Stellungnahme der Kommune zu den Geschwindigkeitskontrollen steht hier noch aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die geplante Ortsumgehung soll die vorhandene B 519 in der Ortsdurchfahrt von Hofheim ersetzen und die Ortslage vom Durchgangsverkehr und erheblichen Teilen des Ziel- und Quellverkehrs entlasten. Die Trasse der neuen B 519 beginnt im Süden vor dem Ortseingang Hofheim-Marxheim, umfährt die Stadt Hofheim östlich und mündet nordöstlich des Gewerbegebietes Hofheim-Nord in die bestehende B 519 ein. Die Baulänge der Ortsumgehung beträgt rund 4,6 km. Gegenwärtig läuft das Planfeststellungsverfahren.

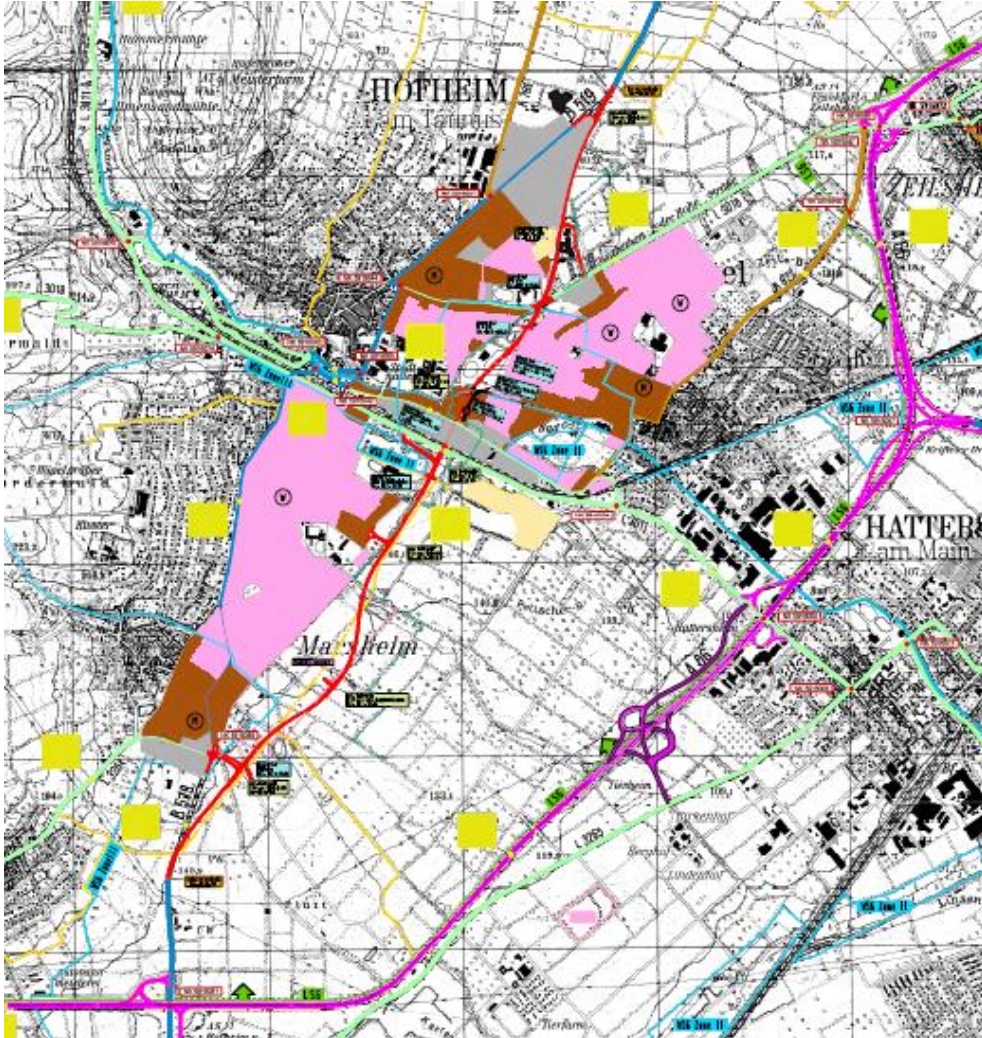


Abbildung 68: Übersichtsplan Verlegung B 519 Ortsumgehung Hofheim ©Hessen Mobil⁵⁶

5. L 3011 Vincenzstraße

Ist-Zustand:

Die L 3011 trennt den Kernstadtbereich vom Stadtteil Marxheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 südlich der B 519 ca. 9.900 Kfz/Tag. Der Schwer-

⁵⁶ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/rhein-main/b-519-ortsumgehung-hofheim>, 22.08.2018

verkehrsanteil liegt bei etwa 160 Fahrzeugen/Tag. In der letzten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde bereits die Einführung eines Tempolimits von den zuständigen Behörden erfolglos geprüft.

Forderung aus der Beteiligung:

Eine Neubetrachtung der Lärmsituation und Prüfung möglicher Maßnahmen wird gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine vollständige schalltechnische Untersuchung wurde nicht vorgelegt.

6. L 3018 Zeilsheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Zeilsheimer Straße ist ein Straßenabschnitt der L 3018, der von Frankfurt-Zeilsheim, bzw. der BAB 66-AS Frankfurt-Zeilsheim kommend den Verkehr inmitten von Hofheim auf die B 519 führt. Nordöstlich des Stadtgebietes beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 19.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 370 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Stellungnahme von Hessen Mobil liegt inzwischen vor, kann aber erst im endgültigen Lärmaktionsplan der 3. Runde Berücksichtigung finden (Redaktionsschluss 2. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Angaben der Stadt Hofheim ist eine komplette Umgestaltung des Streckenzugs vorgesehen. Die Planung der Umgestaltung beginnt in 2019 und wird von einem umfassenden Bürgerbeteiligungsprozeß begleitet. Die Umgestaltung soll zu einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und somit auch zu einer Lärmreduzierung beitragen.

7. Lorsbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Lorsbacher Straße, ehemalige L 3011, ist eine inzwischen kommunale Straße in der Kernstadt Hofheim. Im östlichen Abschnitt gilt eine Einbahnstraßenregelung.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gebeten, die Lärmbelastung für diese Straße zu untersuchen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Stadt Hofheim am Taunus als Straßenbaulastträger:

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

8. WilhelmstraßeIst-Zustand:

Parallel zur Lorsbacher Straße führt die Einbahnstraße Wilhelmstraße, die den Verkehr in die Gegenrichtung leitet. Im Bereich der Seniorenanlage ist nach Angaben der Stadt Hofheim bereits Tempo 30 km/h angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Tempo 30-Geschwindigkeitsreduzierung für die komplette Wilhelmstraße gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Prüfung einer möglichen verkehrlichen Anordnung gebeten.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Hofheim als Straßenverkehrsbehörde:

In Absprache mit der Polizei wird für den Straßenabschnitt Wilhelmstraße die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ganztags aus Gründen der Verkehrssicherheit im Frühjahr 2020 umgesetzt.

9. SchmelzwegIst-Zustand:

Der Schmelzweg ist eine kommunale Straße im Kernstadtgebiet von Hofheim, der die Verbindung zwischen der L 3018 und der L 3011 darstellt. Bereits 2014 wurde die Anordnung von Tempo 30 km/h von der oberen Verkehrsbehörde abgelehnt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger:

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

10. OT Lorsbach, L 3011, Hofheimer Straße

Ist-Zustand:

Die L 3011 führt von der Kernstadt kommend Richtung Eppstein durch den Hofheimer Stadtteil Lorsbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen Hofheim und Lorsbach ca. 9.000 Kfz/Tag, zwischen Lorsbach und Eppstein 6.800 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde hier eine Untersuchung der Lärmbelastung gefordert. In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen noch Forderungen nach Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ein.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Bevölkerung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. Grünzone westlich des Schmelzweges
- b. Fläche zwischen B 519 und L 3018

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

a: Hier handelt es sich um eine städtische Grünanlage parallel des Schwarzbachs. Diese 10 bis 15 m breite Parzelle liegt in geringer Entfernung zur stark verkehrsbelasteten Hattersheimer Straße, so dass der Erholungseffekt nur als gering anzusehen ist. Die Stadt Hofheim sieht diese Grünfläche nicht als ein auszuweisendes ruhiges Gebiet an.

b: Auf der Fläche zwischen der Bundesstraße 519 und der Landesstraße 3018 bestehen Planvorhaben für einen Neubau der B 519. Im nördlichen Bereich ist zudem im Regionalen Flächennutzungsplan eine Hotel-/ Sportfläche vorgesehen, die die Stadt Hofheim zukünftig entwickeln möchte. Die Stadt Hofheim ist daher gegen eine Ausweisung eines ruhigen Gebietes auf dieser Fläche.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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. Da wie oben ausgeführt die Stadt Hofheim selbst die Ausweisung der unter den Buchstaben a) und b) angeführten Flächen als ruhige Gebiet ablehnt, kommt aus den vorgenannten Gründen eine Festsetzung der vorgeschlagenen Flächen als ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie derzeit nicht in Betracht.

10.7.8 Kelkheim

Kelkheim liegt unmittelbar nordwestlich von Frankfurt am Main. Das Stadtgebiet reicht bis zum Taunuskamm. Die Stadt Kelkheim ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum, hat 28.993 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Stadtteile Kelkheim, Münster, Hornau, Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain.

Durch das Kelkheimer Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen 8 (Frankfurt-Limburg, in Richtung Frankfurt autobahnähnlich ausgebaut), 455 (Wiesbaden-Bad Homburg) und 519 (Rüsselsheim am Main-Königstein). Auf der Bundesautobahn 66 (Frankfurt-Wiesbaden) gibt es eine Abfahrt Kelkheim, die aber auf dem Gebiet von Frankfurt-Unterliederbach liegt. Kelkheim-Mitte besitzt eine verkehrsberuhigte Einkaufsstraße, die Bahnstraße.

Kelkheim besitzt drei Haltebahnhöfe der Königsteiner Bahn der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB), eine S-Bahn-ähnliche Vorortbahn, die im 30-Minuten-Takt von Königstein über Kelkheim zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt. Verschiedene Buslinien vervollständigen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 244: Anzahl von Personen in Kelkheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	667	601	545	294	0	2.107
Nachts (L_{Night})	575	546	232	0	0	-	1.353

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 245: Betrachtete Straßenabschnitte in Kelkheim (PLUS-Kartierung)

	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	Kelkheim	B 519	5	0	0	7	0
2	Kelkheim	L 3016 Bahnstraße Frankfurter Straße Fischbacher Straße	431	228	0	451	145	0	2461	2018
3	Kelkheim	Königsteiner Straße	45	0	0	35	0	0	70	54
4	Kelkheim	Gagernring	146	22	0	143	17	0	446	407
5	Kelkheim Fischbach	B455 Eppsteiner Straße	93	0	0	66	0	0	154	76

	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}
			6	Kelkheim Fischbach	L3016	176	0	0	138	0

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 246: Neue Straßenabschnitte in Kelkheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7	Kelkheim	Frankenallee	Fehlerhafte Lärmkartierung Tempo 30 ganztags/LKW-Durchfahrtsverbot nachts/Verkehrskontrollen/bauliche Maßnahmen wie Radwege
8	Kelkheim Fischbach	B 519 Eppsteiner Straße	Tempo 30

1. B 519

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße B 519 verläuft außerhalb der Ortslage am Stadtgebiet Kelkheim vorbei.

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.

2. L 3016 Frankfurter Straße, Bahnstraße, Fischbacher Straße

Ist-Zustand:

Die L 3016 führt in der Ortsdurchfahrt durch das Kernstadtgebiet von Kelkheim, sowie die Stadtteile Fischbach und Münster. Zwischen Fischbach und Kelkheim-Mitte beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 ca. 15.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehranteil liegt bei etwa 200 Fahrzeugen/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts auf der L 3016 Frankfurter Straße und Bahnstraße zwischen der abknickenden Vorfahrt zur Kronberger Straße und dem Bahnübergang angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine ganztägige Einführung von Tempo 30, sowie ein nächtliches (22-5 Uhr) Durchfahrtsverbot für LKW vorgeschlagen, unterstützt durch bauliche Maßnahmen wie z.B. Einführung von Radwegen, und durch Überwachungsmaßnahmen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt sind bereits passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Eine schalltechnische Berechnung wurde nicht vorgelegt.

3. L 3016 Königsteiner Straße, bzw. Gemeindestraße Königsteiner Straße

Ist-Zustand:

Die Königsteiner Straße führt als L 3016 im östlichen Randbereich von Kelkheim-Mitte und Münster und ab dem Kreisverkehr am Hauptfriedhof als kommunale Straße durch das Stadtgebiet. Derzeit ist auf allen Streckenabschnitten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hessen Mobil für den Anteil an Landesstraße und der Straßenbaulastträger Stadt Kelkheim für den kommunalen Abschnitt um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt sind bereits passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Eine schalltechnische Berechnung wurde nicht vorgelegt.

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Erhöhte Werte sind nach Aussagen der Kommune auf der Gemeindestraße ausschließlich im Nahbereich der Kreuzung mit den Landesstraßen L 3016 und L 3014 gegeben. Diese Kreuzung „Münsterer Knoten“ ist mit einer Lichtsignalanlage versehen, welche rund um die Uhr läuft. Die erhöhten Werte im Nahbereich der Kreuzung basieren nach Ansicht der Kommune auf der Kombination von vor der Lichtsignalanlage wartenden bzw. anfahrenen Fahrzeugen mit in die Straße hineinwirkenden Fahrzeuggeräuschen von den verkehrlich deutlich höher belasteten Landesstraßen. An diesen Geräuschen würde auch die Anordnung von Tempo 30 auf dem Gemeindestraßenabschnitt der Königsteiner Straße nichts ändern. Daher ist die Anordnung von Tempo 30 für den Bereich der Gemeindestraße kein geeignetes Mittel zur Reduzierung des Verkehrslärms in diesem Bereich.

4. Gagernring

Ist-Zustand:

Der Gagernring ist die Hauptverkehrsstraße des Stadtteiles Hornau und war bereits in den vergangenen Jahren Gegenstand der Lärminderungsplanung in Hessen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im Jahr 2014 wurde der Gagernring nach Auskunft der Stadt grundhaft erneuert.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde kritisiert, dass die veröffentlichte Lärmkartierung hier fehlerhaft sei. Es wurde Tempo 30 km/h und ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dahingehend Kritik geäußert,

dass die Stadt Kelkheim keine Haushaltsmittel für erforderliche Lärmberechnungen bereitstellt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Kelkheim als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Stadt Kelkheim:

Die Anordnung von Tempo 30 auf dem gesamten Gagernring würde dazu führen, dass sich Teilverkehre auf den parallel und direkter verlaufenden Straßenzug Hornauer Straße Rotebergstraße verlagern, was den Verkehrslärm in diesem Wohngebiet deutlich ansteigen lassen würde. Ein Durchfahrtsverbot für LKW würde zu einer Verlagerung auf andere Straßen führen. Zudem ist der Anteil schwerer LKW eher gering. Es ist von städtischer Seite sogar eher gewünscht, dass LKW-Andienungsverkehr zu Gewerbebetrieben an der Hornauer Straße (Möbel Fischer, Schreinerei Lange) über den Gagernring und nicht durch die Stadtmitte Kelkheims fährt.

Für die Schaffung eines Radverkehrs wird keine Notwendigkeit gesehen, da der Radverkehr in Kelkheim über direkter verlaufende Straßen innerhalb von Tempo 30-Zonen mit weniger Steigungen geleitet wird. Der Gagernring gehört schon seit Jahren zu den Einsatzschwerpunkten der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage der Stadt Kelkheim.

Im Rahmen des Projekts Gagernspange/Baugebiet Hornau West wird aller Voraussicht nach eine von der Stadt Kelkheim zu beauftragende detaillierte Verkehrslärmuntersuchung mit Maßnahmenvorschlägen für den Gagernring erstellt.

In den Haushalten 2019 und 2020 der Stadt Kelkheim (Taunus) stehen keine Mittel für freiwillige bauliche Schallschutzmaßnahmen an privaten Wohngebäuden zur Verfügung.

5. OT Fischbach, B 455, Eppsteiner Straße

Ist-Zustand:

Die B 455 durchzieht den Stadtteil Fischbach und tangiert in einigen Bereichen die Bebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich des Ortes ca. 10.700 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 250 Fahrzeugen/Tag.

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.

6. OT Fischbach, L 3016, Kelkheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Kelkheimer Straße durchzieht als Ortsdurchfahrt den Stadtteil Fischbach. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30

km/h ganztags zwischen grüner Weg/Brückenrampe zur B 455 und der Egerländer Straße angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein nächtliches Durchfahrtsverbot für den LKW Verkehr vorgeschlagen, da der Bereich dringend vor einer weiteren Verkehrszunahme geschützt werden soll. Mehrbelastungen könnten durch die Ausweisung weiterer schienenferner Baugebiete im Taunus, sowie durch geplante geänderte Verkehrsführungen im Bereich Kelkheim-Mitte und -Hornau entstehen. Darüberhinaus wurde eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 50 (bisher Tempo 60) zwischen dem Ortsausgang Kelkheim-Fischbach und dem Ortseingang Kelkheim-Mitte vorgeschlagen. Innerorts in Fischbach wurde zudem die Einführung von Tempo 30 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine schalltechnische Berechnung wurde von Hessen Mobil nicht vorgelegt.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

- **Fahrbahnsanierung**

Forderung aus der Beteiligung:

Bei allen Fahrbahndeckenerneuerungen soll der Einsatz von lärmarmen Asphalt geprüft werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmindernden Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmindernden Deckenbeläge eingesetzt.

- **ÖPNV**

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Form von Takterhöhung der Schienenverbindung (R812) zwischen Königstein und Frankfurt Hbf und deutlicher Verbesserung der Busverbindungen zwischen Bahnhof Kelkheim-Mitte und den Stadtteilen Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain gefordert.

Stellungnahme der RMV GmbH als regionaler ÖPNV-Aufgabenträger:

Die RMV GmbH weist im Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes darauf hin, dass die

Angebotsausweitung in der Hauptverkehrszeit mit Verdichtierzügen zwischen Kelkheim und Frankfurt-Höchst mit Anpassungen der vorhandenen Infrastruktur möglich sei. Die hohe Verkehrsnachfrage zu dieser Zeit erfordert mehr Platzkapazität, die durch längere Züge nicht hergestellt werden kann, weil die Bahnsteiglängen an der Strecke dafür nicht ausreichen. Ein Bahnsteigumbau hätte auch notwendige Anpassungen von Gleis- und Signalanlagen und gegebenenfalls Bahnübergängen zur Folge. Für einen 15-Minuten-Takt zwischen Kelkheim und Frankfurt sind voraussichtlich weitere Gleis- und Signalarbeiten notwendig.

Stellungnahme der MTV mbH als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger:

Die Kapazitätsgrenze auf der RB12 wird in der Hauptverkehrszeit häufig überschritten. Die Zuglängen sind ausgereizt. Eine Taktverdichtung ist dringend erforderlich und soll mit mehr Nachdruck verfolgt werden. Es soll zudem eine 30-minütige Taktung der Züge an Sonntagen erfolgen. Auch der Ausbau eines möglichen Begegnungsabschnitts auf Liederbacher Gemarkung sollte weiterverfolgt werden. Langfristig sollten Überlegungen zur Elektrifizierung erfolgen.

Mit dem Ausbau der lokalen Buslinien kann der Lärmschutz innerhalb der Stadt Kelkheim verbessert werden. Bezüglich der lokalen Buslinien ist geplant, dass im Rahmen des ab 2020 zu erarbeitenden Lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) Nachfrage und Potenziale der lokalen Buslinien überprüft werden. Steigende Nachfrage und Kapazitätsengpässe in Kelkheim auf den Linien 263 und 804, besonders nach Hornau, aber auch in die Stadtteile Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain sind bekannt und werden untersucht werden. Die Ergebnisse werden zeigen, ob in Abstimmung mit der Stadt Kelkheim und den Gesellschaftern der MTV auf nachfragestarken Relationen die lokalen Verbindungen, im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten, verstärkt werden sollten. Ein entsprechendes Angebotskonzept sollte im LNVP definiert werden und kann als Mehrbestellung im laufenden Vertrag oder ab 2024/2025 bei Neuausschreibung und Vergabe berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Die Taktverdichtung erfordert mit höchster Wahrscheinlichkeit den Neubau eines Begegnungsgleises zwischen Liederbach und Unterliederbach. Deshalb muss von einem mehrjährigen Realisierungszeitraum ausgegangen werden. Diese Maßnahme wird von den städtischen Gremien ebenfalls gefordert.

Zur Verbesserung der Busverbindungen zwischen Bahnhof Kelkheim-Mitte und den Stadtteilen Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain wird darauf hingewiesen, dass diese Verbindung über die Buslinie 804 von Montag bis Freitag zwischen 5:50 und 1:19 Uhr im Halbstunden- bzw. zu schwächer nachgefragten Zeiten im Stundentakt gegeben ist. Samstags besteht die Verbindung von 6:20 bis 2:15 Uhr im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen von 8:20 bis 2:15 Uhr im Stundentakt. Die Abfahrtszeiten der Busse sind auf die Ankunftszeiten der Züge abgestimmt.

- **Umgestaltung des Bahnhofes Kelkheim-Mitte zu einem Mobilitätszentrum**

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Umgestaltung des Bahnhofes Kelkheim-Mitte zu einem Mobilitätszentrum mit vergrößertem Busbahnhof, Park and Ride mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, besseren Zugängen zum Bahnhofsgelände und einem Anschluss an das Radwegenetz gefordert.

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Dieses Projekt befindet sich in der kommunalpolitischen Diskussion. Voraussichtlich wird dazu im ersten Halbjahr 2020 ein Ideenwettbewerb gestartet.

Schutz ruhiger GebieteForderung aus der Beteiligung:

Aus der Bevölkerung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. Grünzone entlang des Liederbachs/Mühlengrund
- b. Grünzone entlang des Liederbachs/Sindlinger Wiesen
- c. Wald- und Feldbereich zwischen Hornau/Fischbach/B455/Schneidhain/B8/B519

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

a und b.: Beide Flächen sollen als innerörtlicher Grünzug erhalten bleiben. Eine Notwendigkeit diese Flächen als ruhige Gebiete auszuweisen wird seitens der Stadt allerdings nicht gesehen.

c: Ein mögliches ruhiges Gebiet zwischen Hornau/Fischbach und Königstein sowie zwischen B 455 und B 8 umfasst alle Trassenalternativen der von einer Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung gewünschten Fischbachspange, die als Ortsumgehung im Hinblick auf die dauerhafte und erhebliche gesundheitliche Belastung und allgemeinen Beeinträchtigung favorisiert wird. Zudem führt durch dieses Gebiet eine Bahnlinie und dort sind Sportanlagen vorhanden. Eine Ausweisung als ruhiges Gebiet wird somit seitens der Kommune abgelehnt.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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. Da wie oben ausgeführt die Stadt Kelkheim selbst die Ausweisung der unter den Buchstaben a) bis c) angeführten Flächen als ruhige Gebiete ablehnt, kommt aus den vorgenannten Gründen eine Festsetzung der vorgeschlagenen Flächen als ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie derzeit nicht in Betracht.

10.7.9 Kriftel

Die Gemeinde Kriftel liegt im Nordosten des Frankfurter Stadtteils Zeilsheim und umfasst lediglich eine Gemarkung. Kriftel hat 11.218 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Kriftel liegt an der Autobahn BAB 66 und hat mit Frankfurt-Zeilsheim und Hofheim eine gemeinsame Anschlussstelle. Auf dem Gemeindegebiet liegt außerdem das Krifteler Dreieck, das die BAB 66 und die B 40 verknüpft. Eine weitere gemeinsame Anschlussstelle befindet sich an der BAB 66 mit Hattersheim am Main.

Kriftel besitzt eine Bahnstation an der Main-Lahn-Bahn (Frankfurt am Main-Limburg an der Lahn), die heute von der Linie S2 der S-Bahn Rhein-Main bedient wird. Außerdem wird Kriftel von verschiedenen Regionalbussen der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft bedient.

Tabelle 247: Anzahl von Personen in Kriftel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.135	477	278	6	0	1.896
Nachts (L_{Night})	685	344	15	0	0	-	1.044

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 248: Betrachtete Straßenabschnitte in Kriftel (PLUS-Kartierung)

	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	Kriftel	BAB 66	67	1	0	165	6	0	106	280
2	Kriftel	L 3011 Hattersheimer Straße	72	1	0	53	1	0	111	61
3	Kriftel	L 3011 alt Kapellenstraße K 822 Frankfurter Straße	158	4	0	124	3	0	325	217
4	Kriftel	L 3018 Hofheimer Straße Elisabethenstraße	33	3	0	33	1	0	100	78
5	Kriftel	Hofheimer Straße	78	27	0	62	18	0	382	294

1. BAB 66

Ist-Zustand:

Die BAB 66 führt östlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung in relativ geringem Abstand zur Bebauung vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 119.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.300 Fahrzeugen/Tag. Im Jahr 2008 wurde der sechsstreifige Ausbau der BAB 66 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Autobahndreieck Kriftel fertig gestellt und eine Lärmschutzwand auf der südöstlichen Seite installiert. Im Zuge dessen wurde eine bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben. Dieser Lärmkonfliktpunkt ist seit der 1. Stufe Gegenstand der Lärminderungsplanung in Hessen.

Forderung aus der Beteiligung:

Da viele Bürgerinnen und Bürger eine subjektive Zunahme des Verkehrslärmes feststellen, kritisiert die Gemeinde Kriftel, dass bei den vorangegangenen Verfahren nicht die tatsächlichen Gegebenheiten (Höhe und Ausführung Lärmschutzwand, Anzahl Fahrspuren etc.) berücksichtigt wurden. Daher bittet die Kommune weiterhin, die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wie einer Lärmschutzwand auf der nordwestlichen Seite zu ergänzen oder Geschwindigkeitsreduzierungen in den Nachtstunden einzuführen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Die Lärmaktionsplanung bat zudem um Überprüfung der Forderungen nach einer Lärmschutzwand auf nordwestl. Seite, da die DTV-Werte gestiegen sind.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im untersuchten Bereich sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Die Berechnungen mit den aktuellen Verkehrszahlen zeigen, dass die Voraussetzungen für weitere aktive Maßnahmen nicht vorliegen. Die Bebauung entlang der BAB 66 in Kriftel ist durch die bestehenden Lärmschutzwände ausreichend geschützt.

2. L 3011, Hattersheimer StraßeIst-Zustand:

Im Bereich der L 3011 Hattersheimer Straße wurde eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe durchgeführt und im Jahr 2016 die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 auf 50 km/h ganztägig zwischen „L 3011 alt/Auf der Hohlmauer“ Ende bis zum Ende der Bebauung der Straße "An der Landwehr" auf dem Fahrstreifen Richtung Hattersheim angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Nach Angaben der Kommune wünschen die Anwohner der Siedlung „An der Landwehr“ eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf einheitlich 50 km/h zwischen der Kreuzung „L 3011 alt/Auf der Hohlmauer“ und der Kreuzung L 3011/Gutenbergstraße. Weiterhin sollen hier Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen durchgeführt werden. Die Gemeinde Kriftel unterstützt diesen Vorschlag und bittet um Überprüfung einer einheitlichen Angleichung einer Tempo 50-Anordnung. In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Forderungen nach einer Lärmschutzwand und einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage hervorgebracht. Auch Tempo 30- Forderungen wurden laut.

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 der Siedlung „An der Landwehr“ angesehen. Es wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Zudem sollten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im untersuchten Bereich sind an den 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Gemeinde Kriftel:

Die Gemeinde Kriftel hat im Zuge der Errichtung von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen diesen Standort bereits im Jahr 2017 von der für die Genehmigung zuständigen Polizeiakademie Hessen prüfen lassen. Damals wurde der Standort abgelehnt. Die Gemeinde Kriftel hat mit Bezug auf Ihren Maßnahmenvorschlag diesen Standort erneut vorgeschlagen. Die Polizeiakademie hat mit Verweis auf das noch laufende Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes den Standort erneut abgelehnt, da eine verkehrsbeschränkende Maßnahme im Lärmaktionsplan als Lärmschutzmaßnahme aufgeführt sein muss, um der Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsanlage zuzustimmen.

Die Gemeinde Kriftel hält an den Forderungen einer verkehrsrechtlichen Anordnung und der Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung auch im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung fest.

3. Kapellenstraße (L 3011 alt/K 822), Frankfurter Straße K 822

Ist-Zustand:

Im Bereich der L 3011 alt/Kapellenstraße wurde eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe durchgeführt und im Jahr 2016 die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h zwischen L 3011 (Hattersheimer Straße) und Limburger Weg (Bahntrasse) in den Nachtstunden (22-6 Uhr) angeordnet. Im weiteren Verlauf der Kapellenstraße wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ganztags angeordnet, so dass lediglich der Streckenabschnitt Einmündung Sittigstraße bis Einmündung Rosenstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausweist.

Forderung aus der Beteiligung:

Der nördliche Bereich der K 822, die Frankfurter Straße am Ortseingang Richtung Zeilsheim ist nicht kartiert und sollte hinsichtlich der Lärmbelastung berechnet werden. Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Tempo 30-Anordnung für die noch verbleibenden Streckenabschnitte gefordert, dies wäre nicht nur aus Lärmschutzgründen angebracht, sondern auch aus Sicherheitsaspekten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat die vollständige K 822 einer Vorberechnung unterzogen. Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner der Siedlung „An der Landwehr“ angesehen. Es wurde somit dem Main-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Zudem sollten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung beschränkt sich im Wesentlichen auf die Identifizierung von Lärmkonflikten und Erarbeitung und Initiierung von Lärminderungsmaßnahmen. Verkehrsrechtliche Anordnungen aus anderen Gründen, wie die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Main-Taunus-Kreis:

Der Main-Taunus-Kreis hat keine zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die bauliche Lärmsanierung.

Stellungnahme des Gemeinde Kriftel:

Die Gemeinde schließt sich dem Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung an, bauliche Maßnahmen zum Schutz der Anwohner der Siedlung "An der Landwehr" durchzuführen, auch wenn seitens des Straßenbaulastträgers Main-Taunus-Kreis zur Zeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

4. L 3018, Hofheimer Straße, Elisabethenstraße

Ist-Zustand:

Im Vergleich der Lärmkartierung wurde eine leichte Reduzierung der Lärmbelastung festgestellt. Im Bereich der Wohnbebauung besteht ein Lärmschutzwall.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden Geschwindigkeitskontrollen aus der Bevölkerung 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.

Jedoch wurde die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen angeregt.

Stellungnahme der Gemeinde Kriftel:

In diesem Bereich wurden bereits mehrfach Kontrollen durch die Gemeinde Kriftel mit mobilen Geräten durchgeführt. Im Bereich der Bebauung wurden nur vereinzelte Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt. Anders ist es im außerörtlichen Bereich an den Obstverkaufsständen an der Elisabethenstraße. Hier wurde bei Kontrollen eine höhere Anzahl an Verstößen festgestellt. Die Gemeinde wird dort auch weiterhin Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Geräten durchführen.

5. Hofheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Hofheimer Straße ist eine Gemeindestraße, in der Tempo 30 ganztags angeordnet ist.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden Geschwindigkeitskontrollen aus der Bevölkerung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung schließt sich der Forderung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung an und schlägt der Gemeinde Kriftel vor, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Gemeinde Kriftel:

Im Jahr 2019 wurden in der Hofheimer Straße sechs Geschwindigkeitskontrollen an verschiedenen Stellen durchgeführt, dabei wurden insgesamt 134 Fahrzeuge erfasst (ca. 22 Fahrzeuge im Durchschnitt). Etwa 5 Prozent der Fahrzeuge wiesen Geschwindigkeitsüberschreitungen auf. Das schnellste Fahrzeug wurde mit 53 km/h gemessen. In der Regel liegen die Geschwindigkeitsüberschreitungen jedoch im 40 km/h Bereich

Schutz ruhiger Gebiete

Aus der Bevölkerung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. Grünfläche östlich des Schmelzweges
- b. Hochfeld
- c. Freizeitpark Kriftel/Parkbad

a. Grünfläche östlich des Schmelzweges:

Stellungnahme der Gemeinde Kriftel:

Die Flächen sind zum Teil mit Sportanlagen bebaut, auch privat genutzte Gärten sind dort vorhanden. Auf einigen Flächen bestehen Veränderungssperren nach dem Bundesfernstraßengesetz zugunsten einer eventuellen Neuplanung der B 519. Insbesondere aufgrund der derzeitigen Nutzung und der Zugänglichkeit wird die Grünfläche westlich des Schmelzweges seitens der Kommune als nicht geeignet angesehen.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft.

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

b Hochfeld:

Stellungnahme der Gemeinde Kriftel:

Als „Hochfeld“ wird der Teil der Krifteler Gemarkung bezeichnet, der im Nordosten begrenzt von der L 3011 / Hattersheimer Straße, im Südosten von der Bundesautobahn 66 und im östlichen Bereich von der Gemarkung Marxheim begrenzt wird.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft.

c. Freizeitpark Kriftel/Parkbad:Stellungnahme der Gemeinde Kriftel:

Der Freizeitpark wird zeitweise durch lärmintensive Veranstaltungen genutzt und in den Sommermonaten als Ausweichparkplatz. Das Parkbad ist ein kostenpflichtiges Freibad. Eine Ausweisung als ruhiges Gebiet wird hinsichtlich der weiteren Nutzung des Gebietes als kritisch gesehen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft

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

10.7.10 Liederbach

Die Gemeinde Liederbach hat 8.754 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und grenzt im Süden an das Stadtgebiet Frankfurt am Main. Liederbach erstreckt sich lediglich über eine Fläche von 621 ha und besteht aus den Ortsteilen Niederhofheim und Oberliederbach.

Die Bundesstraßen B 519 und die vierspurig, autobahnähnlich ausgebaute B 8 führen durch das Gemeindegebiet, die Landesstraßen L 3016 und L 3014 bilden die Ortsdurchfahrten.

Liederbach hat mit den beiden Bahnhöfen Liederbach und Liederbach-Süd Anschluss an die Königsteiner Bahn der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB), eine S-Bahn-ähnliche Vorortbahn, die im 30-Minuten-Takt von Königstein über Liederbach zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt. Verschiedene Buslinien vervollständigen auch hier das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 249: Anzahl von Personen in Liederbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	602	340	164	10	0	1.116
Nachts (L_{Night})	400	138	6	0	0	-	544

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 250: Betrachtete Straßenabschnitte in Liederbach (PLUS-Kartierung)

	Ort	Örtlichkeit	LDEN in dB (A)			LNight in dB (A)			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	LDEN	LNight
1	Liederbach	B8	0	0	0	3	0	0	0	1
2	Liederbach	L3014 (Limesspange)	21	0	0	19	0	0	41	27
3	Liederbach Oberlieder- bach	Höchster Straße	141	11	0	113	6	0	376	239

1. B 8Ist-Zustand:

Von der Anschlussstelle Frankfurt-Höchst der A 66 geht die Bundesstraße 8 ab, führt am Main-Taunus-Einkaufszentrum vorbei nach Norden und östlich an Liederbach am Taunus vorbei. Liederbach am Taunus ist direkt an die B 8 angebunden. Im nördlichen Bereich von Liederbach ist die Heidesiedlung von der Bundesstraße tangiert. In diesem Bereich ist die B 8 zweibahnig je zweistreifig als Kraftfahrstraße ausgebaut. Lärmschutzwände sind keine vorhanden.

Forderung aus der Beteiligung:

Von den Anwohnern gingen Hinweise auf eine hohe Lärmbelastung in der Straße ‚Am kühlen Grund‘ ein. Auch wurden passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohnhäusern gefordert um die Lärmimmissionen zu mindern.

Hinweis 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.

2. L 3014, LimesspangeIst-Zustand:

Die Limesspange führt als Ost-West-Verbindung durch Liederbach am Taunus und ist damit eine Querverbindung der beiden Bundesstraßen 519 östlich und 8 westlich von Liederbach am Taunus. Nördlich davon stehen überwiegend Mehrfamilienhäuser, südlich davon Reihenhäuser, die allesamt durch einen schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind.

Forderung aus der Beteiligung:

Auch für die Emissionen, die durch den Verkehr auf der L 3014 verursacht werden, fordern Anwohner der Straßen Am kühlen Grund, Birkenweg, Gartenstraße, An der Pech, Finkenweg und Drosselweg passive Schallschutzmaßnahmen. Ebenso ist die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der L 3014 im Bereich der Wohnbebauung vorgebracht worden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden z. T. die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer, sofern noch nicht erhalten, bei Hessen Mobil einen Antrag auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Oberliederbach, Höchster Straße

Ist-Zustand:

Die Höchster Straße verläuft südlich durch den Ortsteil Oberliederbach. Am südöstlichen Ende ist mit der Auffahrt Kelkheim ein Anschluss an die A 66 gegeben. Im Nordwesten ist eine Anbindung an die B 519 vorhanden. Lockere Wohnbebauung mit vielen Einfamilien- und Reihenhäusern sowie wenigen Mehrfamilienhäusern prägen das Straßenbild. Von der Höchster Straße gehen zudem alle innerörtlichen Verbindungsstraßen ab.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Bevölkerung gingen Vorschläge für die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ein. Zudem wurde die Möglichkeit nach passiven Schallschutzmaßnahmen angefragt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Entlang der L 3016 wurden auf beiden Seiten repräsentativ Gebäude gewählt und schalltechnisch geprüft. Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden z. T. die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer, sofern noch nicht erhalten, bei Hessen Mobil einen Antrag auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen)

10.7.11 Schwalbach am Taunus

Schwalbach am Taunus liegt im Osten des Main-Taunus-Kreises und umfasst lediglich die Gemarkung Schwalbach. Die Stadt ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und hat 15.278 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die L 3005 als vierspurige Schnellstraße verbindet Schwalbach mit dem Nordwest-Kreuz Frankfurt, dem Knoten der Autobahnen BAB 5 und BAB 66. Die L 3014 und eine Kreisstraße ergänzen das Verkehrsnetz der Gemeindestraßen.

Seit der Eröffnung der Limesbahn 1970 ist Schwalbach an das S-Bahn-Netz des RMV angeschlossen (S 3 und S 4). Der Bahnhof Schwalbach (Taunus) Limes liegt unterirdisch unter dem Marktplatz und die Station Schwalbach Nord im Gewerbegebiet Kronberger Hang.

Verschiedene Regionalbuslinien verbinden Schwalbach am Taunus mit den Nachbarstädten.

Tabelle 251: Anzahl von Personen in Schwalbach a.Ts., die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	522	409	228	53	0	1.212
Nachts (L _{Night})	423	225	45	0	0	-	693

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 252: Betrachtete Straßenabschnitte in Schwalbach am Taunus (PLUS-Kartierung)

	Ort	Örtlichkeit	L _{DEN} in dB (A)			L _{Night} in dB (A)			LKZ	
			>65-70	>70-75	>75	>55-60	>60-65	>65	L _{DEN}	L _{Night}
1	Schwalbach a.T.	L 3014	41	0	0	36	0	0	38	34
2	Schwalbach a.T.	Bahnstraße	23	16	0	22	13	0	177	162
3	Schwalbach a.T.	Niederräder Straße Frankfurter Straße	55	26	0	57	19	0	316	288
4	Schwalbach a.T.	Berliner Straße Wiesenweg Ringstraße Hauptstraße Eschborner Straße	129	28	0	121	24	0	426	393

1. L 3014, Limespange

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3014 führt als Limespange zwischen der Kernstadt von Schwalbach und dem Stadtteil Limesstadt mit einem Schwerpunkt auf die überörtliche Verkehrsabwicklung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 17.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 300 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden passive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

2. Bahnstraße

Ist-Zustand:

Die Bahnstraße ist ein Straßenabschnitt in Verlängerung der L 3367 und leitet den überregionalen Verkehr in den Kernstadtbereich von Schwalbach am Taunus. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Schwalbach am Taunus als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Schwalbach am Taunus

Eine fachliche Stellungnahme diesbezüglich steht aus.

3. Niederräder Straße/Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

In Verlängerung der Bahnstraße bilden Niederräder und Frankfurter Straße die Verbindung zur Nachbarkommune Eschborn sowie den Zubringer zur L 3005. Die Bebauung ist von Einfamilienhäusern / Reihenhäusern geprägt, die durch einen Vorgarten von der Straße getrennt sind.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Schwalbach als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Magistrats der Stadt Schwalbach a. Ts.

Eine Stellungnahme der Stadt Schwalbach a.Ts. liegt bislang nicht vor.

4. Berliner Straße/Wiesenweg/Ringstraße/Hauptstraße/Eschborner Straße

Ist-Zustand:

Die kommunalen Straßen Berliner Straße/Wiesenweg/Ringstraße/Hauptstraße/Eschborner Straße dienen überwiegend der inneren Erschließung von Schwalbach a.Ts. Sie weisen allesamt erhöhte Verkehrsbelastungen aus. Der Wiesenweg und die Ringstraße sind bereits Teil einer Tempo-30-Zone. In der Berliner Straße ist Tempo 40 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Schwalbach am Taunus als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Schwalbach am Taunus

Mittel für die Umsetzung des Lärminderungsplanes wurden im Haushaltsplan nicht eingestellt.

10.7.12 Sulzbach

Die Gemeinde Sulzbach (Taunus) hat 8.877 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und liegt am Südostrand des Main-Taunus-Kreises in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt am Main.

Das Gemeindegebiet wird durch Kreis- und Gemeindestraßen an das nur wenige Minuten entfernte regionale und überregionale Straßennetz (BAB 66, BAB 5, B 8, L 3005) angebunden.

Der Bahnhof Sulzbach ist durch die Regionalbahnlinie RB 13 nach Frankfurt-Höchst erschlossen und mit der Haltestelle Sulzbach Nord an das S-Bahn-Netz zur Messe Frankfurt und zum Frankfurter Hauptbahnhof angebunden. Mit dem Bus bestehen Verbindungen nach Frankfurt-Höchst und in die umliegenden Städte. Am Main-Taunus-Zentrum, dem ersten Einkaufszentrum Deutschlands, existiert ein großer Busbahnhof.

Tabelle 253: Anzahl von Personen in Sulzbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	262	251	222	25	0	760
Nachts (L_{Night})	253	201	12	0	0	-	466

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 254: Betrachtete Straßenabschnitte in Sulzbach (PLUS-Kartierung)

	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	Sulzbach	L 3014 (Limesspange)	39	20	0	32	20	0	192	150
2	Sulzbach	L 3266	47	20	0	38	17	0	241	181
3	Sulzbach	K 801/K 802 Bahnstraße Hauptstraße Schwalbacherstraße	360	89	0	340	55	0	1372	1006

1. L 3014, Limesspange

Ist-Zustand:

Die sogenannte Limesspange ist eine zweispurige Landesstraße auf welcher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 60 km/h besteht. Diese verläuft quasi als „Trennung“ zwischen den Kommunen Bad Soden a.Ts. und Sulzbach (Ts) und tangiert somit zwei Wohngebiete. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 17.400 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune fordert Lärmschutz entlang der Landesstraße vom Ortsanfang entlang der Wohnbebauung „Unterm Waldweg“ bis zum südlichen Abschnitt. Zudem legten Anwohner unter anderem eine Unterschriftenliste vor, die sich über den Lärm der Landesstraße, sowie der angrenzenden S-Bahn-Linie beklagen. Der Lärm würde insbesondere durch den starken Gewerbeverkehr der Nachbarstädte Schwalbach und Eschborn und die überlastete Autobahnabfahrt Eschborn entstehen. Hinzu kommen Geschwindigkeitsüberschreitungen und starke Beschleunigungsvorgänge. Es wird die Forderung nach Schallschutzwänden und stationärer Geschwindigkeitsüberwachung, Verengung der Fahrbahn durch Verkehrsinseln, bzw. Geschwindigkeitsbarrieren auf der Fahrbahn, sowie eine Änderung der Ampelphasenschaltung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Die zuständige Behörde Hessen Mobil wurde um Überprüfung gebeten, ob eine Schallschutzwand östlich der Limespange zwischen Fußgängerquerung neben der Hauptstraße und Querungsmöglichkeit in Höhe der Staufenstr. / Unterem Waldweg installiert werden kann, alternativ die Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) für die Häuser im Unterem Waldweg - entlang der Limespange.

Es werden zudem verstärkte Geschwindigkeitskontrollen angeregt, auch die Überprüfung einer stationären Geschwindigkeitskontrolle mit Rotlichtkontrolle an der Ampel.

Bauliche Verkehrsberuhigungen wie zum Beispiel Verkehrsinseln und Fahrbahnschwellen werden von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Es wurden entlang der L 3014 auf beiden Seiten repräsentiv Gebäude gewählt und schalltechnisch untersucht. Zum Teil sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine Stellungnahme zu dem Maßnahmenvorschlag einer Lärmschutzwand liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Gemeinde Sulzbach:

Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung auf der L 3014 im Bereich der Fußgänger-signalanlage in Höhe "Unterm Waldweg" ist nach Angaben der Gemeinde Sulzbach auf Grund der bisher festgestellten geringen prozentualen Geschwindigkeitsüberschreitungen entbehrlich. In 2018 wurden insgesamt 11 Messungen mit der mobilen Verkehrsüberwachungsanlage zu unterschiedlichen Tages- oder Abendstunden durchgeführt. Es wurden Geschwindigkeitsüberschreitungen bei 3,3% der erfassten Fahrzeuge festgestellt.

2. L 3266

Ist-Zustand:

Die L 3266 führt im Südwesten am Gemeindegebiet von Sulzbach vorbei. Im Bereich der Ortseinfahrt (Einmündung Bahnstraße) existieren bereits Lärmschutzwände. Im Bereich östlich entlang der L 3266 bestehen überwiegend gewerblich genutzte bauliche Anlagen

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der L 3266 ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

Forderung der Gemeinde Sulzbach im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Auch künftige Siedlungsflächen südlich der Bahnstraße sollten bei der Lärmaktionsplanung mit berücksichtigt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es wird von Seiten der Lärmaktionsplanung darauf hingewiesen, dass bei der Ausweisung von neuen Siedlungsflächen weitere straßenverkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen vermieden bzw. entsprechender Lärmschutz für die Wohnbevölkerung gewährleistet werden sollte.

3. K 801/802, Bahnstraße/Schwalbacher Straße/Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Kreisstraßen 802 und 801 bilden die beiden Hauptverkehrsstraßen durch Sulzbach, die Hauptstraße, die Schwalbacher Straße und die Bahnstraße.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h, sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde der Kreisausschuss Main-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und die Gemeinde als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Stellungnahme des Kreisausschuss Main-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Main-Taunus-Kreis ergab ebenfalls in den Straßen Bahnstraße, Schwalbacher Straße und Hauptstraße eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt auch die geforderte Pegelminderung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Gemeinde Sulzbach (Ts) als Straßenverkehrsbehörde:

Eine abschließende Entscheidung über eine verkehrliche Maßnahme liegt bislang nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Kreisstraßen 801 und 802 sollen in den Jahren 2020/2021 erneuert werden. In diesem Zusammenhang sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung untersucht werden.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

- **ÖPNV**

Förderung aus der Beteiligung:

Für das Gemeindegebiet Sulzbach wurde eine Förderung von ÖPNV und E-Mobilität gefordert.

Stellungnahme der Gemeinde Sulzbach (Ts):

Die Gemeinde Sulzbach (Ts) strebt eine generelle Reduzierung von Verkehr, sowie einen Ausbau des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Fuß- und Radverkehr) bzw. des ÖPNV/E-Mobilität an.

Seit Jahren sind die Bürgerinnen und Bürger in Sulzbach aufgefordert im Rahmen der Bürgermitwirkungen „verträgliche Mobilität“ insbesondere im Hinblick auf städtebauliche Fragen, die Mobilität in Sulzbach verträglicher zu gestalten. Dabei soll durch verschiedene Aktionen und Projekte ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gefördert werden.

Stellungnahme der RMV GmbH als regionaler ÖPNV-Aufgabenträger:

Die RMV GmbH weist im Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) darauf hin, dass die Förderung des ÖPNV für Sulzbach/Ts. insbesondere durch die vorgesehene Maßnahme „Regionaltangente West (RTW)“ erfolgt. Durch die Integration der Bahnlinie Bad Soden - Sulzbach - Höchst werden für Bad Soden und Sulzbach umsteigefreie Direktverbindungen zum Flughafen geschaffen.

Der RNVP-Entwurf beschreibt für den Schienenpersonennahverkehr in der entsprechenden Anlage den stationsbezogenen Ausbaubedarf. Hierin werden für die Station Sulzbach (Taunus) Bahnhof als erforderliche Maßnahmen eine Modernisierung des Bahnsteigbelags und ein taktiles Leitsystem aufgeführt. Für die Station Sulzbach Nord werden als erforderliche Maßnahmen eine Bahnsteigerhöhung und barrierefreie Zugänge benannt.

Stellungnahme der MTV mbH als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger:

Auf der S-Bahnlinie 3 soll ein 15-Minuten-Takt bis zur Endhaltestelle realisiert werden. Hierzu muss nördlich von Eschborn-Niederhöchststadt ein Überholungsabschnitt gebaut werden. Die Durchführung einer Machbarkeitsstudie wird für zwingend erforderlich gehalten. Der 15-Min.-Takt der S3 setzt am Bahnhof Bad Soden den Bau eines dritten Gleises (1

Gleis RB11, 2 Gleise für S3) voraus. Eine Vorhaltefläche dafür ist vorhanden. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2006 liegt vor. Dies soll in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

In Sulzbach werden das lokale Busverkehrsangebot und Möglichkeiten zur Optimierung mit AST-Verkehren oder neuen Mobilitätsangeboten (e-Mobilität) im Rahmen der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans der MTV ab 2020/2021 überprüft. Nachfrage und Potenziale werden sodann erhoben und, in Abstimmung mit den Nachbargemeinden im MTK, mit einem entsprechenden Angebotskonzept hinterlegt.

- **Gesamtlärbetrachtung**

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollte eine kumulative Betrachtung der Lärmbelastung in niedrigeren Pegelbereichen erfolgen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Gesamtlärbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärmverursacher getrennt abgezielt werden, da laut aktueller Gesetzeslage die Verantwortung nur für den eigenen Beitrag zum Verkehrslärm besteht.

Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung wurde vom HLNUG eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen erstellt.

Schutz ruhiger Gebiete

Ist-Zustand:

Für die Gemeinde Sulzbach stellt der Gemeindepark als sogenannte „grüne Mitte“ im Ort eine wertvolle „Erholungs-oase“ im Urbanen Umfeld dar.



Abbildung 69: Gemeindepark in Sulzbach,
© Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach

Die lärmtechnische Beurteilung, des von der Gemeinde Sulzbach ausgewiesenen Gemeindeparks (Heinrich-Kleber-Park) als ruhiges Gebiet ergab, dass die zulässigen Lärmpegel sowohl im Innen- als auch im Randbereich eingehalten werden. Auszuschließen ist hierbei das Gebiet im Bereich Rund um das Rathaus, welches mit >55 dB(A) über den zulässigen Pegelwerten liegt.

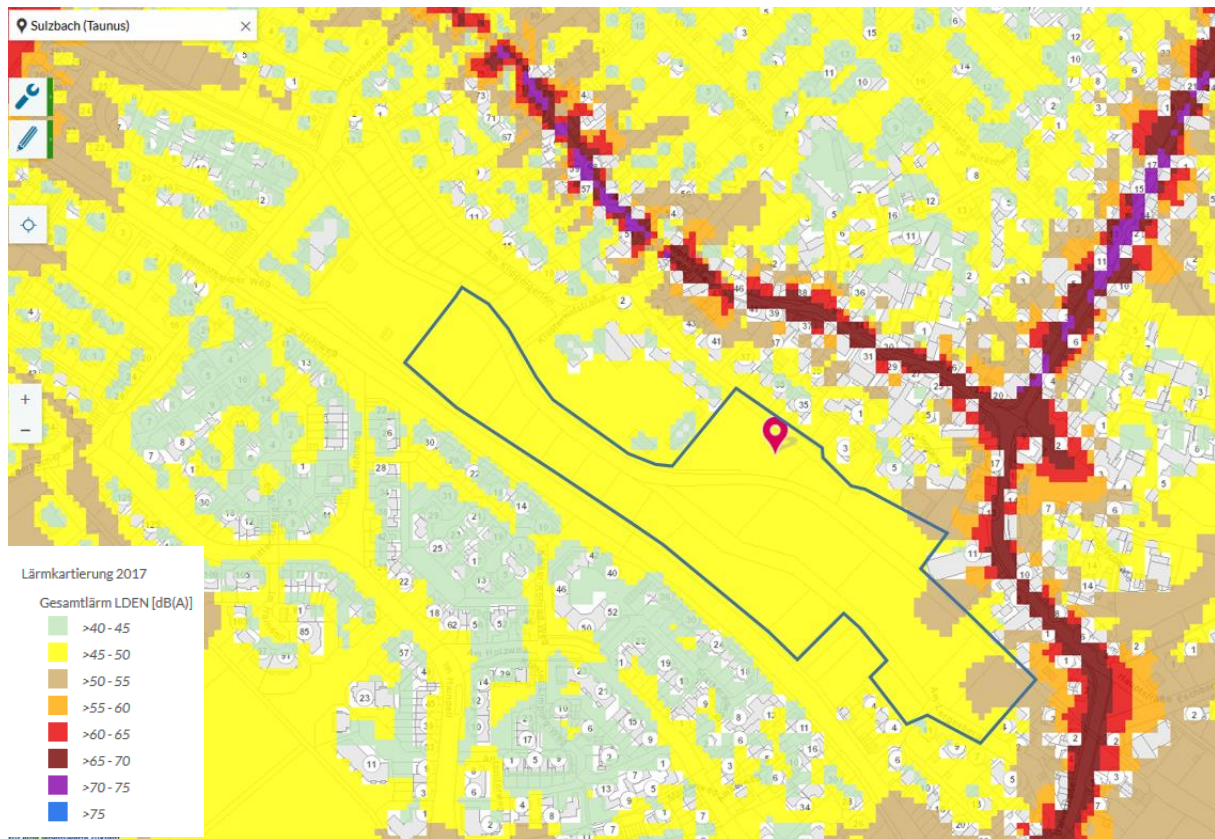


Abbildung 70: Gemeindepark in Sulzbach, Lärmkarte mit eingezeichnetem ruhigen Gebiet
© [HLNUG 2018]

LDEN Lärmkartierung 2017 HLNUG - Bereich Heinrich-Kleber-Park

Lärmpegel Innenfläche: 45-50 dB(A)

Lärmpegel Randbereich: 50-55 dB(A)

Der Heinrich-Kleber-Park erfüllt somit die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum (Kernbereich < 50 dB(A) und Randbereich < 55 dB(A)). Hierzu zählen ebenfalls Gebiete, die sich im Einzugsgebiet des Rhein-Main-Gebietes befinden.

Der Heinrich-Kleber-Park dient neben der Möglichkeit von Spaziergängen auch als (Ball)Spiel- und Erholungsfläche. Zusätzlich werden ein Spielplatz und ein Fitnesspark angeboten. Er ist fuß- oder fahrradläufig in maximal 20 Minuten von den Wohngebieten der Kerngemeinde erreichbar. Der angrenzende Parkplatz der Rathausverwaltung kann außerhalb der Dienstzeiten von Besucher/innen des Parks genutzt werden.

Es finden zwar immer wieder Veranstaltungen statt, die aber weder in räumlichen noch zeitlichem Umfang einer Festsetzung als ruhiges Gebiet entgegenstehen.

Es sind keine Planungen bekannt, die berücksichtigt werden müssen.

Tabelle 255: Flurstücksbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „Gemeindepark Sulzbach“

Flur	Zähler	Nenner	Lagebezeichnung	Fläche [qm]	Art/Nutzung
5	40	8	Klosterhofstraße	931	Straße/Weg
6	61	4	Untere Borngasse	359	Straße/Weg
6	69	3	Rittergasse	858	Straße/Weg
6	62	1	Weg zur Schule	1346	Weg
6	72	8	Dingeswies	524	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	119	2	Haindell	6	Straße/Weg
11	141	2	Am Lergesberg	423	Weg
11	142	7		1878	Straße/Weg
11	119	1	Haindell	1040	Straße/Weg
11	98	1	Sulzbach	4778	Fließgewässer Sulzbach
11	93	2	Dingeswies	752	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	91	2	Weg zur Schule	2313	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	118	4	Am Lergesberg	876	Parkplatz am Park
11	116		Haindell	1532	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	115		Haindell	3757	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	113	3	Dingeswies	3228	Weg
11	112	2	Dingeswies	195	Weg
11	110	6	Weg am Sulzbach	626	Weg
11	110	5	Weg zur Schule	3738	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	110	2	Dingeswies	1765	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	108	1	Dingeswies	4017	Teichanlage
11	107	2	Dingeswies	4937	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	105	1	Dingeswies	1569	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
11	104	1	Dingeswies	1812	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	60	2	Am Klippelgarten	22	Gartenland
25	60	1	Sulzbach	1573	Fließgewässer Sulzbach
25	50	8	Am Bubenteich	1384	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	50	7	Am Bubenteich	3410	Gartenland
25	49	1	Am Bubenteich	1037	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	48		Am Bubenteich	850	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	47		Am Bubenteich	886	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	46		Am Bubenteich	864	Weg
25	45	2	Am Bubenteich	935	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	45	1	Am Bubenteich	935	Sport, Freizeit, Erholungsfläche
25	44	1	Oberlieder-bacher Weg	1622	Weg
25	43	1	Am Bubenteich	944	Parkplatz am Park
25	82	1	Am Klippelgarten	1575	Straße/Weg
Summe Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche				ca. 3,2 ha	

Festsetzung:

Gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b ULRL i.V.m. § 47 d Abs. 2 S. 2 BImSchG wird der Gemeindepark Sulzbach mit den in der Tabelle 256 genannten Flurstücksbezeichnungen als ruhiges Gebiet festgelegt. Die Festlegung erfolgt ohne konkreten Maßnahmenkatalog.

Die Festlegung des Gemeindeparks Sulzbach als ruhiges Gebiet tritt mit Verkündung des vorliegenden Lärmaktionsplans in Kraft. Die Verkündung erfolgt durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen.

Hinweis:

Die Festlegung des Gemeindeparks Sulzbach als ruhiges Gebiet ohne konkrete Maßnahmen beinhaltet eine Abwehrkomponente gegenüber gegenläufigen Planungen. Bauleitplänen, die den Bestand des ruhigen Gebiets „Gemeindepark Sulzbach“ zu beeinträchtigen drohen, müssen den Schutz des ruhigen Gebiets als abwägungserheblichen Belang berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für Bauleitpläne, die unmittelbar auf den Gemeindepark Sulzbach einwirken.

10.8 Odenwaldkreis

Der Odenwaldkreis ist der südöstlichste Landkreis des Regierungsbezirkes Darmstadt. Mit 96.947 Einwohnern (30.06.2019) ist er der bevölkerungsärmste Landkreis Hessens. Der Odenwaldkreis liegt vollständig im Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald und grenzt an die Nachbarbundesländer Baden-Württemberg und Bayern. Über 50 % der Fläche ist von Waldgebiet bedeckt, hinzu kommen 30 % Landwirtschaftsfläche. Kreisstadt ist Erbach im Odenwald.

Das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs umfasst 425,1 km, davon entfallen 102,7 km auf Bundesstraßen, 169,7 km auf Landesstraßen und 152,7 km auf Kreisstraßen. Die Hauptverkehrsachsen bilden die Bundesstraße 38 im Gersprenztal (Roßdorf bei Darmstadt und Weinheim/Mannheim) und die B 45 im Mümlingtal, an denen auch die Ober- und Mittelzentren des Kreises liegen. Die Bundesstraße 426 verbindet die Kommunen des nördlichen Odenwaldes mit den bayrischen Nachbargemeinden. Die Nibelungenstraße B 47 (Nibelungenstraße zwischen Michelstadt und Worms) durchzieht den Odenwald in west-östlicher Richtung, ebenso wie die Bundesstraße 460 im südlicheren Odenwald.

Der ÖPNV wird vor allem durch die Odenwaldbahn geprägt, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS GmbH betreibt. Die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) ist die ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation.

Im Großraum Erbach-Michelstadt ist ein CityBus-Verkehr eingerichtet. Weitere Angebote wie der Mondscheinbus, der RufBus und Freizeitangebote wie NaTourBus und BurgenBus ergänzen das ÖPNV-Angebot der regionalen Buslinien.

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen ab einem Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit von Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen (Hessen Mobil), auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert.

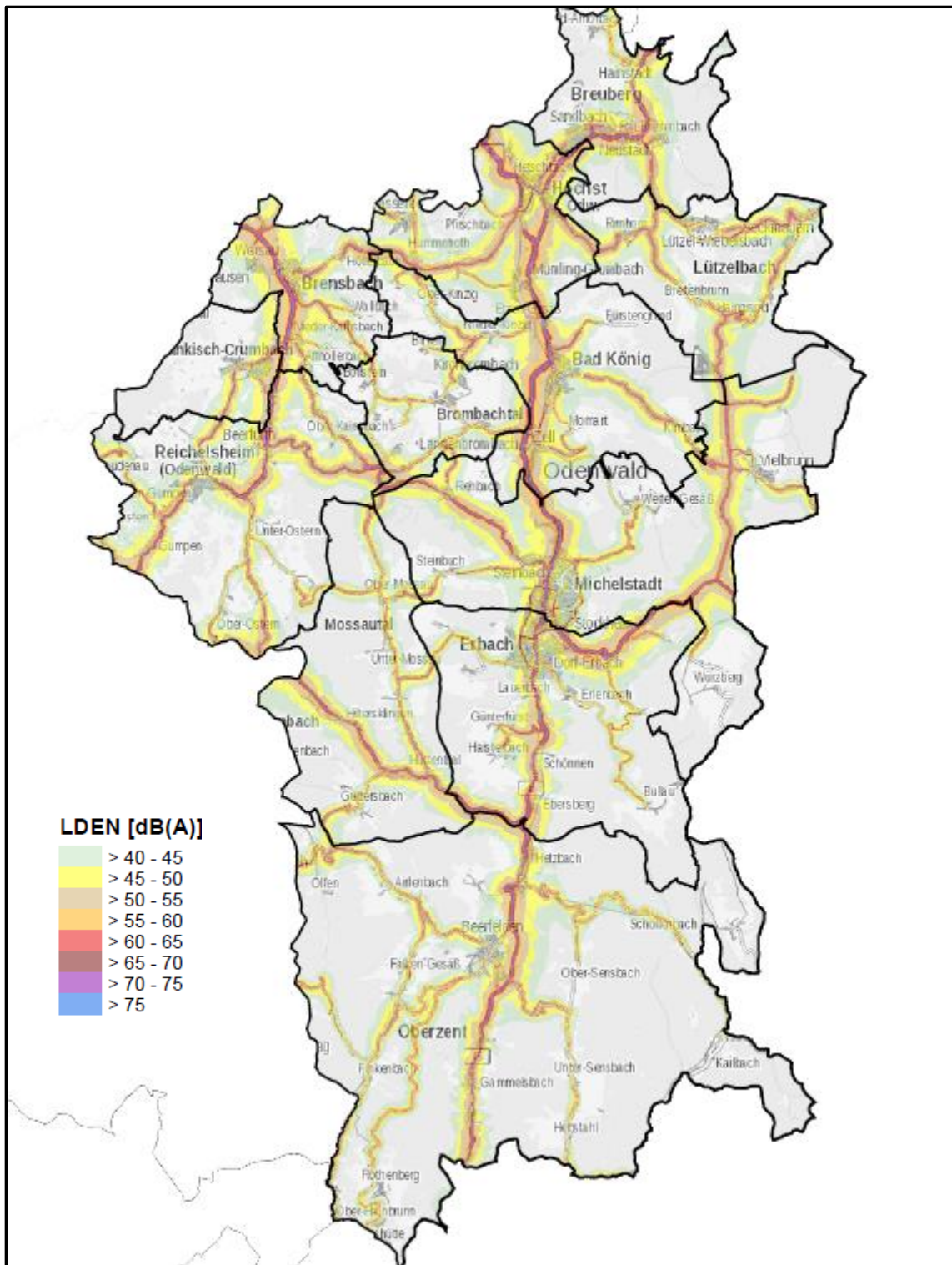


Abbildung 71: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Odenwaldkreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

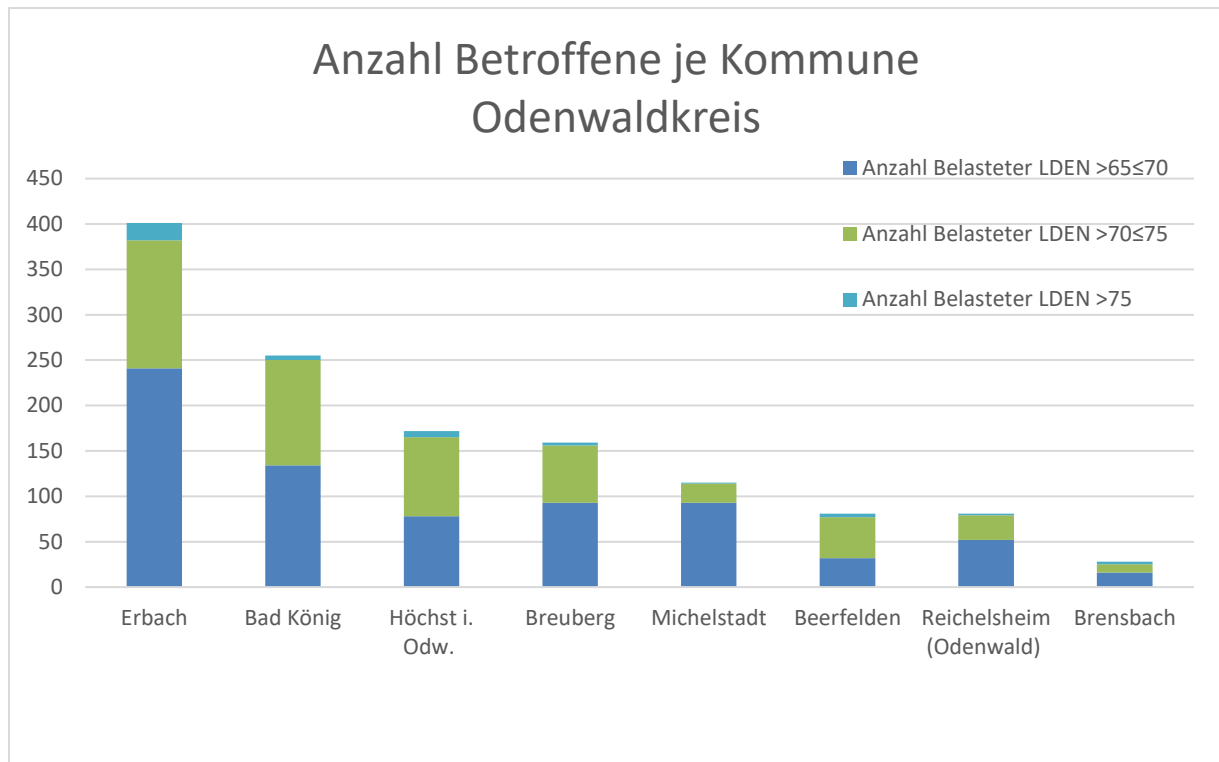


Abbildung 72: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Odenwaldkreis (ab 10 Betroffenen), Datengrundlage 2017

Regionale geplante Maßnahmen des Landkreises zur Lärminderung: Initiative gegen Motorradlärm

Im Odenwaldkreis hat sich Anfang 2019 eine Arbeitsgruppe „Motorradverkehr“ gegründet. Der Arbeitsgruppe gehören Vertreter*innen von vier Kreiskommunen, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises an. Die Arbeitsgruppe hat sich nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde vor dem Hintergrund des im Kreisgebiet starken Motorradverkehrs gebildet. Der starke Motorradverkehr führt zu einem zu Verkehrssicherheitsproblemen wie schweren Unfällen, aber auch Beschwerden anderer Verkehrsteilnehmer*innen über gefährliches und rücksichtsloses Fahren. Darüber hinaus beklagen sich viele Anwohner an besonders beliebten Motorradstrecken über erhebliche und unerträgliche Lärmbelastigungen durch den Motorradverkehr. In dem Zusammenhang weist die Straßenverkehrsbehörde daraufhin, dass es sich bei den bevorzugten Motorradstrecken größtenteils um Straßen mit einer geringen Verkehrsbelastung handelt. Verstärkt wird die Lärmbelastigung durch die Tatsache, dass es sich bei den Motorradausfahrten fast ausschließlich um Freizeitaktivitäten handelt, die an klimatisch schönen Wochenenden, Feiertagen und Abendstunden ausgeübt werden. Der Lärm trifft dann die sich verstärkt im Freien aufhaltenden und Erholung suchenden Anwohner. Zielsetzung der Arbeitsgruppe ist, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den massiven Lärmbelastigungen der Anwohner entgegenzuwirken.

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Bei der Zulassung/Umschreibung von Motorrädern erhalten die Halter der Fahrzeuge von der Polizei erstellte Informationsbroschüren zum sicheren und leisen Fahren.
- Seit dem Frühjahr 2019 führt die Polizei verstärkt - nahezu an jedem Wochenende und sehr häufig in den Abendstunden - Kontrollen im Odenwald durch. Neben der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften (Geschwindigkeit, Überholverbot) erfolgen auch technische Kontrollen von Motorrädern.
- Insbesondere bei den technischen Kontrollen ist festzustellen, dass die Zahl unzulässiger Manipulationen an Auspuffanlagen gegenüber dem Kontrollstart rückläufig ist.
- Am 18. August 2019 veranstaltete die Polizei einen Motorradaktionstag im Odenwald zu den Themen „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und „Reduzierung von Lärm“.
- Im Juni 2019 wurde von den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Südhessen und der Verkehrswacht Odenwaldkreis eine Plakataktion mit dem Appell an ein rücksichtsvolles und leises Motorradfahren initiiert. Die Plakate wurden im Verlauf der beliebten Motorradstrecken und den Zufahrtsstraßen in das Kreisgebiet angebracht.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, den UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.8.1 Bad König

Bad König ist eine Kurstadt mit 9.799 Einwohnern (Stand: 31.03.2019), die inmitten des Mümlingtals liegt. Zur Stadt gehören neben der Kernstadt Bad König die Ortsbezirke Zell, Momart, Etzen-Gesäß, Fürstengrund, Kimbach, Nieder-Kinzig und Ober-Kinzig (mit Gumpersberg).

Durch die Bundesstraße 45 (Hanau-Eberbach) ist die Stadt an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Diverse Landes- und Kreisstraßen verbinden die Stadtteile untereinander und mit den Nachbarkommunen.

Die Odenwaldbahn (RMV-Linien 80, 81, 82, 85) verbindet Bad König sowie den Ortsteil Zell mit dem Neckartal sowie Frankfurt a.M. und Darmstadt. Die Linien der OREGmbH ergänzen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 257: Anzahl von Personen in Bad König, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	260	112	134	116	5	627
Nachts (L_{Night})	136	144	90	5	0	-	375

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Bad König betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 258: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad König (PLUS-Kartierung)

	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	Bad König	L 3318 Kimbacher Straße	116	97	0	120	73	0	896	726
2	Bad König Etzen-Gesäß	B 45 Erbacher Straße	29	18	5	25	20	5	240	283

1. L 3318, Kimbacher Straße

Ist-Zustand:



Die Kimbacher Straße bildet die Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt Bad König und verbindet die Bewohner des Stadtteils Kimbach, sowie der Michelstädter Stadtteile Vielbrunn und Würzburg mit den Hauptverkehrsachsen im Mümlingtal. Derzeit ist eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Abbildung 73: Bad König, L 3318, Einmündung Mainstraße, © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab wenige Überschreitungen der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister der Stadt Bad König als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

An einigen Gebäuden werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, nachts überschritten. Allerdings wurde an keinem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt bislang nicht vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Kimbacher Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

2. Ortsteil Etzen-Gesäß, B 45, Erbacher StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd Richtung durch den Odenwaldkreis. In einigen Ortschaften bildet sie die Ortsdurchfahrt, so auch im Bad Königer Ortsteil Etzen-Gesäß. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde in den letzten Jahren von Tempo 70 km/h auf zunächst Tempo 60 km/h und inzwischen auf Tempo 50 km/h ganztags gesenkt. In beiden Fahrtrichtungen befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen.

Abbildung 74: Bad König/Etzen-Gesäß, B 45

© Regierungspräsidium Darmstadt

Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 630 Fahrzeugen/Tag.

Es wurden bereits an sieben Gebäude Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab nur wenige Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Im Hinblick auf Anzahl der Gebäude, Länge des Streckenabschnittes und Art der Bebauung 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 Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

In der Ortsdurchfahrt B 45 Etzen-Gesäß sind an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge

auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.8.2 Brensbach

Brensbach hat mit seinen fünf Ortsteilen (Affhöllerbach, Höllerbach, Nieder-Kainsbach, Wallbach und Wersau) insgesamt 5.019 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Gemeinde liegt im vorderen Odenwald im Gersprenzal direkt an der B 38. Der ÖPNV wird durch die regionalen Buslinien 10 und 30, sowie die Lokale Linie 12 sichergestellt.

Tabelle 259: Anzahl von Personen in Brensbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	82	18	16	9	3	128
Nachts (L_{Night})	34	13	14	4	0	-	65

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Brensbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 260: Betrachtete Straßenabschnitte in Brensbach (PLUS-Kartierung)

	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	Brensbach Nieder-Kainsbach	B 38 Darmstädter Landstraße	43	8	2	35	8	3	170	145
2	Brensbach Nieder-Kainsbach	L 3260 Erbacher Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „B38 (Darmstädter Landstraße“ enthalten							

1. OT Nieder-Kainsbach, B 38, Darmstädter Landstraße

Ist-Zustand:

An der B 38 in Nieder-Kainsbach ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen. Die Bundesstraße tangiert in Ortsrandlage den bebauten Bereich. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 500 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

An der Darmstädter Landstraße sind an acht Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. OT Nieder-Kainsbach, L 3260, Erbacher StraßeIst-Zustand:

Die L 3260 führt als Ortsdurchfahrt durch Nieder-Kainsbach und dient dem östlichen Odenwaldkreis als Zubringer zur B 38. An der Erbacher Straße ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

An der Erbacher Straße sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.8.3 Breuberg

Die Stadt Breuberg hat 7.440 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Stadtteile Hainstadt, Neustadt, Rai-Breitenbach, Sandbach (Sitz der Stadtverwaltung) und Wald-Amorbach. Breuberg ist die nördlichste Kommune des Odenwaldkreises und grenzt an den Landkreis Darmstadt-Dieburg und den Freistaat Bayern.

Das Stadtgebiet Breuberg ist vor allem durch die international tätigen Unternehmen Pirelli Reifenwerke GmbH&Co.KG, Trelleborg AB und Odenwald-Früchte GmbH geprägt.

Die Regionalen Buslinien 20, 21, 22 und 27 stellen den Öffentlichen Personennahverkehr unter den Stadtteilen sowie mit den Nachbarkommunen als auch in die bayrische Nachbarkommune Mömlingen sicher.

Tabelle 261: Anzahl von Personen in Breuberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	156	91	93	63	3	406
Nachts (L_{Night})	97	91	69	14	0	-	271

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 262: Betrachtete Straßenabschnitte in Breuberg (PLUS-Kartierung)

	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	Breuberg Hainstadt	B 426	126	96	5	125	108
2	Breuberg Sandbach / Neustadt	K 212/K 211	35	13	0	34	13	0	157	128
3	Breuberg Neustadt	B 426	6	0	0	6	2	0	18	25

1. OT Hainstadt, B 426, Mainstraße

Ist-Zustand:



Der Gesamtverkehr auf der Ortsdurchfahrt Hainstadt beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 5.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 6,4 %. Es besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw über 3,5 t auf Tempo 30 km/h zwischen der Mainstraße 6 und der Einmündung L 3413.

Abbildung 75: Breuberg-Hainstadt, OD B 426 © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, somit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags auf der Mainstraße von Hausnummer 8 bis einschließlich 115 vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tags als auch nachts

überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Mainstraße sind zudem an mehr als 61 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat zu prüfen, ob straßenverkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen zumindest befristet umgesetzt werden können, bis die Ortsentlastungstangente fertiggestellt und genutzt wird.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Insbesondere im Hinblick auf die durch den Bau der Ortsentlastungstangente zu erwartende deutliche Verkehrsreduzierung und damit verbundene Minderung der Lärmbelastung in Hainstadt, aber auch aufgrund der relativ geringen Zahl von Betroffenen (3 von 113) und die lediglich geringfügige Überschreitung der Richtwerte soll von einer Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen werden. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass auf einem Teil der für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschlagenen Strecke - zwischen den Einmündungen Am Kohlplatz und L 3413 (Wald-Amorbacher Straße) - eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 3,5t besteht.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Nach Auskunft der Stadt Breuberg wurde der Bau einer Ortsentlastungsstraße angeregt, um den an dieser Straße wohnenden Bürgerinnen und Bürger wieder ein erträgliches Leben zu ermöglichen. Diese soll durch einen Bebauungsplan realisiert werden.⁵⁷ Das Bau-recht für den Straßenbau liegt seit Frühjahr 2017 vor. Mit dem Bau soll schnellstmöglich begonnen werden.



Abbildung 76: Übersichtslageplan der Ortskernentlastungstangente Hainstadt B 426⁵⁸

⁵⁷ <https://www.breuberg.de/stadtentwicklung-umwelt-energie/stadtentwicklung/ortsentlastung-hainstadt>, 11.06.2019

⁵⁸ <https://www.breuberg.de/stadtentwicklung-umwelt-energie/stadtentwicklung/ortsentlastung-hainstadt>, 11.06.2019

2. OT Sandbach und Neustadt, K 212/K211

Ist-Zustand:

Die Kreisstraßen 212/211 führen von der Nachbargemeinde Höchst kommend als Ortsdurchfahrten durch die Stadtteile Sandbach und Neustadt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Odenwaldkreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Odenwaldkreis

Seitens des Odenwaldkreises können in den nächsten Jahren keine Mittel für eventuelle passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

3. OT Neustadt, B 426

Ist-Zustand:

Die (Teil-)Ortsumgehung liegt in erhöhter Lage außerhalb der Wohnbebauung des Stadtteiles Neustadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 390 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung erhoben, da der Verkehrslärm durch die erhöhte Lage deutlich wahrnehmbar ist.

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.

10.8.4 Brombachtal

Brombachtal liegt im Zentrum des Odenwalds und besteht aus den fünf Ortsteilen Birkert, Böllstein, Hembach, Kirchbrombach (Sitz der Gemeindeverwaltung) und Langenbrombach und hat 3.467 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Gesamtlänge der Straßen im Gemeindegebiet beträgt 45 km, davon sind 6 km Landesstraßen, 13 km Kreisstraßen und 26 km Gemeindestraßen.

Regionale Buslinien erfüllen den Bedarf des ÖPNV in die Nachbarkommunen.

Tabelle 263: Anzahl von Personen in Brombachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Brombachtal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Brombachtal betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 264: Betrachtete Straßenabschnitte in Brombachtal (PLUS-Kartierung)

	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	Brombachtal Langen- Brombach	L 3414 Zeller Straße Oberdörfer Straße Reichelsheimer Straße	14	0	0	11	0

Ist-Zustand:

Die L 3414 führt als Ortsdurchfahrt durch Langenbrombach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im westlichen Bereich befindet sich eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnten für Haus- und Wohnungseigentümer an der westlichen Zeller Straße, sowie der östlichen Oberdörfer Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.8.5 Erbach

Erbach ist Kreisstadt des südhessischen Odenwaldkreises und weist 13.662 Einwohner (Stand: 31.03.2019) aus. Erbach besteht aus den Stadtteilen Bullau, Dorf-Erbach, Ebersberg, Elsbach, Erlenbach, Ernsbach, Erbuch, Günterfürst, Haisterbach, Lauerbach, Schönnen und der Kernstadt. Die Städte Erbach und Michelstadt mit ihren nur zwei Kilometer voneinander entfernt liegenden Zentren sind baulich inzwischen zusammengewachsen und bilden mit insgesamt fast 30.000 Einwohnern den wirtschaftlichen Schwerpunkt des Odenwaldkreises.

Erbach liegt im Mümlingtal als Mittelzentrum an den Hauptverkehrsachsen des Odenwaldkreises. Durch Erbach zieht die Bundesstraße 45 als Ortsdurchfahrt und das Stadtgebiet wird von den Bundesstraßen 47 und 460 gestreift.

Die Odenwaldbahn verbindet auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach die Kreisstadt Erbach im dichten Takt mit dem Ballungsraum Rhein-Main. Die Strecke wird von

der VIAS GmbH im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bedient. Es existieren zwei Bahnhöfe Erbach (Odenw) und Erbach (Odenw) Nord.

Vier Citybuslinien bedienen die Städte Erbach und Michelstadt und einen Teil der Stadtteile. Regionale Buslinien, sowie Ruf-Bus-Verbindungen bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises.

Tabelle 265: Anzahl von Personen in Erbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	302	241	241	141	19	944
Nachts (L _{Night})	280	246	146	34	0	-	706

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Erbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 266: Betrachtete Straßenabschnitte in Erbach (PLUS-Kartierung)

	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	Erbach	B 45	119	102	19	112	102

B 45, Michelstädter Straße, Martin-Luther-Straße, Neckarstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 weist die höchste Verkehrsbelastung im Odenwaldkreis auf. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im nördlichen Teilabschnitt in Erbach ca. 15.500 Kfz/Tag, im südlichen Teilabschnitt 9.942 Kfz/Tag. An der B 45 in Erbach ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen, mit Ausnahme des Bereiches an der Grundschule am Treppenweg: hier besteht Tempo 30, Mo-Fr, 7-13 Uhr. Im Bereich der dortigen Fußgängerampel mit Verkehrsinsel stehen in beiden Richtungen stationäre Geschwindigkeits- und Ampelüberwachungen.

Für 15 Gebäude wurden bereits Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.



Abbildung 77: Erbach, B 45, © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, somit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags von der Michelstädter Straße 20, die komplette Martin-Luther-Straße bis zur Neckartstraße vorgeschlagen.

Ergänzend wurde die Durchführung baulicher Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil::

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil ergab tagsüber an 31 Gebäuden und nachts an 65 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A).

Zudem werden an 82 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei einer Tempo 30 ganztags-Anordnung verbleibt an 73 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises beabsichtigt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung der Hauptstraße und dem Anwesen Neckarstraße 66 (rund 1,3 km) in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h zu beschränken.

Im Bereich der Grundschule soll die Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22 und 13 Uhr angeordnet werden. In den Ferien sollen die geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichne an der Grundschule wie bisher ausgedreht werden, so dass die Beschränkung dann nur in der Zeit von 22 bis 6 Uhr gilt.

Obwohl auch am Tag die Richtwerte an einem Drittel der Gebäude überschritten werden, soll die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Verkehrsbedeutung der B 45 nur nachts reduziert werden. Da der Odenwaldkreis über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt, muss der gesamte Verkehr über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen, insbesondere der B 45 als am stärksten befahrene Straße im Odenwaldkreis, hat nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet. Im südlichen Kreisgebiet, dessen Erschließung in Richtung Norden nahezu komplett über die B 45 durch Erbach erfolgt, ist die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und die Erhaltung bestehender Betriebe noch schwieriger als im restlichen Kreisgebiet. Vertreter der Wirtschaft bemängeln in diesem Zusammenhang regelmäßig die schlechte Verkehrsanbindung. Insofern wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung am Tag im Zuge der B 45 auch in diesem Zusammenhang als falsches Signal an die Wirtschaft gesehen.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h verlängert sich die Fahrtzeit auf dem 1,3 km langen Abschnitt von 1:34 Minuten bei 50 km/h auf 2:36 Minuten. Auch wenn eine Minute keine wesentliche Fahrtzeitverlängerung darstellt, so wird die Verlängerung subjektiv als nicht unerheblicher Zeitverlust empfunden.

Die demografische Prognose weist für den Südkreis einen weiteren Bevölkerungsrückgang aus. Da ein Kraftfahrzeug gerade für Personen im ländlichen Bereich das erste Mittel zur Mobilität ist, wird auch unter diesem Aspekt befürchtet, dass eine subjektiv empfundene Verschlechterung des Vorankommens, den Zuzug von Menschen ins Kreisgebiet eher hemmt.

Da der Verkehr im Zuge der B 45 nachts deutlich abnimmt, sind entsprechend weniger Verkehrsteilnehmer*innen von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Die Verkehrsfunktion der B 45 wird in einem hinnehmbaren Umfang eingeschränkt. Dem besonderen Ruhebedürfnis der Anwohner in der Nacht wird durch die vorgesehene Regelung Rechnung getragen.

Bei den Überlegungen spielt auch eine Rolle, dass man durch den starken Verkehr in Erbach zumindest während der Hauptverkehrszeiten häufig gar keine 50 km/h fahren kann. Während in den Nachtzeiten dagegen aufgrund des geringen Verkehrs eher damit zu rechnen ist, dass die zulässige Innerortsgeschwindigkeit überschritten wird. Es ist zu erwarten, dass die Beschränkung auf 30 km/h regelmäßig durch die Stadt Erbach und die Polizei überwacht wird, so dass mit einer besseren Beachtung gerechnet werden kann als momentan angenommen.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 16.09.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

10.8.6 Fränkisch-Crumbach

Fränkisch-Crumbach hat 3.091 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und keine Ortsteile. Fränkisch-Crumbach liegt zwischen Reichelsheim und Brensbach im Westen des Odenwaldkreises und ist durch zwei Kreisstraßen an die nahe Bundesstraße 38 angeschlossen.

Überregionale Buslinien verbinden den Ort mit den Nachbarkommunen.

Tabelle 267: Anzahl von Personen in Fränkisch-Crumbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Fränkisch-Crumbach sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Fränkisch-Crumbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 268: Betrachtete Straßenabschnitte in Fränkisch-Crumbach (PLUS-Kartierung)

	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	Fränkisch-Crumbach	K 75, Bahnhofstraße	52	11	0	51	4	0	212	160

K 75, Bahnhofstraße

Ist-Zustand:

Die Bahnhofstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Fränkisch-Crumbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Odenwaldkreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Odenwaldkreis:

Seitens des Odenwaldkreises können in den nächsten Jahren keine Mittel für eventuelle passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

10.8.7 Höchst im Odenwald

Höchst im Odenwald ist die nördlichste Kommune des Odenwaldkreises und hat 10.170 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Höchst gliedert sich in die Ortsteile: Annelsbach, Dusenbach, Hetschbach, Höchst (Verwaltungssitz), Pfirschbach, Hummetroth, Hassenroth, Forstel und Mümling-Grumbach.

Höchst ist durch die Bundesstraßen B 45 und B 469 an das überregionale Verkehrsnetz direkt angebunden. Eine Landesstraße und mehrere Kreisstraßen komplettieren das Straßenverkehrsnetz.

Die Odenwaldbahn bedient die Bahnhöfe Höchst, Mümling-Grumbach und Hetschbach in dichtem Takt und kurzer Verbindung zu dem Ballungsraum Rhein-Main. Regionale Buslinien bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises, sowie zu den bayrischen Nachbarkommunen.

Tabelle 269: Anzahl von Personen in Höchst i.Odw., die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	125	74	78	87	7	371
Nachts (L _{Night})	77	73	63	48	0	-	261

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Höchst betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 270: Betrachtete Straßenabschnitte in Höchst im Odenwald (PLUS-Kartierung)

	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	Höchst i.Odw.	B 426 Erbacher Straße	78	70	4	61	47	41	785	881
2	Höchst i.Odw.	K 212 Aschaffener Straße	120	14	0	102	2	0	346	234
3	Höchst i.Odw. Mümling- Grumbach	B 45 Heilbronner Straße	32	19	1	27	15	7	216	240

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 271: Neue Straßenabschnitte in Höchst

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Höchst	L 3106 Rimhorner Straße (Obrunnweg)	Lärmbelastung, Sicherheitsrisiko, Versetzung des Ortsschildes um ca. 500 m

1. B 426, Erbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Kerngemeinde Höchst konnte durch die Ortsumgehung B 45 und weitgehende Verlagerung der B 426 zum größten Teil vom überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet werden. Im Bereich der südlichen Erbacher Straße führt die B 426 jedoch noch durch Wohnbebauung und hat durch die in der Nachbarkommune ansässigen Gewerbebetriebe einen hohen Lkw-Anteil. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 an der nördlichen Zählstelle ca. 9.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5 %.



Abbildung 78: Höchst i.Odw., OD B 426 © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, somit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags von der Einmündung Kleingartenweg bis Einmündung Nickelsweg vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Fast auf den vollständigen Bereich der B 426 Erbacher Straße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 15 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Nacht zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Für fast alle Gebäude werden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises beabsichtigt, zwischen der Kreuzung B 426/Erbacher Straße/Kleingartenweg und der Einmündung des Nickelsweges (rund 300 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h anzuordnen.

Da die in der Lärmschutz-Richtlinie-StV festgelegten Richtwerte am Tag von 72 dB(A) um mindestens 2 dB(A) unterschritten werden, soll die Geschwindigkeitsbeschränkung nur nachts angeordnet werden.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 16.09.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. K 212, Aschaffener StraßeIst-Zustand:

Die Kreisstraße 212 führt von der Ortsmitte von Höchst in Richtung Breuberg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Odenwaldkreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Odenwaldkreis:

Seitens des Odenwaldkreises können in den nächsten Jahren keine Mittel für eventuelle passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2021 erfolgt die Umgestaltung der zentralen Kreuzung der K 212 zu einem Kreisverkehrsplatz inkl. grundlegender Erneuerung der Fahrbahn. In den Folgejahren ist auch die Erneuerung der Fahrbahndecke in Richtung Breuberg/Sandbach geplant.

3. OT Mümling-Grumbach, B 45, Heilbronner StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd Richtung durch den Odenwaldkreis, wobei sie in wenigen Ortschaften - wie im Höchster Ortsteil Mümling-Grumbach die Ortsdurchfahrt bildet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde in den letzten Jahren von Tempo 70 km/h auf zunächst Tempo 60 km/h und inzwischen auf Tempo 50 km/h ganztags gesenkt. In beiden Fahrtrichtungen befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.040 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 670 Fahrzeugen/Tag.

Die Ortsdurchfahrt Mümling-Grumbach ist bereits seit der ersten Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es wurden bereits an fünf Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Heilbronner Straße sind an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.8.8 Lützelbach

Lützelbach verfügt über 6.833 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und fünf Ortsteile: Breitenbrunn, Haingrund, Lützel-Wiebelsbach (Verwaltungssitz), Rimhorn, Seckmauern. Die Kommune liegt im nördlichen Odenwald an der hessisch-bayerischen Grenze in waldreicher Umgebung.

Lützelbach und seine Ortsteile sind durch Landesstraßen untereinander und mit den Nachbarkommunen verbunden. Der ÖPNV wird durch überregionale Buslinien, sowie durch Rufbusse sichergestellt.

Tabelle 272: Anzahl von Personen in Lützelbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Lützelbach sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Lützelbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 273: Betrachtete Straßenabschnitte in Lützelbach (PLUS-Kartierung)

	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	Lützelbach	L3349 L3106 L3259	253	64	0	207	34	0	948	601

Ortsteile Haingrund/Seckmauern, L 3349, Erbacher Straße/Wörther Straße/Odenwaldstraße/Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3349 führt als Ortsdurchfahrt durch die Lützelbacher Ortsteile Haingrund und Seckmauern und leitet die Bewohner, sowie den überörtlichen Verkehr zur B 469 ins benachbarte Bayern. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 zwischen den beiden Ortsteilen ca. 1.900 Kfz/Tag.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der L 3349 ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.8.9 Michelstadt

Michelstadt ist mit 16.090 (Stand: 31.03.2019) Einwohnern die größte Kommune des Odenwaldkreises. Sie grenzt an die unmittelbar südlich gelegene Kreisstadt Erbach an und bildet mit ihr zusammen das Zentrum des Odenwaldkreises. Michelstadt ist neben der Kernstadt in die Stadtteile Rehbach, Steinbach, Steinbuch, Stockheim, Vielbrunn, Weiten-Gesäß und Würzburg gegliedert.

In Michelstadt-Kernstadt kreuzen sich die Hauptverkehrsachsen des Odenwaldkreises, die Bundesstraßen 45 und 47. Das Stadtgebiet wird von mehreren Landes- und Kreisstraßen durchzogen.

Die Odenwaldbahn verbindet auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach den Bahnhof Michelstadt im dichten Takt mit dem Ballungsraum Rhein-Main. Hier halten -Züge der VIAS GmbH. Vier Citybuslinien bedienen die Städte Erbach und Michelstadt und einen Teil der Stadtteile. Regionale Buslinien, sowie Ruf-Bus-Verbindungen bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises.

Zudem verfügt Michelstadt über den Sonderlandeplatz Flugplatz Michelstadt, der etwa zwei Kilometer westlich der Stadt liegt und von einem Verein betrieben wird, sowie über ein Segelfluggelände im Ortsteil Vielbrunn.

Tabelle 274: Anzahl von Personen in Michelstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	270	209	93	21	1	594
Nachts (L _{Night})	235	110	37	2	0	-	384

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Michelstadt betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 275: Betrachtete Straßenabschnitte in Michelstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Michelstadt Steinbach	B47 Darmstädter Straße	105	56	0	91	81	0	655	804

OT Steinbach, B 47, Darmstädter Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 47 führt in westlicher Richtung durch den Stadtteil Steinbach als Ortsdurchfahrt mit derzeit zulässigen Tempo von 50 km/h. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei über 7%.

Für 12 Gebäude wurden bereits Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Darmstädter Straße sind an 42 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Da die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV bei dem als Mischgebiet eingestuften Streckenabschnitt deutlich unterschritten werden, wird von einer Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen.

10.8.10 Mossautal

Die Gemeinde Mossautal besteht aus den fünf Ortsteilen Güttersbach, Hiltersklingen, Hütenthal, Ober-Mossau und Unter-Mossau (Sitz der Gemeindeverwaltung). Die Einwohnerzahl beträgt 2.415 (Stand: 31.03.2019). Die umgebende Landschaft wird auch als Urlaubsziel im Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald am Marbach-Stausee, dem größten Stillgewässer des Odenwaldes, genutzt.

Die Siegfriedstraße (B 460) führt im Süden durch die Gemeinde. Landes- und Kreisstraßen stellen die überörtliche Verkehrsanbindung sicher.

Der ÖPNV wird durch überregionale Buslinien, sowie durch Rufbusse bedient.

Tabelle 276: Anzahl von Personen in Mossautal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Mossautal sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

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 277: Betrachtete Straßenabschnitte in Mossautal (PLUS-Kartierung)

	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	Mossautal Ober-Mossau	L 3260 Hauptstraße/ Ortsstraße	5	0	0	1	0	0	4	2
2	Mossautal Hiltersklingen	B 460 Fürther Straße/ Siegfriedstraße	39	40	0	46	39	0	359	408

1. OT Ober-Mossau, L 3260, Hauptstraße/Ortsstraße

Ist-Zustand:

Die L 3260 führt als langgestreckte Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Ober-Mossau und Unter-Mossau. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 1.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 50 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch betroffene Anwohner auf die zunehmende Lärmbelastung durch Kfz und Motorräder, insbesondere dem Freizeitverkehr hingewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Ortsstraße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

Zudem schlägt die Lärmaktionsplanung regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen vor.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Initiative des Odenwaldkreises gegen Motorradlärm:



Auf Seite 539 wurde bereits die Initiative des Odenwaldkreises gegen Motorradlärm dargestellt.

Die Gemeinde Mossautal hat zudem eigene Hinweisschilder beauftragt und aufgestellt.

**Abbildung 79: Initiative gegen Motorradlärm,
© Gemeindevorstand der Gemeinde Mossautal**

2. OT Hiltersklingen, B 460

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße B 460 führt als Ortsdurchfahrt durch Hiltersklingen. Derzeit ist innerhalb der Ortschaft eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Von Hüttenthal kommend ist ab 70 m vor/nach der Ortstafel eine Geschwindigkeitsanordnung von 70 km/h erteilt. In Richtung Fürth ist bis 1,7 km vor/nach der Ortstafel Tempo 80 km/h angeordnet, in dem 300 m langen, sich anschließenden Kurvenbereich Tempo 60 km/h. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 3.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 250 Fahrzeugen/Tag.

An einem Gebäude wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Anordnung eines Tempolimits von 70 km/h in dem Tempo 80- Bereich, sowie ein Fahrverbot für Motorräder gefordert. Weiterhin wurden Lärmvermeidungsschilder und Polizeikontrollen verlangt. Es wurde Kritik an der Lkw-Maut und der technischen Ausstattung der Motorräder, die nach Aussage der Belasteten ein besonderes Lärmproblem in diesem Bereich darstellen, erhoben. Zudem wurde die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Abzweig Schulstraße vorgeschlagen.

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.

Weiterhin hat die Lärmaktionsplanung Polizei- und Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Bauliche Verkehrsberuhigung wie Kreisverkehre wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 460 Hiltersklingen sind an 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.8.11 Oberzent

Oberzent ist eine Stadt im Süden des Odenwaldkreises, die am 1. Januar 2018 aus dem Zusammenschluss der Stadt Beerfelden mit den Gemeinden Hesseneck, Rothenberg und Sensbachtal entstanden ist. Sie nimmt mit 165,5 km² Fläche mehr als ein Viertel des Kreisgebietes ein und ist hinter Frankfurt am Main und Wiesbaden der Fläche nach die dritt-

größte Stadt Hessens. Am 31. März 2019 wurden in den zusammenzuschließenden Gemeinden des Stadtgebiets 10.209 Einwohner gezählt. Mit 19 Stadtteilen weist Oberzent neben der Gemeinde Heidenrod die höchste Zahl an Ortsteilen in Hessen auf. Das Stadtgebiet grenzt an die Nachbarbundesländer Bayern und Baden-Württemberg.

Die Bundesstraße 45 führt von Nord nach Süd durch die Stadtteile Hetzbach, Beerfelden und Gammelsbach. Für Beerfelden gibt es eine Umgehungsstraße östlich der Ortslage. In Hetzbach zweigt die Landesstraße 3108 nach Osten von der B 45 ab und folgt kurvenreich den vielfach gekerbten steilen Talhängen zu beiden Seiten des Reußenkreuzes. Sie bildet als östliche Verlängerung der Bundesstraße 460 einen Streckenabschnitt der Siegfriedstraße in Richtung der Stadtteile Schöllnbach und Kailbach. Jenseits der Landesgrenze führt die Siegfriedstraße weiter ins bayrische Amorbach.

Im Stadtgebiet liegen drei Haltepunkte der Odenwaldbahn (Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach): Hetzbach nördlich, sowie Schöllnbach und Kailbach südlich des Krähberg隧nels. Das ÖPNV-Angebot wird durch Regionale Buslinien, sowie Rufbusse ergänzt.

Tabelle 278: Anzahl von Personen in Oberzent, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Oberzent sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet der Stadt Oberzent betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 279: Betrachtete Straßenabschnitte in Oberzent (PLUS-Kartierung)

	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	Oberzent Hetzbach	B45, Erbacher Straße	34	45	4	34	39	13	474	535

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 280: Neue Straßenabschnitte in Oberzent

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
2	Oberzent Gammelsbach	B 45, Neckartalstraße	Bitte um nähere Untersuchung

1. OT Hetzbach, B 45, Erbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd Richtung durch den Odenwaldkreis. In einigen Ortschaften bildet sie die Ortsdurchfahrt, so auch im Oberzenter Stadtteil Hetzbach. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h ganztags. In beiden Fahrtrichtungen befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in am nördlichen Orteingang ca. 7.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 350 Fahrzeugen/Tag.

Es wurden bereits an einem Gebäude Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, somit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags auf der Erbacher Straße von Hausnummer 22 bis einschließlich 80 (Ortsschild) vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,6 dB(A).

An der Erbacher Straße sind zudem an 27 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei einer Tempo 30 ganztags-Anordnung verbleibt an 12 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises analysiert die Berechnung von Hessen Mobil dahingehend, dass in der Nacht zwar an fünf Gebäuden Überschreitungen der Lärm-schutz-Richtlinie-StV nachgewiesen wurden, diese sich aber auf einer Strecke von rund 500 m verteilen, an 17 weiteren Gebäuden in diesem Abschnitt werden die Richtwerte eingehalten. Im Hinblick auf die besondere Verkehrsbedeutung der B 45 und die relativ geringe Zahl von Betroffenen soll von einer Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen werden.

Da der Odenwaldkreis über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt, muss der gesamte Verkehr über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen, insbesondere der B 45 als am stärksten befahrene Straße im Odenwaldkreis, hat nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde daher eine hohe

Priorität im Kreisgebiet. Gerade im Bereich der Stadt Oberzent, dessen Erschließung in Richtung Norden nahezu komplett über die B 45 durch Hetzbach erfolgt, ist die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und die Erhaltung bestehender Betriebe noch schwieriger als im restlichen Kreisgebiet. Vertreter der Wirtschaft bemängeln in diesem Zusammenhang regelmäßig die schlechte Verkehrsanbindung. Insofern wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der B 45 auch in diesem Zusammenhang als falsches Signal an die Wirtschaft gesehen.

Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h verlängert sich die Fahrtzeit zwar nicht wesentlich. Zu erwarten ist allerdings, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung subjektiv von Verkehrsteilnehmer*innen als ein nicht unerheblicher Zeitverlust empfunden würde. Die demografische Prognose weist zudem für die Stadt Oberzent einen weiteren Bevölkerungsrückgang aus. Da ein Kraftfahrzeug gerade für Personen im ländlichen Bereich das erste Mittel zur Mobilität ist, wird auch unter diesem Aspekt befürchtet, dass eine subjektiv empfundene Verschlechterung des Vorankommens, den Zuzug von Menschen ins Kreisgebiet und speziell nach Oberzent eher hemmt.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Die Stadt Oberzent stimmt im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung den Ausführungen der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises zu und vertritt ebenfalls die Meinung, dass von einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich OT Hetzbach, B 45 abgesehen werden sollte. Die Verkehrssituation und die Belastung durch Verkehrslärm haben sich durch das Aufstellen von stationären Messanlagen im Jahr 2013 erheblich gebessert.

Es sollte in regelmäßigen Abständen eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Hessen erfolgen, um in Zukunft auf Veränderungen des Verkehrslärmes reagieren zu können

Motorradlärm

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Die Region der Stadt Oberzent wird insbesondere in den Sommermonaten stark vom Motorradverkehr frequentiert. Die Beschwerden kommen nach Angaben des Bürgermeisters hierbei überwiegend aus den Ortschaften Rothenberg und Kortelshütte an der L 3410 und den Ortschaften Olfen und Airlenbach an der L 3120. Zu tragen kämen hier die geographischen und baulichen Gegebenheiten (Einzelbebauung, Talkessel, offene Flächen zwischen Häusern und Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften). Die Beschwerden beschreiben vielmals die Belastung durch Kraffradfahrer, die nach Kurven oder Ortsausgängen ihr Fahrzeug zügig beschleunigen.

Als erfolgversprechende Abhilfe sieht der Bürgermeister der Stadt Oberzent die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in den einzelnen Abschnitten und eine erhöhte Überwachung der Verkehrsteilnehmer. Hier werden der Bund und das Land in der Verantwortung gesehen. Insbesondere die Kommunen im ländlichen Raum müssten hier mehr Unterstützung erfahren.

Eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Hessen sollte zudem in regelmäßigen Abständen erfolgen, um in Zukunft auf Veränderungen des Verkehrslärmes reagieren zu können

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Auf Seite 539 wurde bereits die Initiative des Odenwaldkreises gegen Motoradlärm dargestellt. Darüberhinaus wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil unter 5.3 verwiesen.

Die Lärmaktionsplanung versteht sich als laufenden Prozess und kontinuierliche Entwicklung der Lärminderung in Hessen. Das bedeutet, dass die im Lärmaktionsplan enthaltenen Lärmkonflikte weiter begleitet werden und ihre regelmäßige Dokumentation in den veröffentlichten Lärmaktionsplänen finden.

10.8.12 Reichelsheim

Reichelsheim liegt im mittleren Odenwald im Gersprenztal und hat eine Einwohnerzahl von 8.564 (Stand: 31.03.2019). Reichelsheim ist in 14 Ortsteile gegliedert und somit die hessische Gemeinde mit der zweitgrößten Zahl von Ortsteilen.

Durch die Bundesstraßen 47 (Nibelungenstraße zwischen Michelstadt und Worms) und 38 (zwischen Roßdorf bei Darmstadt und Weinheim/Mannheim), die gemeinsam durch Reichelsheim führen, ist die Gemeinde an das Verkehrsnetz angeschlossen. Busverbindungen nach Bensheim, Fürth i. Odw., Reinheim und Michelstadt schaffen Anschluss ans öffentliche Schienennetz (Main-Neckar-Eisenbahn, Weschnitztalbahn und Odenwaldbahn).

Tabelle 281: Anzahl von Personen in Reichelsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	61	43	52	27	2	185
Nachts (L_{Night})	43	56	32	2	0	-	133

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 282: Betrachtete Straßenabschnitte in Reichelsheim (PLUS-Kartierung)

	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	Reichelsheim	B 38/B 47	117	127	13	124	119
2	Reichelsheim Beerfurth	B 38/B 47 Siegfriedstraße	38	25	0	42	28	0	270	331

1.OD B 38/B47, Darmstädter Straße/Heidelberger Straße/ KriemhildstraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraßen B 38 und B 47 bilden parallel verlaufend die Ortsdurchfahrt der Kerngemeinde Reichelsheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.600 Kfz/Tag.

Seit 2003 sind bereits an 52 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt worden.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden seitens der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises gebeten, die Kartierung und Lärmbelastung zu überprüfen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Richtwerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, somit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags auf der Darmstädter Straße 56 bis zur Einmündung vorgeschlagen. Ergänzend wurde die Durchführung baulicher Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 13 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Die Richtwerte in der Nacht werden dagegen flächendeckend in dem von der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Bereich einer Geschwindigkeitsbeschränkung überschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

In der vollständigen Ortsdurchfahrt sind zudem an 112 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Landrates des Odenwaldkreises als Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises beabsichtigt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zuge der B 38/47 zwischen der östlichen Einmündung der Sudetenstraße (Darmstädter Straße 76) und dem Anwesen Heidelberger Straße 66 (nach/vor Einmündung der Hirschwirtstraße) in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h zu beschränken.

Zu Überschreitungen der Tagesrichtwerte von 72 dB(A) in diesem Mischgebiet kommt es nur im Bereich der Lichtsignalanlage, so dass hier die Störzuschläge zu berücksichtigen sind. Die Schaltung der LSA ist untypisch. Aufgrund fehlender Linksabbiegespuren erhalten die beiden Fahrtrichtungen der Bundesstraße getrennt „grün“. Ein Passieren der LSA ohne Halt ist selten. Im Näherungsbereich der LSA kann daher kaum schneller als 30 km/h gefahren werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h während der Tageszeiten lässt folglich kaum eine tatsächliche Änderung der Lärmbelastung der Anwohner erwarten. Insofern soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur während der Nachtzeit angeordnet werden, so dass auch eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung für die gesamte Ortsdurchfahrt von Reichelsheim (Odenwald) erreicht wird.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 16.09.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. OT Beerfurth, B 38/B 47 SiegfriedstraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraßen B 38 und B 47 bilden parallel verlaufend die Ortsdurchfahrt des Ortsteiles Beerfurth. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.700 Kfz/Tag.

Es wurden bereits an drei Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab nur wenige Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit 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.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In einem kurzen Streckenabschnitt werden an wenigen Gebäuden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

An der Siegfriedstraße sind zudem an 24 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.9 Landkreis Offenbach

Der Landkreis Offenbach liegt zentral im Rhein-Main-Gebiet und hat 354.458 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Verwaltungssitz und Kreisstadt ist seit dem Jahre 2002 Dietzenbach. An den Kreis Offenbach grenzen die Landkreise Main-Kinzig-Kreis, Aschaffenburg, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und die kreisfreien Städte Darmstadt, Offenbach a.M. und Frankfurt a. M. Der Landkreis Offenbach setzt sich aus 13 Städten bzw. Gemeinden zusammen.

Der Kreis Offenbach wird von der Hessischen Apfelwein- und Obstwiesenroute durchzogen und liegt in der unteren Mainebene, wobei der Main die nördliche Grenze des Kreisgebietes bildet. Zahlreiche Kiefernwälder und Waldseen, die durch den ehemaligen Kiesabbau zurückzuführen sind, befinden sich auf dem Gebiet des Landkreises Offenbach. Zusätzlich wird der Landkreis durch die Bäche Luderbach, Rodgau und Bieber durchflossen.

Sowohl die BAB 3 (Frankfurt-Würzburg) und 661 (Egelsbach-Oberursel) als auch mehrere Bundesstraßen (B 45, B 448, B 459 und B 486) führen durch das Kreisgebiet.

Mit dem Flugplatz Frankfurt-Egelsbach besitzt der Landkreis Offenbach den größten allgemeinen Verkehrslandeplatz Deutschlands. Ebenso befinden sich Teile des Flughafens Frankfurt am Main auf dem Kreisgebiet.

Der öffentliche Personennahverkehr wird durch die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) im Zuge des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wahrgenommen.

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen ab einem Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h und teilweise, je nach Verfügbarkeit von Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen (Hessen Mobil), auch Straßenabschnitte mit niedriger Verkehrsbelastung lärmkartiert.

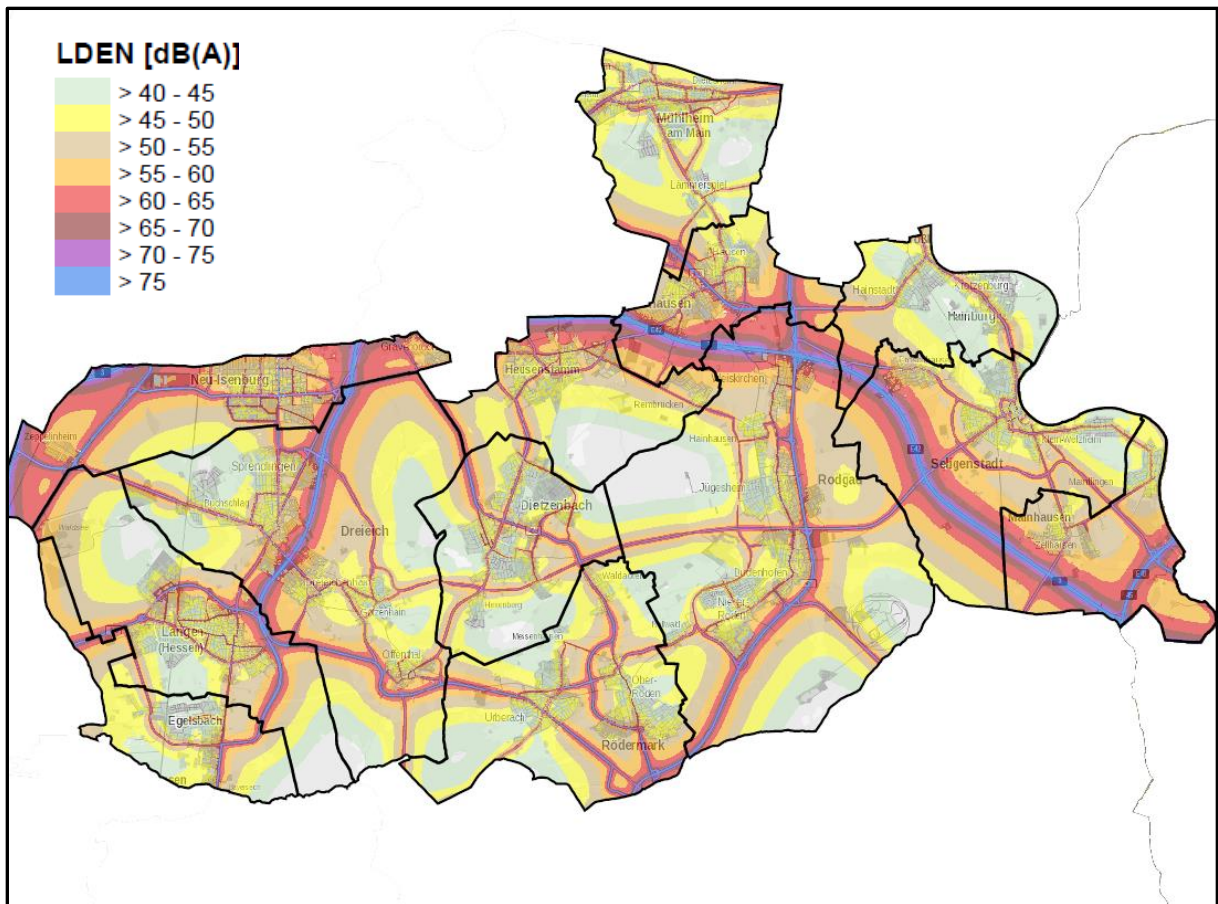


Abbildung 80: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Kreis Offenbach [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

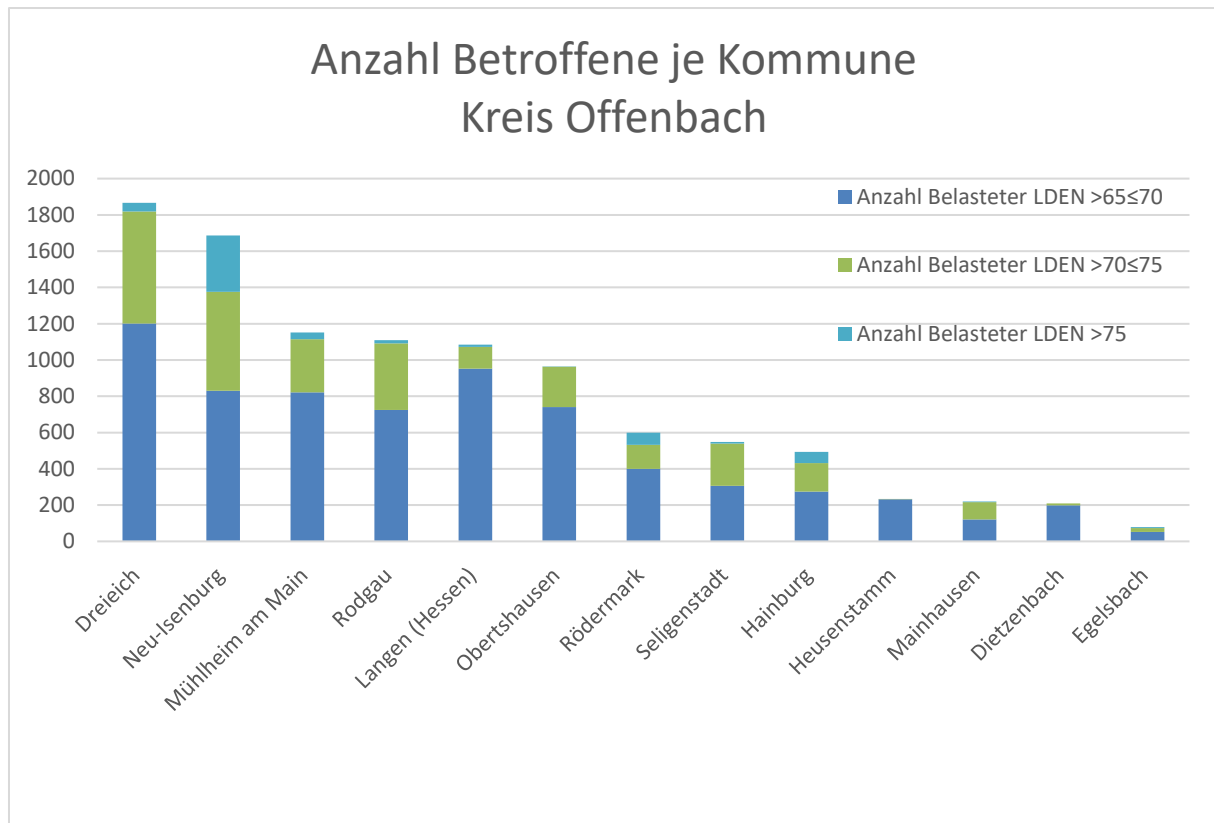


Abbildung 81: Anzahl der betroffenen Einwohner mit LDEN > 65 dB (A) Kreis Offenbach (ab 10 Betroffenen)

10.9.1 Dietzenbach

Die Kreisstadt Dietzenbach, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, befindet sich in der Mitte des Landkreises Offenbach, etwa zwölf Kilometer von Frankfurt am Main entfernt. Dietzenbach besteht aus den Stadtteilen Steinberg, Dietzenbach und Hehenberg, und hat 34.094 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Bundesstraße 459 verläuft durch Dietzenbach und trifft im Norden auf die B 46. Von hier aus sind über die Anschlussstelle Offenbach/Offenbach Kreuz die Bundesautobahnen 3 und 661 zu erreichen. Im Süden stößt die B 459 auf die B 45.

Dietzenbach verfügt sowohl über drei S-Bahn-Haltestellen als auch über einen zentralen Busbahnhof mit eigenem Stadtbusnetz. Die S-Bahn-Haltestelle Dietzenbach-Mitte wird seit Ende 2003 von der S-Bahn-Linie S2 (Niederhausen-Dietzenbach) befahren. Insgesamt besitzt Dietzenbach drei S-Bahn-Haltestellen: Steinberg, Dietzenbach-Mitte und Dietzenbach Bahnhof.

Tabelle 283: Anzahl von Personen in Dietzenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (LDEN)	-	965	816	198	12	0	1.991
Nachts (L_{Night})	737	266	4	0	0	-	1.007

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

Tabelle 284: Betrachtete Straßenabschnitte in Dietzenbach (PLUS-Kartierung)

	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	Dietzenbach Dietzenbach- Mitte	B 459 Vélizystraße	39	0	0	116	0	0	35	121
2	Dietzenbach Dietzenbach- Mitte	L 3001 Hauptstraße Offenbacher Straße Lindenstraße Darmstädter Straße Offenthaler Straße	353	12	0	362	4	0	854	701

1. B 459, Vélizystraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 459 führt 4-spurig als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Dietzenbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts ausgewiesen. Außerorts in Richtung Gravenbruch wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 100 km/h für PKWs bzw. 80 km/h für Lkws mittlerweile auf durchgehend 70 km/h reduziert. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 nördlich von Dietzenbach ca. 16.700 Kfz/Tag, südlich ca. 10.900 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Temporeduzierung auf 70 km/h außerorts Richtung Gravenbruch gefordert, die bereits umgesetzt wurde. Zudem wird bei zukünftigen Straßensanierungen der Einbau lärmminderndem Asphalt 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.

Weiterer Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmmindernden Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmindernden Deckenbeläge eingesetzt.

2. L 3001, Hauptstraße, Offenbacher Straße, Lindenstraße, Darmstädter Straße, Offenthaler Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3001 verläuft teilweise 4-spurig mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch das komplette Stadtgebiet von Dietzenbach. Eine Zählung im Jahr 2017 zeigte nördlich des Knotens L 3001/B 459 einen DTV von rd. 17.000 KFZ, südlich des Knotens L 3001/B 459 einen DTV von rd. 12.000 KFZ. Weiter südlich nehmen die Verkehrsmengen ab. Nördlich des Knotens L 3001/Frankfurter Straße liegt der DTV bei 11.300 KFZ, südlich des Knotens L 3001/Frankfurter Straße liegt der DTV bei 9.000 KFZ.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nannte die Kreisstadt Dietzenbach folgende lärmindernde Maßnahme:

- Die Beibehaltung des Kreisels Theodor-Heuss-Ring/L 3001 (Abbau des Provisoriums mit rotweißen Leitelementen und Endausbau des Kreisverkehrs)
- Die Prüfung der Umsetzbarkeit weiterer Kreisverkehre
- Beibehaltung der Geschwindigkeitskontrollen
- Förderung des Radverkehrs auf der L 3001

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Dietzenbach als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich.

Stellungnahme der Stadt Dietzenbach als Straßenbaulastträgers und Straßenverkehrsbehörde:

Im Haushaltsplan der Stadt Dietzenbach sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Geschwindigkeitskontrollen werden von der Stadt Dietzenbach konsequent praktiziert.

Radverkehrsinitiative Dietzenbach (Projekt L 3001) zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms entlang der L 3001:

Der auf der L 3001 ausgelöste Verkehrslärm stellt das dringendste Lärmproblem der Stadt dar und begründet dringenden Handlungsbedarf. Die durch Dietzenbach von Nord nach Süd verlaufende L 3001 verbindet alle Stadtteile, Wohngebiete, Versorgungszentren, Schulen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Jedoch ist diese Hauptverkehrsstraße momentan geprägt durch einen Mix aus ampelgeregelten, überdimensionierten Kreuzungen, drei Kreisverkehren, teils vierspurigen Straßenabschnitten mit sehr breiten Fahrbahnen und teilw. sehr schmalen Fahrbahnbreiten, Parallelschließungen, „ehemaligen“, in Seitenlage angelegten Radwegen, deren Breiten nicht mehr den Regelwerken entsprechen. Alternative Radrouten führen umständlich durch Wohngebiete.

Aus diesem Grund entstand bereits vor mehreren Jahren das Projekt L 3001 „Radverkehrsfreundliche Umgestaltung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße L 3001 zwischen Ortszugang Richtung Heusenstamm und Waldstadion“. Mit der Planung einer innerörtlichen Hauptradverkehrsverbindung soll ein entscheidender Impuls für die Verkehrsmittelwahl bei innerörtlichen Kurzfahrten im Stadtgebiet gegeben werden: es soll attraktiver werden, innerörtliche Kurzfahrten (unter 5 km) künftig nicht mehr mit dem PKW, sondern mit dem Fahrrad zurückzulegen. Es soll ein Beitrag zur Lärminderung und Feinstaubreduzierung für die vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner entlang der L 3001 geleistet werden, unnötiger Kraftstoffverbrauch und Emissionen sollen vermieden werden.

In 2020 werden nun nördlich des Knotens L 3001/B 459 bis zum Ortsausgang Heusenstamm Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden. Im Planungsabschnitt Mitte sollen die Fahrspuren von vier auf zwei reduziert und beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet sowie eine Ampel durch einen Kreisverkehr ersetzt werden.

10.9.2 Dreieich

Die Stadt Dreieich ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum die zweitgrößte Kommune des Landkreises Offenbach, mit Verwaltungssitz in Sprendlingen. Dreieich hat 42.085 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Entlang des Hengstbachs verlaufen die Stadtteile Buchschlag, Sprendlingen, Dreieichenhain und Götzenhain. Der Stadtteil Offenthal ist der südöstlichste Stadtteil und ca. einen Kilometer von Götzenhain entfernt.

Die BAB 66 trennt die Stadtteile Sprendlingen und Dreieichenhain, die Anschlussstelle Dreieich zur Bundesautobahn 661 verbindet Dreieich mit Frankfurt am Main. Außerdem kann über die Landesstraße L 3262 und die Bundesstraße 486 die BAB 5 erreicht werden. Die Ortsumgehung von Dreieich-Offenthal wurde Ende 2013 und von Dreieich-Götzenhain bereits Ende 2006 in Betrieb genommen.

Zum Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes angehörig wird der Bahnhof in Buchschlag von den S-Bahn-Linien S 3 und S 4 angefahren. Die Dreieichbahn (RB 61) bedient alle Stadtteile und einige Buslinien erschließen das gesamte Stadtgebiet.

Tabelle 285: Anzahl von Personen in Dreieich, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.853	1.343	1.061	446	30	4.733
Nachts (L_{Night})	1.615	1.166	372	18	0	-	3.171

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

Tabelle 286: Betrachtete Straßenabschnitte in Dreieich (PLUS-Kartierung)

	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	Dreieich	BAB 661	139	19	0	245	44	2	353	839
2	Dreieich Dreieichenhain	K 171 Hainer Chaussee	137	40	23	175	45	14	787	855
3	Dreieich Buchsschlag	L 3262 Buchschlager Allee Eisenbahnstraße	320	231	6	380	159	0	2271	1946
4	Dreieich Sprendlingen	L 3262 Theodor-Heuss- Straße	101	82	3	97	67	0	826	637
5	Dreieich Sprendlingen	L 3262 Darmstädter Straße	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Dreieich Sprendlingen	L 3262 - K 171 Hainer Chaussee	Berechnung enthalten in „L 3262 - K 171, Eisenbahnstraße, Theodor-Heuss-Straße“							
7	Dreieich Sprendlingen	L 3313	0	0	0	1	0	0	0	1
8	Dreieich Sprendlingen	Am Taubhaus	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Dreieich Sprendlingen	Darmstädter Straße	78	7	0	77	7	0	268	247
10	Dreieich Sprendlingen	Offenbacher Straße	118	56	0	114	54	0	762	662
11	Dreieich Sprendlingen	Frankfurter Straße	201	20	0	187	18	0	553	513
12	Dreieich Sprendlingen	Fichtestraße	175	7	0	149	3	0	324	201
13	Dreieich Offenthal	B 486	4	0	0	4	0	0	1	1
14	Dreieich Offenthal	L 3001	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Dreieich Götzenhain	Bleiswjlker Straße	16	0	0	16	0	0	34	31

1. BAB 661

Ist-Zustand:

Die BAB 661 führt vom Offenbacher Kreuz kommend zwischen den Stadtteilen Sprendlingen und Dreieichenhain Richtung Langen. Am Westrand der Autobahn ist eine Lärmschutzwand errichtet worden. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 44.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 2.300 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um Überprüfung der Lärmkartierung sowie einer Untersuchung der Lärmbelastung in Folge der BAB 661.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung hat ergeben, dass an 7 Gebäuden im Bereich Danziger Straße und Philipp-Holzmann-Straße die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. Stadtteil Dreieichenhain, K 171, Hainer ChausseeIst-Zustand:

Die Hainer Chaussee ist die Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Dreieichenhain. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 270 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um eine Analyse der Lärmbelastung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

3. Stadtteil Buchschlag/Sprendlingen L 3262, Buchschlager Allee/EisenbahnstraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3262 führt von der BAB 5 kommend als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Buchschlag. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich von Buchschlag ca. 4.600 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um eine Analyse der Lärmbelastung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

4. Stadtteil Sprendlingen, L 3262, Theodor-Heuss-StraßeIst-Zustand:

Die L 3262 führt sodann im Stadtteil Sprendlingen als Theodor-Heuss-Straße weiter bis sie an der Kreuzung Hainer Chaussee in den Süden abknickt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.500 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um eine Analyse der Lärmbelastung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

5. Stadtteil Sprendlingen, L 3262, Darmstädter StraßeIst-Zustand:

Nach der Kreuzung mit der Hainer Chaussee verläuft die L 3262 in südlicher Richtung nach Langen. Außerorts beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, innerorts 50 km/h. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 15.856 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei knapp 700 Fahrzeugen/Tag.

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.

6. Stadtteil Sprendlingen, K 171, Hainer Chaussee

Ist-Zustand:

Die Hainer Chaussee mündet aus der Darmstädter Landstraße und führt in westlicher Richtung zum Stadtteil Dreieichenhain.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um eine Analyse der Lärmbelastung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

7. L 3313: Querspange Nord

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3313 verläuft nördlich der Kernstadt von Dreieich und schließt über die L 3317 an die BAB 661 (Anschlussstelle „Dreieich“) an. Sie ist insbesondere durch den Anlieferverkehr des nahegelegenen Gewerbegebietes stark befahren.

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.

8. Stadtteil Dreieichenhain, Am Taubhaus

Ist-Zustand:

Die Straße „Am Taubhaus“ ist eine kommunale Straße, die durch ein Wohngebiet führt.

Forderung aus der Beteiligung:

Nach Angaben der Stadt Dreieich sind die Anwohner hier durch Verkehrslärm belastet.

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.

Lärmauswirkungen von der L 3262 sind ebenfalls nicht feststellbar.

9. Stadtteil Sprendlingen, Darmstädter Straße (nördlich der Theodor-Heuss-Straße / Hainer Chaussee) / Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Darmstädter Straße führt an der Kreuzung Hainer Chaussee als Gemeindestraße weiter in den Innenstadtbereich von Sprendlingen. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags von der Hengstbachbrücke bis zur Einmündung „Theodor-Heuss-Straße“ und „Hainer Chaussee“ aus Lärmschutzgründen angeordnet und im März 2017 umgesetzt. Von der Hengstbachbrücke, in der Darmstädter Straße über die komplette Hauptstraße bis zu Frankfurter Straße, Abzw. Offenbacher Straße bestand bereits Tempo 30 ganztags.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung weiter überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine weitere Untersuchung dieses Lärmkonfliktpunktes erfolgt nach Fertigstellung des „Mobilitätskonzeptes Sprendlingen“, dessen Ergebnisse für das 2. Halbjahr 2019 angekündigt waren. Ein neuer Sachstand wurde nicht mitgeteilt.

10. Stadtteil Sprendlingen, Offenbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße zweigt sich im weiteren Verlauf in die Frankfurter und Offenbacher Straße, die die beiden Hauptdurchgangsstraßen des Stadtteils Sprendlingen bilden.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags von der Volksbank bis Höhe Odenwaldstraße aus Lärmschutzgründen angeordnet und im März 2017 umgesetzt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine weitere Untersuchung dieses Lärmkonfliktpunktes erfolgt nach Fertigstellung des „Mobilitätskonzeptes Sprendlingen“, dessen Ergebnisse für das 2. Halbjahr 2019 angekündigt waren.

11. Stadtteil Sprendlingen, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße zweigt sich im weiteren Verlauf in die Frankfurter und Offenbacher Straße, die die beiden Hauptdurchgangsstraßen des Stadtteils Sprendlingen bilden. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h von der Einmündung „Fichtestraße“ und „Karlstraße“ bis zur Kreuzung „Hauptstraße“ und „Offenbacher Straße“ aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine weitere Untersuchung dieses Lärmkonfliktpunktes erfolgt nach Fertigstellung des „Mobilitätskonzeptes Sprendlingen“, dessen Ergebnisse für das 2. Halbjahr 2019 angekündigt waren.

12. Stadtteil Sprendlingen, Fichtestraße

Ist-Zustand:

Die Fichtestraße ist eine Gemeindestraße im Stadtteil Sprendlingen. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags von Einmündung Frankfurter Straße bis Einmündung Wingertstraße aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Eine weitere Untersuchung dieses Lärmkonfliktpunktes erfolgt nach Fertigstellung des „Mobilitätskonzeptes Sprendlingen“, dessen Ergebnisse für das 2. Halbjahr 2019 angekündigt waren.

13. Stadtteil Offenthal, B 486:

Ist-Zustand:

Mit der Eröffnung der B 486 Ortsumgehung haben sich die Verkehrsmengen innerorts deutlich verändert. Am 15.10.2014 wurde auch die sog. Ostspange (L 3001 neu) für den Verkehr freigegeben. Insgesamt ist von einer deutlichen Abnahme des innerörtlichen Verkehrs auszugehen.

Forderung aus der Beteiligung:

Überprüfung der Lärmkartierung, da mit der Eröffnung der Ortsumgehung davon auszugehen ist, dass der Lärmkonflikt maßgeblich entschärft werden konnte.

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.

14. Stadtteil Offenthal, L 3001

Ist-Zustand:

Die L 3001 führt nunmehr ab dem ersten Kreisverkehr von Dietzenbach kommend als Ortsumfahrung östlich des Stadtteil Offenbach vorbei, um im Süden auf die B 486 zu stoßen. Am 15.10.2014 wurde auch die sog. Ostspange (L 3001 neu) für den Verkehr freigegeben. Insgesamt ist von einer deutlichen Abnahme des innerörtlichen Verkehrs auszugehen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich bittet um eine Analyse der Lärmbelastung.

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.

15. Stadtteil Götzenhain, Bleiswiljker Straße

Ist-Zustand:

Die Bleiswiljker Straße führt als Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Götzenhain.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Dreieich sieht hier eine zunehmende Lärmbelastung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) mit der Teillinie Frankfurt Gewerbegebiet-Praunheim - Höchst - Flughafen - Dreieich-Buchschlag eine attraktive tangentielle Verbindung schaffen. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Süd 1 der Regionaltangente West befindet sich aktuell im Anhörungsverfahren. Die Unterlagen wurden im III. Quartal 2019 offengelegt. Für den Abschnitt Süd 2 der Regionaltangente West ist die Vorplanung nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH abgeschlossen. Weitere Planungsleistungen einer gesamthaften Planung im Stadtgebiet Neu-Isenburg werden im I. Quartal 2020 vergeben.

10.9.3 Egelsbach

Die Gemeinde Egelsbach liegt südlich des Mains zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt. Egelsbach besitzt offiziell keine Ortsteile, wird aber in Wohnplätze unterteilt. Hierzu gehören Bayerseich, Im Brühl, Egelsbach West und der Ortskern von Egelsbach. Die Gemeinde Egelsbach hat 11.491 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Egelsbach ist direkt an den beiden Bundesautobahnen 661 und 5 gelegen, eine schnelle Verbindung zum Frankfurter Flughafen ist über des Frankfurter Kreuz gewährleistet.

Über die Main-Necker-Eisenbahn (Abschnitt Frankfurt-Darmstadt) ist Egelsbach an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen.

Der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach ist Deutschlands verkehrsreichster Verkehrslandeplatz.

Tabelle 287: Anzahl von Personen in Egelsbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	209	94	53	21	4	381
Nachts (L_{Night})	108	60	27	4	0	-	199

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Egelsbach betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung, bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 288: Betrachtete Straßenabschnitte in Egelsbach (PLUS-Kartierung)

	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	Egelsbach	B 3 Darmstädter Land- straße	53	22	4	59	29	5	281	367

1. B 3, Darmstädter Landstraße

Ist-Zustand:

Die B 3 tangiert die südliche Bebauung von Egelsbach und mündet in die BAB 661. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 18.400 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Umgehungsstraße B 3 sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.9.4 Hainburg

Die 14.443 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Hainburg liegt am Main und grenzt im Osten an das Bundesland Bayern und im Norden an die Stadt Hanau. Hainburg besteht aus den beiden Ortsteilen Hainstadt und Klein-Krotzenburg. Der Fußgängersteg über die Staustufe Krotzenburg ist nach der Stilllegung der Mainfähre im Jahre 1999 die einzige Verbindung in das benachbarte Großkrotzenburg.

Die beiden Landesstraßen L 3416 (zur B 45 und BAB 3) und L 3065 verlaufen durch Hainburg und verbinden die Gemeinde mit Hanau, Offenbach sowie mit Seligenstadt. Die Gemeinde Hainburg liegt mit Ihrem Bahnhof an der Odenwaldbahn. Eine Verbindung mit den Städten Frankfurt a.M. und Hanau, sowie mit Groß-Umstadt, Wiebelsbach und Erbach liegt somit vor.

Tabelle 289: Anzahl von Personen in Hainburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (LDEN)	-	330	320	275	157	61	1.143
Nachts (LNight)	333	253	136	42	0	--	764

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Hainburg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung, bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 290: Betrachtete Straßenabschnitte in Hainburg (PLUS-Kartierung)

	Ort	Örtlichkeit	LDEN 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	Hainburg Hainstadt	L 3065 Hauptstraße	130	79	1	128	62	0	946	764
2	Hainburg Hainstadt	L 3416 Offenbacher Land- straße	50	1	0	28	0	0	60	30
3	Hainburg Klein-Krotzen- burg	L 3065 Hauptstraße	109	65	25	107	21	0	1050	59

1. Ortsteil Hainstadt, L 3065, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die L 3065 ist eine der beiden Hauptverkehrsstraßen im Ortsteil Hainstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 15.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 400 Fahrzeugen/Tag.

Die Gemeinde Hainburg hat bereits im Jahr 2016 im Hinblick auf die Interessen der Anwohner auf Lärmschutz ein Tempolimit 30 km/h nachts auf dem Teilabschnitt der L 3065 (Hauptstraße) zwischen der Einmündung Mühlgrabenstraße und der Hainstädter Straße angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem Streckenabschnitt Hauptstraße Einmündung Mühlgrabenstraße bis Einmündung Hainstädter Straße weiterhin Überschreitungen der Richtwerte, die weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen. Folglich wurde eine Ausweitung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung auf ganztags vorgeschlagen.

Hessen Mobil als Straßenbaulastträger wurde um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Bürgermeister der Gemeinde Hainburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im untersuchten Streckenabschnitte werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 repräsentativen Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztägig ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer

Ergreifung von Maßnahmen verpflichtet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 3 dB(A).

An der Hauptstraße sind zudem an allen untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in der Hauptstraße zwischen den Einmündungen Mühlgrabenstraße und Hainstädter Straße ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 14.11.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. Ortsteil Hainstadt, L 3416, Offenbacher Landstraße

Ist-Zustand:



Abbildung 82: Hainburg, Offenbacher Landstraße
© Regierungspräsidium Darmstadt

Die L 3065 ist die zweite der beiden Hauptverkehrsstraßen im Ortsteil Hainstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.800 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 400 Fahrzeugen/Tag.

Die Gemeinde Hainburg hat bereits im Jahr 2016 aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit 30 km/h nachts auf dem Teilabschnitt der L 3416 (Offenbacher Landstraße) zwischen der Kreuzung Eisenbahnstraße/Auheimer Straße und der Einmündung Hauptstraße angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf dem Streckenabschnitt Offenbacher Landstraße zwischen der Kreuzung Eisenbahnstraße/Auheimer Straße und der Einmün-

derung Hauptstraße weiterhin Überschreitungen der Richtwerte, die weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen. Folglich wurde eine Ausweitung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung auf ganztags vorgeschlagen.

Hessen Mobil als Straßenbaulastträger wurde um Durchführung der gesetzlichen Lärmbeurteilung und der Bürgermeister der Gemeinde Hainburg als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im untersuchten Streckenabschnitte werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu 2,5 dB(A).

Im Bereich der L 3416, Offenbacher Landstraße, sind zudem an 10 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von 30 km/h ganztags in der Offenbacher Landstraße zwischen den Kreuzungen Eisenbahnstraße/Auheimer Straße und der Einmündung auf die L 3065 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 14.11.2019 erteilt.

Festsetzung:

Die verkehrliche Anordnung ist durch Aufstellung der Verkehrszeichen umzusetzen.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

3. L 3065: Ortsteil Klein-Krotzenburg, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3065 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Klein-Krotzenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

10.9.5 Heusenstamm

Die, an der Bieber gelegene, Stadt Heusenstamm liegt südlich von Frankfurt a.M. und Offenbach a.M., wobei sie im Norden direkt an die kreisfreie Stadt Offenbach a.M. grenzt. Heusenstamm, das als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, gliedert sich in die Stadtteile Heusenstamm und Rembrücken. Die Stadt Heusenstamm hat 18.919 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Über die Anschlussstelle Obertshausen ist die BAB 3 zu erreichen. Ebenfalls liegt die BAB 661, mit Anschlussstelle Neu-Isenburg, nicht weit von Heusenstamm entfernt.

Heusenstamm liegt an der Bahnstrecke Offenbach-Bieber-Dietzenbach und ist seit 2003 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main (S-Bahn-Linie S 2) angeschlossen.

Das Stadtgebiet und die Nachbarorte werden durch Buslinien miteinander verbunden. Nachts und an den Wochenenden verkehren sowohl Nachtbusse als auch innerörtlich ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 291: Anzahl von Personen in Heusenstamm, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.878	888	233	1	0	3.000
Nachts (L _{Night})	1.233	200	1	0	0	-	1.434

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 292: Betrachtete Straßenabschnitte in Heusenstamm (PLUS-Kartierung)

	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	Heusenstamm	BAB 3	9	0	0	10	1
2	Heusenstamm	L 3001 Dietzenbacher Straße	34	2	0	22	0	0	053	37
3	Heusenstamm	L 3117 Isenburger Straße Ringstraße	127	0	0	94	0	0	201	117
4	Heusenstamm	Frankfurter Straße	134	0	0	122	0	0	206	182
5	Heusenstamm	Hohebergstraße	138	2	0	112	0	0	236	167
6	Heusenstamm	Rembrücker Straße	2	0	0	1	0	0	4	3
7	Heusenstamm Rembrücken	Heusenstammer Straße	26	0	0	22	0	0	47	42

1. BAB 3

Ist-Zustand:

Die BAB 3 führt im Norden mit deutlichem Abstand von der Wohnbebauung an Heusenstamm und Rembrücken vorbei.

Forderung aus der Beteiligung:

Da der Einbau von lärmarmen Asphalt keine merkliche Lärminderung erzielen würde, wurde der Ausbau der vorhandenen Lärmschutzwand 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 Heusenstamm:

Die Stadt Heusenstamm wird sich für einen zügigen Ausbau der BAB 3 einsetzen, im Rahmen dessen etwaige erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft würden.

2. L 3001, Dietzenbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Dietzenbacher Straße ist eine Landesstraße, die westlich der Kernstadt Heusenstamm verläuft. Kurz vor der Kreuzung mit der Hohebergstraße führt sie durch Wohnbebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 14.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 300 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung hat ergeben, dass an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. L 3117, Isenburger Straße / Ringstraße/Frankfurter Straße/Heusenstammer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3117 führt als Isenburger Straße, übergehend in die Ringstraße als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch Heusenstamm. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 280 Fahrzeugen/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Die Bereiche der Frankfurter und Heusenstammer Straße tangieren keine Wohnbebauung mehr.

Forderung aus der Beteiligung:

Seitens der Kommune und der Bevölkerung wurde die Forderung nach Kreisverkehren laut, insbesondere im Kreuzungsbereich mit dem Niederröder Weg und der L 3045. Seit Ansiedlung des DHL Paketzentrums Obertshausen an der Gemeindegrenze zu Heusenstamm kommt es zu langen Rückstaus und Umfahrvorkehrern durchs Heusenstammer Stadtgebiet.

Aus der Bevölkerung wurde noch eine Forcierung der Weiterführung der Rodgau-Umgehungsstraße direkt auf die BAB 3 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Von konkreten Planvorhaben hinsichtlich einer direkten Weiterführung der Rodgau-Ringstraße an die BAB 3 ist der Lärmaktionsplanung nichts bekannt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung hat ergeben, dass an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich. Die zuständigen Verkehrsbehörden werden beteiligt.

4. Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt von Heusenstamm mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die Stadt Heusenstamm auf die starke Lärmbelastung, insbesondere durch den hohen Lkw-Anteil, hingewiesen. Konkrete Forderungen wurden nicht vorgebracht.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird

aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Magistrat der Stadt Heusenstamm als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers

Die Stadt Heusenstamm hat hierfür derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

5. Hohebergstraße

Ist-Zustand:

Die Hohebergstraße führt als Verbindung zwischen den beiden Landesstraßen 3117 und 3001 als Hauptverkehrsstraße durch die westliche Stadthälfte von Heusenstamm.

Forderung aus der Beteiligung:

Auf die starke Verkehrsbelastung in der Hoheberg Straße wurde hingewiesen und vorgeschlagen, die Teilbereiche „an der Düne“ und Philipp-Reis-Straße radwegfreundlich und zu Kreisverkehren umzugestalten.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Heusenstamm als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm als Straßenbaulastträger:

Es stehen für passive Schallschutzmaßnahmen im diesjährigen Haushaltsjahr keine Mittel zur Verfügung. Es obliegt zudem der Kommune, die Möglichkeiten der baulichen Umgestaltung von kommunalen Straßen zu prüfen und durchzuführen.

6. Rembrücker Straße

Ist-Zustand:

Die Rembrücker Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die betroffenen Anwohner auf die starke Lärmbelastung hingewiesen. Konkrete Forderungen wurden nicht vorgebracht.

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.

7. Stadtteil Rembrücken, Heusenstammer Straße/Hainhäuser Straße

Ist-Zustand:

Die Heusenstammer übergehend in die Hainhäuser Straße führt an westlicher und östlicher Ortsrandlage im Süden von Rembrücken. Derzeit ist im Bereich der Wohnbebauung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune fordert eine Aufrechterhaltung der Tempo 30 km/h-Anordnung.

Aus der Bevölkerung wurde noch eine Forcierung der Weiterführung der Rodgau-Umgehungsstraße direkt auf die BAB 3 gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Von konkreten Planvorhaben hinsichtlich einer direkten Weiterführung der Rodgau-Ringstraße an die BAB 3 ist der Lärmaktionsplanung nichts bekannt.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm als Straßenbau- lastträger und Straßenverkehrs- behörde:

Die Stadt Heusenstamm hat eine schalltechnische Begutachten in Auftrag gegeben. Das Abstimmungsverfahren mit der Verkehrsbehörde des Kreises und der oberen Verkehrs- behörde beim Regierungspräsidium Darmstadt ist noch anhängig.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Bevölkerung wurde der Bereich der renaturierten Bieber zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft. Insoweit kann eine Festlegung des Bereichs als Ruhiges Gebiet gegenwärtig nicht erfolgen.

10.9.6 Langen

Die 38.060 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Langen im südhessischen Landkreis Offenbach ist Hauptsitz der Deutschen Flugsicherung und Ausbildungszentrum des Deutschen Wetterdienstes. Zusätzlich befinden sich die beiden Bundesbehörden Paul-Ehrlich-

Institut und eine Außenstelle des Umweltbundesamtes in Langen. Langen liegt zentral zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt und wird durch den Sterzbach durchflossen. Die Stadt Langen gliedert sich in die Stadtteile Altstadt, Zentrum, Neurott, Nordend, Linden und Oberlinden, sowie den Steinberg im Südosten. Langen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Langen ist sowohl an die Autobahn BAB 5 als auch an die BAB 661 angebunden. Die Langener Nordumgehung B 486 bildet gleichzeitig die Verbindung beider Autobahnanchlussstellen. Das Stadtgebiet wird zudem durch die frühere B 3 (Frankfurt am Main - Darmstadt) durchzogen.

Die Stadt Langen befindet sich im Netz der S-Bahn Rhein-Main und wird durch die beiden S-Bahn Linien S 3 und S 4 an zwei Haltepunkten mit der Frankfurter Innenstadt verbunden. Zusätzlich halten die Regionalzüge der Strecke Frankfurt-Mannheim und Frankfurt-Heidelberg am Bahnhof Langen.

Der innerstädtische Busverkehr wird durch die Stadtwerke Langen GmbH betrieben.

Tabelle 293: Anzahl von Personen in Langen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.866	1.383	952	121	12	4.334
Nachts (L_{Night})	1.565	957	107	11	0	-	2.640

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 294: Betrachtete Straßenabschnitte in Langen (PLUS-Kartierung)

	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	Langen	B 486	169	4	0	215	0	0	292	396
2	Langen Oberlinden	K 168 Prinzessin-Margaret- Allee	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Langen	Südliche Ringstraße Mörfelder Land- straße	786	44	0	734	34	0	1913	1719
4	Langen	Darmstädter Straße/Frankfurter Straße	683	145	10	694	137	9	2665	2551
5	Langen	Friedrichstraße Sandweg	212	15	0	182	9	0	544	461
6	Langen	Rheinstraße	385	85	10	354	78	8	1495	1398

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zur Entlastung der Langener Bevölkerung eine Überarbeitung der Beschilderung gefordert, so dass überörtlicher Verkehr über B 486 und BAB 661 geleitet wird, sowie eine Realisierung des Umbaus der Anschlussstelle B 3 und BAB 661, die Langen entlasten würde.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Offenbach:

Die Wegweisungstafeln wurden in den vergangenen 3 bis 4 Jahren überarbeitet und befinden sich derzeit auf dem neuesten Stand. Die Aufnahme der städtischen Ziele (weiße Einsätze) in die Wegweisungstafeln bzw. Installierung der weißen Hinweistafeln erfolgten auf Wunsch der Kommune. Nach Rücksprache mit Hessen Mobil bestehen keine weiteren Möglichkeiten die Wegweisungstafeln anzupassen.

1. B 486

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 486 führt als Nordumgehung um das Kernstadtgebiet von Langen, tangiert jedoch die Stadtteile Oberlinden und Neurott. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 22.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.400 Fahrzeugen/Tag. Es ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet.

Der vierstreifige Ausbau der B 486/Mörfelder Landstraße zwischen der Anschlussstelle Langen/Mörfelden und der Kreisstraße K 168 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die hohe Lärmbelastung für die Anwohner des Stadtteiles Oberlinden (Forstring) und den unzureichenden Schutz der vorhandenen Lärmschutzwand aufmerksam gemacht. Im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens wurde eine „Entwurfsgeschwindigkeit“ von Tempo 80 km/h zugrunde gelegt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Der Straßenbaulastträger Hessen Mobil wurde zu den Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung um Stellungnahme gebeten.

Hinweis:

Im Rahmen des vierstreifigen Ausbaus der B 486/Mörfelder Landstraße würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Rahmen der B 486 Ortsumgehung Langen Nord sind sowohl aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden als auch passive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung ausgeführt bzw. durchgeführt worden. Zur zugrunde gelegten Geschwindigkeit wurden keine Aussagen getroffen.

2. K 168: Stadtteil Oberlinden, Prinzessin-Margaret-Allee

Ist-Zustand:

Die Prinzessin-Margareth-Allee ist eine Kreisstraße, die an der Wohnbebauung von Langen vorbei führt. Auf der östlichen Seite der K 168 existieren bereits einige Meter Lärmschutzwand, die jedoch laut der betroffenen Anwohner weit vor der Kreuzung zur B 486 endet.

Forderung aus der Beteiligung:

Die betroffenen Anwohner fordern die Erweiterung der bestehenden Lärmschutzwand bis zum südlichen Forstring, Höhe Rotkehlchenweg.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen ausgehend von der K 168 in diesem Bereich. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärm-minderungsmaßnahmen erforderlich.

3. Südliche Ringstraße / Mörfelder Landstraße

Ist-Zustand:

Bei der Südlichen Ringstraße und der Mörfelder Landstraße handelt es sich um die ehemalige B 486 in der Ortsdurchfahrt von Langen, die zu Gemeindestraßen abgestuft wurden. Nach Angaben der Kommune verkehren hier noch immer ca. 15.000 Kfz/Tag. Die beiden Gemeindestraßen sind laut Aussage der betroffenen Anwohner insbesondere durch den Zulieferverkehr ins nahegelegene Industriegebiet stark befahren. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Die Mörfelder Landstraße war in der 1. Phase der Lärminderungsplanung bereits Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Als Maßnahmen wurde der ohnehin anstehende Rückbau von 3 auf 2 Fahrspuren der Mörfelder Landstraße zugunsten beidseitiger Radfahrstreifen und eines mit Bäumen bepflanzten Mittelstreifens aufgenommen. Außerdem wurde der Umbau von zwei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen umgesetzt.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h sowie vermehrte Geschwindigkeitskontrollen 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 dem Magistrat der Stadt Langen als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Weiterhin wurde um die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Kommune als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und insbesondere durch die vorhandene Querschnittsbreite wird aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde und der Baubehörde eine Tempo 30-Anordnung nicht als sinnvoll angesehen.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Entlastung könnte die bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung angeregte Umgestaltung des östlichen Eingangsbereiches bieten (Umgestaltung der Kreuzung Südliche Ringstraße / Dieburger Straße / Theodor-Heuss-Straße), für die es aber noch keinen Zeitplan und keine Haushaltsmittel gibt. Dieser Kreuzungsbereich soll - wie im westlichen Eingang an der Mörfelder Landstraße - zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Ein wesentliches Anliegen ist hierbei eine erwünschte Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, da erfahrungsgemäß der von der A 661 und der B 486 kommende Kfz-Verkehr mit erhöhter Geschwindigkeit ins Stadtgebiet einfährt.

4. Darmstädter Straße/Frankfurter StraßeIst-Zustand:

Bei der in nord-südlicher Richtung verlaufenden Frankfurter Straße, Fahrgasse und Darmstädter Straße handelt es sich um die ehemalige Bundesstraße 3, die zu Gemeindestraßen abgestuft wurden. Die Fahrgasse führt durch den Altstadtbereich der Stadt Langen, auf diesem Abschnitt ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet. In der Darmstädter und Frankfurter Straße ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune regt den Umbau des Straßenraumes und den Umbau von Kreuzungen zu Kreisverkehren an, hat allerdings keine finanziellen Mittel verfügbar.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in weiten Streckenabschnitten Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Kommune als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Langen prüft derzeit die Anordnung einer Tempo 30-Geschwindigkeitsreduzierung, sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf Abschnitten der Darmstädter und Frankfurter Straße. Eine Verkehrszählung wurde bereits durchgeführt.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

5. Friedrichstraße/Sandweg

Ist-Zustand:

Die Friedrichstraße und der Sandweg gehören zum Grundnetz der Stadt Langen. Sie stellen die Verbindung zwischen Südlicher Ringstraße und dem Bahnhof dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Anordnung von Tempo 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in weiten Streckenabschnitten Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Kommune als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Langen prüft derzeit die Anordnung einer Tempo 30-Geschwindigkeitsreduzierung auf der Friedrichstraße und dem Sandweg. Eine Lärmberechnung wurde bereits in Auftrag gegeben. Die Überprüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes könnte erfolgen, wenn nördlich des Bahnhofes ein neues Wohngebiet ausgewiesen werden soll.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrlicher Maßnahmen zu unterrichten.

6. Rheinstraße

Ist-Zustand:

Die Rheinstraße zählt ebenfalls zum Straßengrundnetz in Langen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Anordnung von Tempo 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in weiten Streckenabschnitten Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber

hinaus wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme der Kommune als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Langen prüft derzeit die Anordnung einer Tempo 30-Geschwindigkeitsreduzierung auf der Rheinstraße. Eine Lärmberechnung wurde bereits in Auftrag gegeben.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrlicher Maßnahmen zu unterrichten.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Gebiet um den Langener Waldsee zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Der Magistrat der Stadt Langen lehnt die Ausweisung des Gebietes um den Langener Waldsee als ruhiges Gebiet ausdrücklich ab. Der Langener Waldsee als solches ist nicht fußläufig von der Bevölkerung erreichbar und nicht alle Bereiche, wie beispielsweise das Strandbad, sind frei zugänglich. Zudem ist die Nutzung durch Einzelveranstaltungen wie der Mainova Ironman European Championship Frankfurt oder die Sommerbühne beeinträchtigt. Darüber hinaus befindet sich direkt am Waldsee der größte bergbauliche Gewerbetrieb der Region, der eine erhebliche Lärmquelle darstellt.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Um ein Gebiet als ruhige Gebiet im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie festzusetzen, ist zunächst die Geeignetheit der auszuweisenden Fläche als solches darzulegen. Zu den Kriterien zählt u.a. die Zugänglichkeit des Bereiches, d.h. ruhige Gebiete sollten für die Öffentlichkeit - für jedermann - ohne Beschränkungen zugänglich sein. Das Strandbad am Langener Waldsee im nord-östlichen Bereich ist mit Zutrittsbeschränkungen (zeitlich, Eintrittsgeld) verbunden. Der westliche Bereich des Waldsees wird von einem Sand- und Kiesabbau dominiert und ist ebenso nicht zugänglich. Weitere Nutzungsbeschränkungen werden zeitweise verhängt. Somit ist das Kriterium der Zugänglichkeit für die vorgeschlagene Fläche in Gänze nicht erfüllt.

Aufgrund der kommunalen Planungshoheit wird zudem in dieser Runde der Lärmaktionsplanung die Aufnahme von ruhigen Gebieten in den vorliegenden Lärmaktionsplan ausschließlich in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Kommunen erfolgen.

Eine Festsetzung als ruhiges Gebiet im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie kommt aus den genannten Gründen nicht in Betracht.

10.9.7 Mainhausen

Die Gemeinde Mainhausen ist mit 9.387 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die kleinste Gemeinde des Landkreises Offenbach. Die Gemeinde liegt direkt an der bayrischen Grenze. Mainhausen, das direkt am Main liegt, befindet sich an der Grenze zu Bayern und setzt sich aus den Ortschaften Mainflingen und Zellhausen zusammen.

Mit der Anschlussstelle Mainhausen besitzt die Gemeinde eine direkte Verbindung zur Bundesautobahn 45. Über die Bundesstraße 45 kann die Bundesautobahn 3 am Seligenstädter Dreieck erreicht werden. Die Gemeinde Mainhausen wird sowohl von der Landesstraße L 3065 durchquert, als auch von der L 2310 östlich des Ortes gestreift.

Im Ortsteil Zellhausen besitzt die Odenwaldbahn (RB 64/ RE 64) in Richtung Hanau, Frankfurt a.M. und Groß-Umstadt-Wiebelsbach eine Zwischenstation.

Tabelle 295: Anzahl von Personen in Mainhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	365	104	121	96	3	689
Nachts (L _{Night})	193	132	87	0	0	-	412

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 296: Betrachtete Straßenabschnitte in Mainhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Mainhausen Mainflingen	K 185 Gebrüder-Grimm- Straße	12	0	0	3	0	0	9	0
2	Mainhausen Zellhausen	L 3065 Babenhäuser Straße	115	98	3	109	84	0	1077	855

1. OT Mainflingen, K 185, Gebrüder-Grimm-Straße, Zellhäuser Straße

Ist-Zustand:

Die Kreisstraße 185 zieht als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mainflingen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderungen im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung erstrecken sich auf Tempo 30 (nachts), Geschwindigkeitskontrollen, eine intelligente Ampelschaltung, bauliche verkehrsberuhigende Maßnahmen, Temposchwellen vor dem Kindergarten und die Planung einer Umgehungsstraße.

Zudem wurde auf das erhöhte Verkehrs-/Lärmaufkommen durch das Neubaugebiet "Mainfächer" hingewiesen.

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 der Landkreis Offenbach als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob Haushaltsmittel hierfür zur Verfügung stehen.

Weiterhin wurden die Gemeinde Mainhausen, sowie der Landkreis Offenbach gebeten, die Forderungen in eigener Zuständigkeit zu überprüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Landkreis Offenbach

Eine Stellungnahme liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Gemeinde Mainhausen

Eigene Mittel für die freiwillige Lärmsanierung sind im Haushaltplan der Kommune nicht vorgesehen.

2. OT Zellhausen, L 3065: Babenhäuser StraßeIst-Zustand:

Die L 3065 führt als Babenhäuser Landstraße durch Zellhausen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen:

Nach Aussage der Gemeinde Mainhausen wurde in den letzten Jahren die Aufstellung einer Fußgängerschutzanlage nahe der Einmündung in die Stockstädter Straße, die Errichtung einer Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessanlage am Ortseingang Nord und einer Geschwindigkeitsmessanlage am Ortseingang Süd, die Ausweisung der Taunusstraße als Einbahnstraße, die Einrichtung von Tempo 30 im Bereich der Bushaltestelle Wiesenstraße, sowie die Errichtung einer Querungshilfe in diesem Bereich (Schulweg), die Anordnung von Tempo 30 von der Einmündung der Bahnhofstraße bis zur Mainflinger Straße, die Reparatur von Kanaldeckeln sowie die Aufstellung von Blumenkübeln, Verkehrsspiegeln und Geschwindigkeitsanzeigetafeln konnten umgesetzt werden.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderungen aus der Beteiligung enthielt Fahrbahnsanierungen, Einbau von „Flüsterasphalt“, eine Umgestaltung der Ortseinfahrten, eine Überarbeitung des Verkehrsraums (Verkleinerung der Fahrbahn, Parkbuchten, Querungshilfen, Fahrradspur), den Bau eines Kreisverkehrs bei Kreuzung Mainring und Kreuzung K 185, sowie eine Lärmschutzwand oder Lärmschutzwälle. Weiterhin wurde eine Entschleunigung des Verkehrs durch optische Unterbrechung der langen, geraden Straße, sowie Verkehrsuntersuchung mit Verkehrsteilnehmerbefragung vorgeschlagen. Eine Ortsumgehung sollte angestrebt werden. Als verkehrliche Maßnahmen wurden Tempo 30 ganztags / nachts, Maßnahmen gegen den Motorradlärm, Blitzanlagen, sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und Stellungnahme zu den einzelnen Forderungen gebeten.

Die Kommune wurde um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmindernden Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmindernden Deckenbeläge eingesetzt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Babenhäuser Straße sind an allen repräsentativ untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eine weitergehende Stellungnahme steht bislang aus.

Stellungnahme der Gemeinde Mainhausen.

Eine weitere Geschwindigkeitsmessanlage auf der K 185, Ortseingang Zellhausen, soll installiert werden.

Weitere bauliche Maßnahmen werden angestrebt:

- Kreisverkehrsplatz Babenhäuser Straße/Mainring/Mühlwiesenweg,
- Lichtsignalanlage an der Kreuzung Babenhäuser Straße/Mainflinger Straße mit Fußgängerquerung,
- Sanierung der Fahrbahndecke von der Mainflinger Straße bis zur Stockstädter Straße,
- Sichere Querungshilfe am Hans-Thiel-Platz,
- Barrierefreier Um-/Ausbau von Haltestellen gemeinsam mit der kvgOF mit dem Nebeneffekt der Verringerung von Geschwindigkeiten.

Eine Erneuerung der Fahrbahndecke soll als wichtigster Punkt auf der Prioritätenliste verfolgt werden, um den Anwohnern ein erträgliches Wohnumfeld zu erhalten bzw. zurück zu geben.

Eigene Mittel für die freiwillige Lärmsanierung sind im Haushaltplan der Kommune nicht vorgesehen.

Als Sofortlösung wird die Einrichtung von Tempo 30 im Bereich zwischen der Mainflinger Straße bis zur Stockstädter Straße für verhältnismäßig gehalten. Die Genehmigung der oberen Verkehrsbehörde wurde beantragt.

Festlegung:

In der Babenhäuser Straße zwischen der Mainflinger Straße bis zur Stockstädter Straße ist nach positiver Prüfung durch die Gemeinde als Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist zu beantragen. wird

10.9.8 Mühlheim

Mühlheim am Main ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt südlich des Mains, zwischen Offenbach a.M. und Hanau. Bei Mühlheim mündet die Bieber in die Rodgau und später in den Main. Die 28.530 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt besteht aus den Stadtteilen Mühlheim (Alt- und Innenstadt, sowie die Wohngebiete Markwald und Rote Warte), Dietesheim und Lämmerspiel.

Die Bundesstraße 43 ist aufgrund der Lage zwischen Offenbach a.M. und Hanau durch starken Verkehr belastet. Die Landesstraße 3064 hat ebenfalls eine besondere überörtliche Funktion.

Mühlheim verfügt über zwei S-Bahn-Stationen (Mühlheim (Mitte) und Mühlheim (Main)-Dietesheim) auf der Strecke Wiesbaden-Frankfurt (Main)-Hanau, mit der auch eine Verbindung in die Offenbacher Innenstadt sichergestellt wird. Zeitgleich mit der S-Bahn-Inbetriebnahme wurde zusätzlich ein Stadtbus eingerichtet, der die Stadtteile untereinander verbindet. Diese werden durch die Stadtwerke Mühlheim am Main GmbH betrieben.

Tabelle 297: Anzahl von Personen in Mühlheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	794	894	821	293	37	2.839
Nachts (L_{Night})	958	791	304	53	0	-	2.106

Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Lärmkennziffer, sowie die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab belastete Anwohner für folgende mögliche Lärmkonfliktpunkte:

Tabelle 298: Betrachtete Straßenabschnitte in Mühlheim (PLUS-Kartierung)

	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	Mühlheim	B 43 Offenbacher Straße Dietesheimer Straße Hanauer Straße	647	303	36	655	359	48	3916	4766
2	Mühlheim	B 43 Friedensstraße Schillerstraße	332	163	33	345	169	85	2509	3019
3	Mühlheim Markwald	L 3064 Lämmerspieler Straße	188	73	0	155	71	15	1006	1024
4	Mühlheim Lämmerspiel	L 3064 Mühlheimer Straße	224	83	0	217	54	0	1147	899

1. B 43, Offenbacher Straße / Dietesheimer Straße / Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim und den Stadtteil Dietesheim. Im Kernstadtbereich teilt sich die B 43 in zwei parallel verlaufende Streckenabschnitte. Der Abschnitt Offenbacher Straße / Dietesheimer Straße / Hanauer Straße ist der nördliche. Nach der Aufteilung in zwei Abschnitte beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7.300 Kfz/Tag

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil wurde nicht vorgelegt.

2. B 43, Friedrichstraße / Schillerstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim und den Stadtteil Dietesheim. Im Kernstadtbereich teilt sich die B 43 in zwei parallel verlaufende Streckenabschnitte. Der Abschnitt Friedrichstraße/Schillerstraße ist der südliche. Nach der Aufteilung in zwei Abschnitte beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.000 Kfz/Tag

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil wurde nicht vorgelegt.

3. Stadtteil Markwald, L 3064, Lämmerspieler Straße

Ist-Zustand:

Die L 3064 führt durch den Stadtteil Markwald in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 400 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung hat ergeben, dass an 13 Gebäuden im Bereich Carl-Zeiss-Straße bis Lämmerspieler Straße 107 die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. L 3064: Stadtteil Lämmerspiel, Mühlheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Mühlheimer Straße, L 3064, führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Lämmerspiel. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.



Abbildung 83: OD Lämmerspiel, Mühlheimer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab in einem überwiegendem Bereich eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf fast der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 6 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergriffung von Maßnahmen verpflichten.

Im Bereich der Mühlheimer Straße sind zudem an 43 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Mühlheim als Straßenverkehrsbehörden

Der Bürgermeister der Stadt Mühlheim als zuständige Straßenverkehrsbehörde möchte auf der Mühlheimer Straße (L3064), beginnend von der Einmündung „Kolpingstraße“ bis Einmündung „Offenbacher Weg“ eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in beide Richtungen anordnen. Hierzu wurde ein Antrag bei der oberen Straßenverkehrsbehörde gestellt.

10.9.9 Neu-Isenburg

Die auch unter dem Namen Hugenottenstadt bekannte Stadt Neu-Isenburg ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt am Main und Offenbach. Anfangs als Zufluchtsort der Hugenotten genutzt, wurde die Stadt Neu-Isenburg ab 1900 zusehends von der Industrie beeinflusst. Heutzutage ist sie aufgrund Ihrer Nähe zum Frankfurter Flughafen bei Pendlern beliebt. Neben der Hugenottenhalle und dem „Isenburg-Zentrum“ ist die Stadt Neu-Isenburg für das Autokino in Gravenbruch und das Waldschwimmbad bekannt.

Neu-Isenburg hat 37.512 Einwohner (2017) und setzt sich aus den Stadtteilen Zeppelinheim, Gravenbruch und der alten Kernstadt zusammen.

Die Stadt Neu-Isenburg verfügt sowohl über einen Anschluss zur BAB 3 als auch zu den Bundesautobahnen 5 und 661. Landesstraßen verbinden die Stadtteile untereinander.

Neben der Main-Neckar-Eisenbahn (Frankfurt am Main-Heidelberg) ist Neu-Isenburg mit zwei Haltepunkten auch in das S-Bahnsystem der Rhein-Main-Region angebunden. So wird der Bahnhof Neu-Isenburg von den S-Bahnlinien S3 und S4, und der Stadtteil Zeppelinheim von der S7 angefahren. Zusätzlich existiert eine Straßenbahnanbindung (Linie 17) über Frankfurt-Hauptbahnhof nach Frankfurt-Rebstock. Der innerstädtische ÖPNV wird durch ein Stadtbusverkehrskonzept befriedigt.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt am Main grenzt direkt an das Stadtgebiet Neu-Isenburg.

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 299: Betrachtete Straßenabschnitte in Neu-Isenburg (PLUS-Kartierung)

	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	Neu-Isenburg	BAB 3	456	141	78	545	172	33	2644	2697
2	Neu-Isenburg	L 3117 Friedhofstraße	342	190	0	328	131	0	2148	1619
3	Neu-Isenburg	L 3117 Carl-Ulrich-Straße	150	109	0	171	45	0	1108	801
4	Neu-Isenburg	L 3317 Frankfurter Straße	407	347	311	417	396	179	6989	5894
5	Neu-Isenburg	Karlstraße Gravenbruchring Bansastraße	134	113	70	143	133	33	1826	1613
6	Neu-Isenburg	Offenbacher Straße	258	73	115	249	76	87	2566	2180
7	Neu-Isenburg	Herzogstraße	138	3	0	125	0	0	255	166
8	Neu-Isenburg Gravenbruch	L 3117	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Neu-Isenburg Zeppelinheim	B 44	9	4	1	10	5	1	53	70

Mit der Veröffentlichung der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Neu-Isenburg, trat dieser am 29. August 2011 in Kraft.

1. BAB 3

Ist-Zustand:

Die BAB 3 verläuft im Norden des Stadtgebietes an Neu-Isenburg entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 163.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 19.100 Fahrzeugen/Tag. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht nicht.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligungen gingen Forderungen nach einer Lärmschutzwand an der Südseite der Autobahn ein.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Zudem wurde gebeten, die Möglichkeiten der Errichtung einer Lärmschutzwand zu prüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil

Der Ausbau des BAB 3 wird in 5 Teilabschnitten je nach Priorität und vorhandenen Ressourcen in den nächsten Jahren durchgeführt. Hieraus werden Änderungen der Lärmsituation sich ergeben.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen des geplanten 8-spurigen Ausbaus der BAB 3 würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Neu-Isenburg fordert bis zum endgültigen Umbau der Autobahn die Errichtung mobiler bzw. temporärer Lärmschutzwände oder andere temporäre Maßnahmen wie z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Kombination mit einer mobilen Lärmschutzwand. Eine Geschwindigkeitreduzierung z.B. auf 110 oder 100 km/h auf Höhe von Neu-Isenburg sei durchaus auch mit der Funktion einer Autobahn verträglich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Maßnahmenvorschläge wurden teilweise in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

2. L 3117, Friedhofstraße

Ist-Zustand:



Abbildung 84: Neu-Isenburg, Friedhofstraße

© Regierungspräsidium Darmstadt

Die L 3117 führt als Carl-Ulrich-Straße in die Friedhofstraße übergehend als wichtigste West-Ost-Verbindung inmitten durch das Stadtgebiet von Neu-Isenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Straße ca. 16.900 Kfz/Tag. Die Friedhofstraße ist Bestandteil der Bedarfsumleitung der BAB 3.

Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung: „Grüne Welle“:

Ein möglichst gleichmäßiger Verkehrsfluss, der durch eine aufeinander abgestimmte Koordinierung mehrerer Lichtsignalanlagen unter Vermeidung von Brems- und Anfahrvorgängen gefördert wird, trägt zur Reduzierung der Kfz-Emissionen bei. Aus diesem Grund wurde

in der Vergangenheit in der Friedhofstraße eine grüne Welle eingerichtet. Dort werden die Verkehrsströme mit einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau pulkartig über die Kreuzungsbereiche geführt. Die Verkehrsteilnehmer können unter Einhaltung der Koordinierungsgeschwindigkeit, die bei ca. 45 km/h liegt, und ohne sonstige Verkehrsstörungen den gesamten Streckenzug ohne Halt durchfahren. Dies trägt durch die Vermeidung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen zu einer Verringerung der Abgasemissionen bei.⁵⁹

Forderung aus der Beteiligung:

Die Einrichtung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes ist aus Sicht der Stadt-Neu-Isenburg dringend erforderlich. Entsprechende Anträge wurden beim Landrat des Kreises Offenbach bereits im Jahr 2009 gestellt. Zudem fordert die Stadt nach wie vor eine Verlegung der Autobahnbedarfsumleitung, zu der die obere Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt bereits 2010 nach Einholung einer fachlichen Stellungnahme von Hessen Mobil eine Absage erteilt hat. Auch an der Einrichtung einer Pförtnerrampe hält die Stadt Neu-Isenburg nach wie vor fest. Voraussetzung für beide geforderten Maßnahmen ist nach Aussage der Stadt Neu-Isenburg der durch Hessen-Mobil zu veranlassende Umbau der Anschlussstelle Dreieich-Sprendlingen, damit diese leistungsfähiger wird.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Weiterhin wurde Hessen Mobil um Sachstandsmitteilung zum Umbau der Anschlussstelle Dreieich-Sprendlingen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegelwerte in der Nacht überwiegend 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Friedhofstraße zwischen Frankfurter Straße und Martin-Behaim-Straße. Aufgrund des vierspurigen Ausbaus der Friedhofstraße wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags nur sehr schwer durchsetzbar. Ergänzend werden die Lichtsignalanlagen angepasst falls notwendig.

⁵⁹ https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/HMUELV/lrp_ballungsraum_rhein-main_teilplan_neu-isenburg.pdf, 02.09.2010

Zudem ist ein neues Stadtentwicklungskonzept Verkehr in Arbeit. Im Mai 2019 wurde der Vorentwurf zum Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße beschlossen, nach dem die Friedhofstraße künftig nur noch 2 statt 4 Spuren haben soll. In Folge dessen ist eine Lärmreduzierung zu erwarten.

Die Forderungen nach einem LKW-Durchfahrtsverbot, Verlegung der Autobahnbedarfsumleitung sowie die Errichtung einer Pfortnerampel werden weiter aufrechterhalten.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

3. L 3117, Carl-Ulrich-Straße

Ist-Zustand:

Die L 3117 führt als Carl-Ulrich-Straße in die Friedhofstraße übergehend als wichtigste West-Ost-Verbindung inmitten durch das Stadtgebiet von Neu-Isenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Straße ca. 16.900 Kfz/Tag.



Abbildung 85: Neu-Isenburg, Carl-Ulrich-Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung:

Bereits im Jahr 2004 wurde in der Carl-Ulrich-Straße ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingerichtet. Durch eine Verlagerung des Lkw-Durchgangsverkehrs über die beschilderte Umleitungsstrecke „Siemensstraße - Rathenaustraße - Frankfurter Straße“ konnte der Lkw-Anteil

um 33 % gesenkt werden und so insbesondere die Anwohner nördlich der Carl-Ulrich-Straße entlastet werden.⁶⁰

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegelwerte in der Nacht überwiegend 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Friedhofstraße zwischen Frankfurter Straße und Martin-Behaim-Straße. Aufgrund des breiten Straßenquerschnitts der Carl-Ulrich-Straße wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags nur sehr schwer durchsetzbar.

Zudem ist ein neues Stadtentwicklungskonzept Verkehr in Arbeit. Im Mai 2019 wurde der Vorentwurf zum Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße beschlossen, nach dem die Friedhofstraße künftig nur noch 2 statt 4 Spuren haben soll. In Folge dessen ist eine Lärmreduzierung zu erwarten.

Die Forderungen nach einem LKW-Durchfahrtsverbot, Verlegung der Autobahnbedarfsumleitung sowie die Errichtung einer Pfortnerampel werden weiter aufrechterhalten.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

Zudem ist ein neues Stadtentwicklungskonzept Verkehr in Arbeit. Im Mai 2019 wurde der Vorentwurf zum Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße beschlossen. Die Carl-Ulrich-Straße ist zusammen mit der Schleussnerstraße als Einbahnstraße geplant. In Folge dessen ist eine Lärmreduzierung zu erwarten. Im Zuge der beabsichtigten Umgestaltung des Straßenzuges Carl-Ulrich-Straße/ Schleussnerstraße ist beabsichtigt die Kreuzungsbereiche mit der Frankfurter Straße, der Hugenottenallee, der Wilhelm-Leuschner-

⁶⁰ https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/HMUELV/lrp_ballungsraum_rhein-main_teilplan_neu-isenburg.pdf, 02.09.2019

Straße und der Siemensstraße mit verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen auszustatten.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

4. L 3317, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:



Die L 3317 führt als Frankfurter Straße von Norden nach Süden als Hauptverkehrsachse durch Neu-Isenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Kreuzungsbereich mit der L 3117 ca. 12.000 Kfz/Tag.

Abbildung 86: Neu-Isenburg, Frankfurter Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung:

Seit 2005 ist entlang der Frankfurter Straße zwischen der nördlichen und südlichen Stadtgrenze eine Busbeschleunigung in Form einer Vorrangschaltung für Busse an den Lichtsignalanlagen eingerichtet. Damit gewinnt der ÖPNV im Bereich der Frankfurter Straße über eine Fahrzeiteinsparung an Attraktivität. Ziel der Maßnahme war es u.a. auch, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr zu senken.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegel überwiegen 70 / 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der

Frankfurter Straße zwischen Friedensallee und Friedhofstraße. Ergänzend werden die Lichtsignalanlagen angepasst (prioritär die Lichtsignalanlagen Frankfurter Straße / Bahnhofstraße und Frankfurter Straße / Friedrichstraße). Wird zusätzlich noch eine Radverkehrsführung markiert, ist mit einer Lärmreduktion zwischen 3 und 4 dB(A) zu rechnen.

Die Frankfurter Straße ist Bestandteil des Stadtumbaugebiets „Vom Alten Ort zur Neuen Welt“. Im Rahmen des Stadtumbaus, welcher die nächsten 10 Jahre durchgeführt wird, sind auch Überlegungen und Untersuchungen zur Qualifizierung und Aufwertung Frankfurter Straße vorgesehen, woraus sich mitunter weitere lärmindernde Maßnahmen wie beispielsweise mehr Fahrradmobilität ableiten lassen.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

5. Karlstraße / Bansastraße / Gravenbruchring

Ist-Zustand:

Die kommunalen Straßen Karlstraße / Bansastraße / Gravenbruchring werden als Verbindungsstraße zwischen der Frankfurter Straße und dem Offenbacher Kreuz genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit in der Karlstraße und Bansastraße ist bis zur Bansamühle bereits auf Tempo 30 reduziert. Im übrigen Bereich ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmen gefordert, dass diese Verbindung nicht mehr als Durchgangsstraße genutzt werden soll. Es wurde vorgeschlagen, die Karlstraße als Sackgasse umzugestalten und den Gravenbruchring zu sperren.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll sind, da die erreichten Pegel die Werte von 65 / 55 dB(A) überschreiten, in welchem Bereich gemäß Lärmwirkungsforschung der gesundheitsgefährdende Bereich

beginnt. In Anbetracht der Lärmwerte und der Anzahl der Betroffenen, sowie der bereits bestehenden Anordnung von Tempo 30 nachts werden keine weiteren verkehrsrechtlichen Maßnahmen als erforderlich erachtet.

Gegebenenfalls könne eine Verbesserung der Straßenoberfläche geprüft werden. Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen jedoch keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

6. Offenbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Offenbacher Straße ist eine stark frequentierte kommunale Straße. Im Bereich Frankfurter Straße bis Herzogstraße ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen. Für die restliche Offenbacher Straße besteht eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde die kommunale Offenbacher Straße als ein Lärmkonflikt im östliche Stadtbereich herausgestellt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegel überwiegend 70 / 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags zwischen Frankfurter Straße und An den Grundwiesen.

Zudem soll ein Fahrradschutzstreifen auf der Südseite bis zur Herzogstraße angelegt werden.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

7. Herzogstraße

Ist-Zustand:

Die Herzogstraße ist eine kommunale Straße, die über weite Strecken durch Wohngebiet führt, und eine erhöhte Verkehrsbelastung ausweist. Es wurden bereits Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung gebeten, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll sind, da die erreichten Pegel die Werte von 65 / 55 dB(A) überschreiten, in welchem Bereich gemäß Lärmwirkungsforschung der gesundheitsgefährdende Bereich beginnt. In Anbetracht der Lärmwerte, der Anzahl der Betroffenen und der Bedeutung der Straße für den ÖPNV wird eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung als angemessen erachtet. Die Stadt Neu-Isenburg prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Herzogstraße. Es ist mit einer Lärmreduktion zwischen 2 und 3 dB(A) zu rechnen.

Zudem soll ein Fahrradschutzstreifen auf der Südseite bis zur Herzogstraße angelegt werden.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger verkehrlicher Maßnahmen zu unterrichten.

8. Stadtteil Gravenbruch, L 3117:

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3117 führt südlich des Stadtteils Gravenbruch außerhalb der Wohnbebauung vorbei.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Neu-Isenburg fordert eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in dem Bereich südlich der Bebauung von Gravenbruch.

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 Neu-Isenburg im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Neu-Isenburg fordert die Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen, da bereits eine Prüfung ab der Überschreitung der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV zu rechtfertigen ist.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Auf der Grundlage der vorläufigen Berechnung der Lärmaktionsplanung werden die Vorsorgewerte der 16. BImSchV nicht überschritten, so dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht verpflichtet ist zu prüfen, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen gerechtfertigt und anzuordnen sind.

Gleichwohl wird die planaufstellende Behörde den mutmaßlichen Lärmkonflikt nach Vorliegen der Daten der Bundesverkehrswegezählung 2020 einer erneuten Untersuchung unterziehen. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

9. Stadtteil Zeppelinheim, B 44:Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 44 führt am östlichen Ortsrand durch den Stadtteil Zeppelinheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 19.500 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde die Anordnung eines Tempolimits, sowie der Einbau von lärmindernden 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. 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.

Zudem wurde Hessen Mobil gebeten, den Einbau von lärmindernden Asphalt zu prüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 44 im Stadtteil Zeppelinheim sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Bei der nächsten Deckenerneuerung werden die Anspruchsvoraussetzungen (Überschreitungen der Auslösewerte, Kosten, Wirtschaftlichkeit) überprüft. Sind die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt, wird ein lärmoptimierender Deckenbelag eingebaut.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

a. Stadtentwicklungskonzept Mobilität 2030:

Die Stadt Neu-Isenburg hat die Erstellung eines „Stadtentwicklungskonzepts Mobilität 2030“ in Auftrag gegeben, das sich aus einer Bestandsanalyse und einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zusammensetzt und Empfehlungen für Maßnahmen zur Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes enthält. Auf dieser Grundlage soll ein zukunfts- und tragfähiges Gesamtkonzept für alle Verkehrsteilnehmer entwickelt werden.⁶¹

b. Verkehrsabhängig Steuerung von Lichtsignalanlagen:

Es wird beim Bau einer Neuanlage und bei der Optimierung bestehender Lichtsignalanlagen geprüft, ob durch eine verkehrsabhängige Steuerung die örtliche Lage auch im Hinblick auf die Lärmsituation verbessert werden kann. Denn die Einrichtung von verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen hat das Ziel, den Lärm durch eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs zu senken.

Im Zuge der beabsichtigten Umgestaltung des Straßenzuges Carl-Ulrich-Straße / Schleusserstraße ist beabsichtigt, die Kreuzungsbereiche mit der Frankfurter Straße, der Hugentotenallee, der Wilhelm-Leuschner-Straße und der Siemensstraße mit verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen auszustatten.

c. Car-Sharing-Stationen

Seit dem 1. März 2016 kann man im Stadtgebiet an derzeit 6 Standorten Fahrzeuge ausleihen. Es stehen auch Autos mit Elektroantrieb zur Verfügung. Leider ist die Nutzung stark rückläufig, so dass es künftig nur noch 3 Stationen geben wird. Die Stadt Neu-Isenburg prüft, welche Maßnahmen ergriffen werden können, da Car-Sharing-Stationen zu einem Bewusstseinswandel bei der PKW-Nutzung beitragen können und somit einen positiven Beitrag zur Veränderung des Modal Splits leisten.

d. Förderung des Radverkehrs:

Nach Überzeugung der Stadt Neu-Isenburg kann die Förderung des Radverkehrs einen erheblichen Einfluss auf den Modal Split haben, zu einer Verkehrsreduktion führen und somit indirekt zu einer gesamtstädtischen Lärmreduktion beitragen. Darüber hinaus schafft es über die reine Nutzung hinaus ein Bewusstsein für Fahrradverkehr. Seit 2015 setzt die Stadt Neu-Isenburg ein Radverkehrskonzept um. Bereits umgesetzte Maßnahmen sind:

⁶¹ <https://neu-isenburg.de/leben-und-wohnen/bauen-und-verkehr/mobilitaet-und-verkehr/mobilitaet-2030/>, 03.09.2010

- In Herzogstraße, Friedensallee, Kurt-Schumacher-Straße, Offenbacher Straße, Gravenbruchring und Flughafenstraße in Zeppelinheim wurden Radschutzstreifen markiert.
- Zum 01.02.2018 ist ein Fahrradverleihsystem gestartet. Vorgesehen ist, nach einem Übergangszeitraum die Ausleihzahlen zu prüfen und das System ggf. zu erweitern.
- Verbesserung der Radwegeverbindung durch den Wald nach Zeppelinheim
- Verbesserung der Radwegeverbindung nach Gravenbruch
- Teilnahme am Projekt Radschnellweg Frankfurt Darmstadt (Der erste Bauabschnitt ist mittlerweile umgesetzt)
- Erweiterung des Fahrradabstellanlagenangebotes in Neu-Isenburg (wird laufend weitergeführt)

Geplante Maßnahmen sind:

- Ein Verkehrsplanungsbüro soll mit der Erarbeitung eines Konzeptes für die Radverkehrsführung in der Frankfurter Straße beauftragt werden.
- Anlage eines Radweges zwischen Neu-Isenburg und Heusenstamm
- Planung von Radwegen entlang der L 3262 und der B 44

Schutzstreifen u.ä. tragen zur Lärminderung bei, da durch die veränderte Straßenraumaufteilung die vom Verkehr ausgehenden Emissionen einen längeren Weg zur Häuserfassade zurücklegen. Zudem tragen sie zur Verkehrsberuhigung bei.

e. Forderung aus der Beteiligung hinsichtlich ÖPNV:

1. Stadtbuslinienkonzept und Busbeschleunigungsmaßnahmen:

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadtwerke Neu-Isenburg haben aufbauend auf dem Nahverkehrsplan Offenbach 2016 ihr Stadtbuslinienkonzept überarbeitet mit dem Ziel, die Attraktivität noch weiter zu steigern.

Im Zuge zukünftiger Straßenbaumaßnahmen wird die Stadt Neu-Isenburg, wenn es sich um Straßen handelt, auf denen der ÖPNV geführt wird, auch Busbeschleunigungsmaßnahmen prüfen. Dies geschieht z.B. bei der derzeitigen Optimierung der Planung für die Carl-Ullrich-Straße.

2. RMV-Zwischentarif:

Es wurde die Einführung eines RMV-Zwischentarifes beim RMV zwischen Endhaltestelle "Stadtgrenze Neu-Isenburg" und Stadtgebiet FFM gefordert.

Stellungnahme der RMV GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach als ÖPNV-Aufgabenträger:

Die Haltestelle „Neu-Isenburg Stadtgrenze“ ist seit mindestens zwei Jahrzehnten eine Grenzhaltestelle zwischen Frankfurt a.M. und Neu-Isenburg. Das bedeutet, dass bei Fahrten in Richtung Frankfurt der Frankfurter Tarif zur Anwendung kommt und analog bei Fahrten in Richtung Neu-Isenburg der Tarif von Neu-Isenburg. Beide Preise sind jeweils billiger als

die Zwischenpreisstufe. Mit Einführung der Preisstufe 30 zum 10.12.2018 wurde ein Zwischentarif umgesetzt. Für Fahrten aus dem Stadtgebiet Neu-Isenburg nach Sachsenhausen und Niederrad gilt neu die Preisstufe 3 statt 4, in die Frankfurter Innenstadt und nach Oberad gilt die neue Zwischenpreisstufe 30.

3. Expressbuslinien

Stellungnahme der RMV GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach als ÖPNV-Aufgabenträger:

Es verkehren bereits heute zwei X-Bus-Linien zwischen dem Flughafen Terminal 1 und dem Bahnhof Neu-Isenburg. Weitere Expressbuslinien wie eine X18 Dietzenbach - Frankfurt Flughafen sind geplant, die Beschleunigung anderer Buslinien zur Attraktivitätssteigerung ebenfalls. Die RTW soll zukünftig diese Verbindung ebenfalls verbessern.

4. Terminal 3

Eine direkte Busanbindung an das Terminal 3 wäre wünschenswert.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg fordert ebenfalls eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Terminals 3 und der Radwegeanbindung des Flughafens.

Stellungnahme der RMV GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach als ÖPNV-Aufgabenträger:

Eine Buslinie mit dem Arbeitstitel GG-67 von Neu-Isenburg Bahnhof Westseite zum Terminal 3 und weiter in die Cargo-City-Süd, Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim ist ab Ende 2020 mit Inbetriebnahme des Terminals 3 am Frankfurter Flughafen als Gemeinschaftsprojekt der kvGOF und der LNVG GG geplant. Die Linie soll weitgehend in einem 30-Minuten-Takt bedient werden. Die RMV GmbH favorisiert die Anbindung des Terminals 3 mittels S-Bahn und RE, sodass hier auch Neu-Isenburg-Zeppelinheim mit dem T3 direkt verbunden wird.

5. Schienengebundene Anbindung

Eine Erweiterung der S-Bahnlinie 7 nach Neu-Isenburg wird von der Öffentlichkeit vorgeschlagen.

Stellungnahme der RMV GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach als ÖPNV-Aufgabenträger:

Nach Aussage der KVG Offenbach wird eine Anbindung des T3 durch die S7 vom RMV in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen geplant. Dazu sind zusätzliche Gleise als Ausschleifung aus der Riedbahn zu einer neuen Station am T3 zwischen NI-Zeppelinheim und Walldorf erforderlich. Eine neue Strecke von Neu-Isenburg aus östlicher Richtung kommend zum T3 wäre als Bestandteil einer Tangente Süd von Frankfurt Süd über Neu-Isenburg zum T3 zur Umgehung des Engpasses Stadion denkbar, ist u. E bisher aber noch nicht untersucht worden.

6. barrierefreier Haltestellen

Stellungnahme der RMV GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach als ÖPNV-Aufgabenträger:

Ab 2018 ist eine stufenweise Umsetzung gemäß eines im Nahverkehrsplan ausgearbeiteten Verkehrskonzeptes ab 2018 bis 2025 geplant. Ausgenommen sind davon die Haltestellen, die im Zuge größerer Straßenbaumaßnahmen (z.B. RTW-Achse, Frankfurter Straße) zu berücksichtigen sind.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Konzept zur Einrichtung barrierefreier Haltestellen erarbeitet, welches zuletzt 2017 nochmals aktualisiert wurde. Durch den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Neu-Isenburg soll mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht werden. Zudem soll die Attraktivität des öffentlichen Busverkehrs weiter gesteigert und neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden.

Realisierung der Regionaltangente West als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm:

Die Regionaltangente West (RTW) mit den Linien Bad Homburg bzw. Frankfurt Gewerbegebiet-Praunheim - Höchst - Flughafen - Neu-Isenburg Wohngebiet Birkengewann bzw. Dreieich Buchschlag soll eine neue attraktive tangentielle Schienenverbindung schaffen und Neu-Isenburg mit den Haltepunkten Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Straße, Zentrum, Am Trieb und Birkengewann erschließen. Neu-Isenburg liegt im Planungsraum der Planfeststellungsabschnitte Süd 1 und Süd 2 des Vorhabens. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Süd 1 der Regionaltangente West befindet sich aktuell im Anhörungsverfahren. Die Unterlagen wurden im III. Quartal 2019 offengelegt. Für den Abschnitt Süd 2 der Regionaltangente West ist nach Angaben der RTW Planungsgesellschaft mbH die Vorplanung abgeschlossen. Weitere Planungsleistungen einer gesamthaften Planung im Stadtgebiet Neu-Isenburg werden im I. Quartal 2020 vergeben.

10.9.10 Obertshausen

Die 24.958 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Obertshausen ist, die sich aus den beiden Stadtteilen Obertshausen und Hausen zusammensetzt, liegt in der Oberrheinischen Tiefebene, südlich des Mains. Flächenmäßig gesehen ist Obertshausen die kleinste Stadt im Landkreis Offenbach. Obertshausen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Die Stadtteile werden durch die B 448 getrennt, die B 43a führt westlich am Stadtgebiet vorbei. Obertshausen hat eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn 3.

Obertshausen ist seit dem Jahre 2003 mit der Linie S1 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Ebenso führt die Rodgaubahn durch Obertshausen. Der innerstädtische Nahverkehr wird durch mehrere Buslinien gewährleistet, so beispielsweise die Linie 120, die eine Verbindung nach Mühlheim oder Offenbach a.M. darstellt.

Tabelle 300: Anzahl von Personen in Obertshausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.428	1.588	741	221	3	4.981
Nachts (L_{Night})	2.000	1.006	230	0	0	-	3.236

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Obertshausen betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die

Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 301: Betrachtete Straßenabschnitte in Obertshausen (PLUS-Kartierung)

	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	Obertshausen	BAB 3	239	3	0	398	39	0	488	1032
2	Obertshausen Hausen	B 448	261	16	0	327	20	0	628	837

Bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen:

Fast das komplette Stadtgebiet Obertshausen ist nach Aussage der Kommune bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

1. BAB 3

Ist-Zustand:

Die Bundesautobahn 3 führt 6-spurig am Stadtgebiet von Obertshausen vorbei. Es bestehen entlang der BAB 3 in Höhe von Obertshausen bereits aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen zum Schutz der Bevölkerung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 134.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 15.400 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Seitens Hessen Mobil ist ein achtstreifiger Ausbau der BAB 3 zwischen dem Autobahnkreuz Offenbach und der Anschlussstelle Hanau geplant. Diese Gesamtmaßnahme ist in fünf Abschnitte unterteilt und wird nach Priorität und vorhandenen Ressourcen in den nächsten Jahren durchgeführt.

Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrerer durchgehende Fahrtstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr gilt als wesentliche Änderung einer Straße, so dass der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft wird (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

2. B 448

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 448 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hausen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 19.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.000 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung hat ergeben, dass an 15 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.9.11 Rodgau

Rodgau zählt mit 45.244 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) zu der einwohnerstärksten Stadt im Landkreis Offenbach und liegt im südöstlichen Rhein-Main-Gebiet, in der Untermainebene, nur wenige Kilometer von der bayrischen Grenze entfernt. Rodgau ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum. Das gesamte Stadtgebiet wird durch die Rodau durchflossen. Die Stadt setzt sich aus den fünf Stadtteilen Weiskirchen, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden zusammen.

Im Norden wird der Stadtteil Weiskirchen von der BAB 5 durchquert und kreuzt sich mit der Bundesstraße 45 (Hanau Dieburg). Die Bundesstraße 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung und schließt durch vier Anschlussstellen an die Rodgauer Stadtteile an. Die westlichen Bereiche von Rodgau werden durch die Rodgau-Ring-Straße (ca. 11 km lang) erschlossen, die eine Verbindung sowohl nach Heusenstamm als auch nach Offenbach a.M. darstellt. Weitere zusätzliche Anschlussmöglichkeiten an die BAB 3 sind mit der Anschlussstelle Obertshausen und der Kreisquerverbindung Dietzenbach-Rodgau-Seligenstadt gegeben.

Alle Rodgauer Stadtteile sind seit der Verlängerung der S-Bahnstrecke S1 im Jahre 2003 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Hierdurch wurde die Rodgaubahn ersetzt. Über die Bahnhöfe Jügesheim und Nieder-Roden gibt es weitere Busverbindungen nach Babenhausen, Seligenstadt, Dietzenbach und Langen.

Die zusätzlichen Buslinien, die alle Stadtteile miteinander verbinden, werden durch die Stadtwerke Rodgau betrieben.

Tabelle 302: Anzahl von Personen in Rodgau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.826	1.408	724	368	17	5.343
Nachts (L_{Night})	1.874	818	366	10	1	-	3.069

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 303: Betrachtete Straßenabschnitte in Rodgau (PLUS-Kartierung)

	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	Rodgau Weiskirchen	BAB 3	33	3	0	77	8	1	70	180
2	Rodgau	B 45	61	8	0	136	13	0	154	261
3	Rodgau Weiskirchen	Alfred-Delp-Straße Hauptstraße	243	37	0	245	35	0	692	682
4	Rodgau Weiskirchen	Schillerstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „Alfred-Delp-Straße, Hauptstraße“ enthalten							
5	Rodgau Dudenhofen	Nieuwpoorter Straße Nieder-Röder-Straße	177	151	12	170	152	3	1627	1486
6	Rodgau Jügesheim	Dudenhöfer Straße	92	82	0	91	76	0	796	752
7	Rodgau Jügesheim	Ludwigstraße	192	107	0	189	99	0	1204	1116
8	Rodgau Nieder-Roden	Hainburger Straße Ober-Rodener- Straße	172	45	0	166	45	0	618	597

1. Stadtteil Weiskirchen, BAB 3

Ist-Zustand:

Die BAB 3 tangiert den Stadtteil Weiskirchen im nördlichen Bereich. Derzeit besteht dort keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 westlich der Anschlussstelle Hanau ca. 134.000 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung erstreckte sich auf eine Temporeduzierung auf Tempo 100 km/h ganztags, sowie den Einbau von lärmindernden Asphalt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis:

Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben würden erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im

Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich westlich der Anschlussstelle Hanau wurde schon zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung aktive Maßnahmen in Form einer Lärmschutzwand errichtet. Zusätzlich liegt noch ein Gewerbegebiet zwischen A 3 und der Wohnbebauung von Rodgau-Weiskirchen und schirmt somit durch die vorgelagerte Bebauung zusätzlich ab. Im Bereich östlich der AS Hanau besteht ausschließlich Industrie- und Gewerbebebauung. Weitere Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht gegeben.

Eine aktuelle schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil wurde nicht vorgelegt.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

Die Stadt Rodgau sieht insbesondere für die Anwohner in den Wohngebieten sowie nördlich und südlich der Udenhoutstraße und auch westlich und östlich der Hauptstraße hohe Lärmbelastungen als gegeben an. Gleiches trifft auch für den Bereich östlich der Anschlussstelle Hanau zu, wo südlich der BAB 3 die Wohngebiete in dem Bereich Danziger Straße, Ulmenweg, Lausitzer Straße sowie Umgebung vorhanden sind. Eine seitens der Stadt Rodgau in Auftrag gegebene Lärmberechnung ergab eine deutliche Überschreitung der gesetzlichen Richtwerte, so dass weiterhin eine Temporeduzierung auf 100 km/h und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden.

2. B 45

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt als Ortsumgehung im östlichen Stadtgebiet von Rodgau. Es handelt sich um eine vierspurige Kraftfahrstraße, die über eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen verfügt. Im Bereich Dudenhofen, Jügesheim und Weiskirchen reicht die Wohnbebauung bis an die B 45 heran. In diesen Bereichen sind die Gebäude jedoch durch eine vorhandene Lärmschutzwand bzw. Lärmschutzwahl vom Straßenverkehrslärm abgeschirmt. Diese Lärmschutzmaßnahmen wurden im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses für den vierstreifigen Ausbau der B 45 von 1993 unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV festgelegt.



Abbildung 87: Lärmschutzwand an der B 45 im Bereich Weiskirchen
© Regierungspräsidium Darmstadt

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Rodgau macht auf die weiter bestehende Lärmbelastung für die Anwohner aufmerksam, insbesondere auch im Bereich der Zufahrten von Weiskircher Straße u. Alfred-Delp-Str., über die L 3121 und am Opelprüffeld. Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h ganztags, der Einbau von lärmindernden Asphalt, sowie die Erweiterung der Lärmschutzwände gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Nach der Vorberechnung der Lärmaktionsplanung waren die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung an wenigen Gebäuden leicht überschritten. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im untersuchten Bereich werden an keinem der untersuchten Gebäude in erster Reihe entlang der B 45 sowohl nachts als auch tagsüber die Auslösewerte überschritten. Weitere Untersuchungen sind somit nicht notwendig.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

Da eine seitens der Stadt Rodgau in Auftrag gegebene Lärmberechnung eine deutliche Überschreitung der gesetzlichen Richtwerte ergab, fordert die Stadt Rodgau weiterhin aktive Schallschutzmaßnahmen, sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h.

3. Stadtteil Weiskirchen, Alfred-Delp-Straße / HauptstraßeIst-Zustand:

Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Ortsbereich von Weiskirchen 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Feb-

ruar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaustellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Die schalltechnische Beurteilung des Lärmkonfliktes liegt der Stadt Rodgau vor. Nach Angaben der Stadt Rodgau ergäbe sich hieraus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zu der erforderlichen Pegelminderung führen würde. Somit wären die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erfüllt.

Die Stadt Rodgau prüft zudem, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

4. Stadtteil Weiskirchen, Schillerstraße

Ist-Zustand:

Die Schillerstraße ist eine belastete kommunale Straße im Stadtteil Weiskirchen. Es ist bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung nach wie vor überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger:

Die Stadt Rodgau prüft, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

Festlegung:

Die planaustellende Behörde ist über das Ergebnis zeitnah zu unterrichten.

5. Stadtteil Dudenhofen, Nieuwpoorter Straße / Nieder-Röder-Straße

Ist-Zustand:

Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich von Dudenhofen 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages. Die Stadt Rodgau bittet zunächst um Überprüfung der Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Februar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaustellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Die schalltechnische Beurteilung des Lärmkonfliktes liegt der Stadt Rodgau vor. Nach Angaben der Stadt Rodgau ergäbe sich hieraus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zu der erforderlichen Pegelminderung führen würde. Somit wären die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erfüllt.

Die Stadt Rodgau prüft zudem, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

6. Stadtteil Jügesheim, Dudenhöfer StraßeIst-Zustand:

Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich von Jügesheim 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages. Die Stadt Rodgau bittet zunächst um Überprüfung der Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Zudem wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen angeregt.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstel-

lung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Februar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaustellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Die schalltechnische Beurteilung des Lärmkonfliktes liegt der Stadt Rodgau vor. Nach Angaben der Stadt Rodgau ergäbe sich hieraus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zu der erforderlichen Pegelminderung führen würde. Somit wären die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erfüllt.

Die Stadt Rodgau prüft zudem, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

Bei nicht ortsfesten Geschwindigkeitskontrollen ist in jedem Fall die erlasskonforme Begründung zur Einrichtung der Messstelle auf zu zeigen. Die Prioritätenliste (Lärm an „vorletzter Stelle“ von 6 Punkten, nämlich Punkt 5) wird bei der gerichtlichen Durchsetzung von Verwarngeld- oder Bußgeldverfahren geprüft, so dass regelmäßige Kontrollen aus hiesiger Sicht nur bedingt möglich sind. Schließlich stehen Geschwindigkeitskontrollen unter dem Vorbehalt der technischen Durchführbarkeit. Diese Tatsachen müssen im Maßnahmenkatalog Beachtung finden.

7. Stadtteil Jügesheim, Ludwigstraße

Ist-Zustand:

Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich von Jügesheim 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Die Gebäude liegen zum Teil sehr nah an der Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages. Die Stadt Rodgau bittet zunächst um Überprüfung der Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Auch im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf die enorme Lärmbelastung, insbesondere im Kreuzungsbereich (inkl. Ampel) mit der Landwehr-, Eisenbahn-, Dudenhöfer und Kurt-Schumacher-Straße, durch die betroffenen Anwohner hingewiesen. Es wird weiterhin eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Februar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaustellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Die schalltechnische Beurteilung des Lärmkonfliktes liegt der Stadt Rodgau vor. Nach Angaben der Stadt Rodgau ergäbe sich hieraus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zu der erforderlichen Pegelminderung führen würde. Somit wären die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erfüllt.

Die Stadt Rodgau prüft zudem, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

Der Bau eines Kreisverkehrs ist nicht realisierbar, da die Verkehrsfläche hierfür nicht genügend Raum bietet. Alternative Lösungen werden im Zusammenhang mit dem genannten Mobilitätskonzept erarbeitet.

Die Einrichtung einer Geschwindigkeitsmessaanlage aus Lärmschutzgründen gestaltet sich als schwierig, soweit es sich nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt. Somit wird diese Maßnahme in diesem Bereich von der Stadt Rodgau nicht befürwortet (siehe auch hierzu Ausführungen zu Kapitel 5.3.).

8. Stadtteil Nieder-Roden, Hainburger Straße / Ober-Rodener-StraßeIst-Zustand:

Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Die Gebäude liegen zum Teil sehr nah an der Straße.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Erneuerung des Fahrbahnbelages. Die Stadt Rodgau bittet zunächst um Überprüfung der Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Februar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaustellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Die schalltechnische Beurteilung des Lärmkonfliktes liegt der Stadt Rodgau vor. Nach Angaben der Stadt Rodgau ergäbe sich hieraus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht zu der erforderlichen Pegelminderung führen würde. Somit wären die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht erfüllt.

Die Stadt Rodgau prüft zudem, ob eine Umsetzbarkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Förderzusagen möglich ist.

10.9.12 Rödermark

Die 28.184 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Rödermark liegt zwischen den Städten Frankfurt a.M., Darmstadt und Aschaffenburg im Messeler Hügelland. Rödermark ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum mit einem gewerblichen Schwerpunkt.

Die fünf Stadtteile Messenhausen, Ober-Roden, Urberach, Waldacker und Bulau liegen ca. zehn Kilometer von den nächsten Autobahnanschlüssen entfernt. Rödermark ist ausschließlich über die Bundesstraße 45 an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Die Stadt Rödermark besitzt zwei Bahnhöfe. Der Bahnhof Rödermark-Ober-Roden ist ein zentraler Eisenbahnknotenpunkt, der die S-Bahn-Linie 1 (Rodgaubahn) mit der Dreieichbahn verbindet. Der zweite Bahnhof, Rödermark-Urberach wird durch die Dreieichbahn angefahren.

Zusätzlich werden die Stadtteile von mehreren regionalen Buslinien bedient.

Tabelle 304: Anzahl von Personen in Rödermark, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	552	428	392	130	62	1.564
Nachts (L_{Night})	439	375	156	92	0	-	1.062

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Rödermark betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 305: Betrachtete Straßenabschnitte in Rödermark (PLUS-Kartierung)

	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	Rödermark Waldacker	B 459 Hauptstraße	143	17	0	138	49	0	465	605

	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}
2	Rödermark Urberach	B 486 Konrad-Adenauer- Straße Traminer Straße	138	91	65	133	86	93	1738	2013
3	Rödermark Urberach	L 3097 Ober-Rodener- Straße Rodaustraße	128	34	2	116	20	15	579	576

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 306: Neue Straßenabschnitte in Rödermark

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Rödermark Ober-Roden	L 3097 Nieder-Röder-Straße Hanauer Straße Mainzer Straße Ober-Rodener- Straße	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr
5	Rödermark Ober-Roden	B 459 Rödermarkring	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr
6	Rödermark Urberach	L 3097 Bahnhofstraße Darmstädter Straße	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr
7	Rödermark Urberach	L 3097 Robert-Bloch-Straße	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr

1. B 459: Stadtteil Waldacker, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 459 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Waldacker. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 14.000 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der Hauptstraße sind zudem an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Für 22 Gebäude ist im Jahr 2006 Baurecht über den Bebauungsplan "Waldacker" geschaffen worden. Somit muss die Stadt Rödermark für diese Gebäude gemäß der DIN 18005 für Schallschutz sorgen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in der Hauptstraße zwischen der Einmündung der Lerchenstraße und der Einmündung Am Kappenwald ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten.

Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 18.02.2020 erteilt. Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 11.03.2020 durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt.

Rechtsfolge:

Damit gilt seit dem 11.03.2020 in der Hauptstraße zwischen der Einmündung der Lerchenstraße und der Einmündung Am Kappenwald aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h.

Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

2. B 486: Stadtteil Urberach, Konrad-Adenauer-Straße / Traminer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 486 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Urberach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.000 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Ein Großteil der Ortsdurchfahrt wurde im Jahr 2001 passiv geschützt.

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil wurde nicht vorgelegt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine Ortsumgehung B 486 Rödermark - Urberach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im vordringlichen Bedarf mit hoher städtebaulicher Beurteilung genannt.

3. L 3097: Stadtteil Rödermark, Ober-Rodener-Straße / Rodastraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3097 verläuft im Norden des Stadtteils Urberach und stellt eine Verbindung zur süd-westlich verlaufenden B 486 dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil liegt nicht vor.

10.9.13 Seligenstadt

Die 21.291 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt Seligenstadt ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt direkt am Main, der gleichzeitig die Grenze zu Bayern bildet. Neben der Kernstadt umfasst das Stadtgebiet noch die Stadtteile Klein-Welzheim und Froschhausen.

Mit dem Seligenstädter Dreieck besitzt Seligenstadt eine direkte Anbindung an die BAB 3. Mehrere Landesstraßen durchziehen das Stadtgebiet, u.a. die L 2310, die in zwei von drei fertigen Teilabschnitten eine Ortsumgehung um die Kernstadt bildet.

Durch den auf der Bahnstrecke Hanau-Groß-Umstadt Wiebelsbach (-Erbach) befindlichen Bahnhof Seligenstadt besitzt die Odenwaldbahn einen weiteren Haltepunkt, der bereits seit 1882 besteht. Der öffentliche Nahverkehr in Form regionaler Buslinien wird durch die Kreisverkehrs-Gesellschaft Offenbach (kvgOF) geregelt.

Die heutige Mainfähre verbindet Seligenstadt mit den bayrischen Gemeinden Kahl und Karlstein am Main. Aufgrund der hohen Verwaltungskosten für die Seligenstädter Stadtwerke wurde schon des Öfteren über eine Einstellung des Fährbetriebes diskutiert.

Tabelle 307: Anzahl von Personen in Seligenstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	870	503	307	232	10	1.922
Nachts (L_{Night})	583	315	211	4	0	-	1.113

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 308: Betrachtete Straßenabschnitte in Seligenstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Seligenstadt	L 3065 Steinheimer Straße Jahnstraße Kapellenstraße	266	214	10	274	192	4	2352	2079
2	Seligenstadt	L 3121 Frankfurter Straße Dudenhofer Straße	41	13	0	33	11	0	186	153
3	Seligenstadt	Frankfurter Straße	94	29	0	92	25	0	415	378
4	Seligenstadt	Babenhäuser Straße	40	27	0	45	24	0	289	270
5	Seligenstadt Froschhausen	BAB 3	6	1	1	24	3	1	28	68
6	Seligenstadt Froschhausen	L 2310 Offenbacher Land- straße Seligenstädter Straße	176	13	0	162	10	0	455	352

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 309: Neue Straßenabschnitte in Seligenstadt

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7	Seligenstadt Klein-Welz- heim	K 185 Ketteler Straße Hauptstraße Mainflinger Straße	Die Stadt Seligenstadt bittet um Überprüfung

1. L 3065: Steinheimer Straße / Jahnstraße / Kapellenstraße

Ist-Zustand:

Die Ortsdurchfahrt L 3065 war bereits in der letzten Stufe Gegenstand der Lärmminde-rungsplanung in Hessen. Ein Prüfungsverfahren hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzie-rung aus Lärmschutzgründen wurde eingeleitet, aber nicht abgeschlossen. Der Gesamtver-kehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 im Kernstadt-Bereich ca. 15.200 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau-lasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil

Die meisten Gebäude an der L 3065 haben bereits passiven Lärmschutz erhalten. Für das Baugebiet Amaliasee ist die Stadt Seligenstadt für Lärmschutzmaßnahmen zuständig.

Eine aktuelle schalltechnische Berechnung wurde nicht vorgelegt.

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt:

Die Stadt Seligenstadt unterstützt die Forderung nach einer Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags. Es bleibt die schalltechnische Berechnung abzuwarten.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:**L 3065 Ortsumgehung Seligenstadt - 3. Bauabschnitt**

Das Projekt Ortsumgehung Seligenstadt ist in drei Bauabschnitte untergliedert, von denen zwei bereits fertig gestellt wurden. Der 3. Bauabschnitt soll nun eine Umfahrung von Seligenstadt im Nordwesten schaffen. Die Verkehrsuntersuchung ist abgeschlossen und zeigt auf, dass die ortsnahen Varianten die größte Entlastungswirkung für Seligenstadt bringen. Im Jahr 2013/ 2014 wurden sowohl die Umweltverträglichkeitsstudie sowie eine Lärmkartierung für die untersuchten Varianten durchgeführt.

Die Lärmaktionsplanung unterstützt eine zeitnahe Realisierung des 3. Bauabschnitts der Ortsumgehung.

2. L 3121: Frankfurter Straße / Dudenhofer StraßeIst-Zustand:

Die L 3121 ist eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße, die den Verkehr von/zu der AS Seligenstadt (BAB 3) führt. Auch nach Fertigstellung von 2 Bauabschnitten der Ortsumfahrung Seligenstadt beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich noch ca. 11.700 Kfz/Tag.

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt:

Die Stadt Seligenstadt unterstützt die Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der L 3121 sind an einem Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. Frankfurter StraßeIst-Zustand:

Die Frankfurter Straße bildet die kommunale Verlängerung und ehemalige Landesstraße 2310. Im Verlauf dieser befindet sich der wichtigste Verkehrsknoten innerhalb der Stadt Seligenstadt. Derzeit ist auf dem vollständigen Verlauf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Die Stadt Seligenstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Prüfung etwaiger verkehrlicher Anordnungen aus Lärmschutz gebeten.

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt:

Der Umbau des Verkehrsknoten in der Frankfurter Straße zu einem Kreisverkehrsplatz wird in Kürze erfolgen. Dies wird nach Einschätzung der Kommune Einfluss auf die künftigen Verkehrsströme haben. Aus diesem Grund würde eine Lärmberechnung zum jetzigen Zeitpunkt keine aussagekräftigen Daten liefern. Eine Neubewertung der Situation erfolgt nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen.

4. Stadtteil Froschhausen BAB 3Ist-Zustand:

Südwestlich des Stadtteils Froschhausen verläuft die BAB 3. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 89.300 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden Lärmschutzmaßnahmen aufgrund hohem Verkehrsaufkommen auf der BAB 3 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.

5. Stadtteil Froschhausen, L 2310, Offenbacher Landstraße / Seligenstädter StraßeIst-Zustand:

Die L 2310 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Froschhausen Richtung Fernstraßen B 45 und BAB 3 und hat somit ihren Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Vorlage der schalltechnischen Berechnung und deren Veröffentlichung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt als Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Seligenstadt teilt mit, dass ein Antrag für ein LKW-Durchfahrtsverbot beim Landrat des Kreises Offenbach gestellt wurde.

10.10 Rheingau-Taunus-Kreis

Der Rheingau-Taunus-Kreis liegt im Nordwesten des Regierungsbezirkes Darmstadt und hat 187.078 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Der Rhein bildet die südliche und südwestliche Kreis- und Landesgrenze. Der westlichste Teil des Kreises gehört zum Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal. Im Norden grenzt der Landkreis an den Regierungsbezirk Gießen. Kreisstadt ist Bad Schwalbach, zwei Verwaltungsaußenstellen befinden sich in Rüdesheim am Rhein und Idstein.

Der internationale Bekanntheitsgrad der Region beruht auf dem Qualitätsweinbau im Rheingau. Der Tourismus hat ebenfalls eine große Bedeutung.

Im Osten durchquert die BAB 3 den Rheingau-Taunus-Kreis mit den Anschlussstellen Idstein und Wiesbaden/Niedernhausen. Die BAB 66 geht an der Anschlussstelle Wiesbaden-Frauenstein in die Bundesstraße 42 über, die bis Erbach (Rheingau) vierspurig ausgebaut ist. Von da an verläuft sie, außer in der Ortsdurchfahrt Rüdesheim, als Umgehungsstraße am Rhein entlang Richtung Koblenz. Sie liegt auf einem aufgeschütteten Fahrdamm im Überschwemmungsgebiet, ist aber bei Hochwasser dennoch von Überflutung bedroht. Weitere Bundesstraßen im Kreisgebiet sind die B 8, B 54, B 260, B 275 und B 417. Das Verkehrsnetz wird ergänzt durch Landes- und 152 km Kreisstraßen.

Entlang der BAB 3 führt seit 2002 die Trasse der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt ohne Halt durch den Kreis. Das Kreisgebiet wird durch zwei Bahnlinien erschlossen, zum einen durch die Rechte Rheinstrecke, die den Rheingau mit Wiesbaden und Koblenz verbindet, und zum anderen die Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt a.M. bzw. Wiesbaden und Limburg mit vier Haltestellen im Kreis.

Im Süden und Westen hat der Rheingau-Taunus-Kreis Anteil am Rhein als einer internationalen Wasserstraße. Die Kreisgrenze liegt im Prinzip in der Mitte der Fahrrinne und schließt so einige Inseln mit ein. Die größte dieser Inseln ist die Mariannenaue bei Erbach und Hatzenheim. Autofähren über den Rhein gibt es von Oestrich-Winkel nach Ingelheim, von Rüdesheim nach Bingen und von Lorch nach Niederheimbach. Anlegestellen für die Linienschifffahrt der Köln-Düsseldorfer befinden sich in Eltville, Rüdesheim, Assmannshausen und Lorch.

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises. Sie ist Gesellschafterin des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

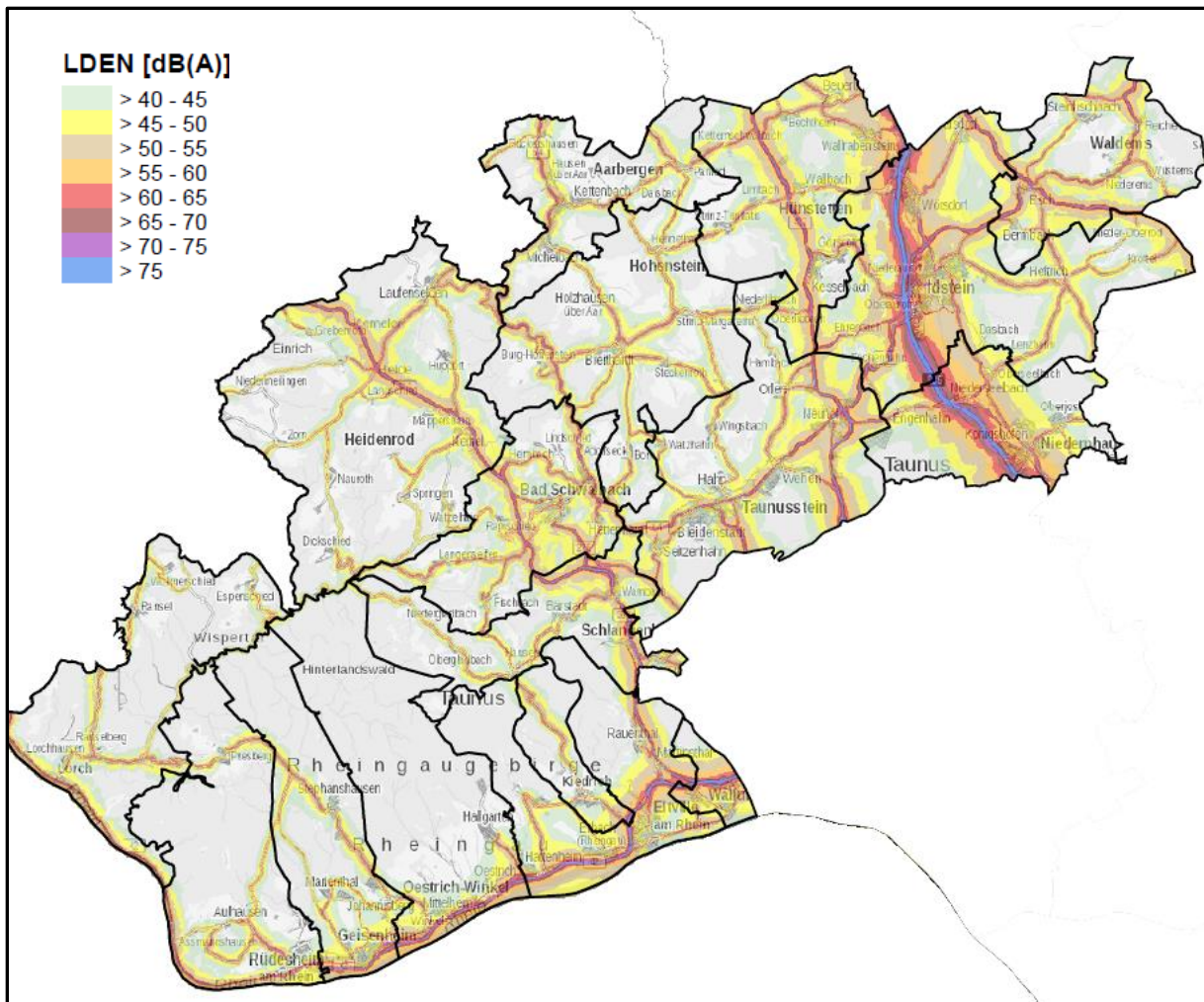


Abbildung 88: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Rheingau-Taunus-Kreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

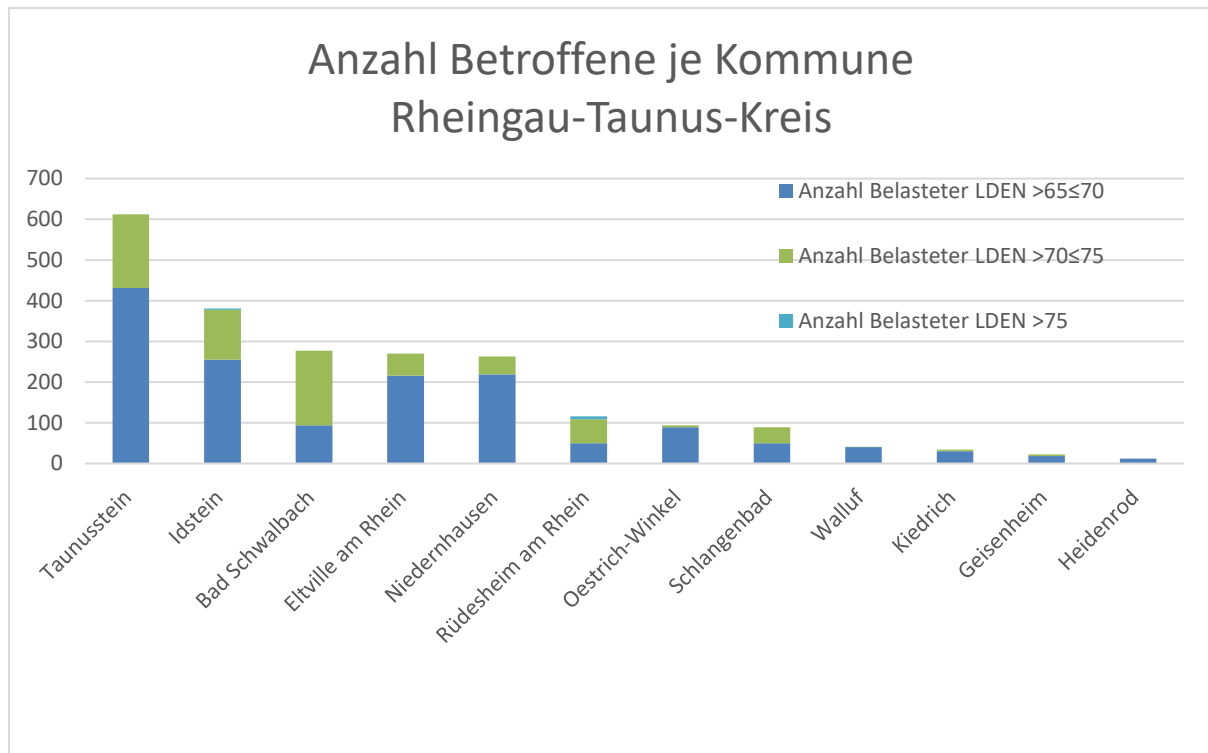


Abbildung 89: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Rheingau-Taunus-Kreis (ab 10 Betroffenen)

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, den Naturpark Taunus, bzw. den Wispertaunus als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Hier ist die Entwicklung einer Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abzuwarten, um geeignete Flächen im Einvernehmen mit den Kommunen zu identifizieren. Die Lärmaktionsplanung wird diesen Prozess weiter begleiten.

10.10.1 Aarbergen

Aarbergen hat 6.195 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und grenzt im Norden an das Bundesland Rheinland-Pfalz, sowie den Regierungsbezirk Gießen. Der überwiegende Teil der Gemeindefläche ist bewaldet. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Kettenbach, Michelbach, Hausen über Aar, Rückershausen, Panrod und Daisbach.

Aarbergen liegt direkt an der B 54. Von allen Ortsteilen verkehren regelmäßig Buslinien nach Wiesbaden, Limburg und Bad Schwalbach.

Tabelle 310: Anzahl von Personen in Aarbergen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Aarbergen sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

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 311: Betrachtete Straßenabschnitte in Aarbergen (PLUS-Kartierung):

	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	Aarbergen Hausen über Aar	B 54	29	16	0	29	23	1	190	234

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 312: Neue Straßenabschnitte in Aarbergen

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
2	Aarbergen Rückershausen	B 275 Rheinstraße	Bitte um nähere Untersuchung
3	Aarbergen Michelbach	Im Aartal	Bitte um nähere Untersuchung

1. B 54, Aarstraße

Ist-Zustand:

Die B 54 führt durch das Gemeindegebiet von Aarbergen. In Hausen über Aar führt sie durch die Wohnbebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 4.690 Kfz/Tag. Es wurden bislang keine Gebäude im Rahmen der Lärmsanierung saniert.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Forderung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bezog sich auf Tempo 30 nachts und eine Instandsetzung der Fahrbahn und Angleichung von Gullideckel.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat

des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 10 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

An der Aarstraße sind zudem an 23 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme des Landrates Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenverkehrsbehörde steht bislang aus.

2. + 3. OT Rückershausen B 54 / OT Michelbach B 54

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde seitens der Gemeinde Aarbergen gebeten, die B 54-Ortsdurchfahrten der Ortsteile Rückertshausen und Michelbach in die Lärmaktionsplanung mit einzubeziehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bereits in der Öffentlichen Bekanntmachung zur Offenlage des Entwurfes des Lärmaktionsplanes Hessen (3. Runde) wurde darauf hingewiesen, dass sich die abgegebenen Stellungnahmen auf die bereits im Entwurf dargestellten Lärmkonflikte und Maßnahmenkonzepte beziehen sollen. Eine Untersuchung neuer Konfliktpunkte ist erst wieder in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung möglich.

10.10.2 Bad Schwalbach

Bad Schwalbach hat 11.072 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist Kreisstadt des Rheingau-Taunus-Kreises. Die Stadt besteht aus den Stadtteilen Adolfseck, der Kernstadt Bad Schwalbach, Fischbach, Heimbach, Hettenhain, Langenseifen, Lindschied und Ramschied. Bad Schwalbach ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen und ist Kurort und Heilbad mit diversen Krankenhäusern und Kliniken.

Bad Schwalbach liegt an der „Bäderstraße“ (B 260) und an der Aartalstraße B 54/B 275.

Bad Schwalbach und seine Stadtteile sind durch verschiedene regionale Buslinien untereinander, sowie mit den Nachbarkommunen und der Landeshauptstadt Wiesbaden verbunden.

Tabelle 313: Anzahl von Personen in Bad Schwalbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	61	82	94	183	0	420
Nachts (L _{Night})	67	101	174	25	0	-	367

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 314: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Schwalbach (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Schwalbach	B 54 / B 275	354	206	0	332	226	26	2315	2699
2	Bad Schwalbach/ Hettenhain	K 663	Betroffene in Lärmkonflikt „B 54/B 275“ enthalten							

1. B 275, Bahnhofstraße/Adolfstraße/Kirchstraße/Rheinstraße

Ist-Zustand:

Die B 275 führt in der Ortsdurchfahrt durch Bad Schwalbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 an der Kreuzung zur L 3456 ca. 11.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 320 Fahrzeugen/Tag. Aktuell gibt es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags wegen Verkehrssicherheit auf der Adolfstraße zwischen der Koblenzer Straße und der Verbindungsstraße. Im übrigen Bereich ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung in Hessen wurde bereits seitens der oberen Verkehrsbehörde die Zustimmung für ein Tempolimit 30 km/h gantztägig in der Adolfstraße zwischen der Einmündung der Koblenzer Straße und der Einmündung der Martin-Luther - Straße aus Lärmschutzgründen erteilt. Hessen Mobil hatte jedoch angemerkt, dass die Lichtsignalanlage in dem Abschnitt umgestellt werden müsste. Da der Rheingau-Taunus-Kreis jedoch keine Mittel dafür im Haushalt hatte, konnte die Maßnahme nicht umgesetzt werden und die Zustimmung wurde zurückgenommen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf der Adolfstraße Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung

über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 41 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

An der B 275 sind zudem an 152 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises:

Eine Anordnung von 30 km/h ganztags auf der Ortsdurchfahrt B 275 in Bad Schwalbach wird als erforderlich und geeignet gesehen, um die Geräuschimmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die obere Straßenverkehrsbehörde hat am 16.09.2019 einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Adolfstraße zwischen der Hausnummer 57 und der Einmündung Martin-Luther-Straße zugestimmt.

Festlegung:

Der Landrat als Straßenverkehrsbehörde wird auf der B 275 OD Bad Schwalbach- Adolfstraße zwischen der Hausnummer 57 und der Einmündung Martin-Luther-Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags anordnen.

B 54/B 275: Langfristige Projekte zur Lärminderung Querspange Hettenhain:

Die sog „Hettenhainer Spange“ soll eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 54 und 260 zwischen der Ortslage Hettenhain und dem Taunuswunderland herstellen und somit die innerstädtische Verkehrsbelastung Bad Schwalbachs und Taunussteins vermindern. Dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im weiteren Bedarf aufgeführt.

2. K 663, Talstraße, Mittelstraße, Bärstadter Straße

Ist-Zustand:

Die Kreisstraße 663 führt als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Hettenhain.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Landkreis Rheingau-Taunus als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Rheingau-Taunus-Kreis:

Der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger für die K 663 hat keine Haushaltsmittel für die freiwilligen Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.

10.10.3 Eltville am Rhein

Eltville am Rhein hat 17.095 Einwohnern (Stand: 31.03.2019). Eltville liegt im Weinanbaugelände Rheingau und nennt sich Wein-, Sekt- und Rosenstadt und seit 2006 zudem Gutenbergstadt, womit sie die meisten Städtetitel Deutschlands trägt. Das Stadtgebiet von Eltville ist in fünf Ortsbezirke aufgeteilt: Eltville, Erbach (inkl. OT Eichberg), Hattenheim (inkl. Ortsteil Kloster Eberbach), Martinsthal und Rauenthal.

Durch das Stadtgebiet führt die Bundesstraße 42 als nahtlose Verlängerung der Bundesautobahn 66 nach Westen. Sie verläuft mit den drei Anschlussstellen Eltville-Nord, -Mitte und -West als autobahnähnlich ausgebaute Umgehungsstraße nördlich der Kernstadt durch die Weinberge. Von der B 42 zweigt gleich nach dem Ende der A 66 die Bundesstraße 260 nach Norden ab.

Die RheingauLinie RB 10 bedient die VIAS GmbH an der Rechten Rheinstrecke der Deutschen Bahn von Frankfurt am Main über Wiesbaden und Koblenz nach Neuwied die Stationen in Eltville, Erbach und Hattenheim. Ergänzt wird der ÖPNV durch den Buslinienverkehr auf der Strecke Wiesbaden-Rüdesheim, sowie Busverbindungen zu allen Stadtteilen sowie nach Kiedrich, Kloster Eberbach und Schlangenbad.

Am Rheinufer existieren mehrere Schifffahrt-Anlegestellen, unter anderem für den Linienverkehr der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt

Tabelle 315: Anzahl von Personen in Eltville am Rhein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	492	331	216	54	0	1.093
Nachts (L _{Night})	380	232	55	7	0	-	674

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 316: Betrachtete Straßenabschnitte in Eltville am Rhein (PLUS-Kartierung)

	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	Eltville Erbach	B 42	37	1	0	55	0	0	88	79
2	Eltville Hattenheim	B 42	110	33	0	124	19	0	418	404

	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}
3	Eltville Martinsthal	B 260	124	27	0	144	38	1	454	586
4	Eltville Martinsthal	L 3036 Hauptstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „B260“ enthalten							

1. OT Erbach, B 42

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Hattenheim und Erbach als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 28.330 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 850 Fahrzeugen/Tag.

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.

2. OT Hattenheim, B 42

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Hattenheim und Erbach als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 27.850 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 920 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 42 sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. OT Martinsthal, B 260, Schlangenbader Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 260 führt als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Martinsthal. An 9 Gebäuden wurden bereits bauliche Schallschutzmaßnahmen im Zuge der

Lärmsanierung umgesetzt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 18.900 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 650 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags auf der vollständigen Ortsdurchfahrt, sowie ein LKW Fahrverbot gefordert. Entsprechende Überwachung soll damit einhergehen. Zudem wurde die Realisierung einer Ortsumgehung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Es wurde zudem eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden ganztags und 29 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 50 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Die Anordnung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr auf der Schiersteiner Straße 3 bis 36, bzw. 37 ist erforderlich und auch geeignet, um die Geräuschmissionen wirksam zu reduzieren und so die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einzuhalten. Die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 13.07.2018 erteilt.

Rechtsfolge:

Damit gilt auf der Schiersteiner Straße 3 bis 36, bzw. 37 aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Trotz der Tempo 30-Anordnung verbleibe an 44 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Stellungnahme der Stadt Eltville:

Eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen ist nach Angaben der Stadt aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Ortsumgehung B 260 Eltville/Martinthal ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme im weiteren Bedarf eingestuft und wird von der Lärmaktionsplanung unterstützt.

4. OT Martinthal, L 3036, HauptstraßeIst-Zustand:

Die L 3036 bildet die zweite Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Martinthal. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 6.300 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Es wurde zudem eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf nahezu der vollständigen Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden ganztags und 13 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 39 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises steht bislang aus.

Stellungnahme der Stadt Eltville:

Eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen ist nach Angaben der Stadt aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar.

10.10.4 Geisenheim

Die Hochschulstadt Geisenheim hat 11.622 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist aufgeteilt in vier Stadtteile: „Kernstadt“, Johannisberg (Grund, Berg, Schloßheide), Marienthal und Stephanshausen. Das Stadtgebiet zieht sich vom Rhein aus in einem etwa drei Kilometer breiten Streifen in die Südhänge des Rheingaugebirges.

An Geisenheim vorbei führt die B 42, die Wiesbaden mit Koblenz verbindet.

Die RheingauLinie RB 10 bedient mit Triebzügen vom Typ Flirt der VIAS GmbH an der rechten Rheinstrecke der Deutschen Bahn von Frankfurt am Main über Wiesbaden und Koblenz nach Neuwied. Durch Regionalbusverbindungen werden die Stadtteile untereinander bedient und ebenfalls eine Verbindung nach Wiesbaden sichergestellt.

Eine Schiffsanlegestelle ist lediglich für kleine Personenschiffe ohne festen Fahrplan vorhanden.

Tabelle 317: Anzahl von Personen in Geisenheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	96	77	18	4	0	195
Nachts (L_{Night})	85	26	4	1	0	-	116

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Geisenheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Abbildung 90: Betrachtete Straßenabschnitte in Geisenheim (PLUS-Kartierung)

	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	Geisenheim	B42	13	0	0	23	0	0	10	30

B 42

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Geisenheim als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 17.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 620 Fahrzeugen/Tag.

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.

10.10.5 Heidenrod

Heidenrod hat 7.901 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Die Großgemeinde liegt an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz im westlichen Hintertaunus und ist mit knapp 96 Quadratkilometern die flächenmäßig größte Gemeinde im Rheingau-Taunus-Kreis. Heidenrod gehört hessenweit zu den Gemeinden mit den meisten Ortsteilen (19), wobei sechs der Ortsteile nicht mehr als je rund einhundert Einwohner haben. Im Einzelnen: Algenroth, Dickschied, Egenroth, Geroldstein, Grebenroth, Hilgenroth, Hupper, Kemel, Langschied, Laufenselden (Sitz der Gemeindeverwaltung), Mappershain, Martenroth, Nauroth, Niedermeilingen, Obermeilingen, Springen, Watzel-hain, Wisper und Zorn.

Die Bundesstraße 260 („Bäderstraße“) durchzieht das Gemeindegebiet. Ergänzt wird das Straßennetz durch diverse Landes- und Gemeindestraßen. Der ÖPNV wird durch Regional-Buslinien der RTV sichergestellt.

Tabelle 318: Anzahl von Personen in Heidenrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	36	32	12	0	0	80
Nachts (L_{Night})	32	16	2	0	0	-	50

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Heidenrod betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 319: Betrachtete Straßenabschnitte in Heidenrod (PLUS-Kartierung)

	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	Heidenrod Kemel	B 260 Bäderstraße	12	0	0	16	2	0	28	43

B 260, Bäderstraße

Ist-Zustand:

Die B 260 führt entlang der Bebauung des Ortsteils Kemel. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.800 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 600 Fahrzeugen/Tag.

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.

10.10.6 Hohenstein

Die Gemeinde Hohenstein hat 6.169 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den Ortsteilen Breithardt (Sitz der Gemeindeverwaltung), Burg-Hohenstein, Holzhausen über Aar, Strinz-Margarethä, Born, Hennethal und Steckenroth.

Hohenstein liegt im Zentrum des Rheingau-Taunus-Kreises an der Bundesstraße 54. Das Straßenverkehrsnetz wird von verschiedenen Landes- und Kreisstraßen ergänzt.

Hohenstein hat verschiedene Buslinien, die von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft ausgeschrieben werden. Die meisten Ortsteile haben Anbindung nach Wiesbaden oder Taunusstein. Zudem existiert eine ergänzende Rufbus-Verbindung.

Es gibt einen gemeindeeigenen Fahrdienst, mit dem Anbindungslücken innerhalb von Hohenstein geschlossen werden, das Hohensteiner Busje. In Hohenstein fährt das Busje nach Vorbestellung von Haus zu Haus. Auch bestimmte außerhalb liegende Haltestellen (z. B. mit Versorgungsschwerpunkt in Bad Schwalbach und Taunusstein) werden angefahren.

Tabelle 320: Anzahl von Personen in Hohenstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Hohenstein sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Hohenstein betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 321: Betrachtete Straßenabschnitte in Hohenstein (PLUS-Kartierung)

	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	Hohenstein	L3032 L3273 L3274	147	3	0	83	4	0	245	154

L 3274/L 3373 - Langgasse/Adolfstraße/Festerbachstraße

Ist-Zustand:

Die L 3373 zieht als Festerbachstraße durch Holzhausen über Aar und Adolfstraße durch Breithardt. Die L 3274 ist als Langgasse die zweite Ortsdurchfahrt von Breithardt. Die Streckenabschnitte haben ihren Schwerpunkt in der überörtlichen Verkehrsabwicklung.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den Landesstraßen, insbesondere an der L 3274 in Breithardt (Langgasse) und an der L 3373 in Breithardt (Adolfstraße) und Holzhausen (Festerbachstraße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.10.7 Hünstetten

Hünstetten hat 10.469 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und gliedert sich in die Ortsteile Bechtheim, Beuerbach, Görsroth, Kesselbach, Kettenschwalbach, Limbach, Oberlibbach, Strinz-Trinitatis, Wallbach, Wallrabenstein.

Durch die im Norden des Rheingau-Taunus-Kreises gelegenen Gemeinde führt die Bundesstraße 417, welche die Städte Wiesbaden und Limburg miteinander verknüpft. Durch die vier Kilometer entfernte Anschlussstelle Bad Camberg und die acht Kilometer entfernte Anschlussstelle Idstein an die BAB 3 ist Hünstetten an das Fernstraßennetz angebunden.

Tabelle 322: Anzahl von Personen in Hünstetten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	9	0	0	0	0	9
Nachts (L _{Night})	1	0	0	0	0	-	1

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände den Straßenverkehrslärm im Gemeindegebiet von Hünstetten hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den/die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 323: Betrachtete Straßenabschnitte in Hünstetten (PLUS-Kartierung)

	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	Hünstetten Kesselbach	B 417	0	0	0	0	0	0	0	0

B 417, HühnerstraßeIst-Zustand:

Die B 417 führt entlang der Bebauung des Ortsteils Kesselbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 280 Fahrzeugen/Tag.

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.

10.10.8 Idstein

Die Hochschulstadt Idstein liegt im nordwestlichen Teil des Rheingau-Taunus-Kreises und ist im Südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Idstein hat 24.946 Einwohner ist somit die zweitgrößte Stadt im Rheingau-Taunus-Kreis. Zur Stadt Idstein gehören die elf Stadtteile Dasbach, Ehrenbach, Eschenhahn, Heftrich, Kröftel, Lenzhahn, Niederauroff, Nieder-Oberrod, Oberauroff, Walsdorf und Wörsdorf.

Idstein liegt direkt an der BAB 3 Köln - Frankfurt. Die Bundesstraßen 8, 275 sowie B 417 komplettieren die überregionale Verkehrsanbindung.

Die Stadtteile Idstein und Wörsdorf haben Bahnhöfe mit Direktverbindungen nach Limburg an der Lahn und Frankfurt am Main bzw. Wiesbaden. Zudem existieren mehrere regionale Buslinien der RTV, sowie zwei Stadtbuslinien.

Tabelle 324: Anzahl von Personen in Idstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.120	535	255	123	3	3.036
Nachts (L _{Night})	1.094	346	123	3	0	-	1.566

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 325: Betrachtete Straßenabschnitte in Idstein (PLUS-Kartierung)

	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	Idstein	BAB 3	13	0	0	40	0	0	40	68
2	Idstein Wörsdorf	BAB 3	20	0	0	42	3	0	47	91
3	Idstein	L 3026 Escher Straße	18	0	0	16	0	0	22	18
4	Idstein	K 709 Wiesbadener Straße	133	60	0	150	45	0	633	575
5	Idstein	Heftricher Straße	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Idstein Wörsdorf	L 3026 Hauptstraße	116	26	0	107	21	0	455	368
7	Idstein Eschenhahn	B 275 Schwalbacher Straße	62	30	1	59	45	2	391	480

1. + 2. BAB 3/OT Idstein und Wörsdorf

Ist-Zustand:

Die BAB 3 führt in relativ geringem Abstand zur Bebauung der Kernstadt Idstein, sowie des

Stadtteils Wörsdorf vorbei. Der Gesamtverkehr Im Bereich der Anschlussstelle Süd beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 91.700 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.100 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeit wurden Beschwerden über den kontinuierlichen Dauerschallpegel der in diesem Bereich nach Norden ansteigenden BAB 3 laut, die durch die umliegende Bebauung insbesondere eines mehrstöckigen Bürogebäudes reflektiert wird. Durch die geographische Form des Geländes gibt es Lärmbeeinträchtigungen für das komplette Stadtgebiet, bis zum Taubenberg. Es wurde eine Lärmschutzwand für Idstein, die dem Verlauf der A3-Kurve um das ganze Nassauviertel herum folgt, sowie für den Stadtteil Wörsdorf gefordert.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zudem der Einbau von lärmindernden Asphalt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung in beiden Richtungen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich des Kernstadtgebietes (Nassauviertel) ergab die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Für den Stadtteil Wörsdorf werden die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten, so dass aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen wird. Es wurde somit dem Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

In Wörsdorf wurden 11 Gebäude schalltechnisch geprüft. An 6 Gebäuden werden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Die Stadt Idstein hält an seit Jahren bestehenden Forderungen nach aktiven Schallschutzmaßnahmen für Idstein und Wörsdorf fest. Zudem sollen die betroffenen Haus- und Wohnungseigentümer von Hessen Mobil über die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen informiert werden.

3. L 3026, Escher Straße

Ist-Zustand:

Die L 3026 führt im Wesentlichen als Ortsumgehung um Teile von Idstein herum. Als Escher Straße tangiert sie jedoch auf einem kurzen Streckenabschnitt die Wohnbebauung. In diesem Bereich ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 südlich des Stadtgebietes ca. 5.200 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch den Kreisel an der Kreuzung Heftricher Straße/Escher Straße/Tiergartenspange kommt es zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen und Lärmbelastungen, auch für die Heftricher Straße. Es wird eine Versetzung des Ortsschildes, stationäre Geschwindigkeitskontrollen und der Einbau von offenporigen Asphalt im Bereich der Tiergartenspange gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Escher Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zur Zeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmindernden Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann. Bei Geschwindigkeiten von 50 km/h sind die Antriebsgeräusche (Motorengeräusche) maßgeblich für eine störende Geräuscentwicklung verantwortlich; die Abrollgeräusche (Reifen- Decken- Geräusch) spielen eine untergeordnete Rolle. Von Hessen Mobil werden aus diesem Grunde keine lärmindernden Deckenbeläge eingesetzt.

Eine Versetzung des Ortsschildes (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden und wird daher hier nicht weiterverfolgt. Die Lage von Ortschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. (Das Ortsschild darf demnach erst vor dem Abzweig einer Erschließungsstraße positioniert werden.)

4. K 709 Wiesbadener StraßeIst-Zustand:

Die K 709 ist eine Hauptverkehrsstraße im Kernstadtgebiet von Idstein, dort ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Bislang wurden keine lärmindernden Maßnahmen durchgeführt.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, und eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Anordnung einer Tempo30-Reduzierung ganztags, sowie alternativ bauliche Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger gebeten, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und die Lärmberechnung für etwaige verkehrliche Maßnahmen durchzuführen.

Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen wird angeregt.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Rheingau-Taunus-Kreis

Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt K 709 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 10 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden und an 5 Gebäuden ganztags ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Im Bereich der Wiesbadener Straße sind zudem an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbulasträger hat jedoch keine Hausmittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV werden im Status quo tagsüber an 5 und nachts an 10 Gebäuden überschritten. Eine Pegelminderung von 2,5 dB(A) tagsüber und nachts wurde an der überwiegenden Zahl der Gebäude mit der folgenden Maßnahme: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags erreicht.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Idstein als Straßenverkehrsbehörde

Der Bereich zwischen der Limburger Straße 1 und der Limburger Straße 15 stellt den am stärksten belasteten Bereich dar. Dieser erstreckt sich auf einer maximalen Länge von 120 m, der durch einen Kreisverkehr, einen Fußgängerüberweg und einer Bushaltestellenanlage bereits soweit geschwindigkeitsreduziert ausgebaut ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass eine tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h nicht erreicht wird. Die Stadt Idstein erarbeitet derzeit einen neuen Verkehrsentwicklungsplan. Der Verkehrsentwicklungsplan wird diese Thematik mit behandeln und dabei weitere Maßnahmen der innerstädtischen Verkehrsführung und der Lärmreduzierung beleuchten und bewerten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung wird die Entwicklung von lärmindernden Maßnahmen, die im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen soll, weiterverfolgen.

5. Heftricher Straße/Escher Straße

Ist-Zustand:

Die Heftricher Straße ist eine Gemeindestraße, die von der L 33026 in einem Kreisverkehr abzweigt und durch Wohngebiet führt. Hier besteht bereits eine Tempo 30-Anordnung.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch den Kreisel an der Kreuzung Heftricher Straße/Escher Straße/Tiergartenspange kommt es zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Es wurde eine Temporeduzierung sowie stationäre Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Zudem kommt es zu Lärmbeeinträchtigungen durch die Escher Straße (siehe oben).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Stadt Idstein wurde um Überprüfung der Forderungen in eigener Zuständigkeit gebeten. Zudem wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen angeregt.

Stellungnahme der Stadt Idstein:

In der Heftricher Straße ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet und es werden bereits gelegentlich Geschwindigkeitskontrollen der Ordnungspolizei durchgeführt.

6. Ortsteil Wörsdorf, L 3026, HauptstraßeIst-Zustand:

Die L 3026, Hauptstraße, bildet eine der beiden Ortsdurchfahrten des Stadtteiles Wörsdorf. Im alten Ortskern besteht bereits von der Hauptstraße 33 bis zur Hauptstraße 2 eine Tempo 30-Anordnung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 am südlichen Ortsausgang ca. 12.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 200 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Idstein fordert den Einbau von Schallschutzfenstern in der kompletten Ortsdurchfahrt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Hauptstraße sind an 66 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

7. Ortsteil Eschenhahn, B 275, Schwalbacher StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Eschenhahn. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.200 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 360 Fahrzeugen/Tag. An einem Gebäude erfolgten bereits Lärmsanierungsmaßnahmen.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine schnellstmögliche Realisierung der Ortsumgehung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab vom westlichen Ortseingang bis zur

Schwalbacher Straße Nr. 10 eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Eine zügige Realisierung der Ortsumgehung wird unterstützt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auf der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 7 Gebäuden ganztags und an 21 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 3 dB(A).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde liegt bislang nicht vor.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die geplante rund 3,3 km lange Ortsumgehung soll die Ortsdurchfahrt Eschenhahn vom Durchgangsverkehr entlasten und somit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Immissionsbelastungen beitragen. Die Ortsumgehung wird für Eschenhahn eine verkehrliche Entlastung von rund 90 % bewirken. Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet und das Anhörungsverfahren abgeschlossen.⁶²

⁶² <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/rhein-main/b-275-ortsumgehung-eschenhahn>, 11.06.2019

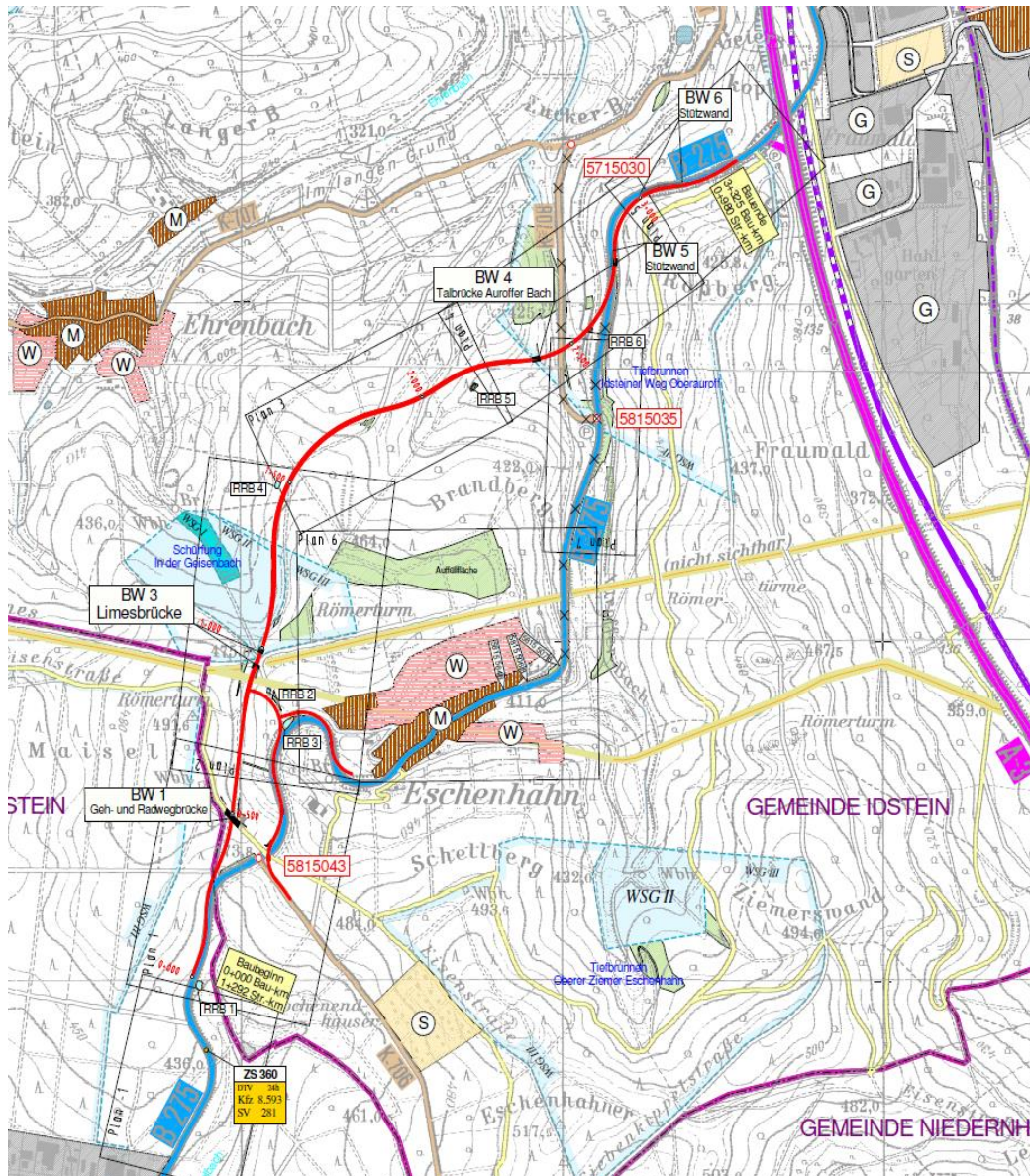


Abbildung 91: Ortsumgehung B 275 Idstein-Eschenhahn, ©Hessen Mobil

10.10.9 Kiedrich

Kiedrich liegt im Rheingau am Südhang des Taunus und ist fast vollständig vom Stadtgebiet von Eltville umschlossen. Kiedrich hat 4.076 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und umfasst nur die gleichnamige Gemarkung.

Kiedrich wird von zwei Landes- und einer Kreisstraße durchzogen und ist an das regionale Buslinienkonzept der Rhein-Taunus-Verkehrsgesellschaft angeschlossen.

Tabelle 326: Anzahl von Personen in Kiedrich, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	86	31	30	4	0	151
Nachts (L _{Night})	37	25	1	0	0	-	63

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Kiedrich betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 327: Betrachtete Straßenabschnitte in Kiedrich (PLUS-Kartierung)

	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	Kiedrich	L 3035 Eltviller Straße	74	3	0	45	1

L 3035, Eltviller Straße

Ist-Zustand:

Die L 3035 durchzieht Kiedrich als Ortsdurchfahrt mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 180 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Eltviller Straße sind an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.10.10 Lorch

Lorch liegt im äußersten Westen des Rheingau-Taunus-Kreises und hat 3.813 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Zur Stadt gehören neben Lorch die Stadtteile Lorchhausen, Espenschied, Ransel, Ranselberg und Wollmerschied.

Das Kernstadtgebiet liegt an der B 42 Koblenz-Wiesbaden und der weitgehend parallel verlaufenden rechten Rheinstrecke. Lorch und Lorchhausen verfügen über Bahnhöfe an der Bahnstrecke Frankfurt - Wiesbaden - Koblenz und werden regelmäßig von RB und RE-Bahnen angefahren. Zusätzlich gibt es die ORN-Buslinie Wiesbaden-Lorchhausen.

Zwischen Lorch und Niederheimbach besteht eine Fährverbindung und Lorch verfügt zudem über eine Schifffahrt-Anlegestelle für den Linienverkehr der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt.

Tabelle 328: Anzahl von Personen in Lorch, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L_{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Lorch sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Lorch betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 329: Betrachtete Straßenabschnitte in Lorch (PLUS-Kartierung)

	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	Lorch	L 3033 Schwalbacher Straße	46	27	0	66	11

L 3033, Schwalbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Schwalbacher Straße verläuft als Ortsdurchfahrt durch das Kernstadtgebiet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Schwalbacher Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.10.11 Niedernhausen

Niedernhausen ist eine Gemeinde im Taunus mit 14.748 Einwohnern (Stand: 31.03.2019). Sie liegt im Naturpark Rhein-Taunus und grenzt unmittelbar an die Landeshauptstadt Wiesbaden. Die Ortsteile Niedernhausen, Königshofen, Oberseelbach, Niederseelbach, Engenhahn und Oberjosbach zählen zur Gemeinde Niedernhausen.

Niedernhausen besitzt eine Anschlussstelle der BAB 3 Frankfurt am Main-Köln, Durch das Gemeindegebiet verläuft die B 455. Mehrere Landes- und Kreisstraßen komplettieren das Straßenverkehrsnetz.

Der Bahnhof Niedernhausen befindet sich an der Main-Lahn-Bahn, die von Frankfurt am Main nach Limburg an der Lahn führt. Zudem zweigt hier die Ländchesbahn zum Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Wiesbaden ab. Niedernhausen ist zudem Endhaltepunkt der S-Bahn-Linie S2.

Durch die Gemarkung verläuft außerdem parallel zur BAB 3 die ICE-Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main mit dem 2.765 m langen Niedernhausener Tunnel.

Das ÖPNV-Angebot wird vervollständigt durch eine Stadtbusverbindung der ESWE Verkehrsgesellschaft, die die Ortsteile Oberjosbach, Niedernhausen und Königshofen mit den Wiesbadener Stadtteilen Naurod und Bierstadt sowie mit der Innenstadt Wiesbadens und dem Hauptbahnhof verbindet. Die anderen Ortsteile sind an Schultagen durch die Regionalbuslinien 220 und 240 miteinander verbunden.

Tabelle 330: Anzahl von Personen in Niedernhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.112	819	219	44	0	3.194
Nachts (L_{Night})	1.542	396	87	0	0	-	2.025

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 331: Betrachtete Straßenabschnitte in Niedernhausen (PLUS-Kartierung)

	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	Niedernhausen	BAB3	102	1	0	193	20	0	170	476
2	Niedernhausen OT Niederseelbach	BAB 3	71	28	0	122	56	0	344	620
3	Niedernhausen	L3206 / L3207 Idsteiner Straße Wiesbadener Straße	113	12	0	108	12	0	335	278
4	Niedernhausen	L3027 Feldbergstraße	26	1	0	24	1	0	69	58
5	Niedernhausen/ OT Königshofen	K705 Austraße	29	3	0	26	2	0	73	62
6	Niedernhausen/ OT Niederseelbach	L3273 Engenhahner Straße Oberseelbacher Straße	102	28	0	147	52	0	373	628
7	Niedernhausen/ OT Oberjosbach	L3027 Limburger Straße	21	0	0	19	0	0	30	20

1. + 2. BAB 3

Ist-Zustand:

Die BAB 3 führt im Westen von Niedernhausen von Nord nach Süd und tangiert auch den Ortsteile Königshofen und Niederseelbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 101.790 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.770 Fahrzeugen/Tag. 2011 wurde beim Ortsteil Niederseelbach im Rahmen der Lärmsanierung eine neue Lärmschutzwand errichtet.

Forderung aus der Beteiligung:

Eine Erhöhung der Lärmschutzwand an der BAB 3 auf der Theißtalbrücke in Richtung zur Bebauung Niedernhausen wird gefordert, so dass Reflexionsschall der benachbarten ICE-Trasse Frankfurt - Köln nicht mehr im Bereich der Wohnbebauung ankommt. Die Kommune fordert weiterhin eine Erhöhung der Lärmschutzwand Niederseelbach um 2 m in der Tal-senke und einem Meter in den Randbereichen.

Weiterhin wurde die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h (PKW) und 60 km/h (Lkw) durchgehend von Medenbach bis Niederseelbach gefordert, sowie passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dB(A)/47 dB(A).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau-lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinweis: Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärm-
verursacher getrennt abgezielt werden. Die Minderung von Schienenverkehrslärm wird im
LAP Schiene des EBA behandelt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Eine Untersuchung der oben genannten Gebiete erfolgte bereits 2016 mit den aktuellsten Werten. Die Dimensionierung der 2011 erbauten Lärmschutzwand wurde 2005 mit den Prognosewerten für 2020 durchgeführt, welche eine höhere Verkehrsbelastung voraussa-hen als die neuste Verkehrszählung hervorbrachte. Es ist auch weiterhin davon auszugehen, dass derzeit keine Lärmbelastungen mehr vorliegen, die weitere Lärminderungsmaßnah-men wie eine Vergrößerung der Lärmschutzwand oder ein Tempolimit begründen würden.

3. L 3026 Idsteiner Straße, L 3027 Wiesbadener Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraßen L 3026 (DTV-Wert 8.268) und L 3027 (DTV-Wert 6.944) kreuzen sich im Kernstadtgebiet von Niedernhausen. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bisher 5 Ge-bäude saniert.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune fordert die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung L3026/L3027, , sowie passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dB(A)/47 dB(A).

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.

Die Entscheidung über Voraussetzungen und Finanzierung liegt allein beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt. Derartige Einrichtungen sind aber aus Verkehrssicherheitsgründen an Unfallschwerpunkten möglich. Die zuständigen Verkehrsbehörden werden beteiligt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Idsteiner Straße sind an 47 Gebäuden, im Bereich der Wiesbadener Straße an 50 Gebäuden, die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. L 3027, FeldbergstraßeIst-Zustand:

Die Feldbergstraße ist eine Landesstraße mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Niedernhausen bezeichnet die Feldbergstraße als Lärmschwerpunkt im Sinne von besonders lärmbelasteten Wohngebieten und fordert passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dBA()/47 dB(A).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit von Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Die Entscheidung über Voraussetzungen und Finanzierung liegt allein beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Feldbergstraße sind an 22 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung

der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

5. OT Königshofen, K 705, Austraße

Ist-Zustand:

Auf der Kreisstraße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune bezeichnet die Austraße als einen der Lärmschwerpunkte in Niedernhausen im Sinne von besonders lärmbelasteten Wohngebieten und fordert passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dBA()/47 dB(A).

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Rheingau-Taunus-Kreis:

Der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger hat keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.

6. OT Niederseelbach, L 3273, Engenhahner Straße, Oberseelbacher Straße

Ist-Zustand:

Die L 3273 führt als Ortsdurchfahrt durch Niederseelbach und ist eine Landesstraße mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Niedernhausen fordert passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dBA()/47 dB(A), sowie eine Ortsumgehung für Niederseelbach.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Bürgermeister von Niedernhausen als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten.

Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In (weiten) Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als

auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 20 Gebäuden ganztags und an 28 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu - 3 dB(A).

An der L 3272 sind zudem an 71 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Niedernhausen als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme steht bislang aus.

7. OT Oberjosbach L 3027, Limburger Straße

Ist-Zustand:

Die L 3027 führt als Ortsdurchfahrt durch Oberjosbach und ist ebenfalls eine Landesstraße mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 5.300 Kfz/Tag

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune fordert die Einführung von Tempo 30 für die komplette Ortsdurchfahrt, sowie passive Lärmschutzmaßnahmen für die Belasteten ab den Pegelwerten 57 dB(A)/47 dB(A).

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.

Die Entscheidung über Voraussetzungen und Finanzierung liegt allein beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Limburger Straße sind an 34 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

8. Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Forderung aus der Beteiligung:

Für das Gemeindegebiet Niedernhausen wurde eine Stärkung des ÖPNV gefordert.

Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers RheingauTaunusVerkehrsgesellschaft mbH (RTV):

Die RTV plant nach eigener Aussage keine speziellen lärmindernden Maßnahmen in Niedernhausen. Nachdem sich die Gemeinde Niedernhausen aus der Mitfinanzierung zurückgezogen hat, wurden im Einvernehmen mit der Kommune zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 einige, wenig nachgefragte Fahrten auf der Linie 240 gekürzt. Trotz dieser Kürzungen ist nach Einschätzung des ÖPNV-Aufgabenträgers die Grundversorgung der Bevölkerung bezüglich der ÖPNV-Bedienung auf der Grundlage des gemeinsamen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises weiterhin sichergestellt.

Weiterer Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Werden die Auslösewerte für straßenbauliche Lärmsanierung überschritten, besteht die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung durch den Straßenbaulasträger im Rahmen seiner zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Grundlage bilden die jeweiligen Haushaltsgesetze und sehen für das Jahr 2019 eine Bereitstellung von Haushaltsmitteln für passive Schallschutzmaßnahmen vor, wenn

- für Bundesstraßen die Immissionswerte 67/57 dB (A) im Allgemeinen Wohngebiet, bzw. 69/59 dB (A) im Mischgebiet
- für Landesstraßen die Immissionswerte 64/54 dB (A)

überschritten werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Bevölkerung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- Naherholungsgebiet mittleres Theißtal (ICE-Brücke bis einschließlich Waldsee)
- Naherholungsgebiet Kippel/Hammersberg
- Naherholungsgebiet Hohler Stein/Esels-/Buchwalds-/Lindenkopf/Schinddriescher
- Naherholungsgebiet Zieglerkopf/Hohe Kanzel/Hoher Wald
- Seniorenwohnheim und betreutes Wohnen Theißtalaue

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Naherholungsgebiet mittleres Theißtal (ICE-Brücke bis einschließlich Waldsee) befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

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.

Daher wurde die Gemeinde Niedernhausen um Stellungnahme gebeten, diese liegt jedoch bislang nicht vor.

10.10.12 Oestrich-Winkel

Oestrich-Winkel liegt in der Mitte des Rheingaus und hat 11.905 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Das Stadtgebiet von Oestrich-Winkel besteht aus den Stadtteilen Hallgarten, Mittelheim, Oestrich und Winkel.

Oestrich-Winkel liegt direkt an der Bundesstraße 42 (Koblenz-Wiesbaden), die als Ortsumfahrung das Rheinufer begleitet. Da die B 42 am Rheinufer durch das Überschwemmungsgebiet führt, und der Verkehr bei Hochwasser regelmäßig umgeleitet werden muss, hat die alte Ortsdurchfahrt, in Oestrich und Mittelheim die Rheingaustraße und in Winkel die Hauptstraße, als B 42a, nach wie vor den Status einer Bundesstraße.

Durch die Rheinfähre nach Ingelheim ergibt sich eine Verbindung zur BAB 60 an der Anschlussstelle Ingelheim-West für PKWs.

Der Bahnhof Oestrich-Winkel befindet sich in Mittelheim, er liegt an der Rechten Rheinstrecke (Frankfurt (Main)-Wiesbaden-Oestrich-Winkel-Koblenz). Der Buslinienverkehr stellt eine Erreichbarkeit aller Rheingauer Kommunen sowie den Zentren Koblenz, Wiesbaden und Frankfurt sicher.

Tabelle 332: Anzahl von Personen in Oestrich-Winkel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	235	127	89	5	0	456
Nachts (L_{Night})	150	105	16	0	0	-	271

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 333: Betrachtete Straßenabschnitte in Oestrich-Winkel (PLUS-Kartierung)

	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	Oestrich-Winkel	B 42	88	3	0	100	16	0	242	339
2	Oestrich-Winkel	B 42a	281	75	0	272	126	0	1213	1538
3	Oestrich-Winkel	K 631 Schillerstraße	0	0	0	0	0	0	0	0

1. B 42 (Rheinufer)

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt in diesem Bereich zweispurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Oestrich, Mittelheim und Winkel als Ortsumgehung entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 23.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 750 Fahrzeugen/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags, im Bereich der Bebauung von Winkel von 60 km/h ganztags ausgewiesen. An der Abfahrt REWE in Winkel ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert.

Forderung aus der Beteiligung:

Nach Angaben der Kommune hat sich durch den Abriss des sog. „Koepptunnels“ im Bereich Oestrich sowohl zur Bebauung als auch zum Erholungsgebiet Rheinufer die Lärmsituation verschlechtert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Es wurden insgesamt 63 Gebäude Links und rechts der B 42 untersucht. An 7 Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. B 42a, Hauptstraße, Rheingaustraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42a führt als Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Winkel, Mittelheim und Oestrich. Zwischen Goethestraße und Engerweg besteht bereits eine verkehrliche Anordnung von Tempo 30 ganztags. Im übrigen Bereich ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im Rahmen der Lärmsanierung wurde bislang kein Gebäude saniert.



Abbildung 92: Rheingaustraße, Oestrich-Winkel
© Regierungspräsidium Darmstadt

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Oestrich-Winkel verfolgt seit Jahren das Ziel einer Tempo 30 -Anordnung in den stark besiedelten Bereichen der Haupt- und Rheingaustraße, insbesondere für die Bereiche zwischen Engerweg und Nikolauspfad und im Bereich zwischen Gartenstraße und Europaallee.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab im Bereich der Ortsdurchfahrt eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In einzelnen Streckenabschnitten der Rheingaustraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, insbesondere nachts überschritten.

Im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt B 42 a sind an 74 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Am 08.08.2019 hat die Straßenverkehrsbehörde des Rheingau-Taunus-Kreises eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 km/h ganztags im Streckenabschnitt zwischen Gartenstraße und Europaallee aus Gründen der öffentlichen Sicherheit angeordnet.

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde über weitere lärmmindernde Maßnahmen wurde nicht vorgelegt.

3. OT Winkel, K 631, SchillerstraßeIst-Zustand:

Die Kreisstraße 631 führt im Stadtteil Winkel als Schillerstraße von der B 42a in Richtung Johannisberg. Es besteht eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Lkw-Verkehr von Tempo 30 km/h ganztags. Am Ortseingang von Johannisberg kommend ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung installiert.

Forderung aus der Beteiligung:

Die Kommune möchte zum Schutz der Anwohner, die durch die obere Straßenverkehrsbehörde aufgehobene Tempo 30 km/h-Anordnung wieder einrichten.

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.

Schutz ruhiger Gebiete

Forderung aus der Beteiligung:

Die Stadt Oestrich-Winkel schlägt als ruhiges Gebiet das Rheinufer vor, welches als Erholungsraum für die örtliche Bevölkerung und Touristen dient.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Fachliche Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Das Vorliegen der Kriterien für die Festlegung des vorgeschlagenen Bereichs als Ruhiges Gebiet wird derzeit noch geprüft. Insoweit kann eine Festlegung des Bereichs als Ruhiges Gebiet gegenwärtig nicht erfolgen.

10.10.13 Rüdesheim

Rüdesheim am Rhein ist eine Weinstadt im hessischen Rheingau-Taunus-Kreis und liegt mit dem gegenüberliegenden Bingen am südlichen Tor zum Mittelrheintal. Rüdesheim hat 9.907 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht neben der Kernstadt aus den Stadtteilen Eibingen mit den Siedlungen Windeck und Trift, Assmannshausen, Aulhausen und Presberg.

Rüdesheim wird von der Bundesstraße 42 mit der Region Rhein-Main im Osten und Koblenz im Norden verbunden. Eine Landesstraße führt von Rüdesheim durch die Weinberge steil hinauf zum Niederwalddenkmal, zum Jagdschloss Niederwald, nach Aulhausen und an Aulhausen vorbei nach Presberg.

Die Stadt ist Haltestation der Rheingau-Linie RB 10 Frankfurt/M - Wiesbaden - Koblenz - Neuwied der Vias GmbH auf der rechten Rheinseite.

Nach Bingen am linken südlichen Rheinufer besteht eine Fährverbindung mit Kraftfahrzeug- und Personenfähren. In der Zeit von April bis Ende Oktober verkehren täglich Personenschiffe auf dem Rhein zwischen Mainz/Wiesbaden und Köln/Koblenz, die fahrplanmäßig Rüdesheim mit vielen Orten am oberen Mittelrhein verbinden. Auch die Flusskreuzfahrten zwischen Basel und Rotterdam steuern Rüdesheim an.

Von der Fußgängerzone Oberstraße in Rüdesheim führt eine Kabinenseilbahn über eine Strecke von 1.400 Meter hinauf zum Niederwalddenkmal. Von Assmannshausen geht seit 1953 ein Doppel-Sessellift zum Jagdschloss Niederwald.

Tabelle 334: Anzahl von Personen in Rüdesheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	60	63	50	59	7	239
Nachts (L _{Night})	65	52	66	12	0	-	195

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Rüdesheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab den in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitt:

Tabelle 335: Betrachtete Straßenabschnitte in Rüdesheim (PLUS-Kartierung)

	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	Rüdesheim	B42	131	99	8	107	125	24	1210	1433

B 42, Geisenheimer Straße/Bleichstraße/Rheinstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt Rüdesheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca.15.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 520 Fahrzeugen/Tag. An keinem Gebäude erfolgte bislang eine Lärmsanierung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Richtwerte, die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 9 Gebäuden eine ganztägige Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von bis zu - 3 dB(A).

An der B 42 sind zudem an 60 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises steht bislang aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 42 Teil-Ortsumgehung Rüdesheim bis „Auf der Lach“ ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten und wird seitens der Lärmaktionsplanung befürwortet.

10.10.14 Schlangenbad

Schlangenbad ist eine Gemeinde und ein Heilbad an der Bäderstraße Taunus im Rheingau-Taunus-Kreis in Hessen und grenzt unmittelbar westlich an die Landeshauptstadt Wiesbaden. Der Ort gilt als das älteste anerkannte hessische Heilbad.

Die Gemeinde Schlangenbad besteht aus dem Staatsbad Schlangenbad sowie den Ortsteilen Georgenborn, Wambach, Bärstadt, Hausen v.d.H., Obergladbach und Niederglabach mit insgesamt ca. 6.436 Einwohnern (Stand: 31.03.2019).

Das Gemeindegebiet wird durch die Bäderstraße B 260, sowie mehrere Landes- und Kreisstraßen erschlossen.

Überregionale Buslinien verbinden die Ortsteile, sowie die Gemeinde mit der Landeshauptstadt Wiesbaden. die Ortsteile, sowie die Gemeinde mit der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Tabelle 336: Anzahl von Personen in Schlangenbad, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	231	64	50	39	0	384
Nachts (L _{Night})	83	55	46	0	0	-	184

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 337: Betrachtete Straßenabschnitte in Schlangenbad (PLUS-Kartierung)

	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	Schlangenbad Wambach	B 260	38	42	0	37	49	0	392	464

B 260, Schwalbacher StraßeIst-Zustand:

Die B 260, die sogen. Bäderstraße, führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Wambach.

Es wurden bereits an 16 Gebäuden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung durch Hessen Mobil bezuschusst. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 südlich des Ortseinganges 16.329 Kfz/Tag (Schwerverkehrsanteil: 600 Fahrzeugen/Tag), im Ortskern 14.198 Kfz/Tag (Schwerverkehrsanteil: 530 Fahrzeugen/Tag).

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde eine schnelle Realisierung der geplanten Ortsumgehung gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Bereits in der letzten Stufe der Lärminderungsplanung in Hessen war eine Geschwindigkeitsreduzierung als mögliche Lärminderungsmaßnahme im Prüfungsverfahren.

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der Straßenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Auffast der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 28 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung bis zu -3 dB(A).

An der Schwalbacher Straße sind zudem an 31 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Gemeinde Schlangenbad:

Die Gemeinde fordert die Umsetzung der Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach und eine kurzfristige Lärmentlastung der betroffenen Bürger und ist mit einer Temporeduzierung auf Tempo 30 nachts einverstanden

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach soll die vorhandene B 260 in der Ortsdurchfahrt Wambach ersetzen und diese vom hohen Durchgangsverkehr entlasten, sodass lediglich nur noch geringe Anteile des vorhandenen Durchgangsverkehrs sowie Ziel- und Quellverkehr in der Ortsdurchfahrt verbleiben. Dies führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer maßgeblichen Minderung der Immissionsbelastungen für die dortige Wohnbevölkerung. Die Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt beträgt 1,5 Kilometer. Für die geplante Ortsumgehung Wambach läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren; das Anhörungsverfahren ist bereits abgeschlossen.⁶³

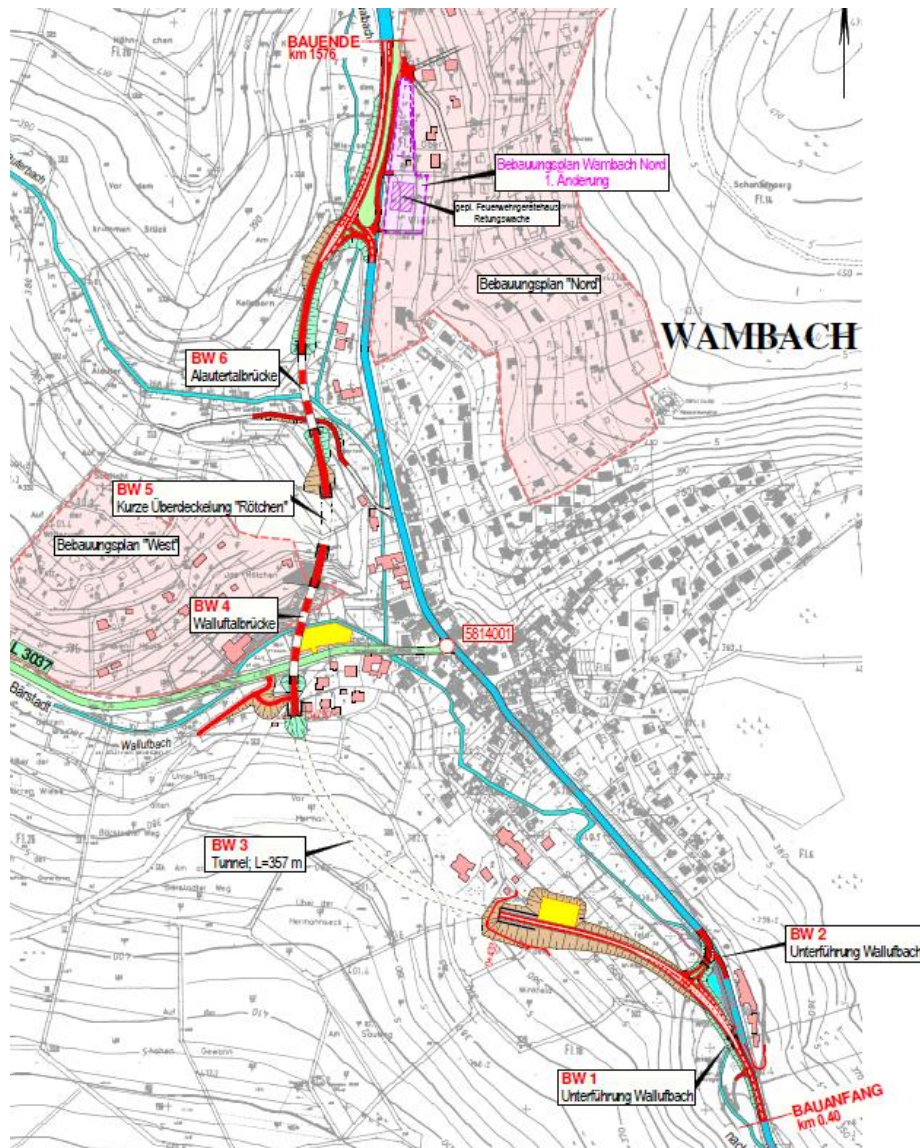


Abbildung 93: B 260, Ortsumgehung Wambach, Planfeststellungsentwurf ©Hessen Mobil⁶⁴

⁶³ <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/rhein-main/b-260-ortsumgehung-schlangenbad-wambach>, 11.06.2019

⁶⁴ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/%C3%9Cbersichtsplan_Ortsumgehung_Schlangenbad-Wambach.pdf, 10.09.2019

10.10.15 Taunusstein

Taunusstein ist mit 30.049 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) die größte Stadt im südhessischen Rheingau-Taunus-Kreis, neun Kilometer nordwestlich der Landeshauptstadt Wiesbaden. Der Sitz der Stadtverwaltung liegt im Stadtteil Hahn. Insgesamt gliedert sich die Stadt Taunusstein in zehn Stadtteile: Bleidenstadt, Hahn, Hambach, Neuhof, Niederlibbach, Orlen, Seitzenhahn, Watzhahn, Wehen und Wingsbach.

Das Stadtgebiet wird von der B 275 der Länge nach durchquert. Verbindungen nach Wiesbaden werden durch die B 417 (Neuhof/Wehen) und die B 54 (Hahn) hergestellt.

Der Busverkehr in Taunusstein wird zum großen Teil von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft geplant und in Auftrag gegeben. In Taunusstein gibt es zwei Umstiegs-knoten im Integralen Taktfahrplan, Hahn Busbahnhof und Neuhof Mitte. Von beiden Knoten dauert eine Fahrt zum Hauptbahnhof Wiesbaden etwa 25 Minuten.

Weitere Linien fahren vom Hahner Busbahnhof in Richtung Hohenstein und Aarbergen, Bad Schwalbach sowie zu den Taunussteiner Stadtteilen Seitzenhahn und Watz-Hahn. Von Neuhof Mitte aus bestehen Verbindungen in Richtung Idstein, Niedernhausen, Orlen sowie zu einem Schnellbus nach Limburg an der Lahn.

Tabelle 338: Anzahl von Personen in Taunusstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	499	428	431	181	0	1.539
Nachts (L _{Night})	467	465	198	9	0	-	1.139

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 339: Betrachtete Straßenabschnitte in Taunusstein (PLUS-Kartierung)

	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	Taunusstein Bleidenstadt	B 54 / B 275 Aarstraße	38	42	0	37	49
2	Taunusstein Hahn	B 275 Aarstraße	176	71	0	157	78	0	798	856
3	Taunusstein Wehen	B 275 Aarstraße	227	63	0	256	66	4	887	1131

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt:

Tabelle 340: Neue Straßenabschnitte Taunusstein

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Taunusstein Neuhof	B 275 Aarstraße	Starke Lärmbelästigung am Ortseingang, veraltete deplatzierte stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5	Taunusstein Neuhof	Asternweg	Lärmauswirkungen der B 275, auch Motorrad- und LKWfahrer, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Tempolimit außerorts

1. - 3. B 54/B 275

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Wehen und Hahn. Dort mündet die B 54 in diese und die beiden Bundesstraßen führen gemeinsam durch den Stadtteil Bleidenstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Wehen ca. 13.500 Kfz/Tag, in Bleidenstadt ca. 14.200 Kfz/Tag.

Die Ortsdurchfahrten waren bereits Gegenstand der Lärminderungsplanung vergangener Stufen. Am 03.02.2016 erteilte die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt ihre Zustimmung für ein Tempolimit 30 km/h nachts in der Aarstraße für folgende Abschnitte:

- Taunusstein-Bleidenstadt zwischen der Einmündung BarbarasträÙe und der Einmündung Hohlweg,
- Taunusstein-Hahn zwischen der Kreuzung Uhlandstraße / Hebbelstraße und der Einmündung Scheidertalstraße,
- Taunusstein-Wehen zwischen südlich der Einmündung Berliner Straße und östlich der Einmündung Alter Orler Weg.

Zudem erfolgte bereits an 23 Gebäuden eine Lärmsanierung durch Hessen Mobil.

Forderung aus der Beteiligung:

Der Bau der Querspange Hettenhain wird von der Stadt Taunusstein befürwortet, weil damit die Stadtteile Seitzenhahn, Bleidenstadt und Watzhahn vom Durchgangsverkehr entlastet würden. Außerdem würde damit in Verbindung mit den geplanten Ortsumgehungen Wambach und Martinthal eine ortsdurchfahrtsfreie Verkehrsverbindung zwischen Rheingau und Untertaunus geschaffen und auch Bad Schwalbach von Durchgangsverkehr entlastet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab auf weiten Streckenabschnitten eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straÙenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Somit wurde Hessen Mobil als StraÙenbaulastträger um Durchführung der gesetzlichen Lärmberechnung und der Landrat des Kreises als zuständige Verkehrsbehörde um Ermessensentscheidung über eine verkehrliche Anordnung gebeten. Darüber hinaus wurde der StraÙenbaulastträger um Prüfung gebeten, ob ergänzend geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können

1. OT Bleidenstadt, B 45/B 275, Aarstraße

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straÙenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als

auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 16 Gebäuden ganztags und an 25 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von -3 dB(A).

An der Bundesstraße sind zudem an 56 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenverkehrsbehörde steht bislang aus.

2. OT Hahn, B 45/B 275, Aarstraße

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 21 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von -3 dB(A).

An der Aarstraße sind zudem an 51 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenverkehrsbehörde steht bislang aus.

3. OT Wehen, B 275, Aarstraße

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In (weiten) Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 15 Gebäuden ganztags und an 47 Gebäuden

in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von -3 dB(A).

An der Aarstraße sind zudem an 69 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Eine Stellungnahme des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenverkehrsbehörde steht bislang aus.

Langfristige Projekte zur Lärminderung Querspange Hettenhain:

Die sog. „Hettenhainer Spange“ soll eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 54 und 260 zwischen der Ortslage Hettenhain und dem Taunuswunderland herstellen und somit die innerstädtische Verkehrsbelastung Bad Schwalbachs und Taunussteins vermindern. Dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im weiteren Bedarf.

10.10.16 Waldems

Waldems liegt im Taunus in waldreicher Umgebung am nordwestlichen Fuß des Feldbergmassivs. Die Gemeinde hat 5.456 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und besteht aus den sechs Ortsteilen Bermbach, Esch (Sitz der Gemeindeverwaltung), Niederems (mit Reinborn), Reichenbach, Steinfischbach und Wüstemms.

Die Gemeinde ist mit der acht Kilometer entfernten Anschlussstelle Idstein der Bundesautobahn 3 gut an das Fernstraßennetz angebunden. Außerdem verlaufen die Bundesstraßen 8 und 275 durch das Gemeindegebiet und kreuzen sich in Esch.

Durch regionale Buslinien sind die Ortsteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen verbunden.

Tabelle 341: Anzahl von Personen in Waldems, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	5	3	3	5	0	16
Nachts (L_{Night})	2	2	4	2	0	-	10

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Waldems betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 342: Betrachtete Straßenabschnitte in Waldems (PLUS-Kartierung)

	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	Waldems Esch	B 8 / B 275	105	80	0	83	100	6	883	1008

B 8 / B 275Ist-Zustand:

Die Bundesstraßen B 8 und B 275 führen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung durch den Stadtteil Esch und kreuzen sich im Bereich Limburger Straße.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbau- lastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der Bundesstraßen in Esch sind an 16 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.10.17 Walluf

Walluf liegt im Walluftal am Südhang des Taunus und am nördlichen Ufer des Rheins und ist die östlichste Gemeinde des Rheingaus. Walluf besteht aus den Ortschaften und Gemarkungen Nieder- und Oberwalluf und verzeichnet 5.519 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

An den Ortsteilen führt die B 42, die westlich von Niederwalluf in die BAB 66 mündet, vorbei.

Die Stadt ist Haltestation der Rheingau-Linie RB10 Frankfurt/M - Wiesbaden - Koblenz- Neuwied der Vias GmbH auf der rechten Rheinstrecke. Die Linie 5 der ESWE Verkehr, sowie die Linien 170, 171 der RTV stellen die Anschlüsse untereinander und nach Wiesbaden sicher.

Tabelle 343: Anzahl von Personen in Walluf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	138	48	40	1	0	227
Nachts (L_{Night})	53	39	0	0	0	-	92

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

Tabelle 344: Betrachtete Straßenabschnitte in Walluf (PLUS-Kartierung)

	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	Walluf	B 42	2	0	0	4	0	0	2	5
2	Walluf	Hauptstraße/ Schöne Aussicht	94	1	0	78	0	0	251	178

1. B 42:Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 42 führt als Ortsumgehung im Norden Wallufs außerhalb der Bebauung vorbei.

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.

2. K 638, Hauptstraße - Schöne AussichtIst-Zustand:

Die ehemalige Bundesstraße führt nun als Kreisstraße durch den Süden von Niederwalluf.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden Lärmauswirkungen durch die starke Verkehrsbelastung der ehemaligen Bundesstraße, auch für die Parallelstraße Schöne Aussicht, beklagt. Gefordert wurden eine Lärmschutzwand, Flüsterbelag und Temporeduzierung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Rheingau-Taunus-Kreis:

Der Rheingau-Taunus-Kreis hat keine Haushaltsmittel für die freiwilligen Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.

10.11 Wetteraukreis

Der 1972 entstandene Wetteraukreis erhielt seinen Namen durch die nördlich von Frankfurt am Main gelegene Landschaft Wetterau, die die ertragreichste Ackerlandschaft Hessens ist. Der Landkreis wird durch den Fluss Wetter durchflossen, der Namensgeber der Landschaft ist. Umgeben von den Ausläufern des Taunus, des Ronneburger Hügellandes und den Ausläufern des Vogelberges und des Spessarts, besitzt der Wetteraukreis zahlreiche Mineral- und Thermalquellen (Bad Nauheim, Bad Vilbel und Rosbach vor der Höhe).

Der Verwaltungssitz befindet sich in Friedberg. An den Wetteraukreis grenzen die Landkreise Gießen, Vogelsbergkreis, Main-Kinzig-Kreis, Hochtaunuskreis, Lahn-Dillkreis und die kreisfreie Stadt Frankfurt am Main. Der Wetteraukreis hat 306.735 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und setzt sich aus 25 Städte bzw. Gemeinden zusammen.

Sowohl die BAB 5 (Frankfurt-Kassel) und 45 (Dortmund-Aschaffenburg) als auch mehrere Bundes- und Kreisstraßen (u.a. B 3, B 275, B 455, B 457 und B 521) führen durch das Kreisgebiet.

Mit dem Bahnhof Friedberg besitzt der Wetteraukreis einen wichtigen Bahnknotenpunkt, der von Intercity-Zügen befahren wird. Neben den vorhandenen Bahnstrecken nach Frankfurt a.M., Gießen und Hanau kamen im Jahre 1897 noch die Nebenbahnen nach Hungen und Nidda und 1901 im Zuge der Bäderbahn Nauheim-Homburg-Wiesbaden die Bahnstrecke nach Friedrichsdorf hinzu. Neben Nidda bildet Stockheim einen weiteren Knotenpunkt, auf dem die Niddatalbahn (Heldenbergen-Windecken bis Bad Vilbel) beginnt.

Zusätzlich wird der öffentliche Personennahverkehr durch die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) betrieben.

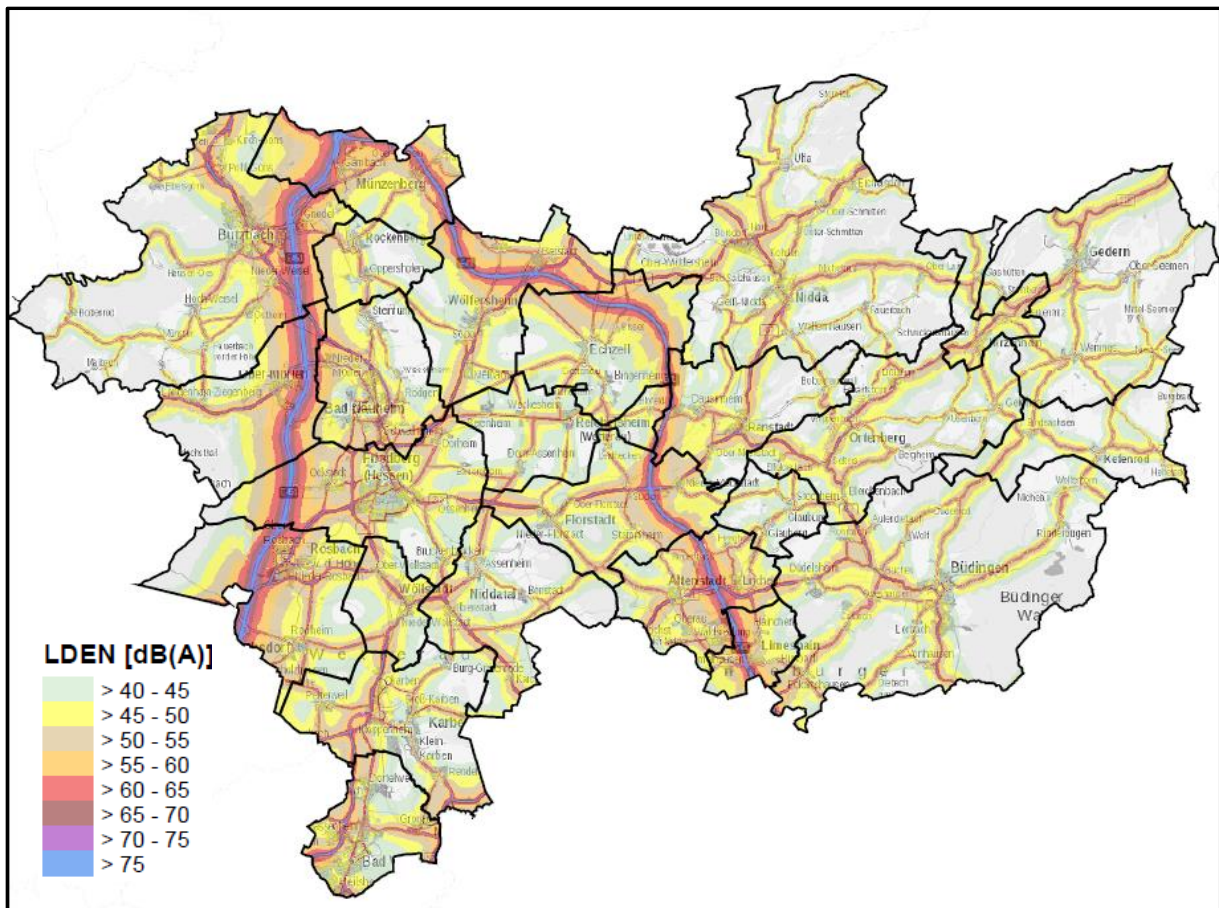


Abbildung 94: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Wetteraukreis [HLNUG 2018]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 65$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

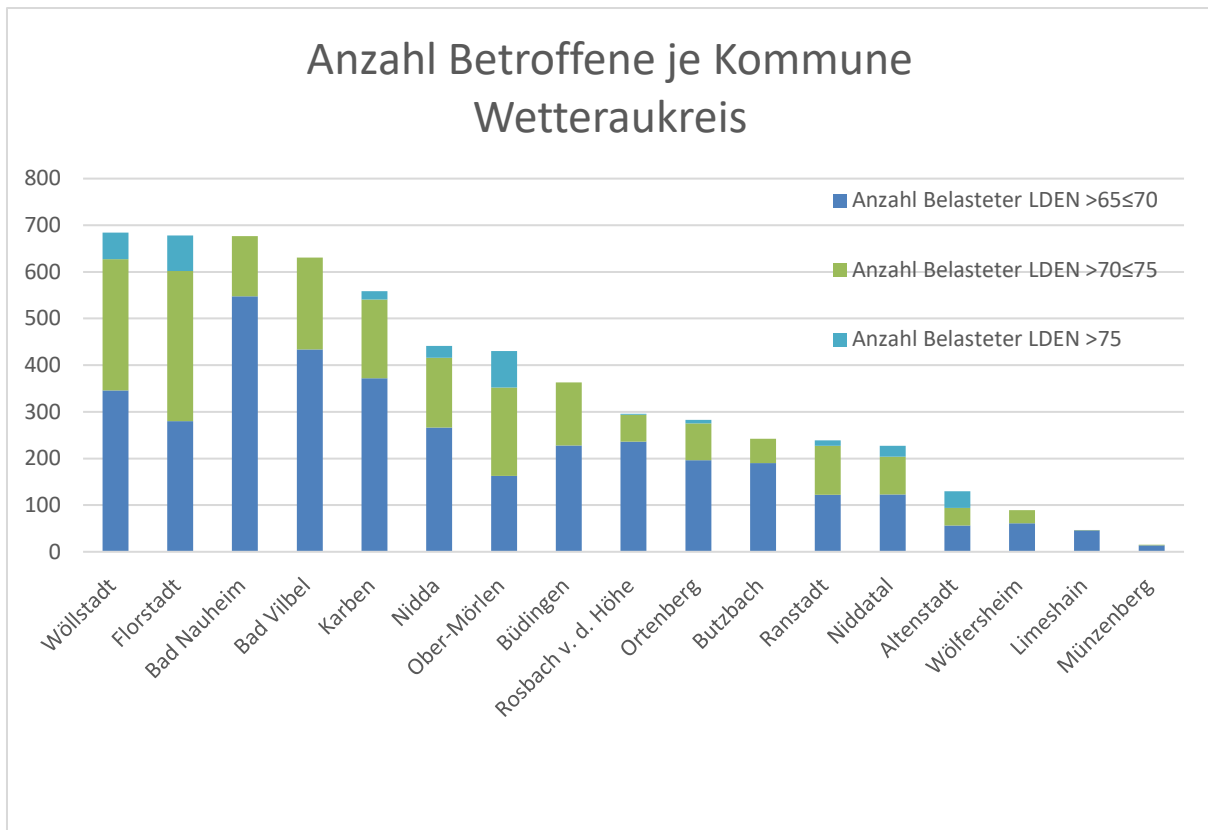


Abbildung 95: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB (A) Wetteraukreis (ab 10 Betroffenen)

10.11.1 Altenstadt

Die an der Nidda gelegene Gemeinde Altenstadt besitzt 12.167 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Seit der Gebietsreform gehören die Ortsteile Altenstadt, Heegheim, Höchst an der Nidder, Landheim, Enzheim, Oberau, Rodenbach und Waldsiedlung zur Gemeinde Altenstadt. Zusätzlich gehören auch das Kloster Engelthal und Oppelshausen zu Altenstadt. Altenstadt liegt an der Bundesstraße 521, die die Gemeinde mit der Bundesautobahn 45 verbindet (Anschlussstelle Altenstadt). Mit drei Haltepunkten an der Niddertalbahn (Altenstadt, Altenstadt-Lindheim und Altenstadt-Höchst) sind die Städte Bad Vilbel und Frankfurt am Main zu erreichen. Zusätzlich sind über mehrere Busverbindungen (im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes) sowohl Hanau als auch Friedberg und Büdingen zu erreichen.

Tabelle 345: Anzahl von Personen in Altenstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	525	149	56	38	36	804
Nachts (L_{Night})	279	91	27	56	0	-	453

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 346: Betrachtete Straßenabschnitte in Altstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Altstadt	B 521 Vogelsbergstraße	83	55	36	73	44
2	Altstadt	K 236 Stammheimer Straße	66	56	36	59	41	55	997	1037
3	Altstadt	L 3189 Hanauer Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „K 236 (Stammheimer Straße)“ enthalten							

1. B 521: Vogelsbergstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 521 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Altstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts zwischen der Obergasse und der Kreuzung Heinestraße / Fritz-Kreß-Straße durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 521 sind an 37 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezu- schussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungsein- richtungen) stellen.

Zudem sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, ausschließlich in der Nacht im Bereich zwischen Stammheimer Straße und Fritz-Kreß-Straße an 13 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnah- men zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht wer- den konnte.

2. K 236: Stammheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Stammheimer Straße ist eine Kreisstraße im Ortsteil Altstadt, die im Ortskern in die Landesstraße 3189 übergeht.

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.

3. L 3189: Hanauer StraßeIst-Zustand:

Die Hanauer Straße (L 3189) führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der südlichen L 3189, Hanauer Straße, sind an 24 Gebäuden die Lärmsanierungswerte sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich sind die Richtwerte der LärmschutzrichtlinienStV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 6 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Altstadt als Straßenverkehrsbehörde

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.2 Bad Nauheim

Die Kurstadt Bad Nauheim ist die zweitgrößte Stadt und besitzt 32.219 Einwohner (Stand: 31.03.2019) im Landkreis Wetterau. Zusammen mit der Stadt Friedberg bildet Bad Nauheim ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Bad Nauheim verfügt als attraktiver Alterswohnsitz über einen überdurchschnittlich hohen Anteil älterer Bevölkerungsgruppen. Bad Nauheim liegt am Ostrand des Taunus, nördlich von Frankfurt am Main. Das Stadtgebiet wird von den beiden Flüssen Wetter und Usa durchflossen. Bad Nauheim setzt sich aus den sechs Stadtteilen Kernstadt, Nieder-Mörlen, Rödgen, Schwalheim, Steinfurth und Wisselsheim zusammen. Die von einer amateurastronomischen Vereinigung betreuten Sternwarte, die Volkssternwarte Wetterau, befindet sich auf dem Johannisberg, am westlichen Stadtrand von Bad Nauheim.

Mit einer eigenen Anschlussstelle besitzt Bad Nauheim eine direkte Verbindung mit der BAB 5. Der Stadtteil Nieder-Mörlen kann diese über die Anschlussstelle Ober-Mörlen erreichen. Die Bundesstraßen 3 und 275 führen als Umgehungsstraßen an Bad Nauheim vorbei.

Bad Nauheim besitzt einen Bahnhof, der an der Main-Weser-Bahn liegt. Im Museumsbetrieb wird zusätzlich die Butzbach-Licher Eisenbahn (Bad Nauheim Nord) noch befahren.

Im Auftrag der Stadtwerke werden mit vier Stadtbussen die einzelnen Stadtteile miteinander verbunden. Zusätzlich werden durch Buslinien der VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH die Städte Friedberg und Butzbach befahren.

Tabelle 347: Anzahl von Personen in Bad Nauheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	645	565	468	90	0	1.768
Nachts (L _{Night})	621	436	63	0	0	-	1.120

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 348: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Nauheim (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Nauheim Nieder-Mörlen	BAB 5	14	7	0	16	8	0	74	84
2	Bad Nauheim	Frankfurter Straße	522	36	0	395	15	0	1180	882
3	Bad Nauheim Nieder-Mörlen	Weingartenstraße	164	60	0	144	53	0	850	694

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 349: Neue Straßenabschnitte in Bad Nauheim

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Bad Nauheim Rödgen	L 3097 Rathausstraße	Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr, Motorräder und Quads

1. BAB 5: Stadtteil Nieder-Mörlen

Ist-Zustand:

Die BAB 5 führt westlich am Stadtteil Nieder-Mörlen vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 99.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.200 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung infolge der BAB 5 fordert die Stadt Bad Nauheim geeignete Maßnahmen um eine Lärmminimierung für die betroffenen Einwohner zu bewirken.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab im Bereich der Randbebauung zur BAB 5 keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmenvorschlag der Stadt Bad Nauheim:

Die Stadt Bad Nauheim begrüßt eine Aufnahme der BAB 5 in den aktuellen Lärmaktionsplan.

2. Frankfurter StraßeIst-Zustand:

Die Gemeindestraße ist eine der Hauptstraßen im Stadtteil Nieder-Mörlen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Nauheim als Straßenbaulastträger

Das Ergebnis liegt trotz Erinnerung bislang nicht vor.

3. Stadtteil Nieder-Mörlen, WeingartenstraßeIst-Zustand:

Die Gemeindestraße verläuft im Norden des Stadtteils Nieder-Mörlen und stellt die Verbindung zur B 275 dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Nauheim als Straßenbaulastträger

Das Ergebnis liegt trotz Erinnerung bislang nicht vor.

10.11.3 Bad Vilbel

Die Stadt Bad Vilbel ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und ist mit 33.984 Einwohner (Stand: 31.03.2019) die größte Stadt des Landkreises Wetterau und liegt nördlich von

Frankfurt am Main, an der Südspitze der Wetterau. Bad Vilbel, dass von der vom Vogelsberg kommenden Nidda durchflossen wird, ist für seine Mineralquellen überregional bekannt. Sowohl der im Süden befindliche Schöllberg als auch der im Südosten beginnende Vilbeler Wald sind landschaftliche Merkmale der Stadt Bad Vilbel. Bad Vilbel besteht aus der Kernstadt und den vier weiteren Stadtteilen Heilsberg (Standort des Schöllbergs), Gronau, Dortelweil und Massenheim. Direkt am Ufer der Nidda, im nördlichen Teil des Kurparks, steht die Ruine der Burg Vilbel, die auch heute noch als Spielort der Burgfestspiele dient.

Über die Bundesstraße 3, die durchs Stadtgebiet führt, sind die Anschlussstellen Frankfurt-Friedberger Landstraße und Frankfurt-Preungesheim (beides Verbindungen zur BAB 661) zu erreichen. Zusätzlich ist über die Anschlussstelle Friedberg eine Verbindung auf die BAB 5 möglich.

Bad Vilbel ist mit einem Bahnhof und drei Haltestellen an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Die S-Bahn Linie S6 verbindet Bad Vilbel (Haltestationen Bad Vilbel, Bad Vilbel Süd und Dortelweil) mit der Frankfurter Innenstadt (Frankfurter Hauptbahnhof). Die Regionalbahn, RMV-Linie 34, der Niddatalbahn besitzt in Bad Vilbel und Bad Vilbel-Gronau einen Haltepunkt.

Die Stadt Bad Vilbel ist durch ein gut ausgebautes Busnetz mit den umliegenden Städten (Frankfurt am Main, Bad Homburg, Karben u.a.) verbunden. Zusätzlich gibt es noch fünf weitere Stadtbuslinien, die die einzelnen Stadtteile miteinander verbinden.

Tabelle 350: Anzahl von Personen in Bad Vilbel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	782	526	434	197	0	1.939
Nachts (L_{Night})	568	416	178	0	0	-	1.162

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 351: Betrachtete Straßenabschnitte in Bad Vilbel (PLUS-Kartierung)

	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	Bad Vilbel Massenheim	B 3 Homburger Straße	39	5	0	33	7	0	125	114
2	Bad Vilbel Heilsberg	B 3	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bad Vilbel Heilsberg	Alte Frankfurter Straße	3	0	0	3	0	0	4	2
4	Bad Vilbel Heilsberg	Carl-Schurz-Straße	3	0	0	3	0	0	4	2
5	Bad Vilbel Massenheim	L 3008 Büdinger Straße	74	0	0	54	0	0	196	139
6	Bad Vilbel	Frankfurter Straße	329	135	0	340	109	0	1656	1525
7	Bad Vilbel	Kasseler Straße	271	128	0	271	114	0	1538	1445

	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	LDEN	LNight
8	Bad Vilbel	Friedberger Straße	222	68	0	209	65	0	1031	956
9	Bad Vilbel	Homburger Straße	83	5	0	71	6	0	212	186
10	Bad Vilbel	Ritterstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „Kasseler Straße“ enthalten							
11	Bad Vilbel Gronau	K 247 Dresdner Straße	59	0	0	56	0	0	98	78

1. Stadtteil Massenheim, B 3, Homburger Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 verläuft vierspurig zwischen der Kernstadt von Bad Vilbel und dem Stadtteil Massenheim. Als Zufahrt dient die stark befahrene Homburger Straße, die die beiden o.g. Stadtteile miteinander verbindet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers, Hessen Mobil, ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2. Stadtteil Heilsberg, B 3

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 verläuft vierspurig westlich des Stadtteils Heilsberg. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 39.500 Kfz/Tag.

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.

3. Stadtteil Heilsberg, Alte Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Gemeindestraße ist eine der Hauptstraßen im Stadtteil Heilsberg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen.

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.

4. Stadtteil Heilsberg, Carl-Schurz-Straße

Ist-Zustand:

Die Carl-Schurz-Straße ist eine kommunale Straße, die früher eine Sackgasse war. Durch Ausweisung des Baugebietes Taunusblick-Amiwiese ist diese Straße zu einer stark frequentierten Durchgangsstraße geworden. Sie ist Teil einer Tempo 30-Zone. Es existiert eine von den Anwohnern finanzierte Geschwindigkeitsanzeige. Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Stadt finden in regelmäßigen Abständen statt.

Forderung aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kamen Forderungen nach weiteren lärmindernden Maßnahmen, wie passive Schallschutzmaßnahmen, und verstärkte Kontrollen.

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.

Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:

Es werden bereits in regelmäßig wiederkehrenden Abständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

5. L 3008: Stadtteil Massenheim, Büdinger Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3008 verläuft nördlich des Stadtteils Massenheim und kreuzt hierbei die Bundesstraße 3. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 17.000 Kfz/Tag

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Bad Vilbel hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Eine schalltechnische Untersuchung des Straßenabschnittes liegt der Stadt Bad Vilbel inzwischen vor. Die hieraus resultierende verkehrsrechtliche Abwägung wurde der planaufstellenden Behörde bislang nicht vorgelegt.

Festlegung:

Das Prüfungsresultat ist der planaufstellenden Behörde zeitnah vorzulegen.

6. Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Frankfurter Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt von Bad Vilbel mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Trotz der Bundesstraße 3, die als Umgehungsstraße dient, ist ein vermehrtes Verkehrsaufkommen durch die betroffenen Anwohner zu verzeichnen. Im April 2019 wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Lkw-Durchfahrtsverbot zwischen dem Kreisverkehrsplatz „Am Südbahnhof“ bis einschließlich der Straße Marktplatz angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung in den Nachtstunden wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts und ein Durchfahrtsverbot für Lkw gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Bad Vilbel hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Eine schalltechnische Untersuchung des Straßenabschnitts liegt der Stadt Bad Vilbel inzwischen vor. Die hieraus resultierende verkehrsrechtliche Abwägung wurde der planaufstellenden Behörde bislang nicht vorgelegt.

Festlegung:

Das Prüfungsresultat ist der planaufstellenden Behörde zeitnah vorzulegen.

7. Kasseler Straße

Ist-Zustand:

Die Kasseler Straße ist eine kommunale Straße, an der in regelmäßigen Abständen bereits Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Tempo 30 mit Schild Lärmschutz oder Wohngebiet ab Viadukt bis Kreisel Friedberger Straße gefordert, sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Weitere Forderungen erstreckten sich auf Tempoanzeige, bzw. Geschwindigkeitsüberwachung und einer Baumbepflanzung.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller

Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Bad Vilbel hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Es werden bereits in regelmäßig wiederkehrenden Abständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

8. Friedberger Straße

Ist-Zustand:

Die Friedberger Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde

Die Stadt Bad Vilbel hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Hinsichtlich etwaiger straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen steht eine Stellungnahme bislang aus.

9. Homburger Straße

Ist-Zustand:

Die Homburger Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Bad Vilbel hat für Lärmsanierung derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

10. Ritterstraße

Ist-Zustand:

Die Ritterstraße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt von Bad Vilbel mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und Bestandteil einer Tempo 30 - Zone.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Bad Vilbel hat hierfür derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

11. K 247: Stadtteil Gronau, Dresdner Straße

Ist-Zustand:

Bei der Dresdner Straße handelt es sich um eine Kreisstraße, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt. Es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ auf der K 247 im gesamten Stadtteil Gronau.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die betroffenen Anwohner mitgeteilt, dass die vorhandene Lkw-Beschränkung aufgehoben sei, was zu verstärkter Lärmbelastung führen würde.

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 Bad Vilbel als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde Bad Vilbel hat in der Dresdner Straße keine Lkw-Beschränkung aufgehoben.

Schutz ruhiger Gebiete:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Bad Vilbeler Stadtwald als mögliches ruhiges Gebiet vorgeschlagen.

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. Somit wurde der Magistrat zunächst um Stellungnahme gebeten.

Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel sieht derzeit von einer Stellungnahme ab. Die Kommune möchte die Erstellung der Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abwarten, um dann eine gesamtumfassende Betrachtung der „Ruhigen Gebiete“ vorzunehmen.

Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung:

1. Radfahrkonzept

Bad Vilbel möchte die Nutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer gestalten und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöhen und hat zu diesem Zweck ein umfassendes Radverkehrskonzept erstellt, welches von IMB-Plan GmbH aus Frankfurt a.M. gemeinsam mit den zuständigen Fachdiensten der Stadtverwaltung erarbeitet wurde. Dieses wurde einstimmig von der Stadtverordnetenversammlung am 06.02.2018 beschlossen.

2. Tempo 30 - Zonen:

Die Stadt Bad Vilbel hat bereits an allen kommunalen Straßen, an denen die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, Tempo 30 - Zonen angeordnet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung zur geforderten flächendeckenden Einführung von Tempo 40 km/h:

Bestätigt die durch den Straßenbaulasträger durchgeführte Berechnung das Überschreiten der Werte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, hat die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern, 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 stellt auch eine geringfügige Senkung des Beurteilungspegels (im Bereich von 1 dB (A) bereits keine nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, so dass auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 km/h als geeignete Maßnahme in Betracht kommt. Demgegenüber stellt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h jedenfalls eine mehr als nur geringe Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner dar. Insofern sollten - sofern die die Voraussetzungen für die lärmschutzbedingte Anordnung von Tempo 30 km/h im konkreten Einzelfall vorliegen - im Sinne einer möglichst weitgehenden Zielerreichung einer spürbaren Verbesserung für die Anwohner die Möglichkeiten einer weitreichenden Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschöpft und auf die Anordnung von Tempo 40 km/h verzichtet werden. Dies sollte bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der in Betracht kommenden verkehrlichen Maßnahme beachtet werden.

2. Ausbau der S 6

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region. Dieser erfolgt in zwei Baustufen: Frankfurt West-Bad Vilbel und Bad Vilbel-Friedberg und beinhaltet im Wesentlichen die Erweiterung von zwei Gleise auf vier, sowie der Modernisierung von Stationen. Dies führt zu einer kürzeren Fahrzeit und einem 15-Minuten-Takt. Die Bauarbeiten für die erste Baustufe zwischen Frankfurt (Main) West und Bad Vilbel haben im ersten Quartal 2018 begonnen. Für die 2. Baustufe läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

10.11.4 Büdingen

Die 21.981 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Mittelstadt Büdingen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt im südöstlichen Teil der Wetterau, in einem walddreichen Gebiet am Seemenbach, Nahe des Vogelsberges. Die bekannte mittelalterliche Altstadt mit Schloss ist die besterhaltene Stadtanlage Europas. Büdingen liegt zudem an der Deutschen Fachwerkstraße und östlich der Kernstadt grenzt der Büdinger Wald an. Die Stadt Büdingen ist flächenmäßig gesehen eine der größten Städte Hessens. Büdingen setzt sich aus den Stadtteilen Aulendiebach, Büches, Büdingen, Calbach, Diebach am Haag, Düdelsheim, Dudenrod, Eckartshausen, Lorbach, Michelau, Orleshausen, Ronderbügen, Rohrbach, Vonhausen, Wolf und Wolferborn zusammen.

Büdingen ist sowohl über die Anschlussstelle Gründau-Lieblos (BAB 66), Altenstadt (BAB 45) und seit 2007 über die Anschlussstelle Hammersbach (BAB 45) zu erreichen. Die Bundesstraßen 457 und 521 verlaufen direkt durch mehrere Stadtteile von Büdingen.

Mit Stationen in der Kernstadt von Büdingen und Büches liegt Büdingen an der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn), welche infolge von Umsteigemöglichkeiten weitere Verbindungen nach Frankfurt am Main, Friedberg, Glauburg-Stockheim und Bad Vilbel sicherstellt.

Büdingen ist außerdem über die Buslinie 11 mit der umliegenden Region (u.a. Altenstadt, Gedern, Ronneburg, Hammersbach und Friedberg) verbunden. Unterstützend zum Bahnverkehr wird die Lahn-Kinzig-Bahn in den Berufsverkehrszeiten durch die Linie 374 unterstützt.

Tabelle 352: Anzahl von Personen in Büdingen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	197	197	228	135	0	757
Nachts (L_{Night})	198	225	147	10	0	-	580

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 353: Betrachtete Straßenabschnitte in Büdingen (PLUS-Kartierung)

	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	Büdingen	B 457 Düdelzheimer Straße	110	56	0	94	69	7	701	806
2	Büdingen Büches	B 457 Frankfurter Straße	58	24	0	54	31	0	325	363
3	Büdingen Düdelnheim	B 521 Hauptstraße	69	42	0	67	54	0	475	579
4	Büdingen Rinderbügen	L 3010 Rinderbüger Haupt- straße	29	8	0	24	0	0	94	61

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde dargestellt.

Tabelle 354: Neue Straßenabschnitte in Büdingen

	Ort	Örtlichkeit	Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5	Büdingen Orleshausen	L 3195 Orleshäuser Haupt- straße	Massiver Anstieg der Lärmwerte, sobald Ortsumgehung Büches fertiggestellt. Forderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung.
6	Büdingen Orleshausen	Bücheser Straße	Massiver Anstieg der Lärmwerte, sobald Ortsumgehung Büches fertiggestellt. Forderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung.
7	Büdingen Calbach	L 3195 Limesstraße	Forderung einer Lärmberechnung aufgrund der Nähe zum nächsten Autobahnanschluss.
8	Büdingen	B 457 Berliner Straße An der Saline	Forderung einer Lärmberechnung
9	Büdingen	L 3193 Vogelsbergstraße	Forderung einer Lärmberechnung
10	Büdingen	L 3010 Mühlthorstraße Gymnasiumstraße	Forderung einer Lärmberechnung
11	Büdingen	Bahnhofstraße	Forderung einer Lärmberechnung

Hinweis des Magistrats der Stadt Büdingen:

Eine Ortsumgehung für Orleshausen ist aufgrund diverser Biotope nicht realisierbar.

1. B 457, Düdelzheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Düdelzheimer Straße führt als Teil der Ortsdurchfahrt (Bundesstraße 457) durch die Kernstadt von Büdingen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.000 Kfz/Tag

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil

Im Bereich der B 457, Düdelsheimer Straße, sind an 30 Gebäuden die Lärmsanierungswerte sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 15 Gebäuden und am Tag an 4 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. Stadtteil Büches, B 457: Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 457 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Büches. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde der Bau einer Umgehungsstraße gefordert. Im Bereich der Frankfurter Straße zwischen Einmündung „Im Aal“ und „Bergstraße“ besteht bereits eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der B 457, Frankfurter Straße, sind an 13 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. An mehreren Gebäuden der Ortsdurchfahrt wurden bereits durch Hessen Mobil passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Zudem werden im Bereich der Ortsdurchfahrt die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 12 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung Büdingen-Büches

Mit dem Bau der Ortsumgehung B 458 Büdingen-Büches wurde 2019 begonnen. Hierbei

soll die B 457 westlich des Stadtteils Büches durch ein Brückenbauwerk über die vorhandene Bahnstrecke „Gelnhausen-Gießen“ geführt werden und anschließend durch einen Kreisverkehr mit der B 521 verbunden werden. Zusätzlich soll die Trasse südlich an die Landesstraße 3195 angebunden werden und anschließend wieder in die vorhandene B 457 verlaufen. Die Fertigstellung ist voraussichtlich für 2020 geplant. Danach kann eine Neubewertung der Lärmsituation erfolgen.

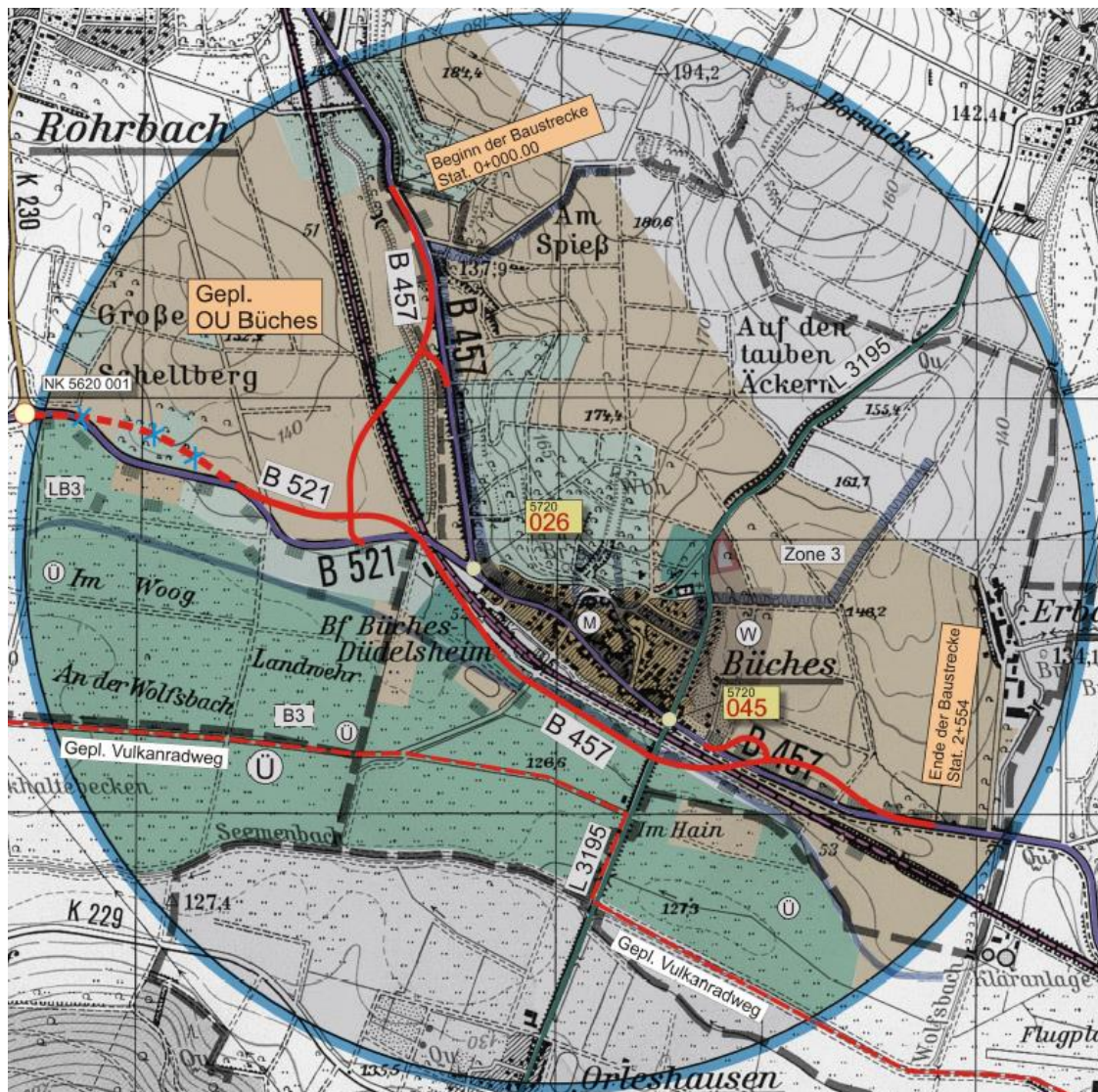


Abbildung 96: Übersichtsplan Ortsumgehung Büdingen/Büches ©Hessen Mobil⁶⁵

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Ortsumfahrung Büdingen/Büches begrüßt.

⁶⁵ <https://mobil.hessen.de/bau/bauprojekte/mittelhessen/B457>, 12.09.2019

3. Stadtteil Düdelsheim, B 521 Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 521 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Düdelsheim. Im Bereich zwischen Hauptstraße 10 und 74 ist bereits beidseitig eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h im Zeitraum von 22-6 Uhr angeordnet. Für den restlichen Bereich ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden durch den Magistrat der Stadt Büdingen Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Bundesstraße 521, Hauptstraße, sind an 48 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zudem werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, sowohl in der Nacht (an 30 Gebäuden) als auch am Tag (an 5 Gebäuden) überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

4. Stadtteil Rinderbügen, L 3010, Rinderbüger Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Rinderbüger Hauptstraße ist ein Teil der Landesstraße 3010. Derzeit ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung des vorhandenen Fahrbahnbelags (Unebenheiten und Rillen infolge häufiger Ausbesserungsarbeiten) werden durch die betroffenen Anwohner die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen gefordert, die durch den Magistrat der Stadt Büdingen befürwortet werden.

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.

Es werden jedoch verstärkte Durchführungen von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen.

Hessen Mobil wurde um Stellungnahme zu einer möglichen Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil teilt mit, dass derzeit keine Deckenerneuerung oder Fahrbahnsanierung auf der L3010 in Büdingen/Rinderbügen vorgesehen sei.

10.11.5 Butzbach

Die Stadt Butzbach, mit dem amtlichen Beinamen Friedrich-Ludwig-Weidig-Stadt, liegt am nördlichen Übergang des Taunus zur Wetterau. Die 26.265 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, setzt sich aus den Stadtteilen Bodenrod, Butzbach (Kernstadt), Ebersgöns, Fauerbach vor der Höhe, Griedel, Hausen-Oes, Hoch-Weisel, Kirch-Göns, Maibach, Münster, Nieder-Weisel, Ostheim, Pohl-Göns und Wiesental zusammen.

Über das Gambacher Kreuz ist Butzbach an zwei Bundesautobahnen (5 und 45) angeschlossen. Zusätzlich liegt Butzbach an der Bundesstraße 3, die sowohl in Richtung Gießen, als auch nach Friedberg führt.

Der Butzbacher Bahnhof liegt an der Main-Weser-Bahn (Gießen-Friedberg), die zum Rhein-Main-Verkehrsverbund gehört und eine zentrale Rolle im ÖPNV in der Wetterau einnimmt.

Tabelle 355: Anzahl von Personen in Butzbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	954	400	190	52	0	1.596
Nachts (L_{Night})	588	256	86	4	0	-	934

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 356: Betrachtete Straßenabschnitte in Butzbach (PLUS-Kartierung)

	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	Butzbach	B 3 Weiseler Straße Große Wendelstraße	159	30	0	180	47	0	531	705

	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}
		Straße der Dt. Einheit								
2	Butzbach	L 3053 Griedeler Straße	16	12	0	16	14	0	114	141
3	Butzbach Nieder-Weisel	B 3	39	21	0	41	26	3	251	311
4	Butzbach Nieder-Weisel	BAB 5	19	10	0	20	12	3	120	152
5	Butzbach Griedel	BAB 5 / L 3053	40	10	0	55	20	0	134	255

1. B 3: Weiseler Straße / Große Wendelstraße / Straße der Dt. Einheit

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Butzbach. Es ist bereits ein Nachtfahrverbot für Lkw > 3,5 t angeordnet. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 16.000 Kfz/Tag

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt sind an 65 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 28 Gebäuden und am Tag an einem Gebäude überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. L 3053, Griedeler Straße

Ist-Zustand:

Die Griedeler Straße ist eine Landesstraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkom-

men. Sie verbindet zudem Butzbach mit der nahegelegenen BAB 5. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.000 Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Griedeler Straße, sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zudem sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 6 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Butzbach als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

3. Stadtteil Nieder-Weisel, B 3

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt in Ortsrandlage am Stadtteil Nieder-Weisel vorbei. Es ist bereits ein Nachtfahrverbot für Lkw > 3,5 t angeordnet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Von den betroffenen Anwohnern, speziell im Bereich Büchnerstraße und Wiesengrund, wird die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen gefordert. Zudem soll das bestehende nächtliche Lkw-Fahrverbot auf ganztägig erweitert werden, was in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung als unverhältnismäßig eingestuft wurde. Zusätzlich zu einer Temporeduzierung auf 50 km/h soll das südliche Ortsschild um weitere 300 m nach Süden verschoben werden. Außerdem werden neben den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen weitere passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Immobilien gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

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 dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt demnach vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Büchnerstraße 6 und Wiesengrund 19 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 42 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

4. Stadtteil Nieder-Weisel BAB 5

Ist-Zustand:

Die BAB 5 verläuft östlich des Stadtteils Nieder-Weisel. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 100.000 Kfz/Tag. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei etwa 14.000 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Von den betroffenen Anwohnern wird die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen gefordert. Zusätzlich werden weitere passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Immobilien gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmbelastungen für die Bürger in Nieder-Weisel sind eher der Bundesstraße 3 zuzuordnen (Verweis auf Punkt 3). Eine Lärmbelastung durch die BAB 5 war durch die Vorberechnung der Lärmaktionsplanung nicht feststellbar.

5. Stadtteil Griedel, BAB 5 / L 3142

Ist-Zustand:

Der südliche Randbereich des Stadtteils Griedel wird sowohl von der Bundesautobahn 5 (Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich für die BAB 5 ca. 100.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 14.000 Fahrzeugen/Tag) als auch von der Landesstraße 3142 belastet. Im Bereich der L 3142 liegt der Gesamtverkehr bei ca. 5.200 Kfz/Tag.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Temporeduzierung auf 100 km/h und die Errichtung einer Lärmschutzwand gefordert und untersucht. Diese konnte jedoch nicht umgesetzt werden

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen

Mobil:

Sowohl im Bereich der BAB 5 als auch entlang der L 3053 sind die Richtwerte der Lärm-schutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an jeweils 11 Gebäuden überschritten.

Zusätzlich sind am Randbereich zur BAB 5 an 42 Gebäuden und im Bereich der Landesstraße 3053 an weiteren 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises und Hessen Mobil haben die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Eine abschließende Stellungnahme durch Hessen Mobil liegt ebenfalls noch nicht vor.

10.11.6 Echzell

Die Gemeinde Echzell mit 5.804 Einwohner (Stand: 31.03.2019) gliedert sich in die Ortsteile Bingenheim, Bisses, Echzell, Gettenau und Grund-Schwalheim. Die Gemeinde Echzell liegt an den Landesstraße 3188 und 3412. Über die Bundesstraße 455 ist Echzell mit der Bundesautobahn 45 durch die Anschlussstelle Wölfersheim verbunden.

Der Bahnhof Echzell befindet sich an der Bahnstrecke Beienheim-Schotten. Im Stundentakt sind hier sowohl Friedberg als auch in den Hauptverkehrszeiten Frankfurt am Main zu erreichen.

Tabelle 357: Anzahl von Personen in Echzell, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Echzell sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Echzell betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 358: Betrachtete Straßenabschnitte in Echzell (PLUS-Kartierung)

	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	Echzell	L 3188 L 3142	241	19	0	223	5	0	709	435

1. L 3188 / L 3142

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3188 führt als Ortsdurchfahrt sowohl durch die Kernstadt als auch durch die beiden Ortsteile Gettenau und Bingenheim. Innerhalb der Ortsteile ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Die Landesstraße 3142 führt, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Gettenau.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Landesstraße 3188 (Raunstraße und Hauptstraße) sowie an der Landesstraße 3142 (Hauptstraße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.7 Florstadt

Die in der hessischen Wetterau liegende Stadt Florstadt befindet sich ca. 28 km von Frankfurt am Main entfernt. Sowohl die Nidda als auch die Horloff fließen durch das Stadtgebiet.

Die sechs Stadtteile, Leidhecken, Nieder-Florstadt, Nieder-Mockstadt, Ober-Florstadt, Staden und Stammheim, besitzen insgesamt 8.772 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Florstadt wird überwiegend von Pendlern bewohnt, die im Rhein-Main-Gebiet arbeiten.

Die Bundesautobahn 45 ist durch die Bundesstraße 275 an der Anschlussstelle Florstadt zu erreichen. Die Anschlussstelle befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Nieder-Mockstadt und Staden.

Mit den Buslinien FB-01 und FB-82 werden Verbindungen sowohl nach Altenstadt und Friedberg, als auch zwischen den Stadtteilen sichergestellt.

Tabelle 359: Anzahl von Personen in Florstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	280	205	280	322	76	1.163
Nachts (L_{Night})	209	257	345	100	0	-	911

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Florstadt betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 360: Betrachtete Straßenabschnitte in Florstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Florstadt Nieder-Florstadt	B 275 Friedberger Landstraße Messeplatz Niddastraße	141	153	23	120	167	26	1766	1855
2	Florstadt Ober-Florstadt	B 275 Hauptstadt	77	88	19	77	86	35	1070	1239
3	Florstadt Nieder-Mockstadt	B 275 Frankfurter Straße Lauterbacher Straße	89	89	22	78	97	31	1155	1300

1. Stadtteil Nieder-Florstadt, B 275: Friedberger Landstraße / Messeplatz / Niddastraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Nieder-Florstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.500 Kfz/Tag. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Prüfung einer Anordnung eines Tempolimits von 30 km/h nachts war bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung Gegenstand der Untersuchung, konnte aber nicht realisiert werden.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt sind an 102 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zudem sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 97 Gebäuden und am Tag im Bereich der Friedberger Landstraße an 4 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. Stadtteil Ober-Florstadt, B 275: Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße ist Teil der Bundesstraße 275, die als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Ober-Florstadt führt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7.100 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt sind an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zudem sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 24 Gebäuden und am Tag an 6 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

3. Stadtteil Nieder-Mockstadt, B 275: Frankfurter Straße / Lauterbacher StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Nieder-Florstadt, Ober-Florstadt, Staden und Nieder-Mockstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.000 Kfz/Tag. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts für Lkws auf der Frankfurter Straße Einmündung Ziegelhüttenweg bis Lauterbacher Straße etwa 50 m nach der letzten Einmündung durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbau- lastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt, sowohl Frankfurter als auch Lauterbacher Straße, sind an 79 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zudem werden in diesem Bereich die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 66 Gebäuden und am Tag an 23 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.8 Friedberg

Das hessische Friedberg hat 29.250 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und liegt am nördlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes und ist gleichzeitig Verwaltungssitz des Wetteraukreises. Friedberg bildet zusammen mit Bad Nauheim ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums.

Im Mittelalter gehörte Friedberg zu eine der reichsten Städte. Dies spiegelt sich durch zahlreiche Sehenswürdigkeiten bis heute wieder. Dazu zählen beispielsweise die ehemalige Reichsburg, die gotische Stadtkirche und die mittelalterliche Mikwe. Die Stadt Friedberg

setzt sich aus den Stadtteilen Bruchenbrücken, Dorheim, Ockstadt, Ossenheim und Bauernheim zusammen. Das 1901 eingemeindete Fauerbach gehört heute zur Kernstadt. Friedberg ist Standort einer Fachhochschule.

Friedberg ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt zwischen Frankfurt a.M. und Gießen. Die wichtigste Verkehrslinie bildet die gesamtdeutsche Nord-Süd-Hauptstrecke, die sich aus der Bundesautobahn 5, der Bundesstraße 3 und der Main-Weser-Bahn zusammensetzt. Im Juni 2009 wurde die Umgehungsstraße B 3a eröffnet, die den Verkehr nun zwischen Friedberg und dem Stadtteil Ockstadt leitet. Einzig die Bundesstraße 275, die aus dem Taunus in den Vogelsberg führt, durchquert das Stadtgebiet.

Mit Eröffnung der Main-Weser-Bahn im Jahre 1850 wurde Friedberg an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Neben dem Bahnhof Friedberg gibt es noch die Haltepunkte Friedberg Süd, Bruchenbrücken und Dorheim. Seit 1978 ist Friedberg zusätzlich an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen und eine direkte Bahnverbindung nach Frankfurt am Main ist über die S-Bahn-Linie S6 eingerichtet. ICE-Züge bedienen ebenfalls den Bahnhof Friedberg. Seit 2014 besitzt Friedberg mit den zwei Rundlinien FB-30 und FB-31 ein eigenes Stadtbussystem.

Tabelle 361: Anzahl von Personen in Friedberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	754	835	869	475	30	2.963
Nachts (L _{Night})	873	864	463	75	0	-	2.275

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Friedberg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 362: Betrachtete Straßenabschnitte in Friedberg (PLUS-Kartierung)

	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	Friedberg	B 275 Hanauer Straße Saarstraße Homburger Straße	447	37	0	430	70
2	Friedberg	Kaiserstraße	527	211	0	527	223	0	2670	2723
3	Friedberg Fauerbach	B 275 Hauptstraße	447	238	30	432	198	73	3208	3427
4	Friedberg Fauerbach	L 3351 Dorheimer Straße	Betroffene in Lärmkonflikt „B275 (Hauptstraße)“ enthalten							
5	Friedberg Dorheim	L 3351 Wetteraustraße	40	4	0	37	4	0	151	126
6	Friedberg Dorheim	Wetteraustraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3351“ enthalten							

1. B 275: Hanauer Straße / Saarstraße / Homburger Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h gefordert, konnte jedoch nicht umgesetzt werden. Somit liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde angeregt, eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags (mindestens jedoch in den Nachtstunden) in der gesamten Ortsdurchfahrt zu veranlassen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für verkehrliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen

Mobil:

Vorwiegend im Bereich der Saarstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 29 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Im Bereich Friedberg sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 eine B 275 Ortsumgehung Friedberg bis Ortenberg/Selters als Projekt im „Vordringlichen Bedarf“ vor. Die Lärmaktionsplanung unterstützt dieses Vorhaben.

2. Kaiserstraße

Ist-Zustand:

Die Kaiserstraße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt von Friedberg mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Die im Jahr 2018 angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde inzwischen wieder zurückgenommen, so dass die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit der Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des der Stadt Friedberg:

Haushaltsmittel sind - auch angesichts der angespannten Haushaltssituation - keine eingeplant.

3. Stadtteil Fauerbach, B 275, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 12.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Bundesstraße 275 (Hauptstraße) sind an 85 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 11 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, am Tag und in der Nacht überschritten. Zudem werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 52 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

4. Stadtteil Fauerbach, L 3351, Dorheimer StraßeIst-Zustand:

Die Dorheimer Straße ist Teil der Landesstraße 3351, die die beiden Stadtteile Fauerbach und Dorheim miteinander verbindet. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h zwischen der Einmündung Solmser Weg und der Einmündung Am Runden Garten angeordnet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der L 3351 sind an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hier-von wurden bereits an 7 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

5. + 6: Stadtteil Dorheim: Wetteraustraße (L 3351 + Gemeindestraße)Ist-Zustand:

Die Wetteraustraße bildet die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Dorheim. Es handelt sich um die ehemalige B 455, die nun seit Inbetriebnahme am 11.06.2012 den Stadtteil nicht mehr tangiert. Der südliche Teil der ehemaligen B 455 wurde zur Landesstraße, der restliche Teil zur nicht klassifizierten Straße abgestuft. Auf dem Landesstraßenanteil besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, auf dem kommunalen Anteil von 30 km/h ganztags.

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 sowohl Hessen Mobil als auch der Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Stellungnahme der Straßenbaulastträger

Im Bereich der L 3351 sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hier-von wurden bereits an 9 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Hessen Mobil liegt kein Planungsauftrag für eine Ortsumgehung vor.

Stellungnahme der Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde
Die Stadt Friedberg hat trotz mehrfacher Erinnerung keine Stellungnahme bezüglich des kommunalen Straßenabschnittes abgegeben.

10.11.9 Gedern

Die Kleinstadt Gedern, mit 7.341 Einwohnern (Stand: 31.03.2019), die ein anerkannter Luftkurort ist, grenzt direkt an den Vogelsbergkreis. Sie setzt sich aus den Stadtteilen Gedern, Mittel-Seemen, Nieder-Seemen, Ober-Seemen, Steinberg und Wenings zusammen, wobei die fünf Stadtteile im Zuge der Gebietsreform eingegliedert und in den Wetteraukreis aufgenommen wurden.

Die Bundesstraße 275 (Lauterbach nach Bad Schwalbach im Taunus), die durch das Stadtgebiet führt, zweigt am nördlichen Ortsrand von Gedern in die Bundesstraße 276 ab, die nach Schotten führt.

Gedern ist nach dem Rückbau des Schienennetzes in den 1970er bis 1980er Jahren nur noch über verschiedene Buslinien im Nahverkehr erreichbar.

Tabelle 363: Anzahl von Personen in Gedern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Gedern sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Gedern betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 364: Betrachtete Straßenabschnitte in Gedern (PLUS-Kartierung)

	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	Gedern	B 275 Frankfurter Straße/Lauterbacher Straße	106	38	0	91	67	0	536	673
2	Gedern Gedern	L 3184 Weningser Straße	6	0	0	5	0	0	10	5

	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}
3	Gedern Ober-Seemen	L 3192/L 3010 Gedener Straße / Volkartshainer Straße / Mittel-See- mer-Straße	2	0	0	0	0	0	0	0
4	Gedern Mittel-Seemen	L 3010 Büdingen Straße	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Gedern Nieder-See- men	L 3193/L 3010 Kirchstraße/Kefen- röder Straße	3	0	0	2	0	0	4	1
6	Gedern Wenings	L 3184/L 3193	44	0	0	27	0	0	69	33

1. B 275, Frankfurter Straße/Lauterbacher Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Gedern. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 2.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen

Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärmminierungsmaßnahmen erforderlich.

2. OT Gedern, L 3184Weningser Straße

Ist-Zustand:

Die L 3184 führt als Weningser Straße durch die Kernstadt von Gedern in südlicher Richtung zum Stadtteil Wenings.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

3. OT Ober-Seemen, L 3192, L 3010, Gedener Straße / Volkartshainer Straße / Mittel-Seemer-Straße

Ist-Zustand:

Die beiden Landesstraße 3192 und 3010 führen als Ortdurchfahrt durch den Stadtteil Ober-Seemen, wobei sie sich im Ortskern kreuzen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

4. OT Mittel-Seemen L 3010, Büdinger Straße

Ist-Zustand:

In Nord-Südlicher Richtung verlaufend verbindet die Landesstraße 3010 den Stadtteil Mittel-Seemen mit den beiden Stadtteilen Ober- und Nieder-Seemen. In Mittel-Seemen bildet sie als Büdinger Straße die Ortdurchfahrt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

5. OT Nieder-Seemen, L 3193, L 3010, Kirchstraße/Kefenröder Straße

Ist-Zustand:

Mit jeweils einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kreuzen sich die beiden Landesstraßen 3193 und 3010 im Ortskern von Nieder-Seemen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

6: OT Wenings, L 3184, L 3193: Untertorstraße/Olbertorstraße/Amthofstraße

Ist-Zustand:

Die beiden Landesstraße 3184 und 3193 führen als Ortdurchfahrt durch den Stadtteil Wenings. Die L 3184 stellt eine direkte Verbindung zur nahegelegenen Bundesstraße 275 her.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.10 Glauburg

Die aus den beiden Ortsteile Glauberg und Stockheim bestehende Gemeinde Glauburg liegt am Fuße des Vogelsberges. Die Gemeinde hat 3.037 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und ist für Ihren Archäologischen Park Glauberg bekannt, der zwischen den Jahren 1994 und 2000 bei Ausgrabungen entdeckt wurde.

Die nächste Autobahnanschlussstelle (Altenstadt auf die BAB 45) ist über die Bundesstraße 45 zu erreichen. Glauburg besitzt mit den beiden Haltepunkten Glauburg-Glauberg (RMV-Linie 34) und Glauburg-Stockheim (RMV-Linie 36) eine Verbindung zur Niddatalbahn.

Tabelle 365: Anzahl von Personen in Glauburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Glauburg sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Glauburg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 366: Betrachtete Straßenabschnitte in Glauburg (PLUS-Kartierung)

	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	Glauburg	L 3191	162	7	0	147	3	0	319	212

1. L 3191: Glauburger Straße, Vogelsbergstraße und HauptstraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3191 führt als Ortsdurchfahrt durch die beiden Ortsteile Glauberg und Stockheim. Innerhalb der Ortsteile ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstra-

Ben im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Landesstraße 3191 (Glauberger Straße, Vogelsbergstraße und Hauptstraße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.11 Hirzenhain

Die 2.869 Einwohnergroße (Stand: 31.03.2019) Gemeinde Hirzenhain liegt im westlichen Vogelsberg, nordöstlich von Ortenberg und wird von der Nidder durchflossen. Hirzenhain besteht aus den drei Ortsteilen Glashütten, Hirzenhain und Merkenfritz.

Die Bundesstraße 275 verläuft nördlich der Ortsteile Merkenfritz und Hirzenhain und führt zur Anschlussstelle Florstadt, die eine Verbindung zur BAB 45 herstellt.

Der Bahnhof in Hirzenhain wurde stillgelegt. So besitzt Hirzenhain lediglich die beiden Buslinien FB-22 und FB-80 (u.a. Verbindung nach Glauburg).

Tabelle 367: Anzahl von Personen in Hirzenhain, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Hirzenhain sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Hirzenhain betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 368: Betrachtete Straßenabschnitte in Hirzenhain (PLUS-Kartierung)

	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	Hirzenhain	B 275	35	20	1	35	26	1	198	252
2	Hirzenhain Hirzenhain	L 3183	22	0	0	19	0	0	34	15
3	Hirzenhain Glashütten	L 3183 L 3185	21	0	0	18	0	0	49	30

1. OT Hirzenhain und OT Merkenfritz: B 275

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt durch die Ortsteile Hirzenhain und Merkenfritz. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 3.800 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärm-berechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Ortsteil Merkenfritz sind entlang der B 275 an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

2. OT Hirzenhain, L 3183: Buderusstraße / Karl-Birx-StraßeIst-Zustand:

Die L 3184 führt als Karl-Birx-Straße und Buderusstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch den Ortsteil Hirzenhain.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

3. OT Glashütten, L 3183, L 3185: Igelhäuser Straße / Hauptstraße / SchulstraßeIst-Zustand:

Die Landesstraßen 3183 und 3185 führen als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Glashütten. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 für die L 3183 ca. 2.100 Kfz/Tag und für die L 3185 ca. 3.700 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den o.g. Landesstraßen ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.12 Karben

Die Stadt Karben, durch die der Fluss Nidda fließt, hat 22.211 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Karben liegt an der Südspitze der Wetterau, zwischen Taunus und Vogelsberg inmitten der Niddaaue und besteht aus den sieben Stadtteilen Burg-Gräfenrode, Groß-Karben, Klein-Karben, Kloppenheim, Okarben, Petterweil und Rendel.

Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen bilden das Preungesheimer Dreieck (BAB 661) und die Anschlussstelle Friedberg (BAB 5). Beide Auffahrten werden durch die Bundesstraße 3 (bzw. 455) erschlossen.

Mit den beiden Bahnhöfen Groß-Karben und Okarben ist Karben mit der Main-Weser-Bahn verbunden. Mit der S-Bahn Linie S6 können die beiden Bahnhöfe Frankfurt am Main und Friedberg erreicht werden. Das durch drei Buslinien bestehende Stadtbusnetz wird in den Abendstunden durch ein Anrufsammeltaxi ergänzt. Zusätzlich verkehren im Zeitraum zwischen 1:30 und 3:30 Uhr eine Nachbuslinie zwischen Karben, Bad Vilbel und Frankfurt am Main. Nach der Einstellung der Buslinie 65 wird Karben durch eine Schnellbuslinie mit Bad Homburg verbunden.

Tabelle 369: Anzahl von Personen in Karben, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	502	427	372	169	18	1.488
Nachts (L_{Night})	459	356	167	3	0	-	985

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 370: Betrachtete Straßenabschnitte in Karben (PLUS-Kartierung)

	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	Karben Klein-Karben	L 3205 Homburger Straße Rendeler Straße	251	10	14	212	121	0	1598	1300
2	Karben Okarben	B 3	59	7	2	66	11	3	233	271
3	Karben Groß-Karben	L 3205 Burg-Gräfenröder- Straße Ludwigstraße	51	0	0	39	0	0	105	69
4	Karben Groß-Karben	L 3351 Assenheimerstraße	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Karben Groß-Karben	K 246 Lindenstraße	0	0	0	0	0	0	0	0

1. Stadtteil Klein-Karben, L 3205: Homburger Straße / Rendeler Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3205 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Klein-Karben. Im Bereich der Rendeler Straße (Kirchgasse bis Schulstraße) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits 30 km/h. Auf dem restlichen Straßenabschnitt ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Ende 2016 wurde die Nordumgehung „Groß-Karben“ freigegeben.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Es werden im schalltechnisch untersuchten Bereich die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 46 Gebäuden und am Tag an 17 Gebäuden überschritten.

Zudem sind an 144 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 25 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Karben als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. Stadtteil Okarben, B 3Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 3 führt im nördlichen Bereich in der Ortsdurchfahrt durch Okarben und im weiteren Verlauf als Umgehungsstraße am Stadtteil vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.000 Kfz/Tag.

Ende 2016 wurde die Nordumgehung „Groß-Karben“ freigegeben.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Über Analogieschlüsse wurden Verkehrsdaten für 2018 ermittelt. Auf nahezu der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Zusätzlich werden im Bereich nördlich der Reichenberger Straße die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 5 Gebäuden und am Tag an einem Gebäude überschritten.

Im Streckenabschnitt innerhalb der Ortstafeln werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, in der Nacht an 5 Gebäuden und am Tag an 4 Gebäuden überschritten.

Entlang der B 3 in Okarben sind an 24 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Karben als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Planung einer Umgehungsstraße im Zuge der B 3 für die Stadtteile Okarben und Kloppeheim ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im „vordringlichen Bedarf“ enthalten.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Ortsumfahrung B 3 begrüßt.

3. Stadtteil Groß-Karben: Burg-Gräfenröder-Straße / Ludwigstraße (L 3351)

Ist-Zustand:

Die Burg-Gräfenröder Straße und die Ludwigstraße führen als Hauptverkehrsstraßen in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Groß-Karben. Zwischen dem Abzweig der Burg-Gräfenröder Straße und dem Fußgängerüberweg auf der Ludwigstraße bis zum Übergang in die Heidenberger Straße ist Tempo 30 km/h angeordnet.

Ende 2016 wurde die Nordumgehung „Groß-Karben“ freigegeben.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung, infolge überhöhter Geschwindigkeit, wird durch die betroffenen Anwohner vermehrte Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärm-berechnung gebeten.

Es wird seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Am 30.08.2018 erfolgte an allen 4 Knotenarmen des Kreisverkehrs "Nordumgehung / K246" eine durchgängige 24-Stunden-Zählung. Basierend auf diesen Zählwerten erfolgte die schalltechnische Untersuchung.

Im Verlauf der L 3351 (Burg-Gräfenröder Straße und Ludwigstraße) in Groß-Karben sind an 44 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 7 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

4. Stadtteil Groß-Karben, L 3351: Assenheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3351 verläuft nördlich des Stadtteils Groß-Karben und ist Teil der Nordumgehung Karben. Im Bereich der Assenheimer Straße/Limesstraße/Am Ludwigsbrunnen führt sie in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Ein Lärmschutzwall ist bereits vorhanden.

Forderung aus der Beteiligung:

Die neue Nordumgehung (L 3351) verursacht trotz Lärmschutzwall und nachträglicher Erhöhung weitere Lärmbelastungen. Zudem werden vermehrte Geschwindigkeitskontrollen 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.

Es wird seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

5. K 246: Stadtteil Groß-Karben, Lindenstraße

Ist-Zustand:

Die Kreisstraße 246 verläuft nördlich des Stadtteils Groß-Karben und ist Teil der Nordumgehung Karben. Im Bereich der Lindenstraße führt sie in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Ein Lärmschutzwall ist bereits vorhanden.

Forderung aus der Beteiligung:

Die neue Nordumgehung (L 3351) verursacht trotz Lärmschutzwall und nachträglicher Erhöhung weitere Lärmbelastung. Zudem werden vermehrte Geschwindigkeitskontrollen 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.

Es wird seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

10.11.13 Kefenrod

Kefenrod besteht aus den Ortsteilen Bindsachsen, Burgbracht, Helfersdorf, Hitzkirchen und Kefenrod. Mit ihren 2.724 Einwohnern (Stand: 31.03.2019) liegt die Gemeinde am Rande des Vogelsbergkreises.

Durch die Gemeinde führt die Deutsche Ferienstraße Alpen-Ostsee (zwischen Berchtesgaden und Puttgarden). Über die Bundesstraße 276 ist die Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach (Auffahrt zur BAB 45) zu erreichen.

Mit den beiden Buslinien FB-23 und FB-24 sind Verbindungen nach Büdingen und zwischen den einzelnen Ortsteilen möglich.

Tabelle 371: Anzahl von Personen in Kefenrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Kefenrod sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Kefenrod betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 372: Betrachtete Straßenabschnitte in Kefenrod (PLUS-Kartierung)

	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	Kefenrod	L 3195 L 3010	121	16	0	93	6

1. L 3195 / L 3010

Ist-Zustand:

Die Landesstraßen L 3195 und L 3010 führen als Ortsdurchfahrten durch die Ortsteile Bindsachsen, Kefenrod und Hitzkirchen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den Straßen Lindenstraße, Bindsachsener Straße, Hitzkirchener Straße und Büdinger Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.14 Limeshain

Die 5.730 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Limeshain liegt nordöstlich der Stadt Nidderau und setzt sich aus den Ortsteilen Hainchen, Himbach und Rommelhausen zusammen. Der Sitz der Gemeindeverwaltung befindet sich in Himbach.

Über die Anschlussstelle Hammersbach ist die BAB 45 zu erreichen. Landesstraßen verbinden die Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen.

Die beiden Buslinien FB-42 und 563 verbinden zum einen die einzelnen Ortsteile, als auch Limeshain mit den Städten Hanau und Büdingen.

Tabelle 373: Anzahl von Personen in Limeshain, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	209	106	46	1	0	362
Nachts (L_{Night})	118	50	6	0	0	-	174

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Limeshain betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 374: Betrachtete Straßenabschnitte in Limeshain (PLUS-Kartierung)

	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	Limeshain Rommelhausen	L 3189 Himbacher Straße Hopfgartenstraße	49	1	0	44	5
2	Limeshain Himbach	BAB 45	Betroffene in Lärmkonflikt „L3189 (Taunusstraße, Ronneburgstraße)“ enthalten							
3	Limeshain Himbach	L 3189 Taunusstraße Ronneburgstraße	49	1	0	47	5	0	98	128

1. L 3189: Ortsteil Rommelhausen, Himbacher Straße / Hopfgartenstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3189 führt als Ortsdurchfahrt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch den Ortsteil Rommelhausen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2. BAB 45: Ortsteil HimbachIst-Zustand:

Die BAB 45 führt westlich des Ortsteils Himbach in Nord-Süd-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 35.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.400 Fahrzeugen/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung im Bereich der Neuhausstraße überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Neuhausstraße sind an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon befinden sich 3 Gebäude innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 10 „In der Schlinke“, Bereich Dorfanger, in dem geregelt ist, dass gegen die Straßen- und Verkehrsverwaltung sowie gegen die Gemeinde keinerlei Ansprüche auf Errichtung von Lärmschutzanlagen oder sonstige Forderungen, die mit den von den vorhandenen Straßen ausgehenden Beeinträchtigungen zusammenhängen, gestellt werden können.

3. L 3189: Ortsteil Himbach, Taunusstraße / RonneburgstraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3189 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Himbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung im Bereich der Taunusstraße überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Taunusstraße sind an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.11.15 Münzenberg

Die Stadt Münzenberg liegt im Norden der Wetterau und wird von der Wetter durchflossen. Die 5.760 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt setzt sich seit der Gebietsreform im

Jahre 1971 aus den vier Stadtteilen Gambach, Münzenberg, Ober-Hörgern und Trais zusammen.

Über die Anschlussstelle Münzenberg besteht für alle vier Stadtteile eine direkte Verbindung zur BAB 45. Am Gambacher Kreuz treffen die BAB 5 und 45 zusammen.

Mit dem Bahnhof Münzenberg gibt es einen Haltepunkt an der Bahnstrecke Butzbach-Lich der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE). Zusätzliche Busverbindungen nach Butzbach, Lich und Beienheim ergänzen den öffentlichen Nahverkehr.

Tabelle 375: Anzahl von Personen in Münzenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	328	52	14	1	0	395
Nachts (L_{Night})	150	27	3	0	0	-	180

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Münzenberg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 376: Betrachtete Straßenabschnitte in Münzenberg (PLUS-Kartierung)

	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	Münzenberg Gambach	L 3132 Bahnhofstraße Holzheimer Straße	107	30	0	117	26	0	453	410

1. L 3132: Stadtteil Gambach, Bahnhofstraße / Holzheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3121 führt in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Gambach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Entlang der L 3132 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem nachts überschritten.

Zudem sind an 69 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 28 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.16 Nidda

Die Stadt Nidda, die Ihren Namen dem Fluss Nidda verdankt, liegt am Unteren Vogelsberg. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die 17.260 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Stadt setzt sich aus den Stadtteilen Bad Salzhausen, Borsdorf, Eichelsdorf, Fauerbach, Geiß-Nidda, Harb, Kohden, Michelau, Nidda, Ober-Lais (einschl. Unter-Lais), Ober-Schmitten, Ober-Widdersheim, Schwickartshausen, Stornfels, Ulfa, Unter-Schmitten, Unter-Widdersheim und Wallernhausen zusammen.

Die Stadt Nidda liegt an den beiden Bundesstraßen 455 und 457. Weitere Landes- und Kreisstraßen vervollständigen das Straßenverkehrsnetz.

Die Bahnstrecke nach Friedberg hat mit dem Bahnhof Nidda ihre Endhaltestelle. Ebenfalls bestehen mit den Stationen in Nidda, Borsdorf und Ober-Widdersheim Verbindungen zu der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen.

Tabelle 377: Anzahl von Personen in Nidda, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	242	286	266	150	25	969
Nachts (L_{Night})	284	262	176	40	0	-	762

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 378: Betrachtete Straßenabschnitte in Nidda (PLUS-Kartierung)

	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	Nidda	B 457 Hindenburgstraße Raun	229	113	27	201	129	38	1655	1795
2	Nidda Kohden	B 457 Bismarckstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „B 457 (Hindenburgstraße, Raun)“ enthalten							

	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}
3	Nidda Eichelsdorf	B 455 Frankenstraße	95	44	0	95	53	3	541	665
4	Nidda Ober-Schmit- ten	B 455 Tanusstraße Rhönstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „B 455 (Frankenstraße)“ enthalten							
5	Nidda Borsdorf	B 455 Wetteraustraße	44	14	0	40	23	0	212	266
6	Nidda Harb	B 455 / B 457 Alois-Thums-Straße	54	13	0	55	12	0	196	226
7	Nidda Ober-Widders- heim	B 455 Forststraße	1	0	0	1	0	0	1	2

1. B 457: Hindenburgstraße / Raun

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 457 führt in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Nidda. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.000 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im gesamten Verlauf der B 457 in Nidda sind an 92 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich werden im Verlauf der B 457 zwischen den Einmündungen „Beundestraße“ und „Kreisverkehr L 3185“ die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 37 Gebäuden und am Tag an 20 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. L 3139: Stadtteil Kohden, Bismarckstraße

Ist-Zustand:

Die Bismarckstraße ist eine Landesstraße (L 3139) im Stadtteil Kohden mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen

Mobil:

Im Streckenverlauf der Bismarckstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem nachts überschritten.

Zudem sind an 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Nidda als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

3. B 455: Stadtteil Eichelsdorf, Frankenstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 führt als Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch die Stadtteile Borsdorf, Harb, Ober-Schmitten und Eichelsdorf. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Eichelsdorf ca. 9.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen

Mobil:

Im Streckenverlauf der Frankenstraße werden stellenweise in den Nachtstunden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, überschritten.

Zudem sind an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurde bereits an einem Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

4. B 455: Stadtteil Ober-Schmitten, Taunusstraße / Rhönstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 führt als Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch die Stadtteile Borsdorf, Harb, Ober-Schmitten und Eichelsdorf. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 9.500 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der Taunusstraße und der Rhönstraße werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 15 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

5. B 455: Stadtteil Borsdorf, Wetteraustraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 führt als Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch die Stadtteile Borsdorf, Harb, Ober-Schmitten und Eichelsdorf. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in Bereich Borsdorf ca. 6.800 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im gesamten Verlauf der B 455 im Ortsteil Borsdorf sind an 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten in der Nacht an 5 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

6. B 455 / B 457: Stadtteil Harb, Alois-Thums-Straße

Ist-Zustand:

Die Hauptverkehrsstraße des Stadtteiles Harb wird durch die parallel verlaufende B 455/B 457 - Alois-Thums-Straße - gebildet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Überprüfung der Lärmsituation gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Alois-Thumbs-Straße sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

7. B 455: Stadtteil Ober-Widdersheim, Forststraße

Ist-Zustand:

Zwischen der Forststraße direkt zwischen der B 455 und der K 184 gelegen befindet sich ein bewohntes Forsthaus.

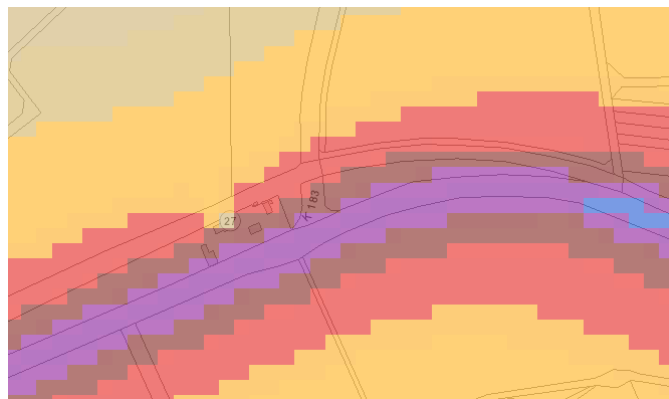


Abbildung 97: Lärmkartierung im Bereich des Lärmkonfliktpunktes, [HLNUG2018]

Forderung aus der Beteiligung:

Die Anwohner fordern Lärmschutz gegen die immensen Lärmbelastungen. Im Einzelnen beziehen sich die Forderungen auf eine Lärmschutzwand, Dachdämmung, Geschwindigkeitsreduzierung einhergehend mit Geschwindigkeitskontrollen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten. Weiterhin wurde gebeten, die Möglichkeit eines Baus einer Gabionenwand zu überprüfen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab an keinem Punkt der Fassade eine Überschreitung der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

10.11.17 Niddatal

Die Stadt Niddatal, durch die der Fluss Nidda fließt, hat 9.770 Einwohner (Stand: 31.03.2019). Sie liegt ca. 30km nördlich von Hanau. Die Stadt Niddatal besteht aus den Stadtteilen Assenheim, Bönstadt, Ilbenstadt und Kaichen.

Niddatal besitzt keinen direkten Anschluss an eine Autobahn. Über die Bundesstraße 275 kann jedoch die BAB 45 (Anschlussstelle Florstadt) erreicht werden.

Werktags sind stündliche Bahnverbindungen nach Friedberg und Hanau sichergestellt. Der Bahnhof Assenheim wird hingegen sonntags nur sporadisch durch Regionalzüge angefahren. Die Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen werden durch regionale Linienbusse hergestellt.

Tabelle 379: Anzahl von Personen in Niddatal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	130	87	123	81	23	444
Nachts (L _{Night})	93	116	89	39	0	-	337

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 380: Betrachtete Straßenabschnitte in Niddatal (PLUS-Kartierung)

	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	Niddatal Ilbenstadt	B 45 Friedberger Straße Hanauer Straße	107	81	7	90	75
2	Niddatal Assenheim	L 3187 Bahnhofstraße Hauptstraße Nieder-Wöllstädter- Straße	83	4	0	76	2	0	206	148
3	Niddatal Kaichen	B 45 Freigerichtstraße	65	54	11	64	61	17	717	839

1. B 45: Stadtteil Ilbenstadt, Friedberger Straße / Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Ilbenstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts auf der Hanauer Straße zwischen Hügelstraße und Burg-Gräfenröder Straße durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner sowohl eine Temporeduzierung auf 30 km/h als auch mindestens ein Lkw-Durchfahrtsverbot nachts auf der gesamten Ortsdurchfahrt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbulasträgers Hessen Mobil:

Auf der kompletten Ortsdurchfahrt, der B 45, im Stadtteil Ilbenstadt, sind an 53 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich werden im Bereich der Hanauer Straße die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 14 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. L 3187: Stadtteil Assenheim, Bahnhofstraße / Hauptstraße / Nieder-Wollstädter-StraßeIst-Zustand:

Die Landesstraße 3187 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Assenheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner sowohl eine Temporeduzierung auf 30 km/h als auch mindestens ein Lkw-Durchfahrtsverbot nachts auf der gesamten Ortsdurchfahrt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Entlang der L 3187 sind an 76 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Zusätzlich werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 2 Gebäuden und am Tag an einem Gebäude, überschritten.

Hinweis:

Die Überschreitung der Richtwerte findet außerhalb der Ortstafel statt. Hier ist eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkws und 80 km/h für Lkws erlaubt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Niddatal als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

3. B 45: Stadtteil Kaichen, FreigerichtstraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 45 führt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Kaichen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 5.800 Kfz/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner sowohl eine Temporeduzierung auf 30 km/h als auch mindestens ein Lkw-Durchfahrtsverbot nachts auf der gesamten Ortsdurchfahrt gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Verlauf der Ortsdurchfahrt, der B 45, sind an 37 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Außerdem werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, ausschließlich in der Nacht an 17 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.18 Ober-Mörlen

Die 5.724 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Ober-Mörlen liegt an dem Flüsschen Usa. Angrenzend an den Hochtaunus ist der Winterstein die höchste Erhebung

der Gemeinde. Auf ihm befindet sich ein Fernmeldeturm sowie ein Aussichtsturm. Die Gemeinde besteht aus den beiden Ortsteilen Ober-Mörlen und Langenhain-Ziegenberg, die nahe den beiden Städten Bad Nauheim und Friedberg liegen.

Über die Bundesstraße 275 ist an der Anschlussstelle Ober-Mörlen die Bundesautobahn 5 zu erreichen.

Regionale Buslinien stellen eine Verbindung u.a. nach Butzbach her, wo ein Bahn- und S-Bahn-Anschluss besteht.

Tabelle 381: Anzahl von Personen in Ober-Mörlen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	732	331	163	189	78	1.493
Nachts (L_{Night})	571	207	201	108	0	-	1.087

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 382: Betrachtete Straßenabschnitte in Ober-Mörlen (PLUS-Kartierung)

	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	Ober-Mörlen	BAB 5	31	11	0	78	18	3	138	313
2	Ober-Mörlen	B 275 Frankfurter Straße Usinger Straße	119	177	48	119	143	101	2217	2535

1. BAB 5

Ist-Zustand:

Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung östlich der Kerngemeinde in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Die Bebauung von Ober-Mörlen wird gemäß Mitteilung von Hessen Mobil zum größten Teil durch einen bis zu 3 m hohen Lärmschutzwall geschützt. Dieser beginnt in Höhe der Jahnstraße und endet kurz vor der Nauheimer Straße. Die Bebauung liegt deutlich tiefer als die A 5, wodurch auch durch den niedrigen Lärmschutzwall eine Pegelreduzierung auftritt.

Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 99.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 13.200 Fahrzeugen/Tag.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurde die Verbesserung des Lärmschutzwalls, bzw. der Lärmschutzwand gefordert.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil teilt mit, dass zwischen den beiden Anschlussstellen „Ober-Mörlen“ und „Friedberg“ jeweils in beiden Fahrtrichtungen der 2. und 3. Fahrstreifen mit lärmminderndem Asphalt saniert werden soll. Hieraus würde ein abgeminderter Emissionspegel von etwa 1 dB(A) zu erwarten sein.

Im Anschluss an die Sanierungsmaßnahme wird eine Neubewertung des Lärmkonfliktpunktes durch den Lärmaktionsplan angeregt.

2. B 275, Frankfurter Straße / Usinger StraßeIst-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h ganztags zwischen der der Einmündung „Haingraben“ bis zur Einmündung „Dr.-Werner-Stoll-Straße“ angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung sieht die Gemeinde Ober-Mörlen weiterhin die Umsetzung einer Ortsumgehung der B 275 als notwendig an, welche sich bereits im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes befindet.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Verlauf der B 275, Frankfurter- und Usinger Straße, sind an 86 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Außerdem werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, ausschließlich in der Nacht an 55 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.19 Ortenberg

Die Stadt Ortenberg liegt an den südlichen Ausläufern des Vogelsberges, zwischen den Städten Nidda und Büdingen, im Landkreis Wetterau. Die 9.002 Einwohner (Stand:

31.03.2019) große Stadt Ortenberg setzt sich aus den Stadtteilen Bergheim, Bleichenbach, Eckartsborn, Effolderbach, Gelnhaar, Lißberg, Ortenberg, Selters (mit Konradsdorf), Usenborn und Wippenbach zusammen.

Das Gemeindegebiet wird durch die Bundesstraße 275 durchzogen, die Ortenberg über die Anschlussstelle Florstadt mit der BAB 45 verbindet.

Bleichenbach als auch Effolderbach sind Haltepunkte an der Bahnstrecke Gießen-Nidda-Gelnhausen. Regionale Buslinien ergänzen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 383: Anzahl von Personen in Ortenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	90	128	196	79	8	501
Nachts (L _{Night})	119	197	100	11	0	-	427

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Ortenberg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 384: Betrachtete Straßenabschnitte in Ortenberg (PLUS-Kartierung)

	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	Ortenberg	B 275	60	11	0	60	18	0	220	273
2	Ortenberg Selters	B 275 Hauptstraße	105	40	8	108	47	11	567	716

1. B 275

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Ortenberg, sowie die Stadtteile Selters, Eckartsborn und Lißberg. Innerhalb der Stadtteile ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 im Kernstadtbereich ca. 8.000 Kfz/Tag. Dieser Straßenabschnitt war bereits in den letzten Jahren Gegenstand der Lärminderungsplanung in Hessen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt, der Wilhelm-Leuschner-Straße und der Lauterbacher Straße, sind an 25 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung

von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Außerdem werden im Bereich der Wilhelm-Leuschner-Straße die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 5 Gebäuden überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. B 275: Stadtteil Selters, Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Ortenberg, sowie die Stadtteile Selters, Eckartsborn und Lißberg. Innerhalb der Stadtteile ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.000 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 40 Gebäuden und am Tag an 10 Gebäuden überschritten.

Zudem sind an 50 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurde bereits an einem Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht eine B 275 Ortsumgehung Friedberg bis Ortenberg/Selters als Projekt im „Vordringlichen Bedarf“ vor. Die Lärmaktionsplanung unterstützt dieses Vorhaben.

Forderung aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Ortsumfahrung B 275 begrüßt.

10.11.20 Ranstadt

Die Gemeinde Ranstadt liegt am Übergang der Wetterau zum Vogelsberg, ca. 17 km von der Stadt Hanau entfernt. Ranstadt besitzt 5.076 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und setzt sich aus den Ortsteilen Bellmuth, Bobenhausen I, Dauernheim, Ober-Mockstadt und Ranstadt zusammen.

In der Kerngemeinde kreuzen sich die B 275 und B 457.

Ranstadt liegt an der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen, mit einem Haltepunkt, der stündlich von Regionalbahnen der Hessischen Landesbahn befahren wird. Zusätzlich wird morgens und abends eine Verbindung Nidda-Büdingen-Gelnhausen hergestellt. Busverbindungen zwischen den Ortsteilen und Friedberg, Nidda und Ortenberg ergänzen den Öffentlichen Personennahverkehr.

Tabelle 385: Anzahl von Personen in Ranstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	145	92	122	105	12	476
Nachts (L _{Night})	99	118	115	24	0	-	356

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 386: Betrachtete Straßenabschnitte in Ranstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Ranstadt	B 457 Hauptstraße Bahnhofstraße	65	53	2	64	57
2	Ranstadt Ober-Mockstadt	B 275	62	48	9	60	55	10	620	694

1. B 457, Hauptstraße / Bahnhofstraße**Ist-Zustand:**

Die Bundesstraße B 457 führt als Ortsdurchfahrt durch Ranstadt. Die Haupt- und Bahnhofstraße sind die Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtbereich.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts für Lkws zwischen Abzweig L3187 (Dauernheim) und dem Abzweig K 198 (Bellmuth) durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, in der Nacht überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 31 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. B 275: Stadtteil Ober-Mockstadt, Friedberger Straße und Niddastraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 275, Friedberger Straße und Niddastraße, zieht als Ortsdurchfahrt durch Ober-Mockstadt. Der Schwerpunkt liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Die obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung in Hessen die erforderliche Zustimmung für eine Geschwindigkeitsreduzierung von 22:00 bis 6:00 Uhr für Lkws auf der B 275 Friedberger Straße vom Beginn der Bebauung (südöstlich der Straße) bis Niddastraße Ende der Bebauung (nördlich der Straße) erteilt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 8.900 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab weiterhin Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der B 275, im Stadtteil Ober-Mockstadt, werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, ausschließlich in der Nacht an 27 Gebäuden überschritten.

Zudem sind an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.11.21 Reichelsheim (Wetterau)

Die aus sechs Stadtteilen (Kernstadt, Beienheim, Blofeld, Dorn-Assenheim, Heuchelheim und Weckesheim) bestehende Stadt Reichelsheim (Wetterau) liegt angrenzend an das im Mühlahl befindliche Naturschutzgebiet Bingenheimer Ried. Reichelsheim, das direkt am Deutschen Limes-Radweg liegt, hat insgesamt 6.775 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und war bis ins Jahr 1991 vom Braunkohletief- und Tagebau geprägt.

Die nächstgelegene Anschlussstelle zur BAB 45, welche das Stadtgebiet streift, befindet sich bei Florstadt. Reichelsheim und seine Stadtteile werden durch die L 3187 und die L 3188, sowie die K 179 erschlossen.

Der über die Stadtgrenzen bekannten Bahnhof (spiegelverkehrtes H0-Modell der Firma Kibri) als auch der Haltepunkt Weckesheim liegen an der Bahnstrecke Beienheim-Schotten. Hier verkehren im Stundentakt Züge der Hessischen Landesbahn Richtung Friedberg und Nidda. Der öffentliche Personennahverkehr wird durch Buslinien der Verkehrsgesellschaft Oberhessen GmbH (Mitglied des Rhein-Main-Verkehrsverbundes) sichergestellt.

Tabelle 387: Anzahl von Personen in Reichelsheim (Wetterau), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Reichelsheim sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Stadtgebiet von Reichelsheim betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 388: Betrachtete Straßenabschnitte in Reichelsheim (Wetterau) (PLUS-Kartierung)

	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	Reichelsheim	L 3187	125	24	0	95	17

1. L 3187, Bad Nauheimer Straße / Bingenheimer Straße / Raunstraße / Kronstraße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3187 führt als Ortsdurchfahrt sowohl durch die Kernstadt von Reichelsheim als auch durch den Ortsteil Dorn-Assenheim. Innerhalb der Ortsteile liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an der Landesstraße 3187 (Raunstraße und Hauptstraße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.22 Rockenberg

Die aus den beiden Ortsteilen Opfershofen und Rockenberg bestehende Gemeinde Rockenberg liegt im nordwestlichen Teil des Wetteraukreises und ist ländlich geprägt. Der im Vogelsberg entspringende Fluss Wetter fließt durch das 4.331 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeindegebiet. Das Marienschloss von Rockenberg, das heute als Justizvollzugsanstalt für Jugendliche dient, wurde ursprünglich als Nonnenkloster genutzt.

Die Gemeinde Rockenberg liegt unweit der beiden Bundesautobahnen 5 (Anschlussstelle Butzbach) und 45 (Anschlussstelle Gambacher Kreuz). Zusätzlich führen weitere Landstraßen nach Bad Nauheim, Münzenberg, Södel und Griedel.

Die ehemalige Butzbach-Licher Eisenbahn wird nur noch als Museumsbahn genutzt, der nächste Bahnhof befindet sich in Butzbach. Dieser kann über regelmäßige Busverbindungen, die nach Butzbach und Bad Nauheim führen, erreicht werden.

Tabelle 389: Anzahl von Personen in Rockenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

In Rockenberg sind keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Rockenberg betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung (LKZ), bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte:

Tabelle 390: Betrachtete Straßenabschnitte in Rockenberg (PLUS-Kartierung)

	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	Rockenberg	L 3135 L 3134	235	54	0	196	25	0	802	587

1. L 3135 / L 3134

Ist-Zustand:

Durch Rockenberg führen die Landesstraßen L 3134 und L 3135 und bilden die Hauptverkehrsstraßen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den Straßen Griedeler Straße / Mühlgasse / Untergasse / Scheidegasse/ Obergasse / Münzenberger Straße ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen.

10.11.23 Rosbach v. d. Höhe

Die Stadt Rosbach vor der Höhe liegt am Rande des Taunus, südwestlich von Friedberg. Rosbach v. d. Höhe besitzt 12.316 Einwohner (Stand: 31.03.2019) und setzt sich aus den drei Stadtteilen Nieder-Rosbach, Ober-Rosbach und Rodheim vor der Höhe zusammen.

Die Stadt verfügt mit der Anschlussstelle Friedberg eine direkte Anbindung an die BAB 5.

Der Bahnhof, der 1901 erbaut wurde und unter Denkmalschutz sich befindet, ermöglicht u.a. Verbindungen nach Friedberg oder Friedrichsdorf. Zusätzliche Busverbindungen unterstützen den Personennahverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen.

Tabelle 391: Anzahl von Personen in Rosbach v. d. Höhe, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.633	374	166	39	2	2.214
Nachts (L_{Night})	854	251	40	7	0	-	1.152

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 392: Betrachtete Straßenabschnitte in Rosbach v. d. Höhe (PLUS-Kartierung)

	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	Rosbach Ober-Rosbach	BAB 5	39	8	0	95	10	0	93	270
2	Rosbach	BAB 5 / B 455 Beinhardshof	47	8	0	100	14	0	119	311
3	Rosbach Ober-Rosbach/ Nieder-Ros- bach	B 455	72	11	0	87	20	0	200	270
4	Rosbach Nieder-Ros- bach	L 3352 Rodheimer Straße	112	18	0	88	22	0	380	309

Bereits durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung:

Seit Ende 2013 ist die Südumgehung Nieder-Rosbach fertiggestellt. Die Planung des vierstreifigen Ausbaus der B 455 zwischen A 5 und Südumgehung wurde zwar unterbrochen, jedoch für den Bundesverkehrswegeplan gemeldet.

1. BAB 5: Stadtteil Ober-Rosbach

Ist-Zustand:

Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung am Stadtteil Ober-Rosbach vorbei. Die Bebauung von Rosbach wird durch einen 2 bis 3 m hohen Lärmschutzwall geschützt. Die Bebauung liegt deutlich tiefer als die BAB 5, wodurch auch durch den niedrigen Lärmschutzwall eine spürbare Pegelreduzierung auftritt.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Hessen Mobil teilt mit, dass zwischen den beiden Anschlussstellen „Ober-Mörlen“ und „Friedberg“ jeweils in beiden Fahrtrichtungen der 2. und 3. Fahrstreifen mit lärmminderndem Asphalt saniert werden soll. Hieraus würde ein abgeminderter Emissionspegel von etwa 1 dB(A) zu erwarten sein.

Im Anschluss an die Sanierungsmaßnahme wird eine Neubewertung des Lärmkonfliktpunktes durch den Lärmaktionsplan angeregt.

2. BAB 5 / B 455: Beinhardshof

Ist-Zustand:

Der Beinhardshof, ein landwirtschaftlicher Haupterwerbsbetrieb mit Pensionspferdehaltung und therapeutischem Reitunterricht, liegt direkt im Bereich der BAB 5, AS Friedberg, d.h. auch an der B 455.

Forderung aus der Beteiligung:

Es wurden auch seitens des Kreisausschuss des Wetteraukreises aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert, da der Beinhardshof bereits jetzt schon lärmbelastet ist und durch weitere Ausbaumaßnahmen von einer Lärmzunahme bedroht ist.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit Hessen Mobil als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Weiterhin wurde gebeten, die Möglichkeit eines Baus einer Gabionenwand zu überprüfen.

Hinweis:

Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben würden erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

3. B 455

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 führt zwischen den Stadtteilen Ober-Rosbach und Nieder-Rosbach durch und tangiert in weiten Bereichen die Wohnbebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 22.600 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für verkehrliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Im Randbereich der B 455 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, sowohl in der Nacht als auch am Tag überschritten. Hiervon wurden an 5 Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten.

Zudem sind an 32 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

4. Stadtteil Nieder-Rosbach, L 3352: Rodheimer Straße

Ist-Zustand:

Die Landesstraße 3352 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Nieder-Rosbach. Derzeit liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für verkehrliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der Ortsdurchfahrt sind an 42 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

10.11.24 Wölfersheim

Die 9.859 Einwohner (Stand: 31.03.2019) große Gemeinde Wölfersheim liegt mit eigener Anschlussstelle an der BAB 45, nördlich von Frankfurt am Main. Der Weiße Turm, das größte Bauwerk der Befestigungsanlage von Wölfersheim ist das bekannteste Wahrzeichen der Gemeinde. Die Gemeinde Wölfersheim setzt sich aus den Ortsteilen Wölfersheim, Melbach, Södel, Wohnbach und Berstadt zusammen. Die Wetterauer Seenplatte, der Niddastausee und der Vogelsberg befinden sich in direkter Nähe.

Zusätzlich zur BAB 45 verlaufen die beiden Bundesstraßen 455 und 489 durch das Gemeindegebiet.

Wölfersheim besitzt zwei Bahnhöfe (Wölfersheim/Södel und Melbach), die Verbindungen nach Frankfurt am Main und Friedberg sicherstellen.

Tabelle 393: Anzahl von Personen in Wölfersheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	218	94	61	28	0	401
Nachts (L_{Night})	105	69	34	0	0	-	208

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 394: Betrachtete Straßenabschnitte in Wölfersheim (PLUS-Kartierung)

	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	Wölfersheim	B 455 Seestraße	92	31	0	98	31
2	Wölfersheim	L 3354 Hauptstraße	Betroffene in Lärmkonflikt „L3354 (Hauptstraße)“ enthalten							
3	Wölfersheim Melbach	B 455	16	0	0	7	2	0	22	19

1. B 455: Seestraße

Ist-Zustand:

Die Bundesstraße 455 führt als Ortsdurchfahrt durch Wölfersheim. Die vorhandene Lärmschutzwand befindet sich im Ortseingang Wölfersheim etwa 500 m südlich des Kreisverkehrs "Heyenheimer Weg" auf der Westseite der B 455.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung Hessen war die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes nachts in der Ortsdurchfahrt Wölfersheim Gegenstand des Verfahrens. Die Anordnung dieses befindet sich noch im Prüfverfahren.

Forderung aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung nachts auf 30 km/h gefordert.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Lärmschutzwand das Verkehrsschild für eine Geschwindigkeit von 70 km/h sowie das Tempo 50 Schild inkl. der Ergänzung Lärmschutz entfernt wurde. Die betroffenen Anwohner fordern, dass die Verkehrsschilder wieder angebracht werden, um die hieraus entstandene Lärmbelastung zu reduzieren.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbau- lastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Der Einwand bezüglich der möglicherweise unzureichenden Beschilderung wurde an die zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitergegeben. Es bleibt hier abzuwarten, ob die verkehrsrechtliche Anordnung tatsächlich aufgehoben wurde oder ob lediglich die Beschilderung Mängel aufweist. Letzteres wäre keine Angelegenheit der Lärminderungsplanung, sondern alleinige Angelegenheit der Straßenverkehrsbehörde.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Verlauf der Ortsdurchfahrt, der B 455 werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 21 Gebäuden und am Tag an einem Gebäude überschritten.

Zusätzlich sind an 45 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 5 Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.

Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

2. Ortsteil Wölfersheim, L 3354: Hauptstraße

Ist-Zustand:

Die Hauptstraße ist eine Landesstraße im Ortsteil Wölfersheim mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 2.200 Kfz/Tag.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Im Bereich der L 3354 sind an 30 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

3. Ortsteil Melbach B 455:

Ist-Zustand:

Die B 455 führt als Umgehungsstraße in Bebauungsnähe am Stadtteil Melbach vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 13.800 Kfz/Tag.

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.

10.11.25 Wöllstadt

Die Gemeinde Wöllstadt, bestehend aus den beiden Ortsteilen Nieder-Wöllstadt und Ober-Wöllstadt, hat insgesamt 6.508 Einwohner (Stand: 31.03.2019).

Die Bundesstraße 3 verläuft durch beide Ortsteile. Im August 2017 wurde die Umgehungsstraße B3a freigegeben. Diese läuft an beiden Ortsteilen vorbei und kreuzt zwischendurch die B3.

Nieder-Wöllstadt verfügt über einen S-Bahnhof der Main-Weser-Bahn, der von der Linie S6 (Frankfurt am Main- Friedberg) befahren wird. Zusätzliche Buslinien verbinden Wöllstadt mit Friedberg, Bad Nauheim und Niddatal.

Tabelle 395: Anzahl von Personen in Wöllstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	338	252	346	281	57	1.274
Nachts (L_{Night})	272	335	266	111	0	-	984

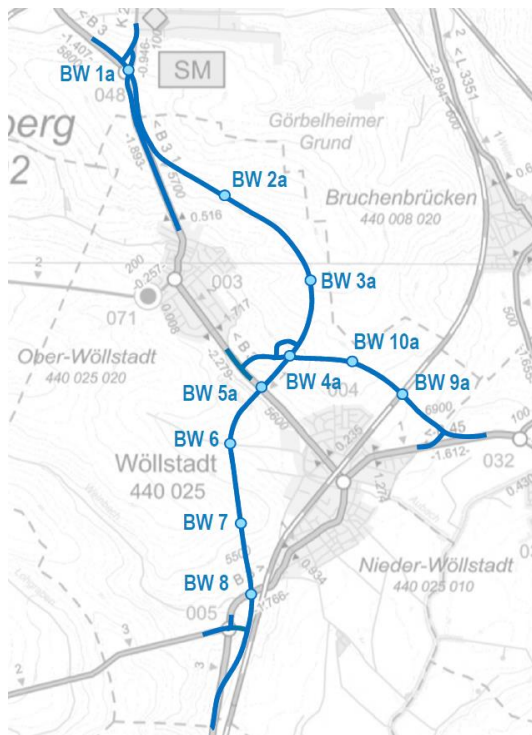
Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Einwände das Gemeindegebiet von Wöllstadt betreffend hervorgebracht. Die Lärmkennzifferauswertung, bzw. die Untersuchung der Lärmkonflikte aus der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab die in der folgenden Tabelle betrachteten Straßenabschnitte

Tabelle 396: Betrachtete Straßenabschnitte in Wöllstadt (PLUS-Kartierung)

	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	Wöllstadt Nieder- Wöllstadt	B 3 / B 45	64	33	0	69	38	2	400	494
2	Wöllstadt Nieder- Wöllstadt	Frankfurter Straße	161	150	20	164	133	59	1792	2080
3	Wöllstadt Ober- Wöllstadt	K 11 Gießener Straße	16	14	0	15	17	0	150	178

	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}
4	Wöllstadt Ober- Wöllstadt	Hanauer Straße	121	120	33	113	122	44	1567	1780

1. Bereits durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung: Ortsteil Nieder-Wöllstadt B 3 / B 45



Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße (B 3 / B 45) führt zu einer starken Reduzierung der Belastung der Anwohner durch Verkehrslärm sowie zu einer spürbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Ortslagen.

Die neue Trasse beginnt an der B 3 südlich von Friedberg, umfährt Ober-Wöllstadt östlich, quert die alte B 3 zwischen den Ortslagen, umfährt Nieder-Wöllstadt westlich und mündet im Süden in die bestehende B 3 ein. Kurz vor der Querung der alten B 3 wird die nördlich von Nieder-Wöllstadt neu geführte B 45 angeschlossen. Die neue B 45 wird hier verlängert und an die alte B 3 angebunden, von der beide Ortsteile leicht erreichbar sind.

Abbildung 98: Ortsumgehung Wöllstadt B3/B45, © DEGES⁶⁶

Hinweis 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.

2. Ortsteil Nieder-Wöllstadt, Frankfurter Straße

Ist-Zustand:

Die Gemeindestraße ist Teil der Ortsdurchfahrt im Ortsteil Nieder-Wöllstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für

⁶⁶ <https://www.woellstadt.de>; Präsentation des Büro DEGES, 12.09.2010

straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers

Das Ergebnis liegt trotz mehrfacher Erinnerung bislang nicht vor.

3. K 11: Ortsteil Ober-Wöllstadt, Gießener Straße

Ist-Zustand:

Die Gießener Straße wurde mit Inbetriebnahme der Ortsumgehung Wöllstadt B 3 zur Kreisstraße abgestuft. Trotz dieser Abstufung war eine vollständige Minderung der Lärmbelastung für die Anwohner nicht zu verzeichnen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde somit dem Landkreis Wetterau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Kreisausschuss Wetteraukreis:

Für das Jahr 2020 sind für die Kreisstraße umfassende Sanierungsarbeiten durch den Landkreis und die Kommune vorgesehen, die sich auch auf Fahrbahn und Straßenrandbereiche erstrecken. Der Landkreis als Straßenbaulastträger verspricht sich durch den neuen Fahrbahnbelag und veränderte Verkehrsströme eine Verminderung der Lärmbelastung.

4. Ortsteil Ober-Wöllstadt, Hanauer Straße

Ist-Zustand:

Die Gemeindestraße ist eine der Hauptstraßen im Ortsteil Ober-Wöllstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Das Ergebnis liegt trotz mehrfacher Erinnerung bislang nicht vor.

11 Finanzielle Informationen & Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

11.1 Kosten für die Aufstellung

Finanzielle Informationen für die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind nicht verfügbar.

11.2 Kosten zur 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.

11.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Da sich noch zahlreiche Maßnahmen in der Prüfung befinden, lässt sich die Zahl der betroffenen Personen, für die mittels des vorliegenden Teilplans des Lärmaktionsplanes eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen erreicht worden ist zu 9.804 Personen schätzen.

Durch die weitere Bearbeitung der in Prüfung befindlichen Maßnahmen, wird sich die Anzahl der Personen für die eine Lärmentlastung geschaffen werden konnte, nach der rechtskräftigen Veröffentlichung des vorliegenden Teilplans des Lärmaktionsplans noch erhöhen.

11.4 Lärmschadenskosten

Die Lärmschadenskosten gemäß LAI-Hinweisen werden in folgender Tabelle abgebildet:

Tabelle 397: Belastete Menschen nach VBEB im Regierungsbezirk Darmstadt und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen LDEN [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB		Lärmschadenskosten	
		durch <u>Straßenverkehrslärm</u> [Anwohner]	durch <u>Schieneverkehrslärm</u> an nichtbundeseigene Haupt-eisenbahnstrecken [Anwohner]	durch <u>Straßenverkehrslärm</u> [€]	durch <u>Schieneverkehrs-lärm</u> an nichtbundesei-gene Haupt-eisenbahn-strecken [€]
über	bis				
55	60	105.813	0	7.512.723	0
60	65	57.046	0	6.902.566	0
65	70	38.941	0	6.658.911	0
70	75	16.853	0	4.584.016	0
75		2.206	0	800.778	0
Summe:		220.859	0	26.458.994	0

12 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 Dritte 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.

13 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der

Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise

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 04.05.2020 in Kraft getreten.

13.1 Information der Öffentlichkeit

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch die Veröffentlichung im Staatsanzeiger. Die Öffentlichkeit wird zeitgleich durch eine Pressemitteilung informiert.

Die Kommunen und weitere beteiligte Fachbehörden werden 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, den 02.04.2020

Glossar

Auslösewerte	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 aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung erge-

	<p>bende 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.</p>

	<p>Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9 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.</p>
Grenzwerte	<p>Grenzwerte für eine schalltechnische Beurteilung sind in verschiedenen Verordnungen, Richtlinien etc. festgelegt und können je nach Schutzziel unterschiedlich sein. In der Regel beziehen sie sich auf Dauerschallpegel oder Beurteilungspegel.</p>
Hauptverkehrsstraße	<p>Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.</p>
Haupteisenbahnstrecke	<p>Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.</p>
Immission - Immissionsort	<p>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.</p>
Immissionspegel	<p>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.</p>
Immissions(richt)werte	<p>Immissions(richt)wert ist der gebietsspezifisch festgelegte Wert für den Beurteilungspegel am Immissionsort.</p>
Knotenpunkte	<p>Ein Knotenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege kreuzen.</p>
Lärm/Geräusch Unterschied	<p>Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall, sondern von Lärm. Lärm ist also unerwünschter Schall.</p>

Lärminde	<p>Lärminde ist eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitlichen Auswirkungen in Verbindung steht.</p> <p>L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärminde) = Lärminde für die allgemeine Belästigung</p> <p>L_{Night} (Nacht-Lärminde) = Lärminde für Schlafstörungen</p>
Lärmkonflikt	<p>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.</p>
Lärmpegel	<p>Der Begriff Lärmpegel umfasst den Emissionspegel, den Immissionspegel, den Mittelungspegel und den Beurteilungspegel. Sie werden in Dezibel (A) oder dB (A) angegeben.</p>
Lärmsanierung	<p>Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen verwendet wird.</p>
Lärmvorsorge	<p>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).</p>
Mittelungspegel	<p>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).</p>
Mischgebiet	<p>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.</p>

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 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.

Modal-Split	Aufteilung der Transportleistung auf verschiedene Verkehrsmittel; in der Regel MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Fahrradverkehr, Fußverkehr.
Orientierungswerte	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.
Parkraumbewirtschaftung	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.
passive Schallschutzmaßnahmen	Passive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen auf der Empfängerseite, meistens handelt es sich um Lärmschutzfenster.
Pegelminderung	Durch Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.

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 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).</p> <p>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.</p>
Progressionsgeschwindigkeit	<p>Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von Grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.</p>
Prüfwerte	<p>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.</p>
Quell- und Zielverkehr	<p>Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.</p>
Rechtsnorm	<p>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)</p>
Rechtsverordnung	<p>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.</p>

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

[HLNUG 2018]:

©GeoBasis-de / BKG 2017

©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Geobasisdaten: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Hintergrundkarten für ODEN: OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Einwohnerzahlen:

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

Beschreibung der Kommunen und Landkreise:

Homepages aller Kommunen und Landkreise im Regierungsbezirk

www.wikipedia.de

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
HMWEVW	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“

Abkürzungsverzeichnis

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