REGIERUNGSPRÄSIDIUM
DARMSTADT

HESSEN

LÄRMAKTIONSPLAN HESSEN (4. RUNDE)

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

28. Oktober 2024

Titelblatt:

©GeoBasis-de / BKG 2022
©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vorwort

Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan Hessen der vierten Runde, Teilplan Ballungsräume im Regierungsbezirk Darmstadt liegt ein Plan vor, in dem mit Ausnahme des Fluglärms alle wesentlichen Verkehrslärmarten für die fünf Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden, betrachtet werden. Die Stadt Hanau als die größte kreisangehörige Stadt Hessens, zählt erstmals auch zu den Ballungsräumen, da sie inzwischen über 100.000 Einwohner zu verzeichnen hat.

Neben dem Straßenverkehrslärm wird ein besonderes Augenmerk auf Lärm ausgehend von Schienenstrecken und Industrieanlagen gerichtet. So werden die Haupteisenbahnstrecken des Bundes, die einer eigenen Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt unterliegen, im Rahmen der umfassenden Lärmbetrachtung in den Ballungsräumen abgebildet. Hervorzuheben in diesem Plan ist auch die Darstellung der geplanten Ausbauprojekte im Bereich der Schieneninfrastruktur, welche gerade im Großraum Frankfurt a.M. eine erhebliche Dynamik aufweisen und mittelfristig den vom Straßenverkehr ausgehenden Lärm senken kann. Demgegenüber bedarf der von Industrieanlagen ausgehende Lärm keiner umfänglichen Betrachtung in Bezug auf lärmmindernde Maßnahmen, da die Bürgerinnen und Bürger aufgrund der sehr strengen Richtwerte für Lärmimmissionen von Industrieanlagen bereits heute in großem Maße vor Industrielärm geschützt werden. Der Schwerpunkt der im Plan angestoßenen Maßnahmen zielt aber auf die Minderung des vom Straßenverkehr ausgehenden Verkehrslärms ab. Dem Flugverkehrslärm wird aufgrund seiner großen Bedeutung im Rhein-Main Gebiet ein gesonderter Lärmaktionsplan gewidmet.

Im Rhein-Main-Gebiet sind die Menschen einer Vielzahl von Lärmimmissionen ausgesetzt. Die Tendenz zur ständig wachsenden Wohnbevölkerung in den fünf Ballungsräumen führt dazu, dass immer mehr Menschen auch in Bereichen leben, die von Umgebungslärm belastet sind. Die Mobilität für die Bürger und für den Warentransport soll weiterentwickelt werden. Ein wichtiges Ziel hierbei ist, dass dies mit geringeren Lärmimmissionen verbunden ist und so der Wirtschaftsstandort umweltverträglich weiter gestärkt wird. Gerade unter Einbindung der Bevölkerung, von der die meisten Anregungen zur Lärmreduzierung ausgingen, konnte im Plan eine Vielzahl von lärmmindernden Maßnahmen aufgezeigt und zur Umsetzung vorgegeben werden.

Damit trägt die Lärmaktionsplanung dazu bei, dass den Menschen im Rhein-Main-Gebiet trotz wachsender Wohnbevölkerung und damit einhergehender steigender verkehrlicher Mobilität, ein gleichbleibend hoher Standard an Lebensqualität gewährleistet werden kann.

Prof. Dr. habil. Hilligardt
Regierungspräsident

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **3**

Inhaltsverzeichnis **4**

1 Impressum **8**

2 Einleitung **9**

3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung **10**

3.1 Rechtsgrundlagen der Lärmminderungsplanung 10

3.1.1 Allgemein 10
3.1.2 Lärmkartierung 11
3.1.3 Lärmaktionsplanung 11
3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete 12
3.1.5 Rechtsvorschriften 13

3.2 Zuständige Behörden 16

3.2.1 Lärmminderungsplanung 16
3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau- und -verkehr 17
3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr 18
3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen 18
3.2.5 Flugverkehr 18
3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten 18

3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung 19

3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen 20

3.4.1 Straßenverkehrslärm 20
3.4.2 Schienenlärm 28
3.4.3 Industrielärm 29

3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen 30

3.5.1 Der Landesentwicklungsplan Hessen 2020 30
3.5.2 Regionalpläne 31
3.5.3 Lärmschutz im Städtebau (Bauleitplanung) 31
3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende 32

4 Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen **33**

4.1 Physikalische Grundlagen 33

4.2 Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit 34

4.3 Lärm ausgehend vom Straßenverkehr 35

4.4 Lärm ausgehend vom Schienenverkehr 36

4.5 Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten 37

5 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen ... 38

5.1 Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ... 38

5.2 Maßnahmen an Schienenstrecken ... 41

5.3 Maßnahmen bei industriellen Anlagen ... 42

5.4 Betrachtung ausgewählter Maßnahmen ... 42

5.4.1 Reduzierung von antriebsbedingten Fahrzeuggeräuschen auf Straßen ... 42

5.4.2 Leise Reifen ... 44

5.4.3 Elektromobilität ... 45

5.4.4 Lkw-Maut ... 46

5.4.5 Geschwindigkeitskontrollen ... 46

5.4.6 Maßnahmen gegen Motorradlärm ... 47

5.4.7 Optimierung der Übergangskonstruktionen von Autobahnbrücken ... 49

5.4.8 Versetzen von Ortstafeln ... 50

5.4.9 Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit) ... 50

5.4.10 Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen ... 50

5.4.11 Ausbau des ÖPNV ... 51

6 Lärmkartierung ... 52

6.1 Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm ... 52

6.2 Straßenverkehrslärm ... 52

6.3 Schienenverkehrslärm ... 54

6.4 Industrielärm ... 55

6.5 Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen ... 56

7 Ablauf der Lärmaktionsplanung der 4. Runde in Hessen ... 59

8 Mitwirkung der Öffentlichkeit der 4. Runde in Hessen ... 61

8.1 Informationsbroschüren ... 61

8.2 1. Öffentlichkeitsbeteiligung ... 61

8.3 2. Öffentlichkeitsbeteiligung ... 62

8.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit ... 63

9 Der Regierungsbezirk Darmstadt ... 65

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirks ... 65

9.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung ... 68

9.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ... 72

10 Weitere Lärmprobleme, verbesserungswürdige Situationen und Maßnahmen in den Ballungsräumen 76

10.1 Hinweis zur Verwendung der Verkehrsdaten aus dem Jahr 2021 76

10.2 Regionales Entwicklungskonzept Südhessen 77

10.3 Überregionale Projekte im Schienenverkehr 78

10.4 Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes 96

10.5 Ballungsraum Darmstadt 97

10.5.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 97
10.5.2 Straßenlärm 100
10.5.3 Schienenlärm 143
10.5.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken 143
10.5.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken 148
10.5.4 Industrielärm 151
10.5.5 Schutz ruhiger Gebiete 153

10.6 Ballungsraum Frankfurt am Main 155

10.6.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 157
10.6.2 Straßenlärm 159
10.6.3 Schienenlärm 222
10.6.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken 222
10.6.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken 228
10.6.4 Industrielärm 232
10.6.5 Schutz ruhiger Gebiete 235

10.7 Ballungsraum Hanau 237

10.7.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 237
10.7.2 Straßenlärm 240
10.7.3 Schienenlärm 267
10.7.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken 267
10.7.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken 267
10.7.4 Industrielärm 270
10.7.5 Schutz ruhiger Gebiete 273

10.8 Ballungsraum Offenbach/Main 276

10.8.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 276
10.8.2 Straßenlärm 279
10.8.3 Schienenlärm 308
10.8.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken 308
10.8.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken 308
10.8.4 Industrielärm 311
10.8.5 Schutz ruhiger Gebiete 313

10.9 Ballungsraum Wiesbaden 314

10.9.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 315

10.9.2 Straßenlärm ... 317
10.9.3 Schienenlärm ... 354
10.9.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken ... 354
10.9.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken ... 354
10.9.4 Industrielärm ... 358
10.9.5 Schutz ruhiger Gebiete ... 360

11 Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen ... 361

11.1 Kosten für die Aufstellung ... 361

11.2 Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen ... 361

11.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen ... 361

11.4 Lärmschadenskosten ... 362

12 Evaluierung des Lärmaktionsplans ... 366

13 Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit ... 367

13.1 Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans ... 367

13.2 Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans ... 367

14 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans ... 369

14.1 Information der Öffentlichkeit ... 369

Glossar ... 370

Quellenverzeichnis ... 376

Rechtsgrundlagenverzeichnis ... 377

Abkürzungsverzeichnis ... 379

1 Impressum

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

Die Lärmaktionsplanung hat das Ziel, die Lärmbelastungen der Bevölkerung zu reduzieren. In diesem Rahmen wird Umgebungslärm betrachtet. Umgebungslärm ist in dem Lärmaktionsplan für die Landkreise der Lärm, der von Straßen- und von Haupteisenbahnstrecken, die sich nicht im Eigentum des Bundes befinden, ausgeht. Im Lärmaktionsplan für die Ballungsräume, d.h. Kommunen über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, wird der Lärm von Straßen, Schienenwegen und von Geländen für industrielle Tätigkeiten, einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleitung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr, betrachtet. 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 (§ 47 b Ziffer 1 BImSchG).

Lärmaktionspläne müssen alle 5 Jahre überprüft und -falls notwendig- überarbeitet werden. Die Aufgabe hat hier das Regierungspräsidium Darmstadt.

Dieser Lärmaktionsplan schreibt den bestehenden Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt am Main, Offenbach am Main und Wiesbaden fort.

Die Lärmaktionsplanung beginnt mit der Auswertung der Umgebungslärmkartierung. Diese wird vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) erstellt. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung können im Lärmviewer Hessen des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie http://laerm.hessen.de eingesehen werden.

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

Alle Lärmkonfliktpunkte werden kommunenweise einer näheren Betrachtung unterzogen. Hierbei werden seitens der Lärmaktionsplanung Straßen- und Schienenabschnitte gebildet und der Ist-Zustand mit einer lokalen Lärmberechnung analysiert.

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

Dieser Lärmaktionsplan umfasst Lärm ausgehen für den Straßenverkehr und die nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken in den 5 Ballungsräumen des Regierungsbezirkes Darmstadt.

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr erstellt das Eisenbahn-Bundesamt einen zentralen Lärmaktionsplan. Dieser bundesweite Lärmaktionsplan wurde am 17.Juli 2024 unter folgender Adresse veröffentlicht:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung

3.1 Rechtsgrundlagen der Lärmminderungsplanung

3.1.1 Allgemein

Umgebungslärm ist der Lärm, der in der näheren Umgebung des Menschen auftritt.

In der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist dieser als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, definiert.

In der Umgebungslärmrichtlinie wird festgelegt, dass für Hauptverkehrsstraßen, Hauptverkehrsschienen und Großflughäfen alle 5 Jahre die Lärmbelastung zu kartieren und ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Eine Hauptverkehrsstraße hat nach dieser Vorschrift mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr (etwa 8.200 Fahrbewegungen am Tag). Ein Hauptschienenweg hat mehr als 30.000 jährliche Fahrbewegungen. Großflughäfen haben mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr.

In den Ballungsräumen sind Nebenstrecken und Industrieanlagen zusätzlich zu betrachten.

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde in deutsches Recht umgesetzt (§§ 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 Lärmminderungsplanung um etwaige Auswirkungen zu verhindern und zu mindern.

Die Lärmminderungsplanung 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 nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich aus § 47c BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)). Die Lärmkarten der Schienenwege werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt (§ 47 e Abs. 3 BImSchG).

3.1.3 Lärmaktionsplanung

Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sind Lärmaktionspläne von den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden aufzustellen (§ 47 d BImSchG).

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr erstellt das Eisenbahn-Bundesamt einen zentralen Lärmaktionsplan (§ 47 e Abs. 4 BImSchG).

Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne sind in der Umgebungslärmrichtlinie geregelt. Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung wie auch bei der Beurteilung von Minderungsmaßnahmen kann auf die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung zurückgegriffen werden.[1]

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

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 0. ff. zu entnehmen.

Die beteiligten Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden und zu dessen Umsetzung verpflichtet, sofern eine Maßnahme in Abstimmung mit der Fachbehörde festgelegt wurde. Die Bindungswirkung ergibt sich aus § 47 d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.

[1] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, LAI – AG Lärmaktionsplanung, in der Fassung vom 19.09.2022

[2] https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2022-12/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf, abgerufen am 19.09.2024

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 die Festsetzung 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 damalige Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ein Rechtsgutachten zum Thema „Ruhige Gebiete" vergeben und veröffentlicht.[3] Weitergehende rechtliche Vorgaben für die Abgrenzung ruhiger Gebiete existieren nicht.

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

Ruhige Gebiete sind in Hessen in den Landesentwicklungsplan (LEP) als Grundsatz aufgenommen worden.[5] Auch im Zuge der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen sollen die ruhigen Gebiete als Räume für eine naturnahe Erholung, die vor einer Zunahme der Lärmbeeinträchtigungen geschützt werden sollen, als Grundsatz aufgenommen werden."

[3] https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2021-06/rechtsgutachten_ruhige_gebiete.pdf, abgerufen am 19-09-2024

[4] https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2023-11/leitfaden_ruhige_gebiete_hessen_stand_november_2023.pdf, abgerufen am 19-09-2024

[5] https://landesplanung.hessen.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-lep, abgerufen am 12.09.2023

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)
Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1) zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes v. 19.12.2022 I 2478	Das Grundgesetz ist die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland und beinhaltet neben den Grundrechten unter anderem auch das Staatsorganisationsrecht mit den Kompetenzen der Bundesorgane.
Umgebungslärmrichtlinie (ULR) Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)	Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) insbesondere §§ 47 a-f in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S.1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225)	Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt. Lärmberechnungsvorschrift ist u. a. die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS).
Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151)	Das Gesetz verpflichtet das Eisenbahn-Bundesamt zur Überwachung und Genehmigung von Bundeseisenbahnstrecken.
Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV) 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 26.11.2014 (GVBl. I S.331), zuletzt geändert am 13.03.2019 (GVBl. I S. 432)	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.
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990 (BGBl. I S.1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)	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, einhergehen. 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 durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)	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 (VkBl. 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 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266)	Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236)	Die Verordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Beschränkungen und Verbote werden mit Vorschriftszeichen nach § 41 gekennzeichnet.
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), insbesondere §§ 41, 45 vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 08.11.2021 (BAnz AT 15. November 2021 B1)	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.
Hessisches Straßengesetz (HStrG) i.d.F. vom 08.06.2003 (GVBl. I, S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)	Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.

Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkRZustV) vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 17.05.2023 (GVBl., S. 372)	Die Verordnung legt in § 10 die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ausführung der StVO in Hessen fest.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) Stand: 10.04.1990, VkBl. 1990, S. 258	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 straßenverkehrs-rechtlichen Maßnahme fest. Sie gelten nur noch für verkehrsrechtliche Maßnahmen nach StVO.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) Stand: 31.10.2019, VkBl. 2019, S. 698	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 straßenverkehrs-rechtlichen Maßnahme fest. Sie sind bisher nur für bauliche Lärmminderungsmaßnahmen (Lärmvorsorge, Lärmsanierung) eingeführt.
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) Stand 27.05.1997, VkBl. 1997, S. 434 Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.	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 Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) dar. Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung wird dabei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.
Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) 28. Dezember 2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7) Berichtigt: 7. September 2021 (BAnz. AT 02.12.2021 B6)	Berechnungsverfahren für Umgebungslärm, welches in der 34. BImSchV geregelt ist.

3.2 Zuständige Behörden

3.2.1 Lärmminderungsplanung

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

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

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

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

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung besteht, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessen 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. Hinsichtlich der Maßnahmen des Eisenbahn-Bundesamts wird auf den Lärmaktionsplanung der 4. Runde nachrichtlich verwiesen.[6]

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 seit 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 Lärmminderungsmaßnahmen geht, die in Bundeshoheit liegen, demnach also um Entscheidungen, für deren Erlass der Bund die Verwaltungskompetenz besitzt. Die hessischen Regierungspräsidien sind demgegenüber seit 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.

[6] https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html, abgerufen am 18.01.2024

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

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

3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau- und -verkehr

Im Falle einer Zustimmung durch die zuständigen Behörden erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan aufgrund der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 i.V.m § 47 Abs. 6 BImSchG. Daher werden die zuständigen Behörden, zu denen auch die Kommunen gehören, im Rahmen der Planaufstellung beteiligt.

Die einzelnen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen liegen je nach Straßenkategorie bei den Kommunen, den Landkreisen, dem Land Hessen bzw. dem Bund und sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

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

	Straßenbauliche Maßnahme (§ 5 FStrG sowie § 41 HStrG)	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (§ 10 VkRZustV)
Bundesautobahn	Bund (Autobahn GmbH des Bundes)	Autobahn GmbH des Bundes
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil*) Gemeinden > 80.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 50.000 Einwohner Landrat in Gemeinden < 50.000 Einwohner
Landesstraße	Land (Hessen Mobil) Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 7.500 Einwohner Landrat in Gemeinden < 7.500 Einwohner
Kreisstraßen	Landkreis Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde
Nicht klassifizierte Straßen	Gemeinden	Gemeinde

* im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung

3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr

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

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

3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen

Zuständige Behörde für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen für Gelände mit industriellen Tätigkeiten, die der Industrieemissionsrichtlinie (IED) unterliegen, einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleitung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr, ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium.

3.2.5 Flugverkehr

Gemäß § 47 d BImSchG sind Großflughäfen (> 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) durch das zuständige Regierungspräsidium in der Lärmaktionsplanung zu behandeln. In Hessen gibt es nur den Großflughafen Frankfurt Main. Für diesen wird ein separater Lärmaktionsplan erstellt. (https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/verkehr/laermaktionsplanung/luftverkehrslaerm)

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

3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten

Die Lärmaktionsplanung betrachtet nur die vorgenannten Lärmarten. Mehrere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen 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 unterschritten werden sollten.

3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

3.4.1 Straßenverkehrslärm

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dies können verkehrsrechtliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts), Fahrverbote (z.B. Lkw-Fahrverbot), Verkehrsumleitungen etc. sein (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 StVO).

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs – beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen – dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das heißt, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes kommen in Betracht, wenn der Verkehrslärm die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner gefährdet. (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).

Verkehrsrechtliche Maßnahmen können auch angeordnet werden, wenn Erholungsbiete von besonderer Bedeutung geschützt (§ 45 Abs. 1a Nr.3 StVO) oder ein städtebauliches Entwicklungskonzept mit Mitteln des Ordnungsrechts unterstützt (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) werden sollen.

Mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) werden den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand gegeben.

In Hessen hat das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen mit der Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes vom 06.02.2023, ergänzt mit Erlass vom 16.08.2023, eine Hilfestellung für die Straßenverkehrsbehörden bereit gestellt, welche die eigenverantwortliche Entscheidungskompetenz der zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Hinblick auf die Anordnung lärmschutzbedingter Geschwindigkeitsbeschränkungen stärken soll.

Für die Frage, wann die ortsübliche Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Sinne einer besonderen Gefahrenlage überschritten wird, (und somit ein Anspruch gegen die zuständige Behörde auf eine ermessenfehlerfrei Entscheidung besteht) können nach der Rechtsprechung neben den Lärmschutz-Richtlinien-StV bereits die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 16. BImSchV) als Orientierungswerte herangezogen werden.[7]

[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

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. Berechnungen nach RLS-90 unterscheiden sich von dem für die Lärmaktionsplanung eingesetzten Berechnungsverfahren und liefern zum Teil abweichende Ergebnisse (vgl. Kapitel 6.1.1). Die Einführung der neuen Berechnungsverfahren nach RLS-19 wurde seitens des BMVI für den Bereich des ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutzes noch zurückgestellt, da aktuell noch untersucht wird, inwieweit die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV durch den Bund anzupassen sind.

Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImschV ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, im Einzelfall zu prüfen, ob und welche verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern[8], 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. Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung nicht alleine durch einen bestimmten Schallpegel bestimmt.

Eine Verpflichtung zur Anordnung lärmschutzbedingter Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs besteht für die Straßenverkehrsbehörde in der Regel dann, wenn nicht nur die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern darüber hinaus auch die deutlich höheren Richtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" (Lärmschutz-Richtlinien-StV) am Immissionsort überschritten werden. Die Rechtsprechung geht insoweit in diesen Fällen davon aus, dass sich das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten kann.[9]

Im Rahmen der Prüfung der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden aber auch etwaige entgegenstehende Belange des Verkehrs (z. B. unzumutbare Fahrzeitverlängerungen für die Verkehrsteilnehmenden sowie der Erhalt einer funktionsgerechten Straßennutzung) geprüft und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Die zuständige Behörde darf selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. 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. Regelmäßig relevante Gesichtspunkte sind außerdem mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV, etwa die Einhaltung von Fahrplänen und Anschlussverbindungen, sowie den Rad- und Fußverkehr.

---

[8] Gemäß der Rechtsprechung genügt bei Immissionspegeln von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bereits eine Pegelminderung im Bereich von 1 dB(A), um die Geeignetheit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme nachzuweisen, d.h. eine nicht nur geringfügige Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner zu erreichen

[9] Auszug „Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzesdes" des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 06.02.2023

Es ist fachlich 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, „grüne Wellen" werden nach Möglichkeit angepasst.

Auch Pegelminderungen von weniger als 3 dB(A) werden wahrgenommen (siehe auch Lärmschutzrichtlinien-StV 3.2).[10]

Der Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wird von der Lärmaktionsplanung befürwortet. Dies gilt sowohl auf Strecken mit Regelgeschwindigkeit als auch auf Strecken mit aus Lärmschutzgründen reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt zur Lärmreduzierung bei.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Einzelfällen bei besonders hohen Lärmbelastungen auch nach einem Einbau eines lärmmindernden Straßenbelages in Betracht gezogen werden. Das Aufbringen eines lärmmindernden Deckenbelages erfolgt in der Regel aus Kostengründen nur bei einer Sanierungsnotwendigkeit der Straße.

Abbildung 1: Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund Lärmschutz, © Regierungspräsidium Darmstadt

<u>Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)</u>

Im Jahr 2023 (Stichtag 01.01.2023) gab es in Deutschland 48,8 Millionen Pkw. In allen Bereichen haben die Bestände seit 2008 zugenommen: Pkw um 18,4 %, Lkw um 54,6 % und andere Fahrzeuge um 24,6 %. Insgesamt stieg der Kraftfahrzeugbestand zwischen 2008 und 2023 um 21,1 %.[11] Dennoch gibt es für bestehende Straßen keinen gesetzlichen Anspruch auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen.

Liegen die berechneten Lärmimmissionen über den für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. für Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen geltenden, in Tabelle 3 wiedergegebenen Auslösewerten für die straßenbauliche Lärmsanierung (VLärmSchR 97),

[10] Jens Ortscheid, Heidemarie Wende, Aufsatz: „Können Lärmminderungsmaßnahmen mit geringer akkustischer Wirkung wahrgenommen werden?", UBA 2004

[11] https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#entwicklung-des-kraftfahrzeugbestands, abgerufen am 11.01.2024

besteht die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger im Rahmen der hierfür 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.

Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stehen derzeit jährlich ca. 65 Mio. Euro zur Verfügung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II)[12]. Für die Lärmvorsorge, Lärmsanierung und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden hessischen Landesstraßen stehen derzeit jährlich 4 Mio. Euro zur Verfügung[13]. In Hessen werden aus diesen Mitteln hauptsächlich Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) auf Antrag von Haus- bzw. Wohnungseigentümern bezuschusst.

Programm des Bundes für Bundesautobahnen

Für Autobahnen können sich Haus- und Wohnungseigentümer an die Autobahn GmbH des Bundes wenden. Für das Land Hessen sind bei der Autobahn GmbH des Bundes mehrere Niederlassungen zuständig. Eine Übersicht bietet nachfolgende Tabelle:

Niederlassung	Adresse	Telefonnummer	Mailadresse
Nordwest	Gradestraße 18 30163 Hannover	0511 23 51 050	nordwest@autobahn.de
Westfalen	Lilienthalstraße 5 59065 Hamm	02381/2777101	direktion.westfalen@autobahn.de
West	Bahnhofsplatz 1 56410 Montabaur	02602 924-0	west@autobahn.de
Südwest	Augsburger Str. 748, 70329 Stuttgart	071134250-0	Suedwest@autobahn.de

Weitere Voraussetzungen für die Lärmsanierung sind:

- die Straße hat vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 Baurecht erlangt
- die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan
- Die Voraussetzungen für die Lärmsanierung hat der Bund für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegt:
  Diese sind unter anderem:
  - die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden,

[12] https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#larmsanierung-larmschutz-an-bestehenden-strassen, abgerufen am 11.01.2024

[13] https://finanzen.hessen.de/sites/finanzen.hessen.de/files/2023-02/einzelplan_07_hessisches_ministerium_fuer_wirtschaft_energie_verkehr_und_wohnen.pdf , Seite 249, abgerufen am 11.01.2024

- die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 der VLärmSchR 97 werden überschritten,
- es erfolgt eine Antragstellung durch die Eigentümerin oder den Eigentümer der betroffenen Wohnimmobilie. Gemeinden sind für ihre Einwohnerinnen und Einwohner im Sinne eines Sachwalters nicht antragsberechtigt.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat sich entsprechend ihrer Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, Lärmsanierungsmaßnahmen konsequent umzusetzen. Im Vorfeld hat z. B. die Niederlassung West der Autobahn GmbH des Bundes bereits begonnen, die Lärmbetroffenheiten entlang der Autobahnen für ihr gesamtes Zuständigkeitsgebiet in Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland auf rund 1.600 km Streckenlänge zu ermitteln. Auf Basis dieser Untersuchungen wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von aktiven Maßnahmen (wie beispielsweise Lärmschutzwänden) und passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt. Dabei sind u.a. die Anzahl der Lärmbetroffenen und die Höhe der Immissionen, geplante oder bereits realisierte Lärmschutzmaßnahmen sowie die personellen Möglichkeiten der Niederlassung West der Autobahn GmbH und die finanziellen Ressourcen der Autobahn GmbH des Bundes zu berücksichtigen.

Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen an Bundes- und Landesstraßen [14]

Baulastträger für außerörtliche Bundes- bzw. Landesstraßen ist der Bund bzw. das Land Hessen. Das Gleiche gilt für innerörtliche Bundesstraßen in Gemeinden mit weniger als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. für innerörtliche Landesstraßen in Gemeinde unter 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen (Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen, www.wirtschaft. hessen.de) wurden im Jahr 2023 durch das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die jeweils 30 am stärksten von Lärm betroffenen Abschnitte auf Bundes- und Landesstraßen identifiziert. Für Bundestraßen in der Baulast des Bundes wird das Land Hessen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung tätig. Maßgeblich für die Beurteilung der lokalen Lärmbelastung ist ein hierfür gebildeter Lärmindex, in den die Höhe der Auslösewertüberschreitungen sowie die Anzahl der am Tag und in der Nacht hiervon betroffenen Personen eingehen.

Hessen Mobil wird nun der Reihe nach prüfen, ob dort die Verlegung lärmmindernden Asphalts oder andere Lärmminderungsmaßnahmen möglich sind. Neben der technischen Umsetzbarkeit ist dies auch abhängig von der Anzahl der betroffenen Personen sowie der (haushaltsrechtlichen) Verhältnismäßigkeit. Wo sich dies nicht realisieren lässt, wird Hessen Mobil die betroffenen Hauseigentümerinnen und -eigentümer darauf hinweisen, dass sie finanzielle Hilfe beim Einbau passiven Lärmschutzes beantragen können.

Hauseigentümer können hiervon unabhängig Anträge auf eine finanzielle Unterstützung von bis zu 75 % der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen stellen. Nach Eingang des Antrages wird geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Bezuschussung von

[14] https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/strassenverkehr/laermsanierung-strasse, abgerufen 19.09.2023

Schallschutzfenstern (oder in Ausnahmefällen auch weiteren baulichen Schallschutzmaßnahmen) vorliegen. Prüfkriterien sind u.a. eine Überschreitung der Sanierungswerte, vorhandene Lärmschutzdämmung sowie das Baujahr des Gebäudes. Bei nach dem 01.04.1974 errichteten Gebäuden ist im Einzelfall zu beurteilen, ob ein zurechenbares Verhalten des Eigentümers oder seiner Rechtsnachfolger gegeben ist[15]. Danach ist bei der Entscheidung über die Lärmsanierung zu berücksichtigen, ob die betroffenen Grundstückseigentümer in Kenntnis der Straße bzw. der damit verbundenen Verkehrslärmeinwirkung die baulichen Anlagen errichtet haben. Die Einzelfallbetrachtung kann sich hierbei insbesondere daran orientieren, ob die Lärmimmissionen sich seit der Errichtung der baulichen Anlagen signifikant erhöht haben.

Abbildung 2: Lärmschutzwand © Regierungspräsidium Darmstadt

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich baulicher Schallschutzmaßnahmen für Bundes- bzw. Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Sachgebiet Immissionsschutz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953 500
Mail: kc.immissionsschutz@mobil.hessen.de.

[15] Mit HMWEVW-Erlass vom 12.06.2019 („Zurechenbares Verhalten von Betroffenen im Rahmen der Lärmsanierung") wurde 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.

Informationen sowie Antragsunterlagen stellt Hessen Mobil auf der Internetseite bereit: https://mobil.hessen.de/Verkehr/Laermschutz/Laermschutzmassnahmen, (abgerufen am 13.09.2023).

Kommunen können für Straßen in eigener Baulast zudem freiwillig mit kommunalen Mitteln bauliche Maßnahmen ergreifen.

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, lärmmindernde 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 freiwilligen (fachgesetzlich nicht normierten) Lärmsanierung nach den hierfür geltenden 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-19, welche auch bei der Feststellung von Lärmsanierungsansprüchen angewendet wird.

<u>Auslöse-, Grenz- und Richtwerte für Lärmsanierung, Lärmvorsorge und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an Straßen</u>

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

Tabelle 3: Geltende Grenz-, Auslöse- und Richtwerte verschiedener Rechtsgrundlagen in dB(A)

Maßnahmenart	**Straßenbaulich** (Neubau / wesentliche Änderung)		**Straßenbaulich** (Bestand)		**Straßenverkehrsrechtlich** (Bestand)	
Geltungsbereich Berechnungsgrundlage	16. BImSchV *Grenzwerte [dB(A)]* RLS-19		VLärmSchR97 *Auslösewerte [dB(A)]* RLS-19		Lärmschutz-Richtlinien-StV *Richtwerte [dB(A)]* RLS-90	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reines und allgemeines Wohngebiet	59	49	64	54	70	60
Dorf-/Kern-/ Mischgebiet	64	54	Bundesstraße		72	62
			66	56		
			Landesstraße			
			64	54		

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"[16] 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 Haushaltmittel. Die Auslösewerte sind hier zugleich Zielwerte, die nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr überschritten werden dürfen.

Lärmvorsorge

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

Auslöse- und Grenzwerte für Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Schienenwegen

Tabelle 4: Geltende Auslösewerte für Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienen [17]

Maßnahmenart	Lärmvorsorge		Lärmsanierung	
Geltungsbereich	16. BImSchV *Grenzwerte [dB(A)]*		Förderrichtlinie Lärmsanierung *[dB(A)]*	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime	57	47	64	54
Reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	64	54
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64	54	66	56

[16] https://laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html, abgerufen am 12. September 2023

[17] https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laerm-vorsorge-und-laermsanierung.html, abgerufen am 13.09.2023

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 [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45	35
Reine Wohngebiete	50	35
Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete	55	40
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	60	45
Urbane Gebiete	63	45

3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der steigende Bedarf an Wohnraum und Gewerbeflächen insbesondere im Bereich der Ballungsräume führt zu einer baulichen Verdichtung und zu einer verstärkten Lärmbelastung. Die konkurrierenden Flächennutzungen durch Verkehr, Wohnen, Arbeit und Gewerbe stellt hohe Anforderungen an die Lösung der Lärmkonflikte.

Einer zukünftigen neuen oder stärkeren Lärmbelästigung kann auf raumplanerischer Ebene vorgebeugt 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.

3.5.1 Der Landesentwicklungsplan Hessen 2020

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. sind als Grundsätze genannt:

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

Nähere Informationen finden Sie auf dem Landesplanungsportal.[18]

[18] https://landesplanung.hessen.de/landesplanung, abgerufen am 19.09.2023

3.5.2 Regionalpläne[19]

Die Regionalpläne konkretisieren den Landesentwicklungsplan. Durch die Berücksichtigung von Anforderungen des Lärmschutzes bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen kann effektiv vorbeugender Lärmschutz realisiert werden.

Als Grundsatz wird genannt, dass

- bei raumbedeutsamen Maßnahmen ausreichende Abstandbemessungen ein geeignetes Mittel sein können, dem Entstehen neuer Lärmkonflikte vorbeugend entgegenzuwirken.
- dort, wo dies nicht möglich ist, Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes berücksichtigt werden
- Darüberhinaus ist in der Begründung zu entnehmen:Zur Vermeidung von Lärmkonflikten ist es bei der Planung raumbedeutsamer Maßnahmen sinnvoll, über die rechtlichen Immissionsgrenzwerte hinaus die Orientierungswerte der DIN 18005 zu berücksichtigen. Dies gilt beispielsweise bei der Standortzuordnung von Wohngebieten zu Verkehrswegen.
- Bei Aus- und Neubau von Verkehrswegen sollen unnötige Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungen wertvoller Landschaftsräume und die Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm durch Bündelung der Verkehrswege vermieden bzw. vermindert werden.
- Bei Straßenneubau ist der Rückbau entlasteter Straßenabschnitte anzustreben.
- Zur Verknüpfung von individuellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind an Haltepunkten/Bahnhöfe Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze zu errichten. 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.[20]

Nähere Informationen finden Sie auf dem Landesplanungsportal[21].

3.5.3 Lärmschutz im Städtebau (Bauleitplanung)

Durch vorausschauenden Städtebau kann eine Vielzahl von Lärmkonflikten bereits im Vorfeld vermieden werden.

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§1 BauGB).

[19] Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010
[20] Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

[21] https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/regionalplan-suedhessen-regionaler-flaechennutzungsplan , abgerufen am 16.07.2024

Durch die Bauleitplanung soll bei Planungsvorhaben (z.B. von Neubaugebieten) vor allem durch einen angemessenen Abstand von Lärmquellen (z.B. Hauptverkehrsstraße) zu Wohngebieten, zu öffentlich genutzten Gebäuden und zu Freizeitgebieten eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden.

Durch den Flächennutzungsplan, der in der Regel das gesamte Gemeindegebiet umfasst, können die lärmverursachenden Flächen (Verkehr, Gewerbe, etc.) und die vor Lärm zu schützenden Flächen (Wohnen, Erholungsgebiete, etc.) voneinander abgegrenzt werden.

Im Bebauungsplan, der ein einzelnes Baugebiet in einer Kommune gestaltet, können Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgelegt werden. Als anzustrebende Immissionswerte werden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau", zugrunde gelegt. Sind dennoch aufgrund der örtlichen Begebenheiten Beeinträchtigungen zu erwarten, kommen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Lärmschutzwände und -wälle) oder aber des passiven Schallschutzes in Betracht. Bei letzterem handelt es sich um Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude selbst wie Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, Fassaden-/Dachdämmungen bzw. Grundrissgestaltungen.

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

Der Umgang der Lärmaktionsplanung mit dem Regionalen Entwicklungskonzept Südhessen, welches zum einen den Bestand an Siedlungsflächen in Südhessen abbildet und zum anderen aufzeigt, wo Entwicklungspotential besteht, wird in Kapitel 10.2 abgebildet.

3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende

Verkehrsplanerische Konzepte können positiven Einfluss auf die Verkehrslärmentwicklung haben und werden daher im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

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)).[22] Dieses Maß gibt an, wievielmal größer die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist.[23] Die Lautstärke einzelner Geräuschquellen ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

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

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

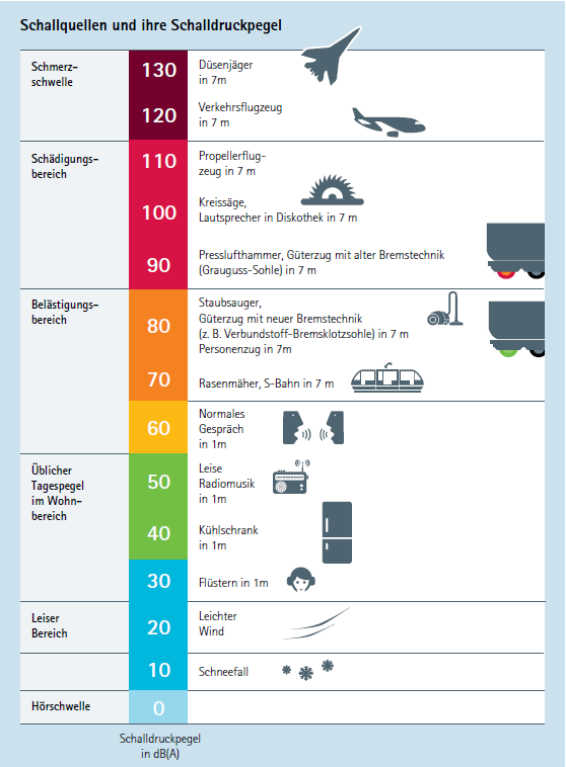

Abbildung 3: Schallquellen und ihre Schalldruckpegel© BMVI [24]

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 die Lautstärke verdoppelt, der Verkehr jedoch verzehnfacht.

Lärm wirkt ab einem bestimmten Schalldruckpegel auch immer unbewusst auf den menschlichen Organismus ein. Das vegetative Nervensystem reagiert auf Lärm auch im

[24] 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-schienenverkehr-broschuere.pdf? blob=publicationFile, abgerufen am 13.09.2023

Schlaf und nach Jahren der Belastung, 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-Kreislauferkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.[25]

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 Kavalierstart, 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.[26]

Den Straßenverkehr betreffend wird stark empfohlen:

- den durchschnittlichen Lärmpegel L_{DEN} (Erläuterung s. Kap. 6.1.1) auf weniger als 53 Dezibel (dB) zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist,
- den nächtlichen Lärmpegel L_{Night} (Erläuterung s. Kap. 6.1.1) 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.

[25] https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen, abgerufen am 13.09.2023

[26] https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563, abgerufen am 13.09.2023

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (L_{DEN}= 65 dB(A), L_{Night}=55 dB(A)) 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.

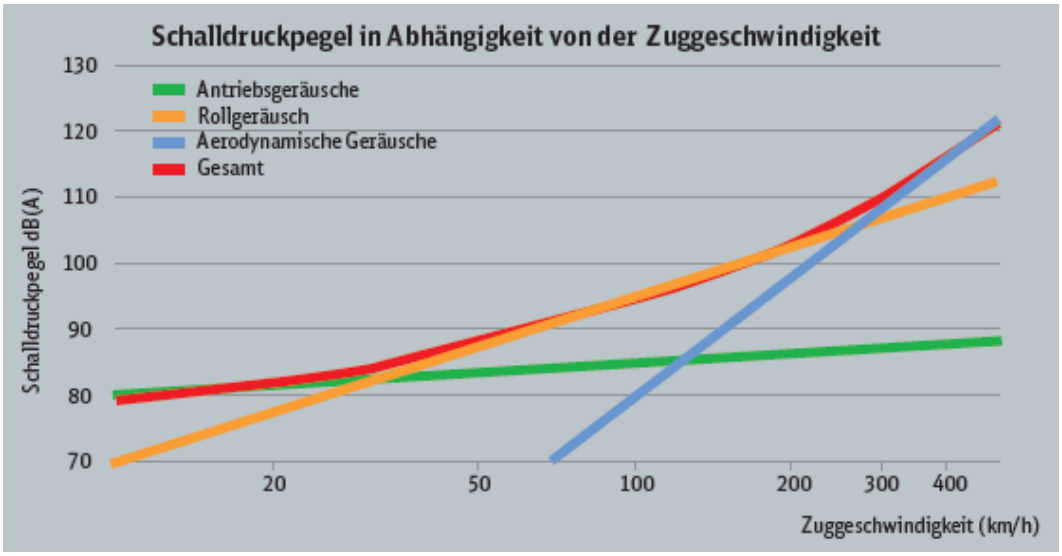

Abbildung 4: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit © EBA[27]

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. Diese kommen hauptsächlich nachts zum Einsatz. Ursache hierfür waren vor allem die Rollgeräusche, die durch den Einsatz von gusseisernen Bremsklötzen und hierdurch aufgerauter Radlaufflächen entstehen. Die Güterzüge sind in den letzten Jahren fast vollständig umgerüstet worden.

[27] 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 13.09.2023

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.[28]

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 Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt.

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

4.5 Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten

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

[28] https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563, abgerufen am 18.01.2024

5 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Lärmminderung unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Maßnahmen. Am effektivsten und am günstigsten sind aktive lärmmindernde 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 Lärmminderung 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 Lärmminderung in von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich erfolgversprechend durch die Umsetzung eines Maßnahmenbündels erzielen. Hierbei sind planerische, straßenverkehrsrechtliche, 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 Lärmminderung.

Tabelle 6: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Straßen

Maßnahme		Auswirkung	
		Lärm	Verkehr
an der Quelle	geräuscharme Fahrzeuge / E-Mobilität	In Abhängigkeit der Geschwindigkeit: In Bereichen mit hohem Anfahranteil bis ca. 20 km/h hoch, von 20 km/h bis ca. 50 km/h stark abnehmend; oberhalb von 50 km/h geringfügige Reduzierung	keine Auswirkungen
	geräuscharme Reifen	Reduzierung ca. 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 ausführungsabhängig	keine Auswirkungen

	Einbau lärmarmer Fahrbahnbeläge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften[29]	Reduzierung bis 8 dB(A) möglich	bei Einbau von OPA/ZWOPA Senkung der Gefahr von Aquaplaning
	Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge	lokale begrenzte Reduzierung insbesondere der Spitzenpegel	besserer Verkehrsfluss
Verkehrsbeschränkungen	Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts); z.B. Tempo 30[30]	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	Ausschluss einer Verkehrsart, auch Verlagerungen von Verkehr, Lärm und Abgasen in andere Gebiete
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 Kfz-Verkehrs
	Kreisverkehre	Je nach Situation geringfügige Reduzierung	Je nach Situation 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
	Bündelung von Verkehr auf weniger konfliktträchtige Straßenabschnitte	Verbesserung der Lärmsituation; allgemeingültige An-	Entlastung der Innenstadtbereiche und Erhöhung des

[29] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf, abgerufen am 13.09.2023

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Handlungsempfehlung_laermmindernde_Asphaltdecken_innerorts.pdf, abgerufen am 13.09.2023

[30] https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2022-05/kurz-info_tempo_30_aus_laermschutzgruenden.pdf , abgerufen am 13.09.2023

		gaben zur Pegelminderung nicht möglich	Verkehrsaufkommens auf den Durchgangsstraßen, aber auch 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 Pegel-minderung 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; An-	Entlastung der Innenstadtbereiche

		gaben zur Pegelminderung nicht möglich	
passiver Lärmschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern incl. Lüftungseinrichtungen[31]	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

5.2 Maßnahmen an Schienenstrecken

Eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung. 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)	

[31] nähere Ausführungen bei Kapitel 3.4.1

	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 Maßnahmen bei industriellen Anlagen

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

5.4 Betrachtung ausgewählter Maßnahmen

5.4.1 Reduzierung von antriebsbedingten Fahrzeuggeräuschen auf Straßen

Bei Sportwagen und Motorrädern liegt aufgrund der großen Motorenleistung und hohen Drehzahlbereichen ein enormes Lärmpotential vor, welches durch starkes Beschleunigen und oder hochtouriges Fahren oftmals ausgeschöpft wird.

Die Grenzwerte für die zulässigen Lärmemissionen von Kfz sind EU-weit harmonisiert. Seit 2016 sind die Geräuschemissions-Vorschriften für die Typengenehmigung von neuen Kfz verschärft worden. So ist durch die Einführung entsprechender Vorgaben auf der Rechtsetzungsebene der Europäischen Union am 13.02.2023 etwa ein Geräuschbestimmungsverfahren unter realen Fahrbedingungen (RD-ASEP; Real Driving Additional Sound Emission Provisions) in die Typzulassung bestimmter Motorräder eingeführt worden. Bis dahin erfolgten Geräuschmessungen lediglich unter Volllast in ausgewählten Betriebsstufen im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 80 km/h. Nunmehr werden alle realen Fahrsituationen bis 100 km/h und bis 80 % der Motornenndrehzahl eines Motorrades mittlerer und hoher Leistung in das Geräuschbestimmungsverfahren einbezogen. Zudem erfolgt die Prüfung zusätzlicher Geräuschanforderungen für leistungsstarke Motorräder und deren Austauschschalldämpfer künftig nicht mehr durch den Hersteller selbst, sondern durch

eine neutrale Stelle (Technischer Dienst). Bereits zugelassene Motorräder und Sportwagen dürfen 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 Auspuffendrohr befestigte Lautsprecher künstlich verändert. Einzige Ausnahme bilden elektrisch betriebene Fahrzeuge, welche künstliche Warngeräusche von sich geben dürfen.

Bei sogenannten Klappenauspuffanlagen kann der Abgasstrom wahlweise über schallgedämpfte bis ungedämpfte große Kanäle geführt werden. Der Schalldämpfereinsatz wird manchmal auch entfernt.

Ab Werk verbaute, modifizierte Klappensteuerungen oder Soundgeneratoren und Nachrüstungen sind nur noch zulässig, wenn das Kfz dadurch in allen realen Betriebszuständen nicht lauter wird.[32]

Eine Nachrüstung muss genehmigt, d.h. in den Kfz-Schein eingetragen werden. Die verbauten Teile brauchen ein amtliches Prüfzeichen. Auch hier gilt allerdings der Bestandsschutz.

In einigen Bundesländern – auch in Hessen - 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. In dem betreffenden Beschluss wird die Verkehrsministerkonferenz 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 zudem 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 werden können.

[32] Verkehrsblatt BMVI 5/18

Der Bundesrat hat in seiner Entschließung von 15.Mai 2020 (Drucksache 125/20)[33] einen Maßnahmenkatalog zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm gefordert. Dies beinhaltet u.a. strengere Grenzwerte (EU), Erhöhung des Sanktionsniveaus (Bund), Verbot des „Sounddesigns" (Bund), Werbekampagnen für leises Fahren (Bund), Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für zeitlich befristete Fahrverbote für Motorräder (Bund).

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13. Mai 2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, welche u.a. die Forderung der Verbesserung von Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten beinhaltet.

Die aktuellen Beschlüsse der UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich[34].

5.4.2 Leise Reifen

Durch das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn entsteht Straßenlärm. Ab Geschwindigkeiten von etwa 30 km/h bei Pkw und ab etwa 60 km/h bei Lkw ist das Reifen-Fahrbahngeräusch zunehmend die dominierende Lärmquelle.

Die Rollgeräusche entstehen dabei durch mechanische Schwingungen des Reifens und aerodynamische Ereignisse wie dem „Air-pumping" und des Horneffekts an der Kontaktfläche. Die mechanische Anregung wird dabei maßgeblich durch die Verformung des Reifens beim Rollvorgang in Zusammenspiel mit der Fahrbahntextur verursacht.[35]

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

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 bis 275 mm von 72 dB(A) für das Vorbeifahrgeräusch ein.

Seit dem 01.12.2012 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

[33] https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1, abgerufen am 13.09.2023

[34] https://www.umweltministerkonferenz.de/, abgerufen am 13.09.2023

[35] Lärmarme Reifen und geräuschmindernde Fahrbahnbeläge, Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Juni 2004, (https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/reifen_fahrbahnstudie_2004.pdf/8f40920a-8e5b-4ad8-b0ff-f4793f4a2fe8) abgerufen am 23.03.2024

(Nasshaftung) und leise (Außengeräusch). Letzteres ist maßgeblich zur Reduktion der 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 bis 275 mm.

Abbildung 5: Klasse externer Rollgeräusche.[36]

5.4.3 Elektromobilität

Der von Kraftfahrzeugen ausgehend Lärm wird hauptsächlich von Antriebsgeräuschen, dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch sowie bei höheren Geschwindigkeiten von den aerodynamischen Geräuschen verursacht. Elektromotoren sind zwar weitaus leiser als Verbrennungsmotoren, aber beim Abrollgeräusch der Reifen liegen Elektro- und Verbrennerauto gleichauf. Ab 1. Juli 2021 gilt außerdem für neue Elektro- und Hybridfahrzeuge eine Geräuschpflicht, vor allem um gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie zum Beispiel sehbeinträchtige Personen aufmerksam zu machen.

Da sich die Rollgeräusche, wie im vorherigen Kapitel dargelegt, beim Auto erst ab ungefähr 25 km/h, bei Lastkraftwagen ab etwa 60 km/h entscheidend auf die Höhe der Fahrzeuggesamtemissionen auswirken, sind Elektrofahrzeuge vorrangig in Gebieten mit geringer Geschwindigkeit (etwa in verkehrsberuhigten Bereichen) oder beim Anfahren an Kreuzungen und Ampeln tendenziell leiser. Folglich haben aus Lärmschutz angeordnete Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen auch für Elektrofahrzeuge in der Regel einen lärmmindernden Effekt.

Großen Nutzen verspricht der Elektroantrieb bei Nutzfahrzeugen wie Bussen, Räum- oder Müllfahrzeugen. Hier sind elektrische Fahrzeuge im gesamten Geschwindigkeitsspektrum des Stadtverkehrs deutlich leiser. Dasselbe gilt für Mofas, Mopeds und Motorräder.[37]

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

[37] BMUV: Luftschadstoffe und Lärm: Mehr Elektroautos – mehr Lebensqualität?, abgerufen am 05.08.2024

Die EU-Mitgliedstaaten haben sich darauf verständigt, dass ab 2035 nur noch solche Neuwagen mit Verbrennermotor zugelassen werden, die beim Fahren CO2-emissionsfrei sind. Somit dürfte der Anteil an Elektrofahrzeugen deutlich steigen.

5.4.4 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.

Naheliegend 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 werden mit einem zusätzlichen Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten von mindestens 0,012 Euro je Kilometer berücksichtigt.[38]

5.4.5 Geschwindigkeitskontrollen

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erreichen mit höherer Effizienz ihr Ziel, wenn sie entsprechend kontrolliert werden. Die Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden und Polizeibehörden ist für Hessen mit dem Erlass des damaligen Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport vom 5. Februar 2015, Staatsanzeiger 9/2015 S. 182 geregelt. Sie lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Stationäre Geschwindigkeitsmessstellen liegen, außer bei Autobahnen, in der Zuständigkeit der Kommune. Diese benötigt zur Errichtung einer stat. Messstelle die Zustimmung der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit. Es besteht die Möglichkeit, stationäre Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen aufzustellen. Ein Antrag auf Aufstellung einer Geschwindigkeitsmessanlage aus Lärmschutzgründen wird grundsätzlich befürwortet, wenn die Örtlichkeit im Lärmaktionsplan als schutzwürdig aufgeführt wurde, und die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen kann, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

[38] Bundesfernstraßenmautgesetz, abgerufen am 15.01.2024

Abbildung 6: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in Heppenheim
© Regierungspräsidium Darmstadt

Mobile, temporäre Geschwindigkeitsüberwachung obliegt zu gleichen Teilen den örtlich zuständigen Ordnungsämtern sowie der Landespolizei, auf den Bundesautobahnen in Hessen ist ausschließlich nur die Landespolizei zuständig.

5.4.6 Maßnahmen gegen Motorradlärm

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 auch 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 Durchschnittslärmbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt. Gerade Motorradlärm tritt jedoch lokal und saisonal geballt auf. Die Beurteilung der Zumutbarkeit der Motorradgeräusche kann daher wegen ihrer besonderen Art nur im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden.

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13. Mai 2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, welche u.a. die Forderungen nach Verkehrsbeschränkungen an besonders von motorisiertem Freizeitverkehr belasteten Strecken erleichtern sowie Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten verbessern beinhalten.

Die aktuellen Beschlüsse der UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich[39]:

[39] https://www.umweltministerkonferenz.de/ abgerufen am 13.09.2023

Verkehrsüberwachung und technische Fahrzeugkontrollen
Die Steigerung der Verkehrsregeltreue bei motorisierten Zweiradfahrenden und hiermit einhergehend auch die Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffene Wohnbevölkerung ist ein Schwerpunkt der unter der Federführung des Polizeipräsidiums Südhessen erstellten und hessenweit umgesetzten Motorrad-Konzeption. Tragende Säule ist neben der Prävention auch die Feststellung und Verfolgung von durch Motorradfahrende begangenen Regelverstößen.

Eine Verschärfung des Bußgeldkataloges nicht nur in Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen, sondern vor allem im Hinblick auf nicht zertifizierte Auspuffanlagen könnte zur weiteren Abschreckung und einer Veränderung des Fahrverhaltens führen. Mit Inkrafttreten des novellierten Bußgeldkatalogs am 09.11.2021 ist Bußgeldregelsatz für die Verursachung unnötigen Lärms oder vermeidbarer Abgasbelästigungen bei Benutzung eines Fahrzeugs von 10 € auf 80 € bzw. für unnützes Hin- und Herfahren innerhalb einer geschlossenen Ortschaft unter Belästigung Anderer von 20 € auf 100 € angehoben worden. Es bedarf insoweit einer intensiven Überwachung durch die Polizei- und Ordnungsbehörden.

Um mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrerinnen und - fahrern zu ahnden, setzt die Polizei Hessen beispielsweise Motorräder mit fest verbauter Videoanlage ein, die ein mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrenden beweissicher dokumentieren können. Mit dem mobilen Geschwindigkeitsmesssystem „ESO 3.0“ verfügt die hessische Polizei zudem über motorradspezifische Messtechnik, die auch in Kurvenbereichen zum Einsatz kommen kann und die Aufnahme des hinteren Kennzeichens ermöglicht.

Zum Erkennen von lärmrelevanten technischen Veränderungen an Motorrädern verfügt das Polizeipräsidium Südhessen zudem über Schallpegelmessgeräte, um Standgeräuschmessungen durchführen und erste Verdachtsmomente verifizieren zu können. Bei vielen Kontrollen in der polizeilichen Praxis zeigt sich jedoch, dass subjektiv als zu laut empfundene Motorräder dennoch nicht zu beanstanden sind, weil sich die Geräuschemissionen im rechtlich zulässigen Rahmen bewegen.

Mit sogenannten „Lärmblitzern" können extrem laute Fahrzeuge individuell verfolgt und sanktio-niert werden. Aktuell ist der Einsatz von Lärmblitzern im Rahmen der Strafverfolgung in Deutschland aber nicht möglich, da eine Lärmgrenze, ab welcher lärmende Fahrzeuge beanstandet werden können, gesetzlich nicht verankert ist.

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

Präventionsveranstaltungen / Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei
Im Rahmen der so genannten „Biker-Safety-Tour“ (durch die Polizei geführte Ausfahrt mit Präventionscharakter) werden auch in Hessen die Teilnehmenden hinsichtlich der besonderen Aspekte der Teilnahme am Straßenverkehr mit Motorrädern im Allgemeinen, aber auch mit Blick auf die Lärmbelastung der Bevölkerung im Besonderen, sensibilisiert.

Zudem wird Aufklärungsarbeit mittels einer Internetpräsenz in den sozialen Medien betrieben

Einsatz von „Lärm-Displays“
Bei den so genannten „Lärm-Displays“ handelt es sich um Einrichtungen zur Sensibilisierung von Motorradfahrenden hinsichtlich ihrer aktuellen Fahrweise. Ein Lärm-Display besteht aus einer technischen Einheit zur Erfassung der Geschwindigkeit und der Lautstärke von Motorrädern sowie einem Display zur diesbezüglichen Rückmeldung an die Motorradfahrenden. Sollte ein Fahrzeug als zu laut oder zu schnell erfasst werden, erscheint im Display die Aufforderung „Leiser“ oder „Langsamer“. Bei Einhaltung von Lautstärke und Geschwindigkeit erfolgt die Rückmeldung „Danke“.

Es kommen in Hessen derzeit 19 so genannte Lärmdisplays zum Einsatz, bei denen Motorradfahrende eine unverbindliche Rückmeldung über Ihre Fahrweise im Hinblick auf die von ihnen verursachten Lärmemissionen erhalten.

Hinweisschilder:
Es wurden beispielsweise im Jahr 2022 in Kooperation mit dem ADAC Hessen-Thüringen e. V. durch die Odenwälder Kommunen an 18 Standorten Schilder zur Sensibilisierung der Motorradfahrenden im Hinblick auf die fahr- dynamisch bedingten Lärmimmissionen aufgestellt. Die Schilder sollen zukünftig von März bis Ende Oktober eines jeden Jahres aufgestellt werden.

Das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) hatte hierzu eine Handreichung vom 05.05.2021 zur Anbringung/Aufstellung von nichtamtlichen Schildern bzw. Hinweistafeln zur Sensibilisierung von Motorradfahrenden in Bezug auf eine lärmärmere Fahrweise herausgegeben.

Abbildung 7: Hinweisschild in Mossautal © Regierungspräsidium Darmstadt

Die Lärmaktionsplanung begrüßt die bereits in Hessen initiierten Maßnahmen und setzt sich für eine verstärkte Umsetzung dieser eine.

5.4.7 Optimierung der Übergangskonstruktionen von Autobahnbrücken

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 Autobahn GmbH 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.

5.4.8 Versetzen 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 ortseinwärts 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, verlängert durch Erlass vom 22.11.2023, 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 nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.

5.4.9 Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit)

Häufig diskutierte Maßnahmen sind auch bundesweite oder stadtweite Geschwindigkeitsreduzierungen um Verkehrslärm zu reduzieren:

- Tempo 30 km/h in städtischen Bereichen.
- Tempo 130 km/h auf Autobahnen.

Der Effekt der Lärmreduzierung ergibt sich nicht nur aus der geringeren Geschwindigkeit, sondern auch aufgrund des einheitlicheren Verkehrsflusses.

Die maximal zulässige Geschwindigkeit innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist in § 3 StVO geregelt. Eine mögliche Änderung dieser bundesgesetzlichen Vorschrift hat durch den Bundesverordnungsgeber zu erfolgen.

Die im Juli 2021 gegründete Initiative ‚Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten' setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. In der Initiative engagieren sich inzwischen über 1.000 Kommunen.[40]

5.4.10 Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen

Ausschließlich im Rahmen der Bundesgesetzgebung können Vorgaben für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Straßenverkehrs-Ordnung StVO) geregelt werden. Das Land Hessen hat sich im Rahmen der

[40] https://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html, abgerufen am 28.02.2024

Verkehrsministerkonferenzen (VMK) am 19./20.04.2018 bzw. am 09./10.10.2019 für eine Stärkung des ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutzes, u.a. für eine Absenkung der Richtwerte um 6 dB(A) eingesetzt.

In der Verkehrsministerkonferenz vom 04./05.05.2022 wurden die vor dem Hintergrund bestehender Lärmprobleme hohe Dringlichkeit einer Novellierung des Verkehrslärmschutzrechts betont und auf eine auch zeitlich höhere Priorisierung der Thematik gegenüber dem BMDV gedrängt.

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13.05.2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, die u.a. die erleichterte Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen beinhalten.

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.

Die aktuellen Beschlüsse der VMK und UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich.[41]

5.4.11 Ausbau des ÖPNV

Die Stärkung des ÖPNV ist ein wichtiges Instrument, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und die Verkehrswende zu fördern.

In Hessen konnte bereits 2017 das Schülerticket eingeführt werden. Mit diesem Ticket können Schülerinnen, Schüler und Auszubildende in ganz Hessen für nur einen Euro am Tag rund ums Jahr Bus und Bahn fahren. Seit 2018 steht allen Landesbediensteten das Landesticket Hessen zur Verfügung. Zum 01.05.2023 wurde deutschlandweit das 49-Euro-Ticket eingeführt, eine Zeitfahrkarte für den öffentlichen Personennahverkehr für alle Nahverkehrsmittel in Deutschland.

Ein weiterer wichtiger Baustein zum Umstieg des Individualverkehrs auf den ÖPNV ist der Ausbau des Schienennetzes und die Realisierung wichtiger Schienenprojekte (siehe hierzu Kap. 10.2).

[41] https://www.verkehrsministerkonferenz.de/ abgerufen am 15.01.2024

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

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.

6.2 Straßenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2022 vom zuständigen Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an bodennahen Quellen (BUB, veröffentlicht Bundesanzeiger vom 28.12.2018, S. 1 bis 70)“ 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

- ggf. vorhandene Lärmschutzwände und -wälle.

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

Im Gegensatz zur von der EU für die Umgebungslärmkartierung vorgeschriebene Lärmberechnungsvorschrift für Straßenverkehrslärm (BUB) wird von den deutschen Straßenverkehrsverwaltungen für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 oder RLS-19) zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse der RLS-Berechnungen können sich von den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung unterscheiden, da u.a. die Bezugszeiträume für die Lärmindizes nicht identisch sind. Bei der RLS wird zwischen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) unterschieden.

Beurteilung der Straßenlärmergebnisse:
Für die Interpretation der Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung und insbesondere beim Vergleich der aktuellen Ergebnisse der Straßenlärmkartierung mit den Ergebnissen der letzten Kartierungen ist es wichtig, die Ursachen für mögliche Differenzen im Lärmraster aber auch in den Belastetenzahlen zu kennen.

Eine wesentliche Ursache für Veränderungen der aktuellen Ergebnisse gegenüber den bisherigen Ergebnissen der Umgebungslärmkartierungen ist der Wechsel der Berechnungsvorschriften im Jahr 2019. Im Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung 2022 wird ausführlich dargelegt, warum Unterschiede in der Rasterdarstellung der Immissionspegel und in den Belastetenzahlen zwischen den unterschiedlichen Kartierungsjahrgängen nicht zwingend auf eine tatsächliche Veränderung der Straßenlärmbelastung innerhalb der betroffenen Kommune zurückzuführen sind. Im Folgenden werden einige wesentliche Gründe hierfür erläutert.

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

- den verwendeten Eingangsdaten (Abweichungen durch unterschiedliche Ermittlungen der Verkehrsmengen und der maßgebenden Lkw-Anteile),
- der Modellierung der Schallausbreitung (Boden- und Meteorologiedämpfung, Abschirmung etc.),
- der unterschiedlichen Berücksichtigung lokaler Begebenheiten (Kreuzungszuschlag, Einfluss des Straßenbelages etc.) und aus
- der Berechnung der Betroffenheiten (BUB: Ermittlung von betroffenen Personen, RLS: 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 Schienenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2022 vom Eisenbahnbundesamt (EBA) bzw. vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ angewendet.

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

Die Lärmindizes werden 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
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB).

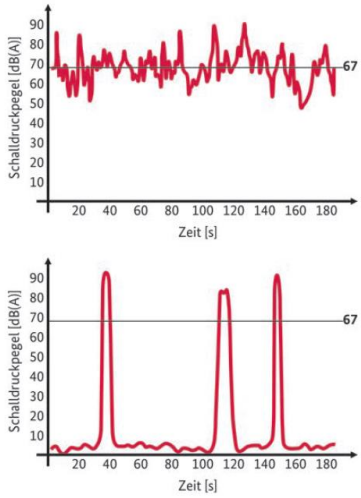

Abbildung 8: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten) © EBA.[42]

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 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 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 –„Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ vom 7. September 2021,[43] die zur Berechnung im Rahmen der Umgebungslärmkartierung heranzuziehen ist, ist in Bezug auf Schienenlärm angelehnt an die Schall 03, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Umgebungslärmrichtlinie angepasst.

6.4 Industrielärm

Mit der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ werden die Lärmindizes für Industrie und Gewerbeanlagen berechnet, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden.

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

Bei der TA Lärm wird zwischen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) unterschieden. Bei der BUB 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.

[42] Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

[43] BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6

6.5 Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen

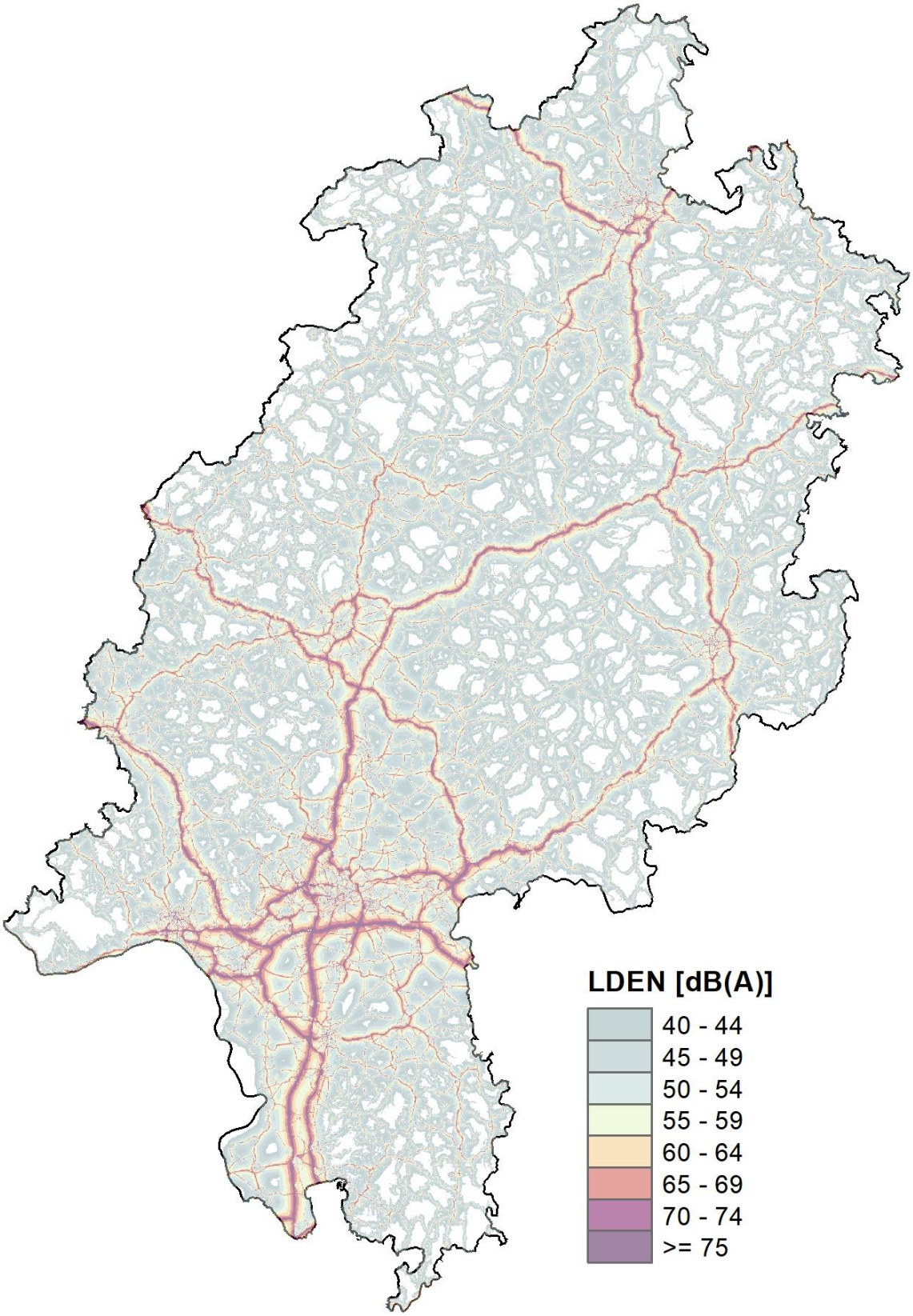

Abbildung 9: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen PLUS 2022 [HLNUG 2022]

Die strategische Lärmkartierung 2022 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 auch in Runde 4 der Lärmminderungsplanung entschieden, die Umgebungslärmkartierung für den Straßenverkehr auf alle Straßen auszudehnen, für die Verkehrszahlen vorliegen. Die kartierte Streckenlänge beträgt ca. 46.076 km. Eine grafische Übersicht der kartierten Straßen zeigt die obige Abbildung.

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 2022[44].

In drei von den sechs 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.[45] Die Belastetenzahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.[46] Auf diese wird explizit verwiesen.

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

---

[44] https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf , abgerufen am 19.09.2023

[45] https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNodes=15,11,12,10,13&E=579056.88&N=5687905.82&zoom=5 ,abgerufen am 19.09.2023

[46] https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Laermstatistik_BL_Hauptstrecken.html?nn=1572778, abgerufen am 19.09.2023

Im Lärmviewer Hessen können neben den Ergebnissen der aktuellen Lärmkartierung 2022 auch die Ergebnisse der vorangegangenen Lärmkartierungen aus den Jahren 2007, 2012 und 2017 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 2017 eine Gesamtlärmkarte und darauf basierend eine Karte mit potenziell ruhigen Gebieten erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Lärmviewer Hessen veröffentlicht.

Die Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung für den Regierungsbezirk Darmstadt findet sich in Kapitel 9.2.

7 Ablauf der Lärmaktionsplanung der 4. 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.

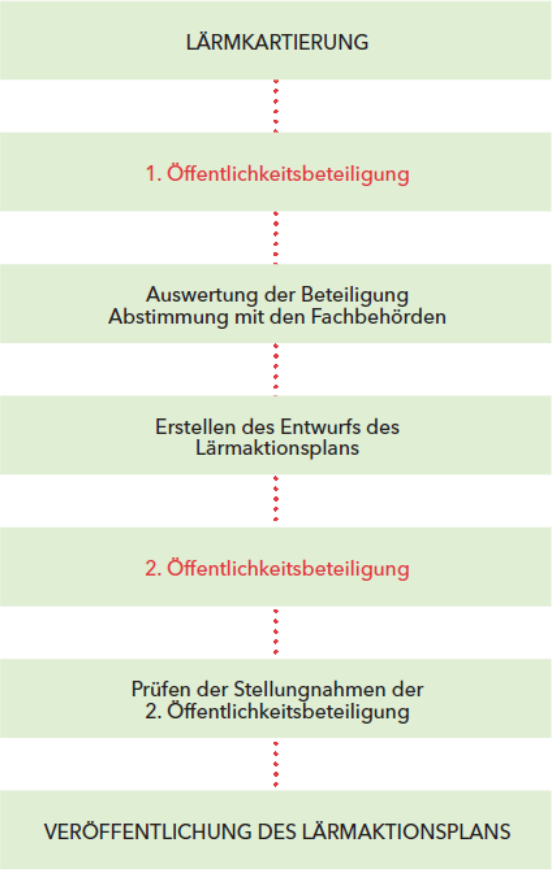

Abbildung 10: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung[47]

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 der Lärmkennziffer. In der Lärmkennziffer (LKZ) wird die Stärke der Lärmbelastung am jeweili-

[47] https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2022-11/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf , abgerufen am 15.01.2024

gen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammengeführt. Je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und als desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen.[48]

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden die Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärmminderung 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, und ggf. um eigene Maßnahmenvorschläge ergänzt.

Bereits umgesetzte bzw. abschließend geprüfte Maßnahmen werden trotz Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nur neu betrachtet, soweit sich wesentliche Änderungen (Veränderungen in den Verkehrsdaten, neue Belastungen, u.ä.) ergeben haben. Die Maßnahmen, die sich seit letzter Runde noch in Prüfung oder Umsetzung befinden, werden weiterverfolgt. Neu genannte Lärmkonflikte werden neu aufgenommen.

Zeichnet sich nach den vorläufigen Berechnungen der Lärmaktionsplanung ab, dass Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen in den einschlägigen Vorschriften überschritten werden, werden die zuständigen Behörden zur Prüfung der Maßnahmen aufgefordert.

Die lärmmindernden 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 Lärmminderungsmaßnahme begründet ab, wird dies im Lärmaktionsplan dargestellt.

Im Rahmen einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung kann zum Lärmaktionsplanentwurf Stellung genommen werden. Neue Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen dieser zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen, werden lediglich als Prüfauftrag erfasst.

Alle 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 Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge zwischen der 4. und der 5. Runde der Lärmaktionsplanung wird angestrebt.

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

[48] https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2022-11/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf, abgerufen am 15.01.2024

8 Mitwirkung der Öffentlichkeit der 4. 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 Informationsbroschüren

Für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen wurde wieder ein Informationsflyer der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Dieser fasste die wesentlichen Informationen über die Lärmaktionsplanung in Hessen zusammen und wurde den Kommunen zur Weitergabe an die Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

8.2 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit Rundschreiben vom 16. November 2022 alle hessischen Kommunen und Landkreise aufgefordert, Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Lärmminderung zu möglichen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen, sowie bereits erfolgte Maßnahmen zur Lärmminderung zu benennen.

Die Bevölkerung wurde durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 21. November 2022, sowie Pressemitteilung vom 13. November 2022 aufgefordert, sich aktiv in die Aufstellung der Lärmaktionspläne einzubringen.

Die Kommunen und Ballungsräume 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 zum Hessischen Beteiligungsportal verlinkt.

Die Hauptbeteiligung erfolgte über diese digitale Beteiligungsplattform. Hier konnte die Lärmkartierung Hessen eingesehen werden und Lärmkonflikte direkt in der Karte markiert werden. Bürgerinnen und Bürger konnten ebenso wie Träger Öffentlicher Belange, Einwände textlich eingegeben und Vorschläge zur Lärmminderung hervorbringen. 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 22. Januar 2023.

8.3 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Hier hatten 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 Lärmminderungsplanung zu informieren.

Dieser aktuelle Stand wurde im Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen (4. Runde) Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden veröffentlicht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt und im Beteiligungsportal des Landes Hessen eingestellt.

Die Veröffentlichung dieser Planentwürfe wurde am 24. Juni 2024 im Staatsanzeiger des Landes Hessen bekannt gegeben. Zudem erging eine Pressemitteilung an die örtlichen und überregionalen Presseorgane.

Die Kommunen wurden mit E-Mail vom 20. Juni 2024 über die Veröffentlichung des Entwurfes informiert und gebeten, die Bevölkerung über Homepage und ortsübliche Bekanntmachungen ebenfalls zu informieren.

Die Abgabe einer Stellungnahme war bis zum 7. August 2024 über die digitale Beteiligungsplattform möglich. Darüber hinaus konnten Stellungnahmen auch schriftlich innerhalb der genannten Frist direkt an das Regierungspräsidium oder über die jeweilige Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung eingereicht werden.

8.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

Alle sonstigen Anregungen wurden 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 **1023 Einwendungen** ein.
158 Eingaben betrafen mögliche Lärmkonflikte in den Ballungsräumen.

Insgesamt gingen **7 neue Vorschläge** zu ruhigen Gebieten in den Ballungsräumen ein.

Im Regierungsbezirk Darmstadt wurden insgesamt 76 % der Stellungnahmen über das Hessische Beteiligungsportal abgegeben, 24 % der Einwände gingen per Post oder E-Mail ein.

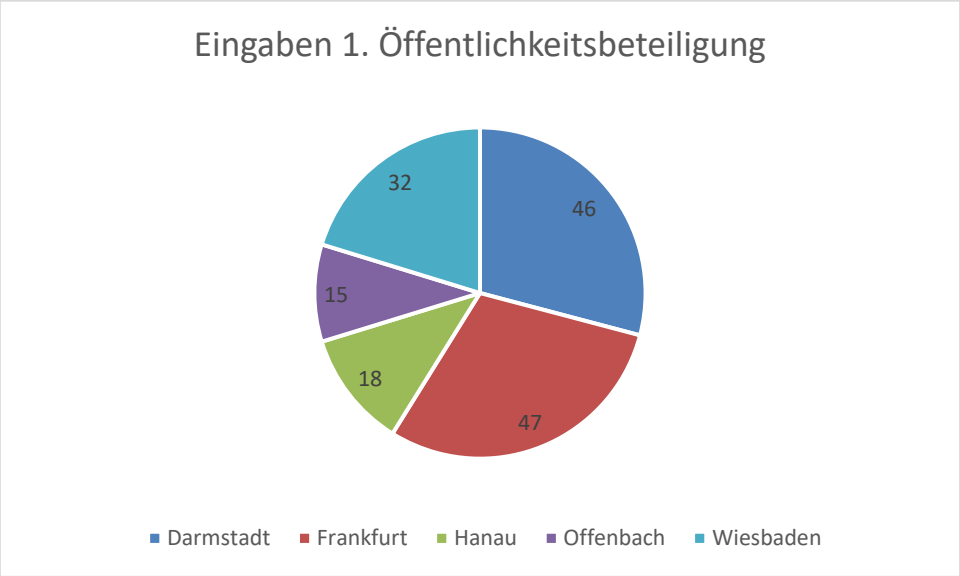

Abbildung 11: Verteilung der eingegangenen Eingaben nach Absender

Die häufigsten gewünschten Lärmminderungsmaßnahmen waren:

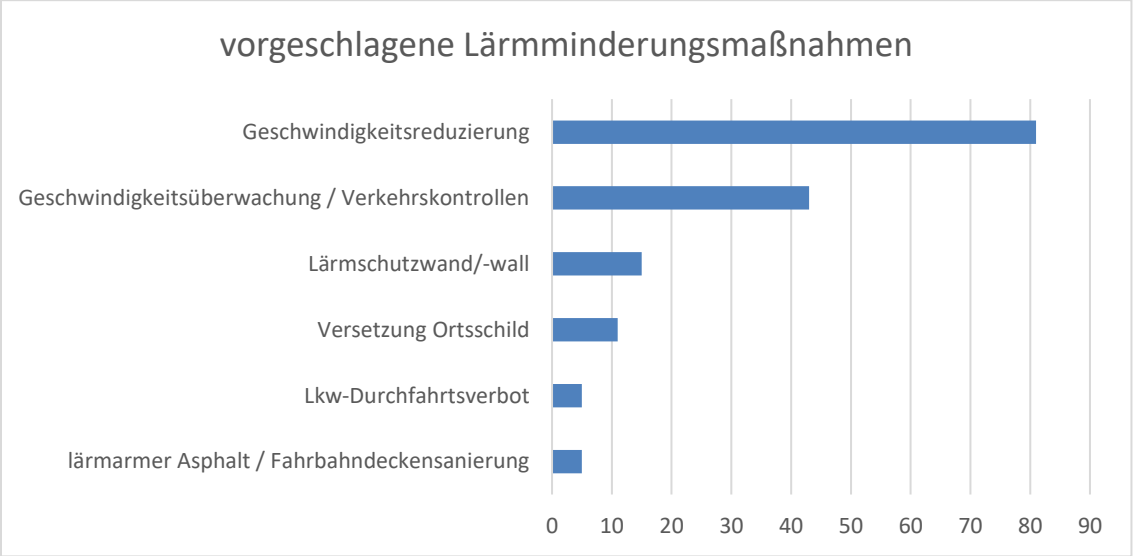

Abbildung 12: Maßnahmenvorschläge im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 73 Stellungnahmen zu dem veröffentlichten Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen 4. Runde, Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden eingereicht. Es wurden 51 % der Stellungnahmen über das Hessische Beteiligungsportal abgegeben, 49 % der Einwände gingen per Post oder E-Mail ein.

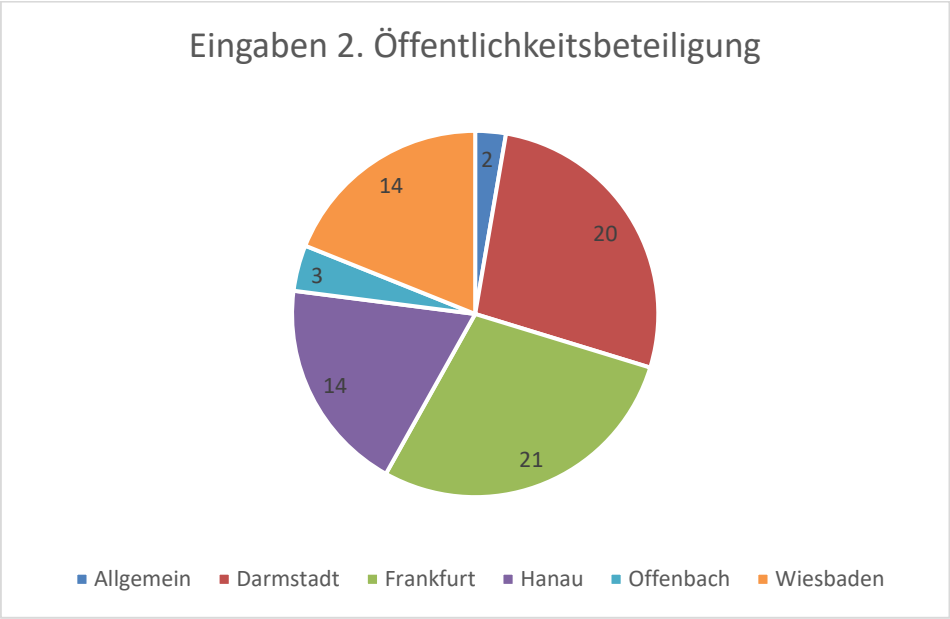

Abbildung 13: Verteilung der eingegangenen Eingaben nach Absender

Es wurden insgesamt 11 neue Lärmkonflikte genannt, die nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt werden.

9 Der Regierungsbezirk Darmstadt

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirks

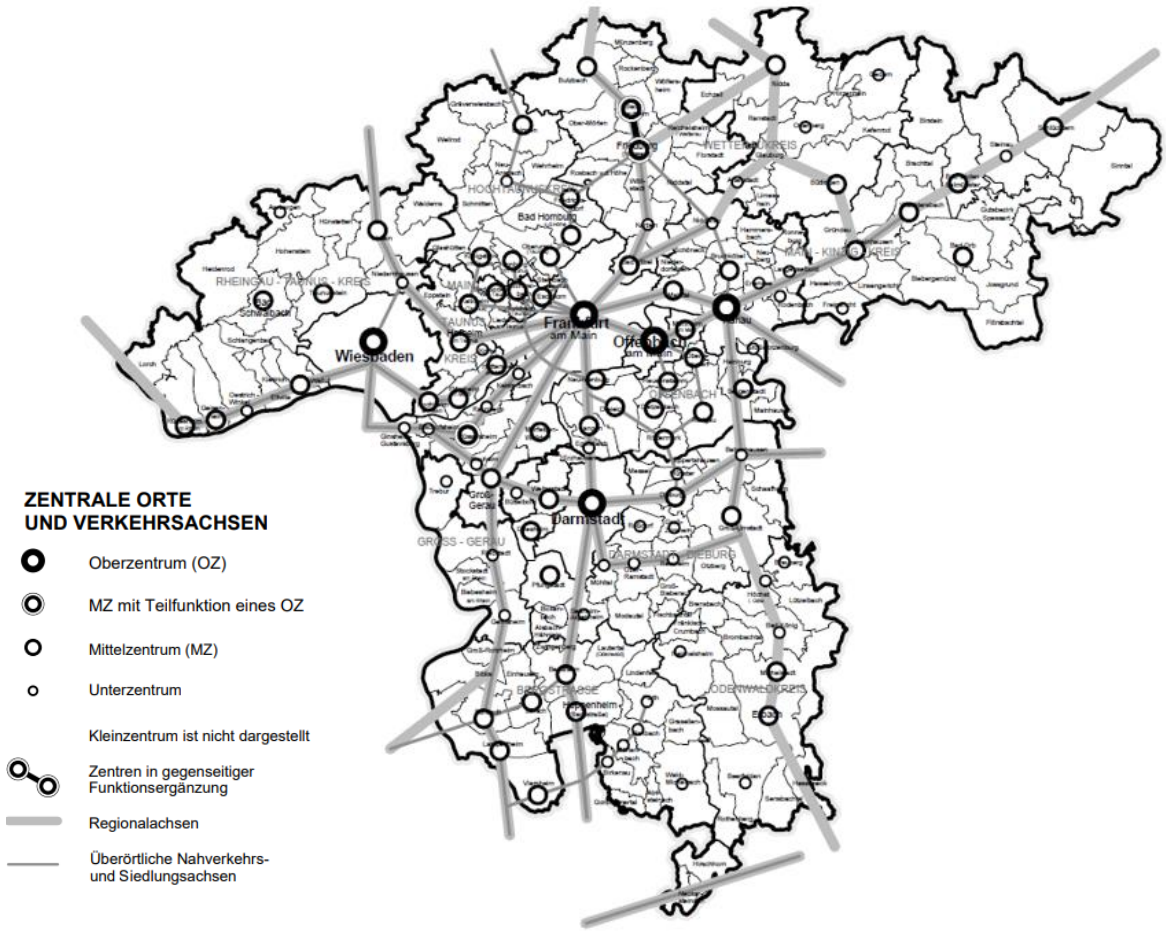

Abbildung 14: Planungsregion Südhessen; Zentrale Orte und Verkehrsachsen[49]

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 4.112.392 Menschen (30.11.2023) und somit fast zwei Drittel aller Hessen. Der Regierungsbezirk streckt sich über eine Fläche von 7.444,28 km2 und ist mit einer Bevölkerungsdichte von über 549 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).

[49] https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/regionalplan-suedhessen-regionaler-flaechennutzungsplan abgerufen am 08.03.2024

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 und Darmstadt sind. Funktionaler und geografischer Mittelpunkt ist die Stadt Frankfurt am Main. Die umliegenden Kommunen haben sich zum Regionalverband FrankfurtRheinMain zusammengeschlossen Sein Gebiet reicht auf der Nord-Süd-Achse von Münzenberg bis Groß-Gerau und in der West-Ost-Ausdehnung von Eppstein bis Langenselbold. Hier leben in 80 Kommunen rund 2,4 Millionen Menschen.[50]

2022 wurden in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main rund 2,5 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gezählt (ohne Beamte, Selbstständige, geringfügig Beschäftigte). Ca. 330.000 Menschen pendeln pro Tag nach Frankfurt am Main ein.[51]

Das Rhein-Main-Gebiet fällt durch seine zentrale geografische Lage in der Mitte Deutschlands und als Schnittpunkt wichtiger europäischer Verkehrswege (Autobahnen, Eisenbahnknotenpunkt, Binnenwasserstraßen und Flughafen Frankfurt) auf. Große Autobahnen wie die BAB 5 und die BAB 3 durchziehen die Region von Nord nach Süd und von West nach Ost; an ihrem Schnittpunkt liegt das Frankfurter Kreuz, das mit rund 370.000 Fahrzeugen pro Tag zu den am meisten belasteten Straßenknotenpunkten in Europa gehört.[52] Unter dem Autobahnkreuz verläuft ein Tunnel der ICE-Strecken Köln Rhein/Main. Durch die Nachbarschaft zu einem einer der größten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt kann das Frankfurter Kreuz somit als Verkehrsmittelpunkt Europas betrachtet werden.

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 493.000 Reisenden täglich einer der größten Bahnhöfe in Deutschland ist.[53] 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. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist einer der größten deutschen Verkehrsverbünde.[54]

---

[50] https://www.region-frankfurt.de/%C3%9Cber-uns/Der-Regionalverband/, abgerufen am 08.03.2024

[51] https://www.frankfurt-main.ihk.de/hauptnavigation/wirtschaftspolitik/konjunktur-und-statistik/wirtschaftsstruktur/ihk-bezirk-in-zahlen-5309952, abgerufen am 08.05.2024

[52] https://mobil.hessen.de/Planung-und-Bau/Projekte/Besondere-Projekte/Das-Frankfurter-Kreuz, abgerufen am 12.03.2024

[53] https://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-main-hauptbahnhof-knotenpunkt-gleise-parken-essen-geschaefte-anfahrt-13456499.html , aufgerufen am 12.03.2024

[54] https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv, aufgerufen am 12.03.2024

Neben dem internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt Main sind weitere wie der Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach südlich von Frankfurt mit etwa 80.000 Flugbewegungen pro Jahr von Bedeutung.[55]

Hinsichtlich des Fluglärms wird auf den separaten Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main verwiesen.

Die Lärmaktionsplanung für die Landkreise wird im Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise, niedergeschrieben.

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

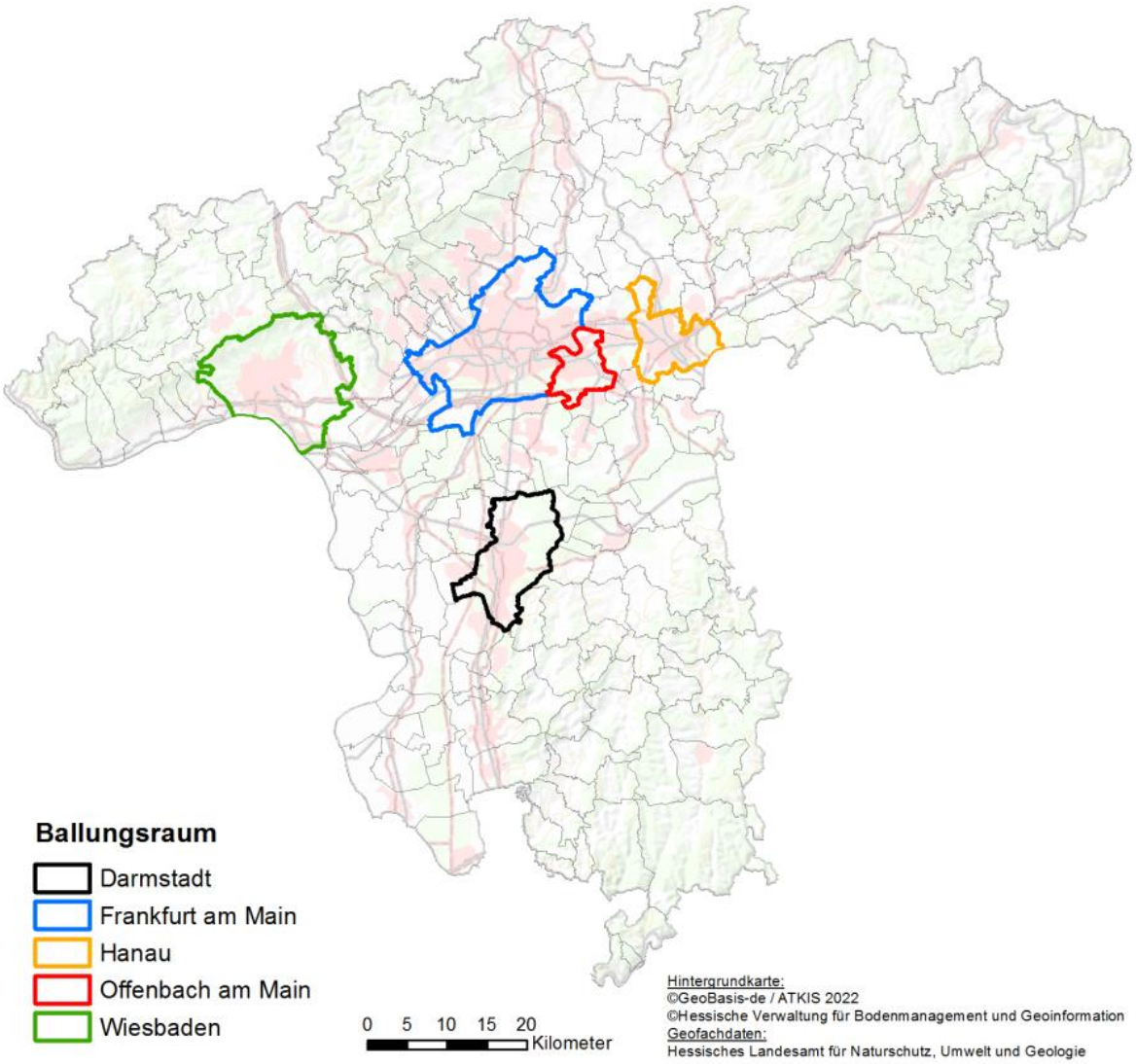

Abbildung 15: Regierungsbezirk Darmstadt, Ballungsräume[56]

[55] https://egelsbach-airport.com/, aufgerufen am 12.03.2024

[56] Hintergrundkarte: © Geobasis-de BKG 2017, © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation © Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

9.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

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

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der ganztags von Umgebungslärm betroffenen Einwohner

	Einwohner im Bereich L_{DEN} [dB(A)]				
Straßenverkehr	**ab 55 bis 59**	**ab 60 bis 64**	**ab 65 bis 69**	**ab 70 bis 74**	**ab 75**
Darmstadt	22.107	14.321	13.137	9.238	1.013
Frankfurt am Main	114.848	88.104	82.236	32.435	2.425
Hanau	14.240	10.124	10.219	3.048	132
Offenbach am Main	16.806	9.661	9.580	10.139	1.982
Wiesbaden	40.091	30.788	30.173	21.385	2.261
Schienenverkehr EBA					
Darmstadt	3.145	1.656	635	131	0
Frankfurt am Main	29.669	15.163	8.746	3.587	903
Hanau	6.604	3.127	1.408	152	10
Offenbach am Main	4.683	2.804	1.876	485	35
Wiesbaden	5.479	3.028	1.043	607	47
Straßenbahn, U-Bahn					
Darmstadt	3.815	152	0	0	0
Frankfurt am Main	23.549	6.158	1.643	0	0
Hanau	-	-	-	-	-
Offenbach am Main	-	-	-	-	-
Wiesbaden	-	-	-	-	-
Industrie					
Darmstadt	1.079	1.035	721	645	10
Frankfurt am Main	667	97	153	2	0
Hanau	818	259	73	17	0
Offenbach am Main	51	2	0	0	0
Wiesbaden	464	203	40	0	0

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der nachts von Umgebungslärm belastete Menschen

	Einwohner im Bereich LNight [dB(A)]				
Straßenverkehr	**ab 50 bis 54**	**ab 55 bis 59**	**ab 60 bis 64**	**ab 65 bis 69**	**ab 70**
Darmstadt	17.072	13.978	10.199	1.547	2
Frankfurt am Main	100.125	93.586	42.424	3.822	526
Hanau	11.320	11.191	3.973	236	18
Offenbach am Main	12.257	9.764	10.819	2.721	26
Wiesbaden	34.759	32.191	23.622	3.961	81

Schienenverkehr EBA					
Darmstadt	2.253	1.476	384	39	0
Frankfurt am Main	24.088	12.070	6.183	2.619	523
Hanau	5.682	2.520	951	38	8
Offenbach am Main	3.646	2.585	1.049	229	8
Wiesbaden	4.864	2.542	837	449	34
Straßenbahn, U-Bahn					
Darmstadt	710	0	0	0	0
Frankfurt am Main	11.180	2.914	0	0	0
Hanau	-	-	-	-	-
Offenbach am Main	-	-	-	-	-
Wiesbaden	-	-	-	-	-
Industrie					
Darmstadt	885	825	1.054	236	0
Frankfurt am Main	209	16	87	0	0
Hanau	658	210	41	10	0
Offenbach am Main	13	0	0	0	0
Wiesbaden	366	155	41	0	0

Tabelle 10: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten

Zahl der Fälle…	starker Belästigung	starker Schlafstörung	ischämischer Herzkrankheiten
Straßenverkehr	Spalte1	Spalte2	Spalte3
Darmstadt	11.681	3.072	23
Frankfurt am Main	60.212	16.475	124
Hanau	6.953	1.702	14
Offenbach am Main	10.072	2.755	19
Wiesbaden	25.167	6.926	51
Schienenverkehr EBA	Spalte1	Spalte2	Spalte3
Darmstadt	994	454	-
Frankfurt am Main	11.394	5.660	-
Hanau	1.995	970	-
Offenbach am Main	1.939	904	-
Wiesbaden	1.908	1.020	-
Straßenbahn, U-Bahn	Spalte1	Spalte2	Spalte3
Darmstadt	550	54	-
Frankfurt am Main	5.143	1.280	-
Hanau	-	-	-
Offenbach am Main	-	-	-
Wiesbaden	-	-	-

Tabelle 11: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Wohnungen, Flächen

	Wohnungen mit LDEN [dB(A)]			Flächen (km2) mit LDEN [dB(A)]		
Straßenverkehr	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
Darmstadt	28.482	11.136	482	55,0	19,8	3,8
Frankfurt am Main	152.402	55.759	1.154	171,5	80,8	17,1
Hanau	17.979	6.379	62	56,1	22,4	4,2
Offenbach am Main	22.934	10.332	943	32,1	15,1	3,6
Wiesbaden	59.377	25.627	1.076	62,7	21,8	3,7
Schienenverkehr EBA						
Darmstadt	2.651	365	0	19,7	4,6	0,8
Frankfurt am Main	27.651	6.302	430	45,9	12,1	1,9
Hanau	5.382	748	5	16,2	3,9	0,5
Offenbach am Main	4.707	1.141	17	5,8	1,3	0,2
Wiesbaden	4.859	808	22	18,5	4,5	0,8
Straßenbahn, U-Bahn						
Darmstadt	1.888	0	0	0,9	0,0	0,0
Frankfurt am Main	14.927	782	0	6,7	0,5	0,0
Hanau	-	-	-	-	-	-
Offenbach am Main	-	-	-	-	-	-
Wiesbaden	-	-	-	-	-	-
Industrie						
Darmstadt	1.659	654	4	3,9	2,4	0,0
Frankfurt am Main	435	72	0	8,9	4,8	0,0
Hanau	554	42	0	5,0	1,8	0,3
Offenbach am Main	24	0	0	0,2	0,0	0,0
Wiesbaden	335	19	0	2,0	1,2	0,0

Tabelle 12: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Krankenhausgebäude, Schulgebäude

	Einrichtungen mit LDEN [dB(A)]					
	Krankenhausgebäude			Schulgebäude		
Straßenverkehr	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
Darmstadt	121	50	2	168	18	0
Frankfurt am Main	120	24	0	298	92	0
Hanau	68	29	0	119	21	0
Offenbach am Main	64	17	0	262	89	3
Wiesbaden	26	6	0	93	20	0
Schienenverkehr EBA						
Darmstadt	0	0	0	11	0	0
Frankfurt am Main	41	5	0	77	16	0
Hanau	0	0	0	23	1	0
Offenbach am Main	0	0	0	14	7	0

Wiesbaden	0	0	0	33	3	0
Straßenbahn, U-Bahn						
Darmstadt	0	0	0	0	0	0
Frankfurt am Main	0	0	0	0	0	0
Hanau	-	-	-	-	-	-
Offenbach am Main	-	-	-	-	-	-
Wiesbaden	-	-	-	-	-	-
Industrie						
Darmstadt	0	0	0	0	0	0
Frankfurt am Main	0	0	0	0	0	0
Hanau	7	2	0	0	0	0
Offenbach am Main	0	0	0	0	0	0
Wiesbaden	0	0	0	4	0	0

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:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

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 am 17. Juli 2024 auf seiner Homepage unter folgender Adresse veröffentlicht:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342bodyText6

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

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 65 dB (A) nachts und 55 dB (A) ganztags das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen durch chronischen Lärmstress. Die Einhaltung dieser Werte soll laut Umweltbundesamt kurzfristig erreicht werden und wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung als mittelfristiges Ziel verfolgt.

Tabelle 13: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Einwohner ab 65 / 55 dB(A)

	Summe L_{DEN} ab 65 dB(A)	Summe L_{Night} ab 55 dB(A)
Straßenverkehr		
Darmstadt	23.388	25.726
Frankfurt am Main	117.096	140.358
Hanau	13.399	15.418
Offenbach am Main	21.701	23.330
Wiesbaden	53.819	59.855
Schienenverkehr EBA		
Darmstadt	766	1.899
Frankfurt am Main	13.236	21.395
Hanau	1.570	3.517
Offenbach am Main	2.396	3.871
Wiesbaden	1.697	3.862
Straßenbahn, U-Bahn		
Darmstadt	0	0
Frankfurt am Main	1.643	2.914
Hanau	0	0
Offenbach am Main	0	0
Wiesbaden	0	0
Industrie		
Darmstadt	1.376	2.115
Frankfurt am Main	155	103
Hanau	90	261
Offenbach am Main	0	0
Wiesbaden	40	196

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

Die von Bahnen auf nicht bundeseigenen Schienen belasteten Einwohner befinden sich vorwiegend im Bereich der folgenden Strecken:

Darmstadt:

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

Frankfurt a.M.:

- Bahnstrecken, die eng an den Häuserfassaden vorbeiführen

Die von Bahnen auf Eisenbahnstrecken des Bundes belasteten Einwohner befinden sich vorwiegend im Bereich der folgenden Strecken:

Darmstadt:

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

Frankfurt a.M.:

- alle Eisenbahnstrecken

Offenbach a.M.:

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

Wiesbaden:

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

Die von industriell verursachtem Lärm betroffenen Einwohner und insbesondere die Höhe der Lärmimmissionen wurden durch das RP Darmstadt, Abteilungen Arbeitsschutz und Umwelt, mit dem Ergebnis überprüft, dass im Bereich der an Industrieanlagen angrenzenden Wohngebiete die jeweils zulässigen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1/6.2 TA Lärm eingehalten werden. Dies ist aus den einschlägigen Zulassungs- und Überwachungsverfahren bekannt. Diese Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegen deutlich unterhalb der Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung.

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

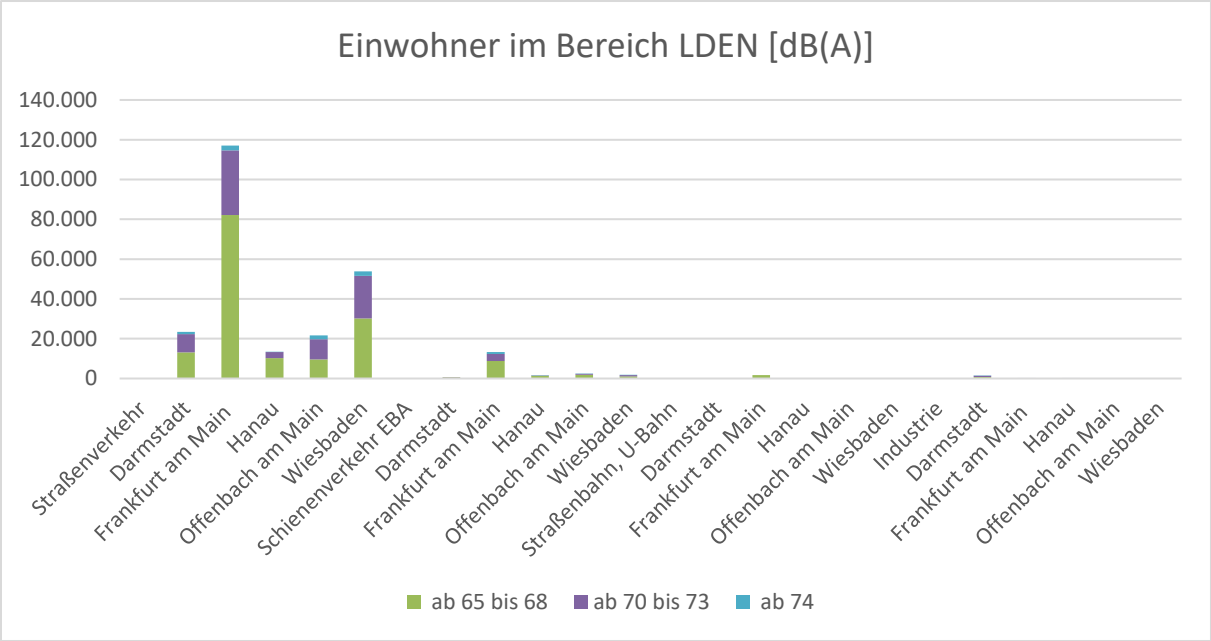

Abbildung 16: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB (A)

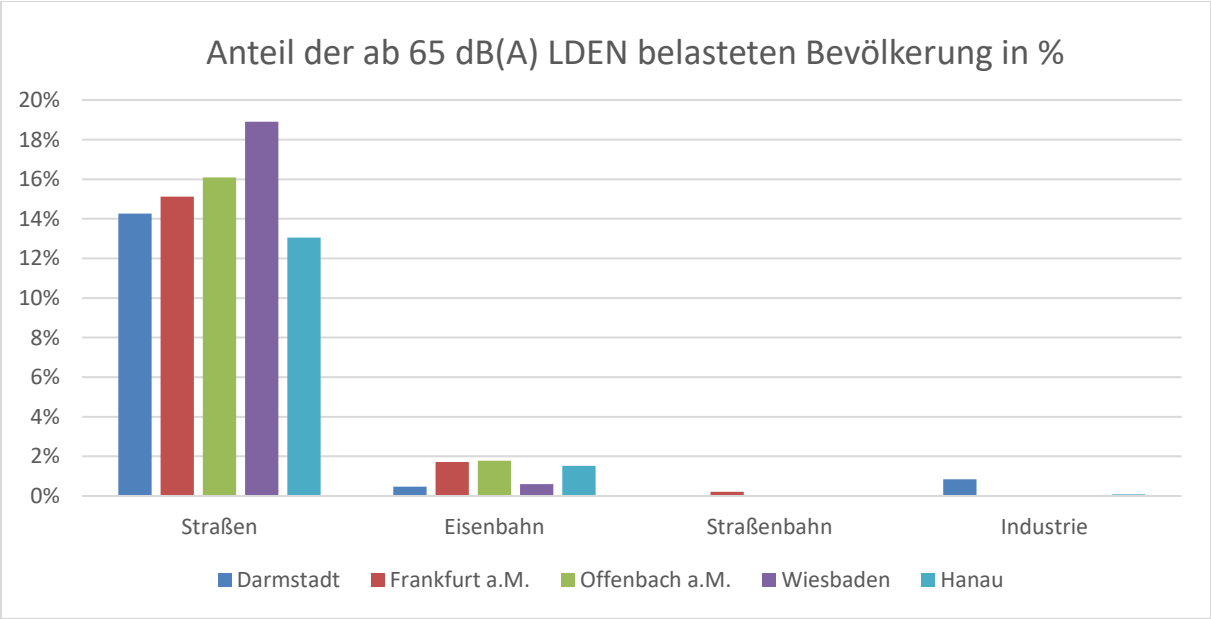

Abbildung 17: Anteil Einwohner mit L_{DEN} ab 65 dB (A) an der Gesamtbevölkerung

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

Tabelle 14: Anzahl der untersuchten Lärmkonfliktpunkte je Ballungsraum

Lärmkonfliktpunkte	Darmstadt	Frankfurt a.M.	Hanau	Offenbach a.M.	Wiesbaden
Straßenverkehr gesamtes Stadtgebiet	9	1	0	3	3
Straßenverkehr einzelne Straßen	33	155	40	18	51
nicht bundeseigene Schienenstrecken	6	2	0	0	0
bundeseigene Eisenbahnstecken	1	0	1	0	1
Industrieemissionsanlagen	0	0	1	0	0

Die im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu genannten 11 Lärmkonflikte werden nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt werden. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Die Anzahl der Lärmbelasteten über 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts und die daraus resultierende Zahl von Lärmkonfliktpunkten im Regierungsbezirk Darmstadt erfordern Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Im folgenden Kapitel werden die Lärmprobleme und die derzeit machbaren Lärmminderungsmaßnahmen beschrieben.

10 Weitere Lärmprobleme, verbesserungswürdige Situationen und Maßnahmen in den Ballungsräumen

10.1 Hinweis zur Verwendung der Verkehrsdaten aus dem Jahr 2021

Für die Identifizierung von Lärmbelastung und Lärmkonflikten im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird die Lärmkartierung herangezogen. Zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind jedoch schalltechnische Berechnungen durch den Straßenbaulastträger zu fertigen. Hier sind durch Verkehrszählung ermittelte Verkehrsmengen zugrunde zu legen. Vorrangig sind hier die Daten aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung heranzuziehen, die im Regelfall alle fünf Jahre stattfindet. Aufgrund der COVID Pandemie wurde die Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2020 in das Jahr 2021 verschoben.
Die Ergebnisse der aktuellen Straßenverkehrszählung für das Land Hessen, sowie der vergangenen Jahre finden sich auf der interaktiven Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte
Im Vergleich zur SVZ 2015 sanken die für das Jahr 2021 ermittelten Verkehrsbelastungen auf Bundesfernstraßen durchschnittlich um rund 8 Prozent. Ein wesentlicher Faktor für diese Veränderung im Jahr 2021 sind die mit der COVID19-Pandemie verbundenen Maßnahmen und Effekte wie Etablierung des Home-Office und verändertes Freizeit- und Urlaubsverhalten.[57].
Auf eine Nachfrage aus dem Jahr 2022 bei der BASt, ob und inwieweit die Ermittlung eines (bundesweiten) Korrekturfaktors vorgesehen ist, mit dem die (temporären) Auswirkungen der COVID 19-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen der nächsten Jahre „herausgerechnet" werden kann, wurde seitens der der BASt mitgeteilt, dass die Straßenverkehrszählung 2021 das tatsächliche Verkehrsgeschehen im Jahr 2021 abbilde und die Ermittlung eines entsprechenden Korrekturfaktors nicht vorgesehen sei.
Die Aussage der BASt lässt die Schlussfolgerung zu, dass der Bund die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 insgesamt als geeignet einschätzt hat, das Verkehrsgeschehen der auf das Jahr 2021 folgenden Jahre für klassifizierte Straßen im Hinblick auf die Erfordernisse von Lärmberechnungen hinreichend repräsentativ darzustellen. Hierfür spricht, dass die indirekten Folgen der COVID 19-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen wie die weitere Etablierung des Home-Office und ein verändertes Freizeit- und Urlaubsverhalten zumindest teilweise bzw. in abgeschwächter Form über das Jahr 2021 hinaus Bestand hatten und ggf. zu einer dauerhaften Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens führen dürften. Demgegenüber könnten aber andere Einflussfaktoren wie zum Beispiel etwaige Nachholeffekte oder eine entsprechende wirtschaftliche Entwicklung die Verkehrsmengen in den kommenden Jahren wieder ansteigen lassen.

Für die nächste bundesweiten Straßenverkehrszählung 2025 haben die Zählungen bereits im April 2024 begonnen und werden im Herbst 2025 abgeschlossen sein. Erstmalig werden die Verkehrszahlen im Zeitraum von zwei Jahren erfasst, mit dem Ziel die Datenqualität zu erhöhen.

[57] https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/SVZ-Hinweise-2021.html , abgerufen am 05.08.2024

Eine Neubetrachtung einzelner Lärmkonflikte kann in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen, soweit sich die Verkehrsdaten maßgeblich verändert haben oder lokale Besonderheiten hinzugekommen sind.[58]

10.2 Regionales Entwicklungskonzept Südhessen

Das Regionale Entwicklungskonzept Südhessen als Bestandteil des Regionalplans Südhessen und des Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main bildet zum einen den Bestand an Siedlungsflächen in Südhessen ab. Zum anderen zeigt es auf wie und wo sich die Besiedlung in Südhessen unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Herausforderungen entwickeln könnte. Dafür identifiziert es Räume, die sich besonders für eine künftige Entwicklung eignen und ermittelt einen „Flächenpool" mit Siedlungs-und Gewerbeflächen, die logistisch dafür geeignet sind. Der Flächenpool enthält insoweit Vorschläge für „neue" Entwicklungsflächen, die bislang nicht als Siedlungsgebiete raumplanerisch diskutiert wurden. Diese Flächen wurden in einem gemeinsamen Diskurs zwischen Vertretern der jeweiligen Kommune, des Regierungspräsidium Darmstadt, des Regionalverbands Frankfurt-RheinMain sowie dem beauftragten Planungsbüro identifiziert.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:
Die Lärmaktionsplanung hat die Geeignetheit dieser potentiellen Siedlungsflächen- Wohnen - vor dem Hintergrund bewertet, welche Lärmbelastungen und Lärmkonflikte bereits dort vorhanden sind und welche Betroffenheiten die Anwohnerinnen und Anwohner durch die Ausweisung neuer Siedlungsflächen ausgesetzt sein können. Bei dieser Bewertung wurde von den Orientierungswerten der Norm DIN 18005 ausgegangen, welche in der Planung idealerweise in neuen Baugebieten in der gesamten Fläche eingehalten werden. Idealerweise werden diese Werte über einen ausreichenden Abstand, oder durch vor Schall schützenden Mauern bzw. -wällen erreicht. Überschreiten die Außenpegel trotz dieser Maßnahmen (oder wo solche Maßnahmen baulich nicht möglich sind) auch nur auf Teilen des hier betrachteten Gebietes den als gesundheitsgefährdend anzusehenden Bereich von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, so wurde von Seiten der Lärmaktionsplanung empfohlen, von einer Bebauung abzusehen. Zur Beurteilung wurde die Lärmkartierung 2022 (Lärmviewer) herangezogen.

Zudem wurde bei einer Überschreitung der Werte der DIN 18005 empfohlen, die Gebäude so zu bauen, dass zumindest die Innenräume gemäß DIN4109 vor Umgebungslärm geschützt sind. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wird es von Seiten der Lärmaktionsplanung daher grundsätzlich als kritisch angesehen, Siedlungsflächen an hochbelasteten Straßen wie Autobahnen oder Ortsumgehungen auszuweisen. Dies gilt auch deshalb, weil die Anwohner in diesem Fall keinen Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger haben. Für die Ausweisung neuer Siedlungsflächen sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung jedenfalls darauf geachtet werden, dass Verkehrsuntersuchungen auch aufzeigen, mit welchen negativen Auswirkungen auch für die umliegenden Bereiche zu rechnen ist und ob insgesamt verkehrsregelnde und/oder andere lärmmindernde Maßnahmen wie beispielsweise aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig werden.

[58] abgerufen am 05.08.2024

10.3 Überregionale Projekte im Schienenverkehr[59]

Im Regierungsbezirk Darmstadt werden derzeit 15 große Neu- und Ausbauprojekte realisiert. Hiermit sollen schnellere Verbindungen im Fernverkehr zwischen den Metropolen geschaffen und mehr Verbindungen sowie eine höhere Pünktlichkeit im S-Bahn und Nahverkehr erreicht werden. Des Weiteren soll die Wirtschaft vom Ausbau des Schienennetzes für den Güterverkehr profitieren.

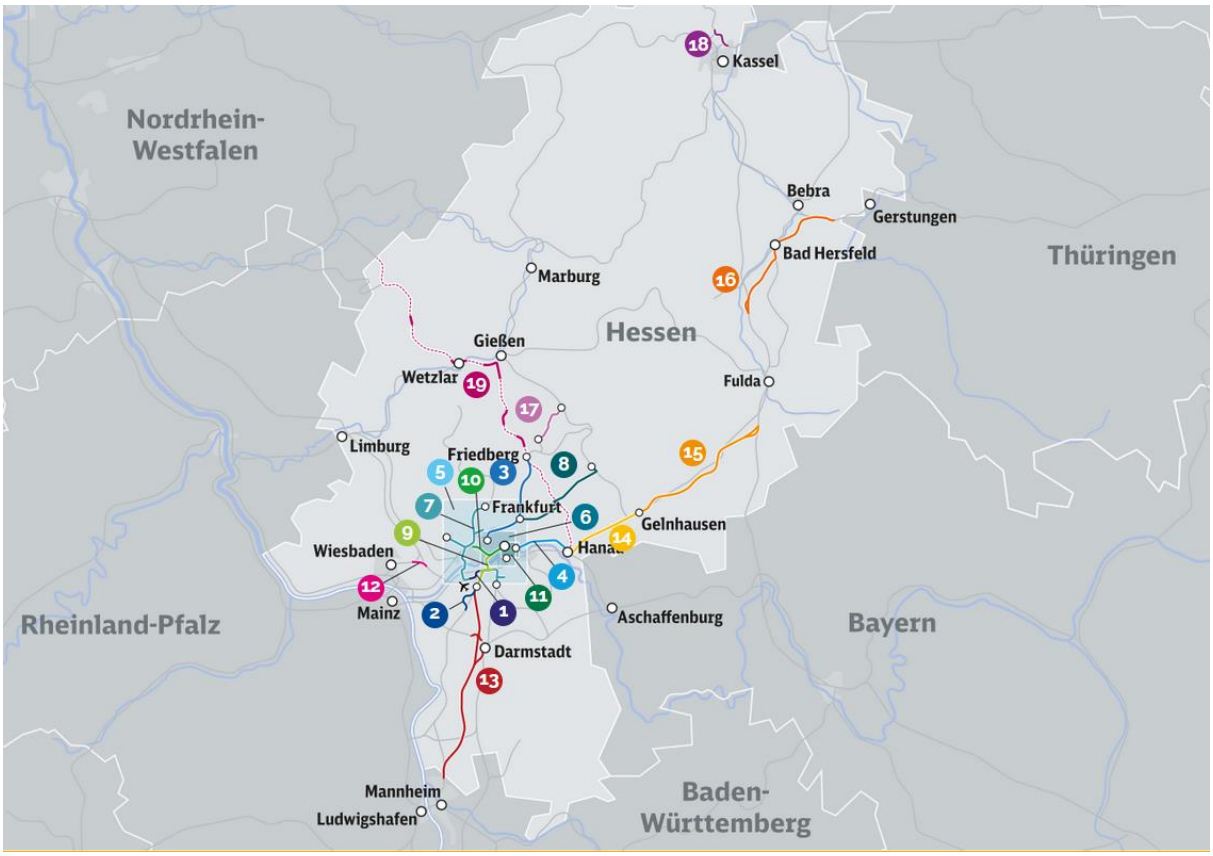

Abbildung 18: Schienen Neu- und Ausbauprojekte im Großraum Frankfurt a.M.[60]

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

https://www.frmplus.de/projekte.html, Stand: 23.08.2023

https://www.bauprojekte.deutschebahn.com, Stand 02.12.2022

[59] DB Netz AG, Großprojekte Mitte; RTW Planungsgesellschaft mbH

[60] © DB Netz AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 1: S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens

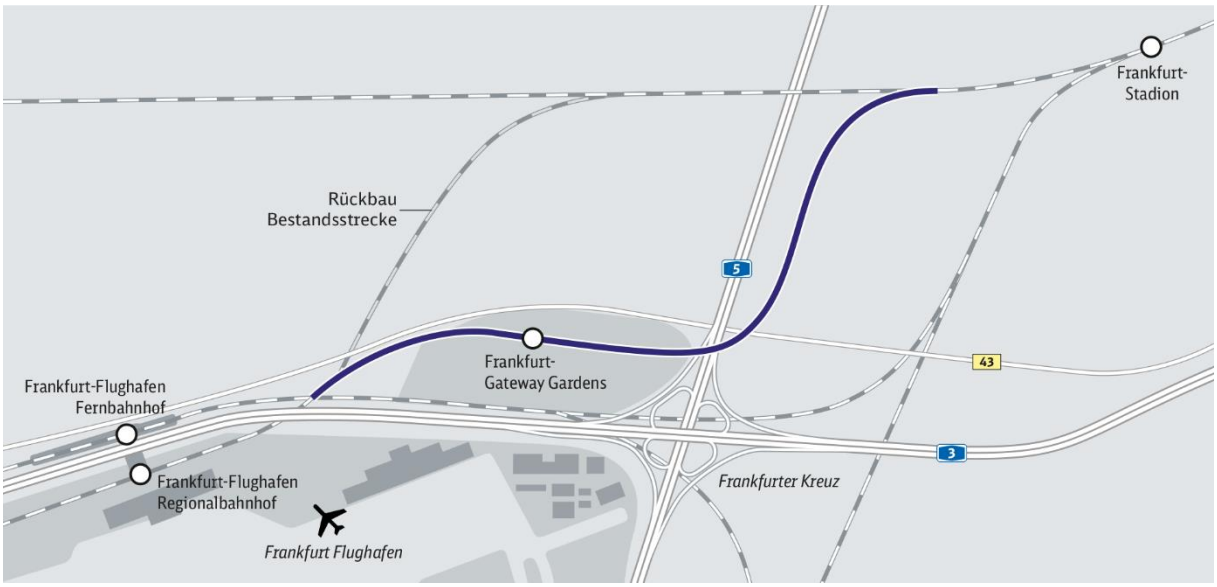

Abbildung 19: S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens [61]

Projektgegenstand:
Der neue Frankfurter Stadtteil „Gateway Gardens" wurde an den öffentlichen Schienennahverkehr angeschlossen.

Projektstatus:
Bereits seit 2019 halten die S-Bahnen der Linien S8 und S9 im neuen Stadtviertel am Frankfurter Flughafen.

[61] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 2: S-Bahn-Anbindung Terminal 3

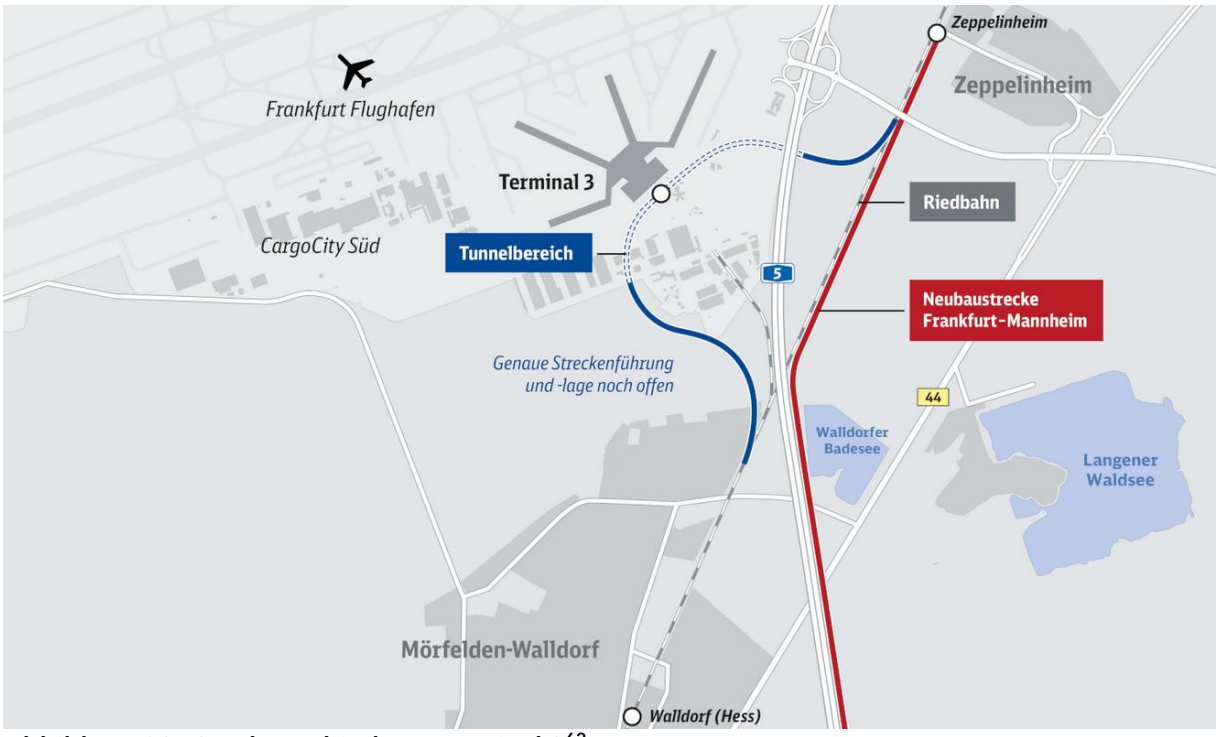

Abbildung 20: S-Bahn-Anbindung Terminal 3[62]

Projektgegenstand:
Das neue Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens soll im Jahr 2026 eröffnet werden und eine Kapazität für bis zu 21 Millionen Passagiere bieten. Das Terminal 3 soll in diesem Zuge mit der S7 und dem RE 70 (Frankfurt–Mannheim) direkt an den Frankfurter Hauptbahnhof angebunden werden. Zudem soll zwischen den Bahnhöfen von Zeppelinheim und Walldorf (Hessen) eine zweigleisige Kurve inklusive eines Tunnelabschnitts für die neue Station unterhalb des Terminals gebaut werden.

Die Schienenanbindung betrifft den Planfeststellungsabschnitt 1 (Zeppelinheim – Weiterstadt, südlich des Bahnhofes Zeppelinheim) zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim.

Projektstatus:
2023 wurde der Streckenverlauf festgelegt.

Ab 2025 ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

[62] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

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

Abbildung 21: Frankfurt West-Friedberg[63]

Projektgegenstand:
Die Strecke zwischen Frankfurt West und Friedberg wird von zwei auf vier Gleise erweitert. Hierbei erhält die S6 eigene S-Bahn Gleise. Zudem werden 11 Stationen modernisiert und die Station Frankfurt-Ginnheim neu gebaut.

Es soll eine Entmischung der Verkehre und eine höhere Betriebsqualität erzielt werden (Integraler Taktfahrplan).

Hierbei können mehr Züge durch Verlängerung von Taktverstärkerzügen über Groß Karben hinaus bis Friedberg und zusätzliche Zugverbindungen im Regionalverkehr aus Mittelhessen in Richtung Frankfurt ermöglicht werden. Die Fahrtzeit der S6 verkürzt sich um rund 5 Minuten und ein einheitlicher 15-Minuten-Takt kann erzielt werden.

Projektstatus:
Ende 2023 soll die 1. Baustufe Frankfurt West – Bad Vilbel in Betrieb gehen.

Für den Abschnitt Bad Vilbel – Friedberg (2. Baustufe) läuft das Planfeststellungsverfahren noch.

2028 soll der Abschnitt Bad Vilbel – Friedberg in Betrieb gehen.

[63] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 4: Nordmainische S-Bahn

Abbildung 22: Nordmainische S-Bahn[64]

Projektgegenstand:
Mit der Planung dieser neuen S-Bahn Verbindung (15 min Takt) zwischen Frankfurt a.M., Maintal und Hanau wird der Fern- und Nahverkehr getrennt und die Streckenkapazität erhöht. Es werden zwei zusätzliche Gleise neben der bestehenden Strecke zwischen Frankfurt a.M. und Hanau Hauptbahnhof sowie ein neuer Tunnel zwischen der Konstabler Wache und Frankfurt a.M. Ost gebaut. Acht Stationen und sieben Überführungen werden barrierefrei modernisiert.

Es wird eine 14,7m lange Lärmschutzwand, als auch passiver Lärmschutz geplant.

Ziel ist die Entmischung der Verkehre zur Steigerung der Betriebsqualität. Es soll eine neue umsteigefreie Anbindung aus Richtung Hanau/Maintal an die Tunnelstammstrecke entstehen.

Projektstatus:
Die Nordmainische S-Bahn besteht aus 3 Planfeststellungsabschnitten.

Mai 2023 wurde die Eisenbahnüberführung Frankfurter Landstraße in Betrieb genommen.

2024 Anhörung der 2. Planänderung

April 2024 Planfeststellungsbeschluss für den in Frankfurt liegenden Abschnitt

[64] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 5: S-Bahn[plus]

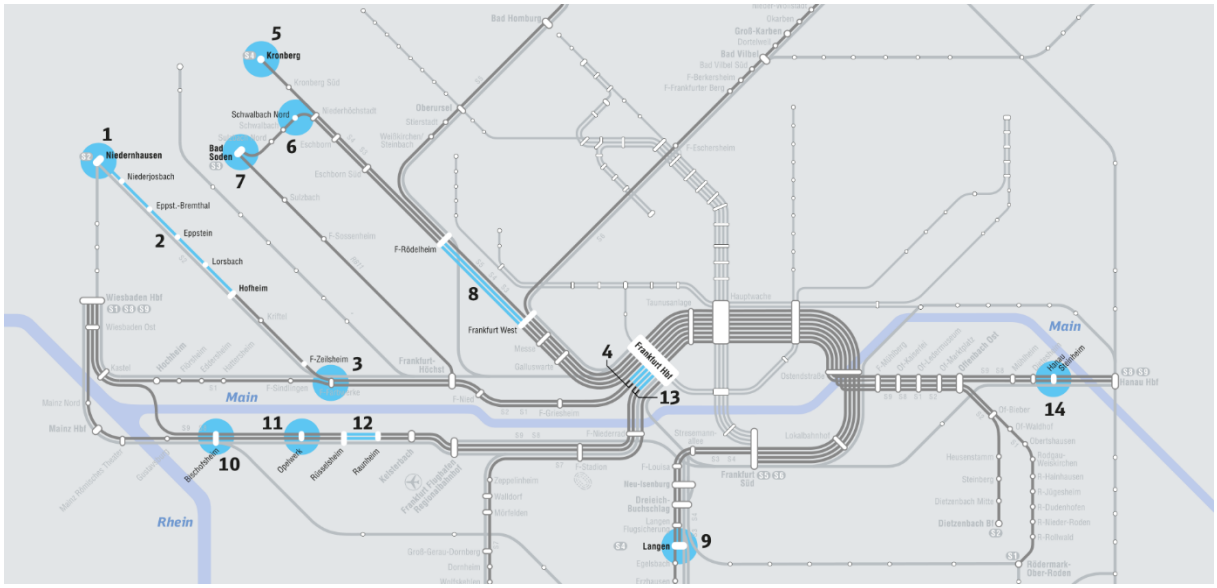

Abbildung 23: S-Bahn[plus] [65]

Projektgegenstand:
Aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen wurde die S-Bahn Rhein-Main in den vergangenen Jahren umfassend im Hinblick auf Kundenerwartung und Zuverlässigkeit wissenschaftlich analysiert. Aus den Ergebnissen ist das Programm „S-Bahn Plus" entstanden, das 13 größere und kleinere Infrastrukturprojekte umfasst. Mit diesen kann der Zugverkehr im System der S-Bahn Rhein-Main kurz- und mittelfristig pünktlicher und zuverlässiger gestaltet werden. Die Inbetriebnahme erfolgt sukzessive seit 2016[66]:

Projektstatus:
Maßnahmen S1 / S2:
1. Optimierung der Endhaltestelle Niedernhausen (in Planung / Bau)

2. Blockverdichtung Niedernhausen–Hofheim (umgesetzt)

3. Ausbau höhenfreie Ein-/Ausfädelung Frankfurt-Höchst Farbwerke (in Planung / Bau)

4. Ausbau Fädelstelle Frankfurt (Main) Hbf (umgesetzt)

Maßnahmen S3 / S4 (umgesetzt)

5. Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik bei der Ein-/Ausfahrt Kronberg

6. Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik bei der Ausfahrt Schwalbach Nord

7. Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik bei der Ein-/Ausfahrt Bad Soden

8. Blockverdichtung Frankfurt (Main) West

[65] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

[66] https://www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/s-bahnplus Stand: 05.12.2022

9. Kurzeinfahrt Langen

Maßnahmen S8 / S9

10. Optimierung „Durchrutschweg“ Mainz-Bischofsheim (umgesetzt)

11. Ausbau Rüsselsheim Opelwerk (in Planung / Bau)

12. Blockverdichtung Rüsselsheim–Raunheim (umgesetzt)

13. Ausbau Fädelstelle Frankfurt (Main) Hbf (siehe S2) (umgesetzt)

14. Ausbau Kreuzungsbahnhof Hanau-Steinheim (in Planung / Bau)

Projekt 6: Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt a.M.

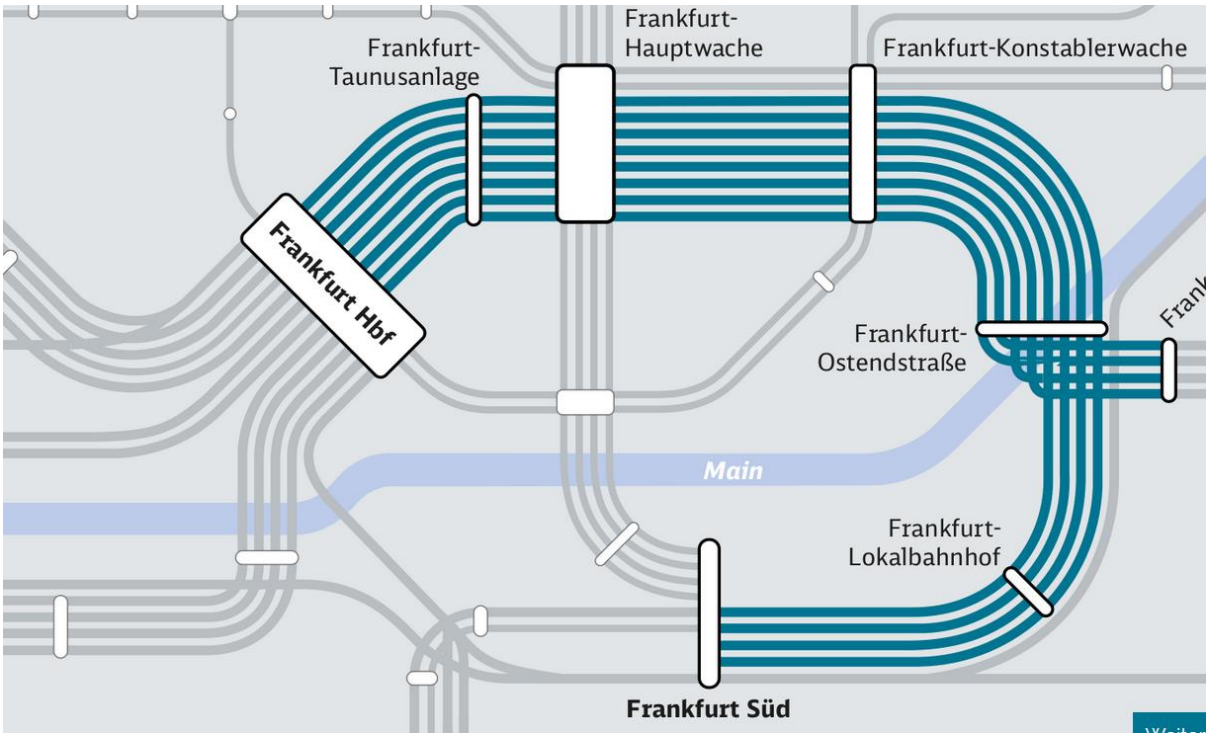

Abbildung 24: Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke Frankfurt a.M.[67]

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

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

Projektstatus:
Das Projekt ist umgesetzt.

[67] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 05.12.2022

Projekt 7: Regionaltangente West[68]

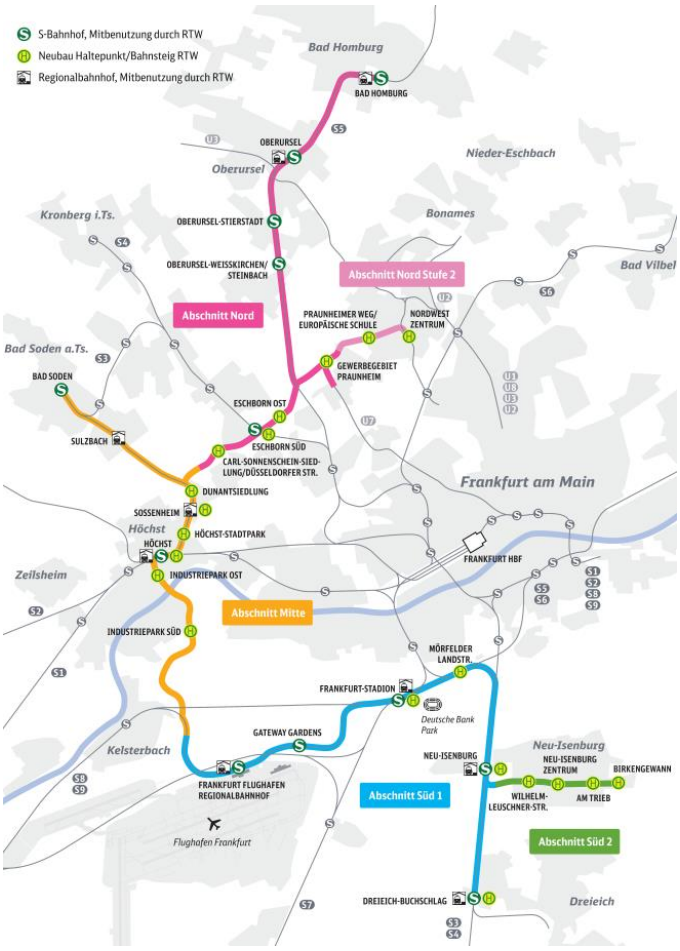

Abbildung 25: Regionaltangente West © RTW GmbH

Projektgegenstand:

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentiale Schienenverbindung für die Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Sie besteht aus zwei Linien, welche sich im Kernbereich überlagern. Die beiden Linien sollen zum einen von Bad Homburg v. d. Höhe (Linie 1) und zum anderen von Frankfurt-Praunheim/Gewerbegebiet (Linie 2) jeweils über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bahnhof, zum einen nach Neu-Isenburg Birkengewann und zum anderen zum Bahnhof Dreieich-Buchschlag verlaufen. Vorgesehen ist zwischenzeitlich darüber hinaus, die Züge der Linie 2 im Haltepunkt Dunantsiedlung zu teilen (flügeln), und mit einem Teil nach Praunheim, mit einem Teil nach Bad Soden Bf. zu führen. Die Verlängerung der RTW von Praunheim zum Nordwestzentrum wird derzeit als PfA Nord Stufe 2 geplant.

Mit der RTW entstehen zahlreiche direkte Verbindungen zwischen den westlichen Frankfurter Stadtteilen, dem Hochtaunuskreis, dem Main-Taunus-Kreis, dem Kreis Offenbach sowie den umliegenden Städten und Gemeinden, deren Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze stetig steigen. Sie soll als neue tangentiale Verbindung das radial auf Frankfurt a.M. ausgerichtete Schienennetz ergänzen, unter Aussparung und zur Entlastung des Knotenpunktes Frankfurt Hauptbahnhof. Sie verknüpft vorhandene ÖPNV-Systeme und kann durch die

[68] Quelle: RTW GmbH u. https://www.regionaltangente-west.de/ Stand 10.01.2024

Konzeption als Zwei-System-Bahn in besonders gutem Maße vorhandene Eisenbahninfrastruktur nutzen, die durch entsprechende Neubauabschnitte zu einem Ganzen verbunden wird.

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

Projektstatus:
Die Strecke ist aktuell in fünf Planfeststellungsabschnitte (Nord, Mitte, Süd 1 und Süd 2) eingeteilt.

PfA Nord: Am 22.06.2023 ist der Planfeststellungsbeschluss ergangen.

Der Planfeststellungsabschnitt befindet sich im Bau.

PfA Nord Stufe 2: Das Planfeststellungsverfahren steht noch aus.

PfA Mitte: Der Planfeststellungsbeschluss ist am 01.08.2024 ergangen.

Der Baubeginn ist für das 2. Halbjahr 2024 vorgesehen.

PfA Süd 1: Der Planfeststellungsbeschluss vom 26.01.2022 ist bestandskräftig.

Der Planfeststellungsabschnitt befindet sich seit 2022 im Bau.

PfA Süd 2: Das Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet und zeitnah eingeleitet.

Projekt 8: Niddertalbahn

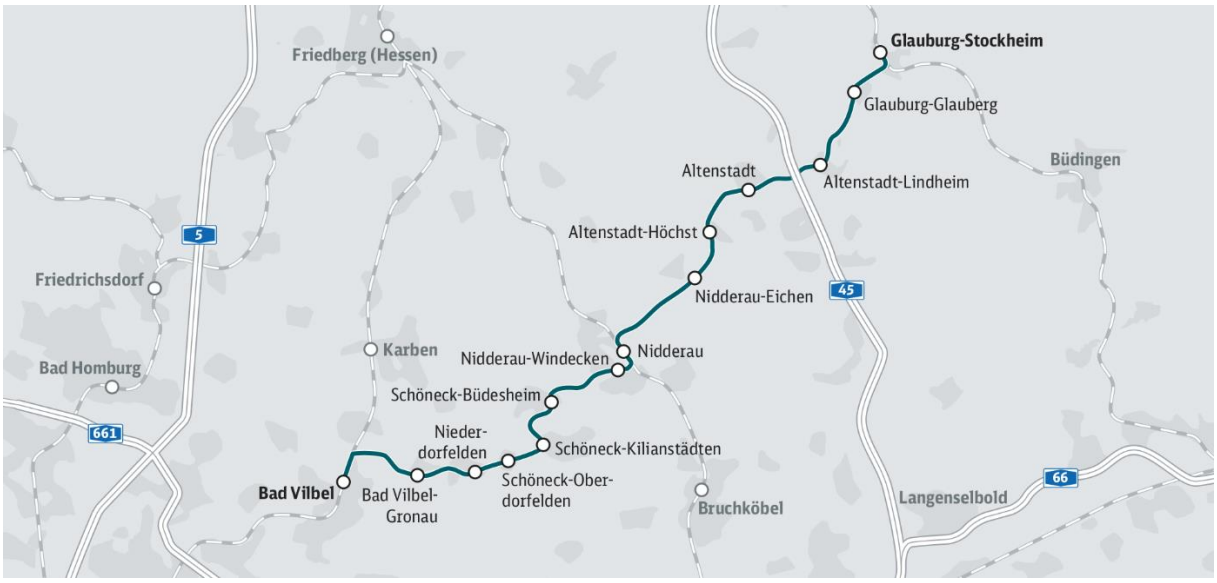

Abbildung 26 Niddertalbahn [69]

Projektgegenstand:
Die eingleisige, rund 30 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim soll abschnittsweise auf zwei Gleise erweitert und elektrifiziert werden. Zudem soll die Geschwindigkeit auf verschiedenen Abschnitten angehoben werden. Dazu müssen voraussichtlich auch Brücken, Bahnübergänge und Verkehrsstationen angepasst und modernisiert werden. Nach dem Ausbau können dann mehr Züge auf der Strecke eingesetzt werden und auch bis Frankfurt durchfahren.

Projektstatus:
Das Projekt ist in der Planungsphase.

[69] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html, Stand: 10.01.2024

Projekt 9: Knoten Frankfurt Stadion

Abbildung 27 Knoten Frankfurt-Stadion[70]

Projektgegenstand:
Durch die stetige Zunahme des Personenverkehrs stoßen heute insbesondere die Zulaufstrecken von der Verkehrsstation „Frankfurt (Main) Stadion" zum Hauptbahnhof an ihre Kapazitätsgrenzen.

Ziel soll die Entmischung der Verkehre und höhere Kapazitäten, bzw. ein besserer Verkehrsfluss im Bereich der Ein- und Ausfahrten des Frankfurter Hauptbahnhofs durch sechsgleisigen Ausbau sein.

Ebenso die Weiterführung der 1. Baustufe und der Neubaustrecken Köln –Rhein/Main und Rhein/Main –Rhein/Neckar.

Für den Umwelt- und Lärmschutz soll durch zahlreiche Maßnahmen, u.a. Schallschutzwände in Niederrad sowie umfangreiche Anpassungen in Zeppelinheim eine Verbesserung erzielt werden.

Projektstatus:
1. Baustufe: Neue Gleisverbindungen und Modernisierungen an Bahnhof und Technik

2. Baustufe: Erweiterung auf sechs Gleise auf 4 km Länge sowie Aus-und Neubau von Eisenbahnüberführungen und Kreuzungsbauwerken zwischen Stadion und Abzweig Gutleuthof, u.a. dritte Mainbrücke in Niederrad

3. Baustufe: Ausbau der Gleisverbindungen zwischen Stadion und Zeppelinheim

Bauphase 2022 - 2030.

[70] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 10: Homburger Damm

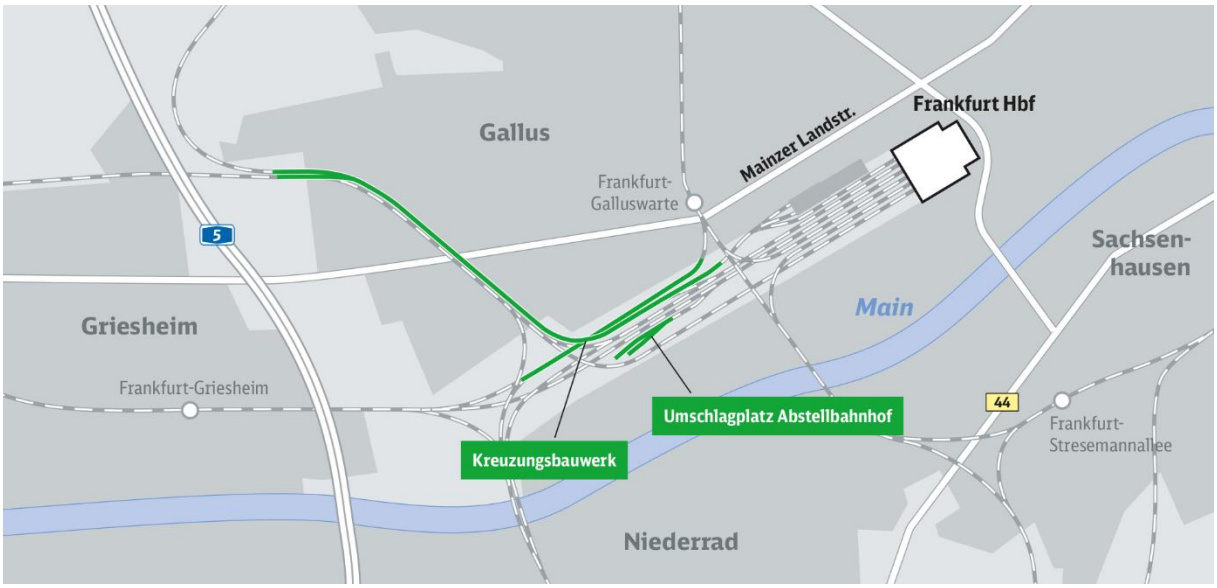

Abbildung 28 Homburger Damm[71]

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

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

Eine Engpassauflösung durch flexiblere Steuerung und effizientere Verkehrsabwicklung sowie mehr Pünktlichkeit u.a. für Nahverkehrszüge aus Richtung Limburg wird durch die Maßnahme ermöglicht.

Für den Umwelt- und Lärmschutz soll durch zahlreiche Maßnahmen im Bereich des Gallusviertels eine Verbesserung erzielt werden.

Projektstatus:
2017 Baubeginn

2021 Inbetriebnahme

[71] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 11: Fernbahntunnel Frankfurt

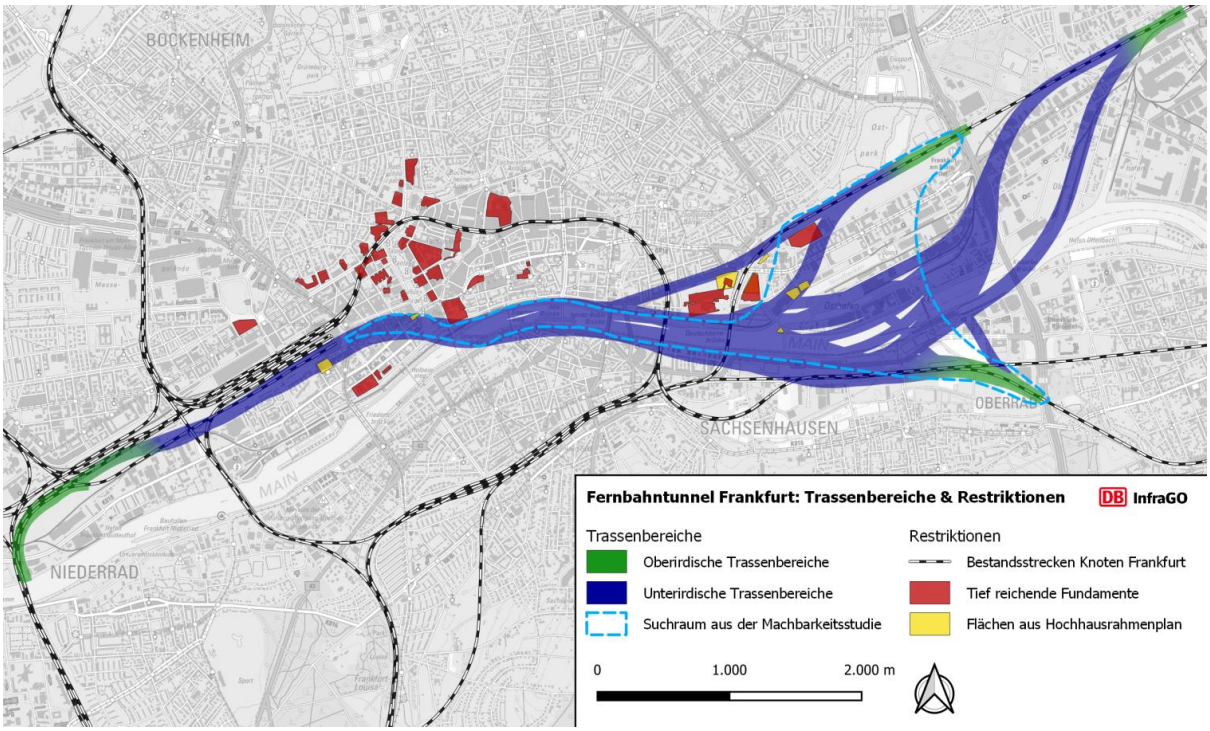

Abbildung 29 Fernbahntunnel Frankfurt © DB AG

Projektgegenstand:
Der ca. 10 Kilometer lange Tunnel wird aus östlicher bzw. westlicher Richtung auf den Hauptbahnhof zulaufen und dort mit vier unterirdischen Gleisen in ca. 30 Meter Tiefe an einen neuen Tiefbahnhof anschließen. Von diesem aus soll dann der Umstieg zum auch weiterhin bestehenden Kopfbahnhof möglich sein.

Für die Machbarkeitsstudie zum neuen Fernbahntunnel wurde ein vorläufiger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederräder Brücke über den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten bis nach Oberrad und Fechenheim führt.

Durch die geplante Baumaßnahme sollen 20 Prozent mehr Kapazität am Hauptbahnhof und langfristige Engpassauflösung im Zulauf auf den Hauptbahnhof ermöglicht werden. Ebenso soll eine Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge im Knoten Frankfurt, Fahrzeitverkürzungen von bis zu 8 Minuten im Fernverkehr erzielt werden.

Projektstatus:
2020 Machbarkeitsstudie abgeschlossen

Ab 2022 Planungsphase

Projekt 12: Wallauer Spange – Streckenbeschleunigung Wiesbaden - Flughafen Frankfurt a.M.

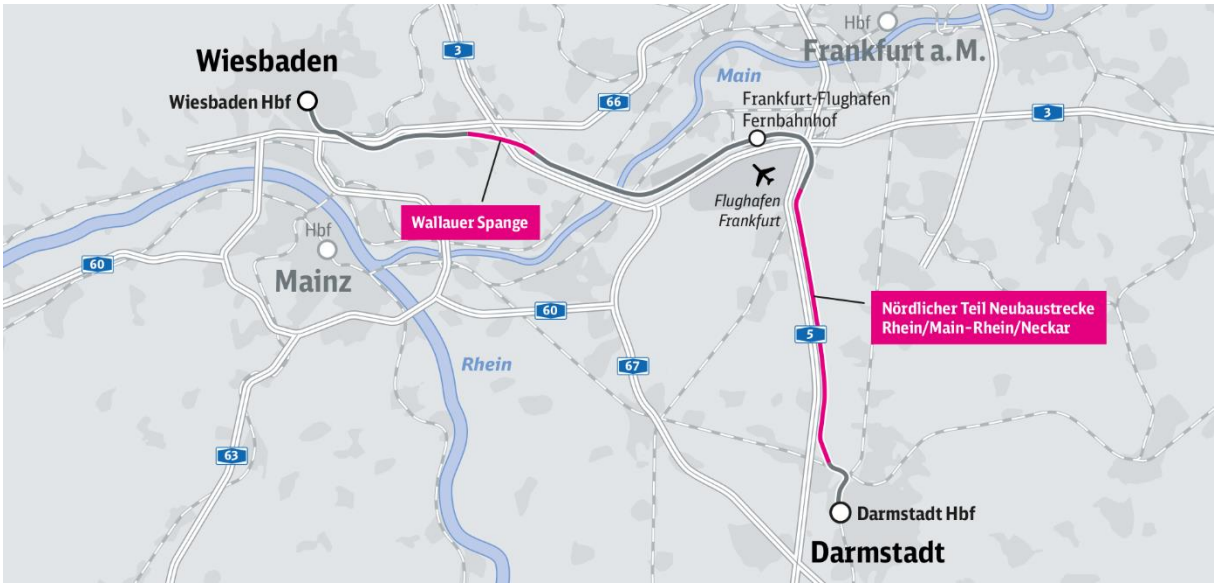

Abbildung 30 Wallauer Spange[72]

Projektgegenstand:
Neubau einer 4 km langen Verbindungsspange zwischen Wiesbaden und der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main, die ausschließlich für den Personenverkehr dienen soll. Die Wallauer Spange ist die erste der drei Baustufen der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim.

Ziel soll eine Fahrzeitverkürzung zwischen Wiesbaden und Frankfurt Flughafen auf 15 Minuten und zwischen Wiesbaden und Darmstadt auf 30 Minuten sein. Zudem soll im Halbstundentakt eine Verbindung mit dem Hessen-Express von Wiesbaden bis Flughafen, Stundentakt bis Darmstadt möglich sein. Zusätzlich in 15 Minuten von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen und in 30 Minuten von Wiesbaden nach Darmstadt.

Eine Erhöhung der Verbindungen vom Wiesbadener Hauptbahnhof zum Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens im Halbstundentakt soll erzielt werden.

Projektstatus:
2022 / 2023 Antrag auf Planfeststellung zum Jahreswechsel

2025 geplanter Baubeginn

2027 geplante Inbetriebnahme

[72] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 13: Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar: Frankfurt - Mannheim

Projektgegenstand:
Die Neubaustrecke (NBS) von Frankfurt nach Mannheim ist eine zentrale Verbindung im Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn. Sie verbindet die beiden Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar und schließt damit die Lücke zwischen den beiden Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart. Die beiden bestehenden Strecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn werden durch die neue Strecke entlastet und das Nah- und Fernverkehrsangebot in der Region deutlich verbessert.

Die Planungen der Neubaustrecke sehen einen Verlauf ab Zeppelinheim parallel zur Autobahn BAB 5 und ab Darmstadt entlang der BAB 67 nach Lorsch vor. Ab Lorsch soll die Strecke weitgehend im Tunnel über Lampertheim bis nach Mannheim-Waldhof führen. Darmstadt wird mit einer Nord- und einer Südanbindung an das Personenverkehrsnetz angebunden. Der Güterverkehr aus Mainz erreicht die neue Trasse über die sogenannte Weiterstädter Kurve. Diese Streckenführung hatte sich im Vergleich von mehr als 30 Varianten als die beste erwiesen. Die Planung wird in 6 Planfeststellungsabschnitte eingeteilt, begonnen wurde mit der Planung des Abschnitts Zeppelinheim – Nordanbindung Darmstadt.

Die Anzahl der Fernverkehrsverbindungen zwischen den beiden Städten soll sich verdoppeln und der Nahverkehr auf den Bestandsstrecken ausgebaut werden. Um die Bevölkerung in der Region entlang der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr zu entlasten, wird ein Großteil des Güterverkehrs nachts zukünftig auf der Neubaustrecke fahren.

In Verbindung mit der sogenannten Wallauer Spange zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen können die Landeshauptstadt Wiesbaden und die Wissenschaftsstadt Darmstadt schneller vom Flughafen Frankfurt aus erreicht werden. Die Ballungsräume rücken dadurch näher zusammen, was langfristig für eine wesentliche Verbesserung des gesamten Fernverkehrsnetzes sorgt. Die Inbetriebnahme ist für 2030 geplant.

Projektstatus:
Ende 2016 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Seit November 2020 steht die Vorzugsvariante, die in einem dreistufigen Verfahren erarbeitet wurde, fest. Zunächst sollen für diese regionalen Forderungen zusammengestellt werden.

2023/2024 soll diese über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Parlamentarischen Befassung dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

Bauphase: Noch offen

Projekt 14: Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen

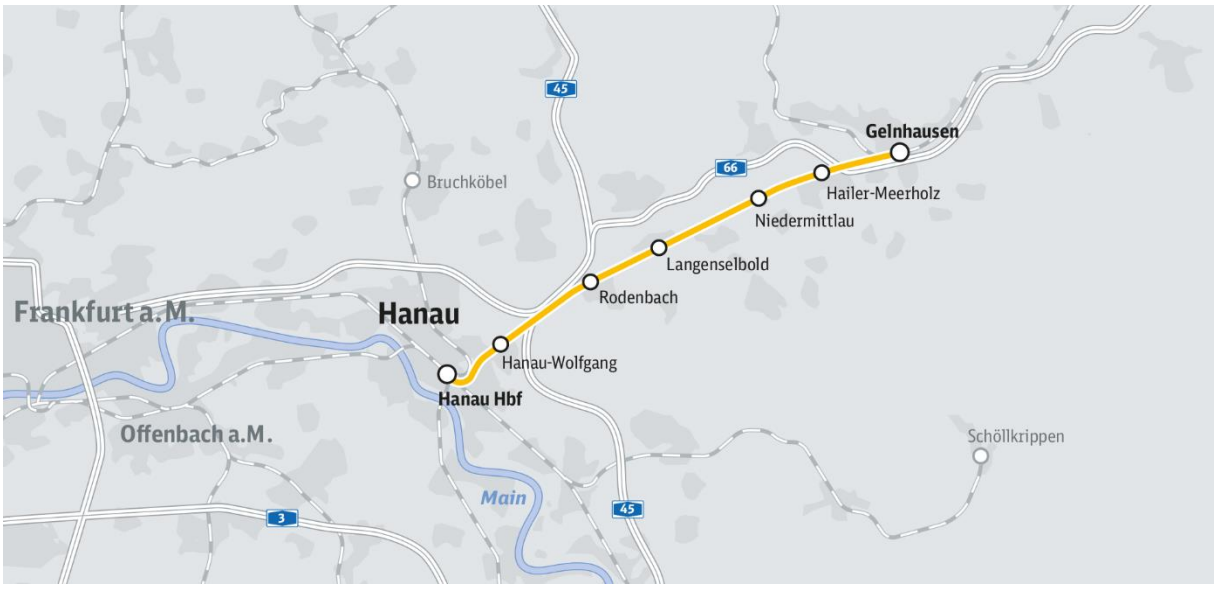

Abbildung 31: Ausbaustrecke Hanau Gelnhausen[73]

Projektgegenstand:
Auf der vorhandenen Strecke zwischen Hanau, Gelnhausen und Fulda verkehren derzeit ca. 300 Züge pro Tag. Auf der Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen soll ein viergleisiger Ausbau erfolgen, der die Entmischung der Verkehre zur Folge hat.

Hierdurch soll eine Kapazitätserhöhung, eine Beschleunigung (z.B. Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr) und Qualitätsverbesserung (gesteigerte Pünktlichkeit und modernisierte Stationen zwischen Hanau und Gelnhausen) erzielt werden.

Für den Umwelt- und Lärmschutz soll durch zahlreiche Maßnahmen im Bereich zwischen Hanau und Gelnhausen eine Verbesserung erzielt werden. Diese Umweltschutzmaßnahmen werden derzeit noch geplant.

Bauphase:
Durchführung von Vorabbaumaßnahmen

2024 Beginn der Gleisarbeiten

[73] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

Projekt 15: Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda: Osthessen - Frankfurt a.M.

Abbildung 32: Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda [74]

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

Durch den Bau zweier zusätzlicher Gleise soll eine Kapazitätserweiterung, eine Beschleunigung und Qualitätsverbesserung durch Entmischung der Verkehre erzielt werden.

Es soll eine geringstmögliche Belastung für Mensch, Natur und Umwelt durch die Entlastung der Kinzigtalstrecke von nächtlichem Güterverkehr realisiert werden. Die Lärmschutz- und Umweltschutzmaßnahmen werden mit der neuen Trasse geplant.

Projektstatus:
2018 Variantenentscheid für das Raumordnungsverfahren

2020 Auslegung der Unterlagen zur Raumordnung

2023 Start der Vorplanungen (Leistungsphase 2)

[74] © DB AG https://www.frmplus.de/projekte.html Stand: 10.01.2024

10.4 Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes[75]

Seit 1999 gibt es das freiwillige Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes" mit dem insgesamt über 1,75 Milliarden Euro in den baulichen Lärmschutz investiert wurden. Durch unterschiedliche Programme konnte zwischen 2008 und 2020 der Schienenverkehrslärm halbiert werden. Derzeitiges Ziel ist es von 2021 bis 2030 die Zahl der von Schienenlärm betroffenen Anwohner zu halbieren.

Förderrichtlinie Lärmsanierung

Die Richtlinie wurde immer wieder überarbeitet, zuletzt 2022. In besonders sensiblen Gebieten mit besonderer touristischer oder gesundheitswirtschaftlicher Bedeutung können nun auch aufwändiger konzipierte und gestaltete Lärmschutzwände gefördert werden. Zudem wurde der Kreis der Anspruchsberechtigten ausgeweitet, und die Anforderungen an den Lärmschutz erhöht. Die Auslösewerte wurden für reine und allgemeine Wohngebiete auf 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts abgesenkt und es werden nun Gebäude gefördert, die vor dem 01.01.2015 errichtet oder über den Flächennutzungsplan genehmigt wurden. Zuvor galt dies nur für Gebäude, die vor 1975 errichtet wurden.

Gesamtstreckennetz: 33.500 km
bereits sanierte Strecke: 2.100 km in 1300 Städten und Gemeinden
bis 2030 geplante sanierte Strecke: 3.250 km
insgesamt zu sanierende Strecke: 8.500 km

bereits mit „passiven" Schallschutzmaßnahmen ausgestattete Gebäude: 65.000

Für Güterzüge gibt es seit 2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem und seit 2020 ist der Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz untersagt.

Eine Übersicht der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche der fünf Ballungsräume sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

[75] Quellen: Publikation ‚Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen' des BMDV; Deutsche Bahn AG, DB Immobilien; Stand: 01.12.2022

10.5 Ballungsraum Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist eine kreisfreie Stadt und südlichstes Oberzentrum der Metropolregion Rhein-Main. Sie ist Verwaltungssitz des Regierungsbezirks Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Das Stadtgebiet von Darmstadt ist in fünf Innen-Stadtteile sowie Arheilgen, Eberstadt, Kranichstein und Wixhausen gegliedert. Das Stadtgebiet Darmstadt umfasst eine Gesamtfläche von 122 km^2. In Darmstadt leben 164.792 Einwohner (Stand: 31.12.2023)[76].

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

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

Die Stadt wird durch Flixbus, Ecolines und Eurolines an das innerdeutsche und internationale Fernbusnetz angeschlossen.

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

10.5.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierung des HLNUG bzw. EBA wurden Statistiken über die Anzahl der Belasteten erstellt.

[76] https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden

Tabelle 15: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Darmstadt

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	LDEN	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
ab 50 - 54	-	17.072	-	2.250	-	710	-	885
ab 55 - 59	22.107	13.978	3.150	1.480	3.815	0	1.079	825
ab 60 - 64	14.321	10.199	1.660	380	152	0	1.035	1.054
ab 65 - 69	13.137	1547	640	40	0	0	721	236
ab 70 -74	9.238	2	130	0	0	0	645	0
ab 75	1.013	-	0	-	0	-	10	-
Summe	59.816	42.798	5.580	4.150	3.967	710	3.490	3.000

Tabelle 16: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen, Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Darmstadt

L_{DEN}	Straßen	Bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie
Menschen - Zahl der Fälle				
starker Belästigung	11.681	994	550	
starker Schlafstörung	3.072	454	54	
ischämischer Herzkrankheiten	23	-	0	
Fläche in km²				
ab 55 dB(A)	55,0	19,69	0,9	3,9
ab 65 dB(A)	19,8	4,6	0	2,4
ab 75 dB(A)	3,8	0,79	0	0
Wohnungen				
ab 55 dB(A)	28.482	2.650	1.888	1.659
ab 65 dB(A)	11.136	370	0	654
ab 75 dB(A)	482	0	0	4
Krankenhäuser				
ab 55 dB(A)	121	0	0	0
ab 65 dB(A)	50	0	0	0
ab 75 dB(A)	2	0	0	0
Schulen				
ab 55 dB(A)	168	11	0	0
ab 65 dB(A)	18	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0

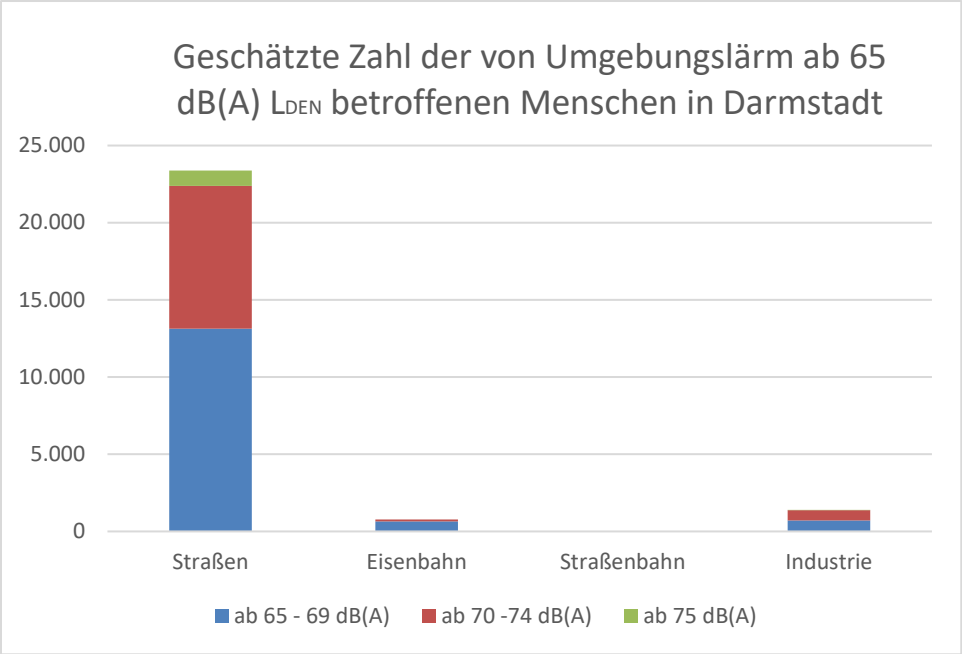

Abbildung 33: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB(A) Ballungsraum Darmstadt

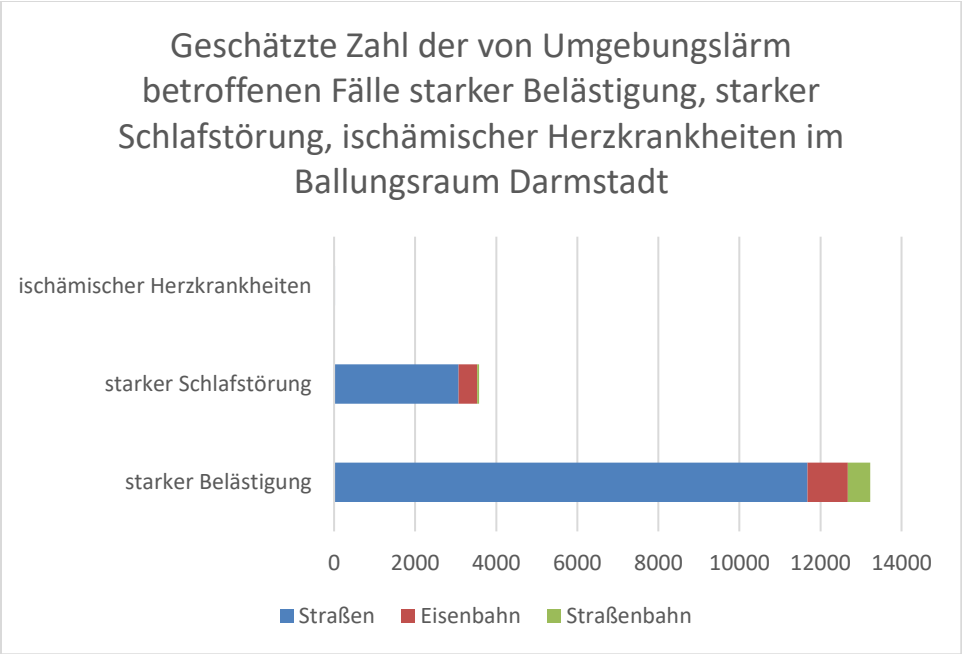

Abbildung 34: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten im Ballungsraum Darmstadt

10.5.2 Straßenlärm

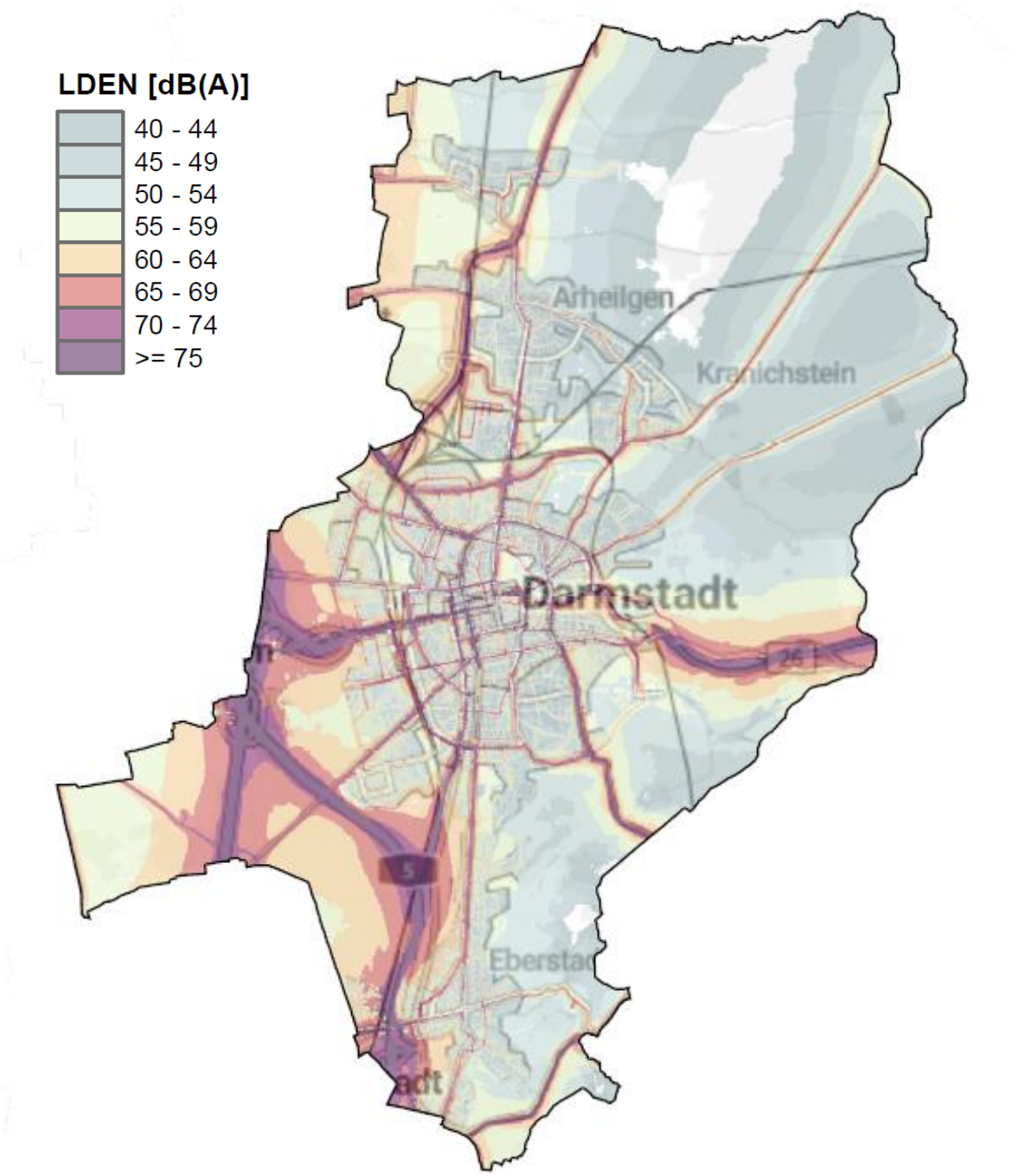

Abbildung 35: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Darmstadt[77]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, für die Verkehrszahlen vorlagen, lärmkartiert. Der Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 enthält eine ausführliche Beschreibung des Datensatzes:

[77] Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

(https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf)

Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich im Ballungsraum Darmstadt im Bereich der EU-Kartierung über ca. 205,9 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 526,2 Straßenkilometer.

Tabelle 17: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	22.107	14.321	13.137	9.238	1.013	59.816
Nachts (L_{Night})	17072	13.978	10.199	1.547	2	-	42.798

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

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

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

a. Radfahrer und Fußgänger

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hatte im September 2019 ein neues Mobilitäts- und Tiefbauamt gegründet, das durch verwaltungsinterne Umstrukturierungen nun im Mobilitäts- und Tiefbauamt aufgegangen ist. Hier werden insbesondere in der Abteilung Nahmobilität Projekte zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs geplant. Hier liegt auch die Verantwortung für das „Sonderprogramm Investition Radverkehrsförderung (4x4 Rad)“, das für zunächst vier Jahre Investitionen von jeweils vier Millionen Euro für den Radverkehr vorgesehen hatte. Zukünftige Maßnahmen können aus dem Programm noch finanziert werden.

Zu den "Leuchtturmprojekten" für 2020 ff. gehören unter anderem:

- Fahrradstraßen Im Erlich,
- Radverkehrsführung Landgraf-Georg-Straße (umgesetzt),
- Radverkehrsführung Zeughausstraße / City-Ring(umgesetzt),
- Radverkehrsführung Hügelstraße,
- Raddirektverbindung F-DA, Weiterführung Wixhausen / Arheilgen bis B 3 (umgesetzt),
- Radverkehrsführung Neckarstraße/Heidelberger Straße (Teil innerstädtische Raddirektverbindung auf der Route F-DA-Rhein/Neckar) (in Umsetzung),
- Radverkehrsführung Steubenplatz,
- Ausbau Radweg nach Roßdorf,
- Ausbau Radweg Weiterstadt / Riedbahn-DA / Waldkolonie (umgesetzt),
- Radabstellanlagen im öffentlichen Raum: Woogsviertel, Mathildenhöhe, Martinsviertel, Johannesviertel.

b. Reduktion des Individualverkehrs und Optimierung des ÖPNV

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

Optimierung des ÖPNV
Die Optimierung des ÖPNV ist eine Daueraufgabe der Stadt Darmstadt.

Die Anbindung der TU-Lichtwiese an das Straßenbahnnetz ist umgesetzt.

In Kooperation mit der Projektgesellschaft Stradadi wird die Realisierung einer Straßenbahntrasse von Weiterstadt nach Groß-Zimmern gemeinsam mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg untersucht.

Zudem ist geplant, das neu entstehende Ludwigshöhviertel an das Straßenbahnnetz anzuschließen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Überprüfung der Förderfähigkeit ist abgeschlossen und positiv bestätigt worden.

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

Für eine Verlängerung des Straßenbahnnetzes nach Wixhausen wurde eine Studie mit positiver Machbarkeit abgeschlossen.

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

Die Einführung eines On-Demand-Verkehrs durch den HeinerLiner ist umgesetzt.

Das Taktangebot im Straßenbahnbetrieb, als auch Busbetrieb, wird sukzessive verbessert und dem Bedarf angepasst.

Jobticket
2014 wurde für die Stadtverwaltung Darmstadt ein Jobticket eingeführt.

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

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

c. Durchgangsstraßen

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

d. Stationäre Geschwindigkeitskontrollen

Es werden schwerpunktmäßig Geschwindigkeitskontrollen in lärmbelasteten Straßenabschnitten mit häufigen Geschwindigkeitsübertretungen durchgeführt sowie weitere Geschwindigkeitsmessgeräte im gesamten Stadtgebiet an bestimmten Schwerpunkten installiert. Es wurden Tempomessgeräte in Säulenform (Blitzersäulen) in der Heinrich- und Hügelstraße installiert.

e. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßt den Vorschlag aus der Lärmaktionsplanung und hat bereits 2021 den Beitritt der Stadt zur „Städteinitiative Lebenswerte Städte und Gemeinden" beschlossen, die sich für Tempo 30 einsetzt. Die Stadt Darmstadt unterstützt dem abermaligen Anlauf des Deutschen Städtetages, die Entscheidung über innerstädtische Tempolimits vom Bund in die Verantwortung der Kommunen zu verlagern. In Darmstadt, wie in vielen anderen Kommunen, gilt vor allem ein Tempo-30-Limit für möglichst viele innerörtliche Straßen als ein zentrales Instrument, um Schadstoffe zu reduzieren, Lärm zu mindern und die Unfallgefahr zu senken. Die Regelungshoheit hat aber immer noch der Bund.

f. Anpassen der Ampelphasen

Es wird zukünftig angestrebt Signalanlagen in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung individueller zu steuern. Mit dem Ausfall von nicht benötigten Verkehrsströmen können zum Beispiel Schwankungen in den Verkehrsbelastungen ausgeglichen werden. Durch stetigeren Verkehr werden damit weniger Luftschadstoffe ausgestoßen. Dies kommt der Umwelt und den Menschen im Straßenraum zugute. An manchen Stellen im Stadtgebiet werden bereits heute Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge nur auf Anforderung geschaltet. Somit können nicht benötigte Freigabezeiten anderen Verkehrsströmen zur Verfügung gestellt werden, wodurch Staus verhindert werden können und die Umweltbelastung des MIV gesenkt wird.

Im Rahmen des Projektes Danalytics wurden umweltsensitive Ereignissteuerungen implementiert. Diese sollen feinteiliger auf ausgewählte Streckenabschnitte im Stadtnetz wirken und zukünftig eine automatisierte, den Umweltbedingungen angepasste Steuerung ermöglichen

g. Kreisverkehre einrichten

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

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

h. Lkw-Durchfahrtsverbot

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

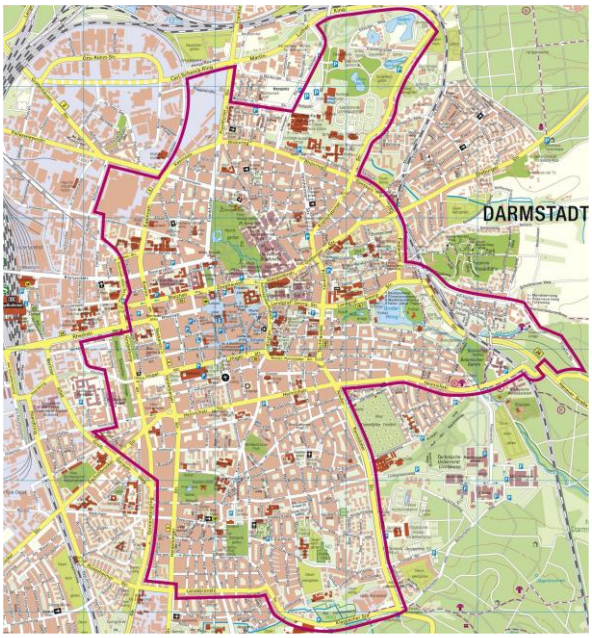

Abbildung 36: Lkw-Durchfahrtsverbotszone im Ballungsraum Darmstadt © Umweltamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt

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

i. Umgehungsstraße

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

Weitere Informationen hierzu sind der Homepage der Stadt Darmstadt zu entnehmen[78].

j. Pförtnerampeln

Mit sogenannten Pförtnerampeln können vordefinierte Verkehrsmengen in ein bestehendes Verkehrsnetz fließen. Dem vorhandenen Verkehrsnetz unverträgliche Verkehrsmengen können mit diesem System an den Stadtgrenzen zurückgehalten werden. Soweit eine Verkehrslenkung innerhalb der Stadtgrenzen möglich ist, werden diese in den städtischen Signalprogrammen berücksichtigt bzw. umgesetzt.

[78] https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/nordostumgehung-nou/ Stand: 11.03.2020

k. Passiver Schallschutz

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

l. Verlagerung von Gütern auf die Bahn

Hier liegt die Zuständigkeit beim Umweltbundesamt. Auf der Seite des Umweltbundesamtes finden sich Publikationen zum Thema ‚nachhaltige Güterverkehrsinfrastruktur'.[79]

m. Lärm aufgrund von Motortuning

Eine ausführliche Antwort findet sich in Kapitel 8.4 Ordnungsrecht.

n. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

In Straßen, in denen es vermehrt zu nachgewiesenen Geschwindigkeitsübertretungen kommt, sollen verstärkt Elemente zur Verkehrsberuhigung und zur Einhaltung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit eingesetzt werden. Dies kann unter anderem durch den Einsatz von Fahrbahnschwellen, Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen oder der Neuordnung des Straßenquerschnitts gewährleistet werden, was in vielen Fällen auch dem Rad- und Fußverkehr zu Gute kommt. Auch LED-Geschwindigkeitstafeln, welche den Autofahrenden die gefahrene Geschwindigkeit in Echtzeit anzeigen, können verstärkt eingesetzt werden.

o. Straßensanierung

Die Sanierung von Straßen führt zu einer Minderung der Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner. In der folgenden Tabelle sind die durchgeführten bzw. geplanten Straßensanierungen dargestellt:

Tabelle 18 Deckenerneuerungs- und DSK-Maßnahmen (Dünne Schichten im Kalteinbau) sowie halbstarre Decken an Bushaltestellen Stand: 11.09.2023

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	Ausführungsstand
Bezirk Nord			
B3 – Ortsdurchfahrt Wixhausen			erledigt
L3097 - Kranichsteiner Straße	Grundstraße	Matratzenweg	erledigt
L3097 - Kranichsteiner Straße	Hst. Kesselhutweg		erledigt
L3097 - Kranichsteiner Straße	Öttinger Villa	Schwarzer Weg	erledigt
L3097 - Kranichsteiner Straße (abschnittsweise)	Rhönring	Martin-Luther-King-Ring	erledigt
Kranichsteiner Straße (stadtauswärts	Pfannmüllerweg	Kesselhutweg	erledigt
K166 - Trinkbornstraße	Göthsbachstraße	Bahnhofstraße	erledigt

[79] https://www.umweltbundesamt.de Stand 09.09.2019

K167 - Wolfsgartenallee	Teilbereich bis Hessenwaldschule		Noch nicht ausgeführt
Frankfurter Straße			erledigt
Gräfenhäuser Straße	Haltestelle Windmühle		erledigt
Leydhecker Straße	Gräfenhäuser Straße	Benzweg	erledigt
Martin-Luther-King-Ring	Arheilger Straße	Kranichsteiner Straße	erledigt
Rhönring (abschnittsweise)			erledigt
Weiterstädter Landstraße	B3 - Langener Straße		erledigt
Bezirk Ost			
B26 - Bleichstraße	Mathildenplatz	Kasinostraße	erledigt
B26 - Hügelstraße	Wilhelminenstraße	Kirchstraße	erledigt
B26 - Landgraf-Georg-Straße	Holzstraße	Teichhausstraße	erledigt
B26 - Landgraf-Georg-Straße	Pützerstraße	Stiftstraße	erledigt
B26 - Rheinstraße	Hindenburgstraße	Neckarstraße	erledigt
B449 - Teichhausstraße	Soderstraße	Nieder-Ramstädter Straße	erledigt
Grüner Weg	Heinrichstraße	Kiesstraße	erledigt
Neckarstraße	Rheinstraße	Adelungstraße	erledigt
Roquetteweg	Hobrechtstraße	Ohlystraße	erledigt
Ohlystraße			erledigt
Hobrechtstraße	Nieder-Ramstädter Straße	Hofmannstraße	erledigt
Frankenäckerweg	Heinrichstraße	Roßdörfer Straße	erledigt
Bezirk West			
Ahastraße	Donnersbergring	Heidelberger Straße	erledigt
Bessunger Straße	Heidelberger Straße	Eichwiesenstraße	erledigt
Donnersbergring	Bessunger Straße	Groß-Gerauer-Weg	erledigt
Donnersbergring	Eschollbrücker Straße	Holzhofallee	erledigt
Eberstädter Weg	Eschollbrücker Straße	Dagger-Komplex	erledigt
L 3097 - Eschollbrücker Straße	Donnersbergring	Artelleriestraße	erledigt
L 3097 - Eschollbrücker Straße	Groß-Gerauer Weg	Haardtring	erledigt
Klappacher Straße	Landskronstraße	Nieder-Ramstädter-Straße	erledigt
Landwehrstraße	Kasinostraße	Rösslerstraße	Noch nicht ausgeführt
Landwehrstraße	Kasinostraße	Feldbergstraße	Noch nicht ausgeführt
Rösslerstraße	Landwehrstraße	Pallaswiesenstraße	erledigt
Bezirk Süd			
An der Eschollmühle	Pfungstädter Straße	Modaubrücke	erledigt
Buchenhorst	Leo-Tolstoi-Straße		erledigt
Heidelberger Straße	Reuterallee	Hagenstraße	Noch nicht ausgeführt
Heinrich-Delp-Straße	August-Bebel-Straße	Von-Ketteler-Straße	erledigt
Heinrich-Delp-Straße	Karl-Marx-Straße	Daniel-Greiner-Straße	erledigt
Heinrich-Delp-Straße	Steigertsweg	Oberstraße	erledigt
Im Hirtengrund	Oberstraße	Odenwaldstraße	erledigt

Martinstraße	Seekatzstraße	Heinrichwingertsweg	erledigt
Mühltalstraße	B426	Mühltalbad	Noch nicht ausgeführt
Pfungstädter Straße	Karlsruher Straße	Walter-Rathenau-Straße	erledigt
Pfungstädter Straße	Am Harzofen	Am Bildstock	erledigt
Prälat-Diehl-Straße	Landskronstraße	Paul-Wagner-Weg	erledigt
Ringstraße	Heidelberger Straße	Seeheimer Straße	Im Bau

Legende:

Dünne Schichten im Kalteinbau
Halbstarre Decken an Bushaltestellen
Deckenerneuerungen

Fahrbahnsanierung (seit 2010 wurden folgende grundhafte Fahrbahnsanierungen durchgeführt):

- Helfmannstraße
- Heidelberger Straße von Noackstraße bis Cooperstraße
- Heinrichstraße von Gervinusstraße bis Heidenreichstraße
- Haardting von Scheppallee bis Holzhofallee
- Zeughausstraße von Alexanderstraße bis Schleiermacherstraße
- B 42 (Gräfenhäuser Straße) von Pfnorrstraße bis B 3 (Langener Straße)
- Liebfrauenstraße
- Abschnitte der Landgraf-Georg-Straße
- Ruthsstraße
- Fiedlerweg von Landgraf-Georg-Straße (B 26) bis Olbrichweg
- Messeler Straße (abschnittsweise)
- Bornstraße von Jakob-Jung-Straße bis östl. Wendeanlage
- Rheinstraße (B 26) stadtauswärts östlich des Knotenpunktes Goebelstraße
- Haardtring zwischen Eschollbrücker Straße und Moltkestraße
- Bismarckstraße von Göbelstraße bis Dolivostraße
- Heidelberger Landstraße von Ulvenbergstraße bis Nussbaumallee (bereits durchgeführt)
- Ein erstmaliger Fahrbahnneubau wurde für alle Straßen im Baugebiet E44 durchgeführt

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

Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden allgemeine Forderungen für das gesamte Stadtgebiet vorgebracht. Hierbei wurden die Ausweisung von Tempo-30-Zonen an Hauptverkehrsstraßen, der Ausbau emissionsarmer Verkehrsarten, Optimierung des ÖPNV, Fahrstreifenreduzierungen und Anliegerstraßen gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:
Soweit keine Eingaben aus der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen, werden die Lärmkonfliktpunkte aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß ihrem aktuellen Sachstand als umgesetzte/abschließend geprüfte Maßnahmen oder in Prüfung/Planung befindliche Maßnahmen abgebildet.

Bei o.g. Lärmkonfliktpunkten, die aktuell nur zum Teil umgesetzt bzw. abschließend geprüft wurden, werden diese gesplittet in beiden Tabellen aufgeführt.

Hinweise der Stadt Darmstadt:
Die Stellungnahmen und daraus resultierende Maßnahmen zu Lärmkonfliktpunkten aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden sukzessive von der Stadt Darmstadt erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_10101	Arheilgen Frankfurter Landstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Zwischen den Straßenbahnhaltestellen „Dreieichweg“ und „Kolpingweg“ kommt es häufig zu Lärmbelästigungen, weil Fahrzeuge schneller als die erlaubten 40 km/h fahren und am Ortsausgang von Arheilgen Vollgas geben. Dies trifft ebenfalls auf Straßenbahnen in diesem Bereich zu. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Das Umweltamt der Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen aufgrund der geringen Belastung nicht möglich ist. Die Frankfurter Landstraße in Arheilgen, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, ist Gegenstand regelmäßiger Überwachungen. Die Ergebnisse zeigen sich der Gestaltung der Straße und der Verkehrsstärke angemessen und erwartbar. Weder der prozentuale Anteil der Überschreitungen (durchschnittlich ca. 3%) noch die gemessenen maximal gefahrenen Geschwindigkeiten (Einzelfälle meist im Bereich von 60 km/h) sind außergewöhnlich. Die regelmäßigen Messungen werden fortgesetzt.

R4_10103	Arheilgen Untere Mühlstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10204	Bessungen Bessunger Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10205	Bessungen Herdstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots erbeten. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die bereits bestehende Einbahnstraße soll als Spielstraße umgewidmet werden. Kontrollen wurden durchgeführt: Es fuhr kein Fahrzeug zu schnell und es wurden in beiden Richtungen keine Lkws festgestellt.
R4_10208	Bessungen Jahnstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10209	Bessungen Klappacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10210	Bessungen Landskronstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es herrscht massiver Verkehrslärm (scheppernde Geräusche der Lkws mit Anhänger beim Überfahren der Gleise), trotz Schallschutzfenster. Es werden Geschwindigkeitskontrollen, Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots, eine Neugestaltung der Fahrbahnoberfläche/Schienenübergang sowie die Ausweitung des Tempolimits 30 km/h bereits ab der Kreuzung Klappacher Straße gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Landskronstraße 34 bis Heidelberger Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 23.08.2024 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags im Bereich zwischen den Kreuzungen Heidelberger Straße und Klappacher Straße aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.

		Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Landskronstraße im Bereich zwischen den Kreuzungen Heidelberger Straße und Klappacher Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Geschwindigkeitskontrollen: Im Bereich der Landskronstraße fanden in den letzten knapp 2 Jahren 21 Messungen statt. Die Verstöße sind sowohl qualitativ, wie auch quantitativ unauffällig bzw. durchschnittlich (Verstöße prozentual ca. 9%; gefahrene maximale Geschwindigkeit bei den Messungen meist um die 50 km/h). Die Messungen werden weiterhin regelmäßig erfolgen.
R4_10303	Darmstadt-Mitte Holzstraße Kirchstraße (B 26)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Kirchstraße und Holzstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen im Streckenabschnitt Kirchstraße, zwischen Hügelstraße und der Einmündung Große Bachgasse an der Stadtkirche, wurde am 07.08.2019 erteilt. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Kirchstraße, zwischen Hügelstraße und der Einmündung Große Bachstraße an der Stadtkirche, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Der Abschnitt Große Bachgasse bis Landgraf-Georg-Straße wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h beschränkt.
R4_10304	Darmstadt-Mitte Hügelstraße (B 26)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Neckarstraße und Karlstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Tempo 30 wurde im Zuge des Luftreinhalteplans im gesamten City-Tunnel und in der östlichen Hügelstraße umgesetzt. Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle (Blitzersäule) wurde im Mai 2019 in der Nähe der Wilhelm-Glässing-Straße installiert.

R4_10306	Darmstadt-Mitte Darmstadt-Nord Rheinstraße (B 26)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gab es Beschwerden über erheblichen Verkehrslärm in der Rheinstraße. Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_10308	Darmstadt-Mitte Adelungstraße Elisabethenstraße Grafenstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gab es in den drei Straßen Beschwerden über erheblichen Verkehrslärm. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, z. B. die Elisabethenstraße als Fahrradstraße und die Grafenstraße / Adelungstraße als Shared Space Straßen bzw. Fußgängerzonen mit Zufahrtsmöglichkeit zu den Parkhäusern umzugestalten. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Magistratsvorlage für die Umgestaltung im Bereich der Grafenstraße wurde bereits im Sommer 2018 verabschiedet und ist nun umgesetzt. Für die Adelungstraße wird kein Bedarf zur Umgestaltung gesehen.
R4_10309	Darmstadt-Mitte Bismarckstraße (Bereich Wilhelm-Leuschner-Straße)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

R4_10402	Darmstadt-Nord Siedlung Tann (BAB 5 / B 26)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde für die Bundesstraße 26 eine Temporeduzierung auf 50 km/h tags und 30 km/h nachts sowie beidseitige stationäre Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Ebenso wurde eine Einhausung der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann gefordert. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 11.07.2016 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw von 22-6 Uhr auf der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw nachts von 22-6 Uhr. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Im Bereich der Siedlung Tann (Rheinstraße, B 26) werden regelmäßig Kontrollen des fließenden Verkehrs durchgeführt. Die Ergebnisse sind hinsichtlich der prozentualen Anzahl der Überschreitungen lediglich durchschnittlich (ca. 5%). Was jedoch tatsächlich auffällt, sind die einzelnen „Ausreißer" hinsichtlich der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeiten. Bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h werden bei jeder Messung auch Fahrzeuge über 80 km/h gemessen, leider in Ausnahmefällen auch über 100 km/h.
R4_10403	Darmstadt-Nord Kasinostraße (B 3)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde sich über erheblichen Verkehrslärm auf der Kasinostraße beschwert. Es wurde gefordert, dass Kontrollkonzepte für modifizierte Auspuffanlagen zu entwickeln seien. Zusätzlich wurden im Zuge der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung folgende Forderungen hervorgebracht: - Durchführung von Lärmkontrollen: Messverfahren zur Erfassung der Lärmspitzen durch einzelne Fahrzeuge wäre zu entwickeln. "Verdächtige" Fahrzeuge sollten zur Einzelabnahme nach § 19 StVZO verpflichtet werden und dies sollte überwacht werden. - Ausweisung einer Zone mit Verbot für "laute Fahrzeuge" analog der Umweltzone nach der 35. BImSchV. Für den Begriff "laute Fahrzeuge" gibt es keine rechtliche Grundlage, die noch zu schaffen wäre (einhergehend mit Kontrollen) Es wurde zudem vorgetragen, dass die Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h subjektiv nicht viel zur Senkung beigetragen hat (Hauptereignisse: Pkw und Krafträdern mit "getunten" Auspuffanlagen). Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 15.01.2021 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags im Bereich zwischen Rheinstraße und Frankfurter Straße aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.

		Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Kasinostraße im Bereich zwischen Rheinstraße und Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Als Poser werden stark motorisierte, meist von Außenstehenden als übermäßig laut empfundene Fahrzeuge und Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, welche die vermeintliche Potenz nicht nur ihres Fahrzeuges gerne mit überambitionierter Fahrweise einem mehr oder weniger interessierten Publikum beweisen wollen, bezeichnet. Hierzu lässt sich zunächst ausführen, dass die Kontrolle sogenannter „Poser" eine Aufgabe der Landespolizei darstellt. Die Stadtpolizei verfügt hier nicht über das notwendige Equipment (z.B. Lärmmesseinrichtungen) oder die spezielle Fachkenntnis (auch die Landespolizei bedient sich hier speziell geschulten Personals mit entsprechender Aus- und Fortbildung bzw. der Hinzuziehung von Sachverständigen). Gerade im Bereich „Lärm" gibt es so viele Abgasanlagen, welche eine legale Manipulation der Lärmemissionen ermöglichen, dass ohne eine regelmäßige Schulung der Überwachungskräfte die Durchführung von effizienten und rechtssicheren Kontrollen nicht möglich ist. Die Ausführungen können sich daher rein auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beziehen. In der Kasinostraße wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit zuletzt von 50 km/h auf 30 km/h verringert. Die Überwachung der Einhaltung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt mittels drei fest installierter Überwachungssäulen und durch regelmäßige mobile Überwachungen. Gerade die mobilen Überwachungen zeigen einen Anstieg der Anzahl und Qualität der Verstöße insbesondere in den Abendstunden. Aus diesem Grund hat sich die Kasinostraße zu einem Schwerpunkt der Überwachungstätigkeit entwickelt und die Radarmessungen werden hier weiterhin intensiv erfolgen. Der Straßenzustand im Bereich Kasinostraße / Landwehrstraße gibt derzeit keinen vordringlichen Anlass zur Sanierung.
R4_10404	Darmstadt-Nord Pallaswiesenstraße Gräfenhäuser Straße Bereich Pallaswiesenviertel (Gewerbegebiet / B 3)	Eingaben aus der Beteiligung: Es ist dringend notwendig, im oberen Teil der Pallaswiesenstraße mit baulichen Maßnahmen den Verkehr zu beruhigen. Es wird gefordert eine Einbahn- oder Fahrradstraße herzustellen sowie Anliegerparkplätze und begrünte Buchten anzulegen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Pallaswiesenstraße 105 und Kirschenallee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wurde bei einer eventuellen Straßensanierung der Einbau eines lärmarmen Asphalts angeregt.

		Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass eine Festlegung auf Tempo 30 aufgrund geringer Belastung und mangelnder Wohnbebauung nicht möglich ist. Die Prüfung von lärmminderndem Asphalt erfolgt erst, wenn mit der grundhaften Erneuerung (2021 ff.) begonnen wird.
R4_10407	Darmstadt-Nord Goebelstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_10408	Darmstadt-Nord Koblenzer Straße (Waldkolonie)	Eingaben aus der Beteiligung: Die Waldkolonie ist von allen Seiten von starken Verkehrssträngen umgeben: die Autobahn, die Rheinstraße, die Bahnstrecke und Fluglärm Abhilfe: leisere Motoren, leiseren Asphalt oder Schienen oder auch Lärmschutzwände. Bei zukünftiger Bebauung sollte man durch eine Bebauung längs, nicht quer zu den Verkehrsachsen möglichst einen Schutz der dahinterliegenden Wohnbebauung anstreben. Sollten an den Verkehrsachsen Wohngebäude entstehen, sollte man aber darauf achten, dass möglichst Flure, Treppenhäuser, Küchen u. ä. auf der Seite der Lärmquellen liegen. Außerdem Lärmbelästigungen nachts im Sommer durch Musikveranstaltungen und Discos. Zusätzlich ist ein tieffrequenter Brummton zu nennen, der seit 2019 immer wieder auftritt. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Eingabe aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an die Autobahn GmbH weitergeleitet. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Im betreffenden Abschnitt der BAB 5 zwischen der AS Weiterstadt und dem AK Darmstadt sind keine Ausbaumaßnahmen geplant, welche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben könnten.
R4_10410	Darmstadt-Nord Michaelisstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

R4_10412	Darmstadt-Nord Rhönring	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Tempo 30 km/h auf dem gesamten Rhönring sowie ein Lkw-Verbot gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Frankfurter Straße bis Friedberger Straße sowie zwischen Heinheimer Straße bis Lichtenbergstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 23.08.2024 Tempo 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen auf dem Rhönring zwischen Arheilger Straße und Frankfurter Straße umgesetzt. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf dem Rhönring zwischen Arheilger Straße und Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Es besteht stadtweites Lkw-Durchfahrtsverbot, d.h. hier fahren nur Lkw-Verkehr mit Ziel oder Quelle in Darmstadt. Regelmäßige Lkw Kontrollen sind durchzuführen.
R4_10501	Darmstadt-Ost Kreuzung Heinrichstraße / Aschaffenburger Straße (B 26)	Eingaben aus der Beteiligung: Ab der Kreuzung Heinrichstraße / Aschaffenburger Straße wird ein Tempolimit auf 100 km/h tags und 80 km/h nachts gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10503	Darmstadt-Ost Nieder-Ramstädter-Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung für Lkws auf 30 km/h gefordert. Zusätzlich wurde auf den schlechten Straßenzustand hingewiesen. Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde sich über die stark befahrene Kreuzung durch den zweispurigen Pkw-Verkehr, Abbiegen und Ampelanlage sowie Straßenbahn- und Busbetrieb von über 4 eng getakteten Linien und Haltestellen beschwert. Hinzu käme der Bring- und Abholverkehr der Eltern für die Schule LGG. Es wurde um den Ausbau eines Radwegs, anstelle der zwei Spuren des Cityrings und um die Übernahme von Lärmschutzfenster gebeten. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um

		die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Karlstraße bis Teichhausstraße und weiter bis zur Mathildenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Für den Abschnitt Karlstraße bis Mathildenstraße auf der Nieder-Ramstädter Straße gilt Tempo 30 ganztags. Bisherige Prüfungen ergaben folgende Auswirkungen bei einer Umwidmung: - Im Kreuzungsbereich Karlstraße / Nieder-Ramstädter Straße / Hügelstraße ist ein rückstaufreier Bereich für den ÖPNV nicht mehr gegeben. - Rückstau bis zum Tunnel (Messstelle des Landes) muss vermieden werden. Bei Einspurigkeit für den MIV würde es zu Verkehrsverlagerungen in den Bereich Nieder-Ramstädter-Straße / Roßdörfer Platz und Teichhausstraße führen, die dort den ÖPNV extrem behindern würden und außerdem die Wegnahme der Radverkehrsanlagen in der Teichhausstraße zur Folge hätte. Bezüglich passiver Schallschutzmaßnahmen siehe Pkt. k.
R4_10504	Darmstadt-Ost Teichhaus-straße (B 449)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich vom Roßdörfer Platz bis Lindenhofstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und es konnten nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig.
R4_10507	Darmstadt-Ost Heinrichstraße (K 141)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Heidelberger Straße bis zum Breslauer Platz gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 01.07.2019 Tempo 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen in der Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Nieder-Ramstädter-Straße (einschließl. Heinrichstraße 106 und 139) umgesetzt. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Nieder-Ramstädter Straße, einschließlich der Hausnummern Heinrichstraße 106 und 139 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von

		30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Lärmmindernder Asphalt wurde in einem Abschnitt von ca. 400 m (Gervinius-, Beck-, Inselstraße) in 2011 verlegt, der Zustand ist nach wie vor gut.
R4_10508	Darmstadt-Ost Erbacher Straße (Bereich Edelsteinviertel)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung gefordert. Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_10509	Darmstadt-Ost Fiedlerweg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_10510	Darmstadt-Ost Pützerstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Dieburger Straße bis Erbacher Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und es konnten keine Lärmüberschreitungen festgestellt werden.

R4_10601	Darmstadt-West Eschollbrücker Straße (L 3097)	Eingaben aus der Beteiligung: Für den Bereich Kreuzung Eschollbrücker Straße/Haardtring bis Ortsausgang Darmstadt wird in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge gefordert. Ergänzend wird eine stationäre oder mobile Geschwindigkeitskontrolle gefordert. Alternativ werden für die Einmündungen der Straßen „Fünfkirchner Straße", „Pulverhäuserweg" und „Am Pelz" der Bau von Kreisverkehren und Zebrastreifen vorgeschlagen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Darmstadt: Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge ist aufgrund der fehlenden Lärmüberschreitungen nicht möglich. Der fließende Verkehr in der Eschollbrücker Straße wird regelmäßig in allen Bereichen (Tempo 50/70, stadtauswärts/stadteinwärts) mobil überwacht. Die Ergebnisse sind nicht auffällig. Eine Fahrbahndeckensanierung wurde durchgeführt.
R4_10602	Darmstadt-West Berliner Allee	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10606	Darmstadt-West Fritz-Bauer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10607	Darmstadt-West Holzhofallee	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10608	Darmstadt-West Rüdesheimer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

R4_10703	Eberstadt Am Dautenberg (BAB 5 / B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung im Bereich der BAB 5 bzw. B 3. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10704	Eberstadt Gernsheimer Straße (B 426)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10707	Eberstadt Mühltalstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10708	Eberstadt Oberstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10710	Eberstadt Reuterallee Walther-Rathenau-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10711	Eberstadt Ringstraße Im Hirtengrund	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_10712	Eberstadt Ringstraße (Seeheimer Straße / Karlsruher Straße)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

R4_10713	Eberstadt Seeheimer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_10801	Kranichstein Kranichsteiner Straße (L 3097)	Eingaben aus der Beteiligung: Es besteht extremer Verkehrslärm, auch Schwerlastverkehr, auf der Kranichsteiner Straße zwischen Kreuzung Bartningstraße/Pfannmüllerweg und Kreuzung Grundstraße /Kesselhutweg. Der Schwerlastverkehr (u.a. von der BAB 5 und BAB 67) wird ab dem Martin–Luther-King-Ring auf die Kranichsteiner geleitet, zudem besteht ein schlechter Zustand der Asphaltdecke. Belastet sind: 8 Mehrfamilienhäuser, 32 Einfamilienhäuser, Schulweg der Kinder (Erich Kästner Schule, größte Grundschule Darmstadts) und Kindergartenkinder (Kita Meißneweg und Kindergarten Am See) An Sonn- und Feiertagen sowie in den Abendstunden, ist über Raser und Poser zu beklagen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder passive Schallschutzmaßnahmen zwischen Spessartring und Taunusstraße vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Als Poser werden stark motorisierte, meist von Außenstehenden als übermäßig laut empfundene Fahrzeuge und Fahrzeugführer, welche die vermeintliche Potenz nicht nur ihres Fahrzeuges gerne mit überambitionierter Fahrweise einem mehr oder weniger interessierten Publikum beweisen wollen, bezeichnet. Hierzu lässt sich zunächst ausführen, dass die Kontrolle sogenannter „Poser“ eine Aufgabe der Landespolizei darstellt. Die Stadtpolizei verfügt hier nicht über das notwendige Equipment (z.B. Lärmmesseinrichtungen) oder die spezielle Fachkenntnis (auch die Landespolizei bedient sich hier speziell geschulten Personals mit entsprechender Aus- und Fortbildung bzw. der Hinzuziehung von Sachverständigen). Gerade im Bereich „Lärm“ gibt es so viele Abgasanlagen, welche eine legale Manipulation der Lärmemissionen ermöglichen, dass ohne eine regelmäßige Schulung der Überwachungskräfte die Durchführung von effizienten und rechtssicheren Kontrollen nicht möglich ist. Der Schwerpunkt der Geschwindigkeitsüberwachung liegt in der Kranichsteiner Straße in dem auf 30 km/h begrenzten Bereich. Dies bedeutet nicht, dass es nicht auch Kontrollen im weiteren Verlauf gibt. Die Ergebnisse zeigen über alle Messbereiche hinweg eine durchschnittliche Überschreitungsquote von ca. 5% bei einer eher geringeren Anzahl deutlich zu schneller Fahrzeuge. Die Kontrollen werden im Rahmen der personellen und organisatorischen Möglichkeiten fortgesetzt.

R4_10802	Kranichstein Martin-Luther-King-Ring	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird eine Temporeduzierung von 70 auf 50 km/h sowie stationäre Blitzsäulen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Eine Festlegung auf Tempo 50 ist aufgrund geringer Belastung und mangelnder Wohnbebauung nicht möglich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_10102	Arheilgen Messeler Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Frankfurter Landstraße bis Arheilger Kirchgasse gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detailliert geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10104	Arheilgen Weiterstädter Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden städtebauliche, verkehrsreduzierende Maßnahmen zur Lärmminderung erbeten. Hierbei sollte die Verkehrslage eingeschätzt werden, ggf. Verkehrszählung und Lärmberechnung (einschließlich Maßnahmenprüfung) durchführt werden. Stellungnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Aktuell ruht die Planung. Die Umgestaltung ist jedoch von Seiten der Wissenschaftsstadt Darmstadt gewünscht. Daher wird die Planung fortgesetzt, das Zeitfenster ist jedoch noch nicht festgelegt. Eingaben aus der Beteiligung: Sofern die Planung für bauliche Maßnahmen ruht sind kurzfristig straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Tempo 30) zu ergreifen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10201	Bessungen Heidelberger Straße (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Bessunger Straße bis Moosbergstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detaillierter geprüft und kommt zu dem

		Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10203	Bessungen Rüdesheimer Straße Danziger Platz	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird insbesondere für den Straßenabschnitt zwischen Karlsruher Straße und Südbahnhof / Danziger Platz die Erneuerung des Straßenbelags – wenn möglich mit lärmreduzierenden Asphalt, 30 km/h ganztags, ein nächtliches Durchfahrtsverbot für Lkw sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wurde mittelfristig eine Grundsanierung zwischen Karlsruher Straße und Danziger Platz bzw. Südbahnhof angeregt. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detaillierter geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben. Mittelfristig ist eine Grundsanierung zwischen Karlsruher Straße und Danziger Platz bzw. Südbahnhof geplant. Zunächst erfolgt die Planung der Rüdesheimer Straße im Abschnitt zwischen bzw. inkl. der Knotenpunkte Heidelberger Straße und Karlsruher Straße. Anschließend wird der genannte Abschnitt untersucht.
R4_10207	Bessungen Heinrichwingertsweg	Eingaben aus der Beteiligung: Die zu den Magistralen parallel verlaufenden Durchgangsstraßen sollen so umgestaltet werden, dass der Schleichverkehr unterbunden wird. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde um die Verminderung bzw. Unterbindung der 'Schleichwegfahrer' durch Einbahnstraßen oder bauliche Maßnahmen gebeten. Stellungnahme der Stadt Darmstadt:

		Der Maßnahmenvorschlag hat aktuell keine Planungspriorität, wäre aber konzeptionell zu prüfen. Der Zeithorizont für die Umsetzung des Maßnahmenvorschlags kann aktuell nicht genannt werden. Eine Prüfung möglicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist in Prüfung.
R4_10210	Bessungen Landskron-straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es herrscht massiver Verkehrslärm (scheppernde Geräusche der Lkws mit Anhänger beim Überfahren der Gleise) trotz Schallschutzfenster. Es werden Geschwindigkeitskontrollen, Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots, eine Neugestaltung der Fahrbahnoberfläche/Schienenübergang sowie die Ausweitung des Tempolimits 30 km/h bereits ab der Kreuzung Klappacher Straße gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Es wurde um die Möglichkeit von Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gebeten. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Durch die Einführung des streckenbezogenen Fahrverbotes für Lkw in der Heinrichstraße ohne generelle Ausnahmeregelung / Anliegerregelung ist das Verkehrsaufkommen hinsichtlich dieser Fahrzeugklasse in der Landskronstraße sicherlich angestiegen. Die Bestimmungen hinsichtlich des sogenannten „Durchfahrtverbotes" für Lkw und des Nachfahrverbotes zwischen 20 Uhr und 6 Uhr finden auch in der Landskronstraße Anwendung. Ergebnisse hinsichtlich der Anzahl/Häufigkeit von Verstößen liegen hier derzeit nicht vor. Die Kontrollen dahingehend gestalten sich auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (Fahrbahnbreite, keine geeigneten Flächen zum Anhalten von Lkw etc.) ohne Behinderung des fließenden Verkehrs und unter Vermeidung einer Gefährdung für das kontrollierende Personal als schwierig umsetzbar. Die Stadtpolizei wird in Zusammenarbeit mit der Landespolizei hier erneut nach einer Lösung suchen. Im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes zur grundhaften Erneuerung der Linie 3 in Bessungen ist ein Vollausbau der Fahrbahn und des Schienenüberganges geplant. Folgende Umbaumaßnahmen werden zu einer Lärmreduzierung beitragen: • die Deckensanierung im Bereich der westlichen Aufstellstreifen • die verbesserte Längsebenheit der Gleisüberfahrt. Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Intensivierung der Geschwindigkeitskontrollen oder ein festinstallierter Blitzer gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_10301	Darmstadt-Mitte Neckarstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es gab Beschwerden über erheblichen Verkehrslärm in der Neckarstraße. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detailliert geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10302	Darmstadt-Mitte Bleichstraße Zeughausstraße (B 26)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Zeughausstraße von Schleiermacherstraße bis Mathildenplatz und Bleichstraße von Grafenstraße bis Kasinostraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen hier möglich wäre. Die Umsetzung auf Tempo 30 wird durch die Stadt Darmstadt geprüft. Das Lkw-Durchfahrtsverbot wird bereits kontrolliert. Eingaben aus der Beteiligung: Zusätzlich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird eine Fahrstreifenreduzierung gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_10303	Darmstadt-Mitte Holzstraße Kirchstraße (B 26)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird die Installation eines stationären Blitzers gefordert. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Ergebnisse der mobilen Kontrollen in der Kirchstraße zeigen, dass insbesondere der prozentuale Anteil der Verstöße deutlich über dem Durchschnitt liegt. Für den Bereich der Kirchstraße wird derzeit geprüft, ob eine stationäre Säule installiert werden kann. Eine technische Prüfung ist bereits erfolgt, eine Einreichung zur Prüfung durch die Erlaubnisbehörde ist in Vorbereitung. Eingaben aus der Beteiligung: Zusätzlich wird um die Prüfung der Einführung einer Section-Control gebeten, um kurzfristige Abbrems- und Beschleunigungsfahrten zu unterbinden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10305	Darmstadt-Mitte Karlstraße (B 26 / Gemeindestraße)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird angeregt, die bauliche Gestaltung der Straße nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an die abgesenkte Geschwindigkeit anzupassen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Es wurde bereits im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung die bauliche Gestaltung der Straße nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an die abgesenkte Geschwindigkeit anzupassen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Der Maßnahmenvorschlag wird grundsätzlich befürwortet. Der Zeithorizont für die Umsetzung der Maßnahme kann aktuell nicht genannt werden.
R4_10307	Darmstadt-Mitte Alexanderstraße (L 3094 / L 3097)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Magdalenenstraße bis Dieburgerstraße 36 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen hier möglich wäre. Die Umsetzung auf Tempo 30 wird durch die Stadt Darmstadt geprüft.

R4_10308	Darmstadt-Mitte Adelungstraße Elisabethenstraße Grafenstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden Kontrollen von Posern und Falschparkern sowie ggf. eine Erweiterung des Einbahnstraßenkonzeptes gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10310	Darmstadt-Mitte Darmstadt-Ost Kiesstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die Forderungen nach einer Einbahnstraße oder Fahrradstraße und ein Parkverbot oder Anliegerparken hervorgebracht. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden städtebauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung z.B. Fahrradstraße / Einbahnstraße / Anwohnerparken vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Kiesstraße ist eine enge innerstädtische Straße ohne Durchgangsverkehr. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung steht bevor.
R4_10402	Darmstadt-Nord Siedlung Tann (BAB 5 / B 26)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde für die Bundesstraße 26 eine Temporeduzierung auf 50 km/h tags und 30 km/h nachts sowie beidseitige stationäre Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Ebenso wurde eine Einhausung der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann gefordert. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist seit dem 11.07.2016 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw von 22-6 Uhr auf der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der BAB 5 im Bereich der Siedlung Tann eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw nachts von 22-6 Uhr. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Im Bereich der Siedlung Tann (Rheinstraße, B 26) werden regelmäßig Kontrollen des fließenden Verkehrs durchgeführt. Die Ergebnisse sind hinsichtlich der prozentualen Anzahl der Überschreitungen lediglich durchschnittlich (ca. 5%). Was jedoch tatsächlich auffällt, sind die einzelnen „Ausreißer" hinsichtlich der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeiten. Bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h werden bei jeder Messung auch Fahrzeuge über 80 km/h gemessen, leider in Ausnahmefällen auch über 100 km/h. Die Stadtpolizei wird bei der zukünftigen Planung von Säulen zur Geschwindigkeitsüberwachung diesen Standort mit prüfen. Erst dann

		kann eine Aussage darüber getroffen werden, ob dort, sowohl aus technischer Sicht, wie auch als Sicht der Erlaubnisbehörde eine stationäre Überwachung möglich ist. Relevant für eine solche Genehmigung sind auch das Unfallgeschehen und das Ergebnis von Langzeitmessungen. Bis dahin werden die mobilen Kontrollen fortgesetzt. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 5 gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10403	Darmstadt-Nord Kasinostraße (B 3)	Eingaben aus der Beteiligung: Aufgrund der enormen Lärmbelastung werden weitere Maßnahmen, z.B. eine Reduktion der Fahrspuren in Verbindung mit lärmreduzierenden / lärmschluckenden Bauelementen, gefordert. Die reduzierte Fahrspur wäre gleichzeitig eine Stärkung des Radverkehrs und würde die Kasinostraße für Autoposer unattraktiv machen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10404	Darmstadt-Nord Pallaswiesenstraße Gräfenhäuser Straße Bereich Pallaswiesenviertel (Gewerbegebiet / B 3)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird zusätzlich zu der bereits mehrfach geforderten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, bauliche Maßnahmen (z.B. Bodenschwellen, Zebrastreifen etc.) gefordert. Zudem wird auf das Problem der fehlenden Fahrradinfrastruktur und „Autoposern" hingewiesen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10405	Darmstadt-Nord Heinheimer Straße (L 3097 / Gemeindestraße)	Eingaben aus der Beteiligung: Es besteht ein sehr hoher Verkehrslärm. Außerdem gibt es zwei Kindergärten. Es wird eine 30iger Zone für den letzten Straßenabschnitt (ab Pennymarkt) gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Lauteschlägerstraße bis zum Bengler Weg gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt:

		Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen im Abschnitt zwischen Kopernikusplatz und Dieburger Straße möglich wäre. Die Umsetzung auf Tempo 30 wird durch die Stadt Darmstadt geprüft. Eingaben aus der Beteiligung: Zusätzlich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung werden Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10406	Darmstadt-Nord Frankfurter Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Geschwindigkeitskontrollen durch mobile und stationäre Blitzeranlagen und eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Pallaswiesenstraße bis Bismarckstraße und Röhnring bis Bismarckstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detaillierter geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10409	Darmstadt-Nord Liebfrauenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Krzg. Heinheimer bis Einmündung Taunusstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme detaillierter geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass keine ausreichenden Lärmüberschreitungen festgestellt werden können. Daher ist die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht möglich.

		Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10411	Darmstadt-Nord Pallaswiesenstraße (Bereich Martins- und Johannesviertel)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird die Herstellung von Wohn- und Fahrradstraßen, Anliegerparken, begrünte Buchten, weniger Parkplätze sowie die Änderung als Einbahnstraßen gefordert. Alternativ wird die Möglichkeit genannt, das Martinsviertel für den Autoverkehr zu sperren und die lokalen Fahrzeug-Sharing-Möglichkeiten auszubauen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und es konnten nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben. Im benannten Bereich verkehren die Buslinien L, WE1, WE2, X14 und X15 in dichtem Takt. Eine Einengung der Fahrbahn und der Einbau von Fahrbahnschwellen bewertet die Wissenschaftsstadt Darmstadt daher als kritisch. Eingaben aus der Beteiligung: Um vorhandenen Schleichverkehr zu reduzieren wird beispielsweise eine Einbahnstraßenregelung im Abschnitt zwischen Liebigstraße und Kasinostraße (ÖPNV und Radverkehr frei) gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10502	Darmstadt-Ost Landgraf-Georg-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Beckstraße bis Schwarzwaldring gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt:

		Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und es konnten nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellt werden. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben. Die Decke der Landgraf-Georg-Straße (B26) wurde stadtauswärts von Holzstraße bis Teichhausstraße erneuert. Bei der abschnittsweisen Sanierung der Landgraf-Georg-Straße wurde kein lärmoptimierter Asphalt verbaut.
R4_10503	Darmstadt-Ost Nieder-Ramstädter-Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung zusätzlich zu der bereits erfolgten Geschwindigkeitsreduzierung eine Anpassung der Ampelschaltung sowie Geschwindigkeitsanzeigen gefordert. Zudem wird gefordert, dass im Bereich zwischen Teichhausstraße und Mühlstraße der MIV von der ÖPNV Spur entfernt wird. Einschränkungen des ÖPNV würden hierdurch reduziert und der MIV vom lauteren Oberflächenbelag ferngehalten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10505	Darmstadt-Ost Dieburger Straße (ab Wolfskehlstraße auswärts) (L 3094)	Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Das Umweltamt der Stadt Darmstadt hat die Maßnahme bereits mehrfach geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen aufgrund der geringen Belastung nicht möglich ist. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10506	Darmstadt-Ost Dieburger Straße (Cityring bis Wolfskehlstraße) (L 3094)	Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Das Umweltamt der Stadt Darmstadt hat die Maßnahme bereits mehrfach geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen aufgrund der geringen Belastung nicht möglich ist. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10507	Darmstadt-Ost Heinrichstraße (K 141)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Stärkung des Radverkehrs durch Radverkehrsanlagen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung:

		Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10509	Darmstadt-Ost Fiedlerweg	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung, regelmäßige Geschwindigkeitkontrollen sowie der Einbau lärmminderndem Asphalts gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10511	Darmstadt-Ost Roßdörfer Platz	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine verkehrliche Entlastung des Roßdörfer Platzes vorgeschlagen. Der Straßenbahn- und Busverkehr kann am Roßdörfer Platz nicht reduziert werden. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Umgestaltung Roßdörfer Platz zu mehr Fuß- und Radsicherheit angeregt. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Es ist eine Anpassung der Lichtsignalanlagen notwendig. Der Zeithorizont für die Umsetzung der Maßnahme kann aktuell jedoch nicht genannt werden.
R4_10512	Darmstadt-Ost Spessartring	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Kranichsteiner Straße bis Alfred-Messel-Weg gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und konnte nur wenige Lärmüberschreitungen festgestellten. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10603	Darmstadt-West Donnersbergring	Eingaben aus der Beteiligung: Erschütterungen und Lärm v.a. durch sehr schnelle (unbeladene) Lkws, stark zunehmen. Mehrmals täglich außerdem Martinshorn von Rettungsfahrzeugen und langen Löschzügen; Straßenbelag auf dem Donnersbergring zwischen dem Groß-Gerauer Weg und der Eschollbrücker Straße ist rissig und uneben. Es wird vorgeschlagen, dass

		der Straßenbelag erneuert werden soll und eine Temporeduktion der Lkws. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich vom Donnersbergring 88 bis Kreuzung Holzhofallee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und konnte nur kleinräumige Lärmüberschreitungen feststellen. Die Einführung von Tempo 30 wäre daher nicht verhältnismäßig. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben. Eingaben aus der Beteiligung: Zusätzlich zu den bisherigen Eingaben wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßge Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbots sowie ein stationärer Blitzer gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10604	Darmstadt-West Groß-Gerauer Weg	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen aufgrund der geringen Belastung nicht möglich ist. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.

R4_10605	Darmstadt-West Haardtring	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Holzhofallee bis zur Moltkestraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Die Stadt Darmstadt hat die Maßnahme geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in einem Teilabschnitt des Haardtrings möglich wäre. Die Umsetzung auf Tempo 30 wird durch die Stadt Darmstadt geprüft. Es wurde lärmmindernder Splittmastixasphalt eingebaut.
R4_10701	Eberstadt Heimstätten-siedlung (BAB 5)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Lärmschutzwand im Bereich der BAB 5 und die Bundesstraße 3 gefordert. Bewertung 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. Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 soll der betreffenden Abschnitt der BAB 5 zwischen der AS Seeheim-Jugenheim und dem AK Darmstadt 6-streifig ausgebaut werden. Der Ausbau könnte Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben. In der Dringlichkeit ist der Ausbau im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung eingestuft. Die konkrete Planung wurde jedoch noch nicht aufgenommen.
R4_10702	Eberstadt (BAB 5)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Forderungen bekräftigt bzw. neu aufgestellt: - Die Geschwindigkeitsbeschränkung (mit elektronischen Anzeigetafeln) soll auf der Autobahn tags für Pkw 90 km/h und Lastwagen über 3,5to 60 km/h und nachts für Pkw 80 km/h und Lastwagen 50 km/h betragen. - Die Schallschutzwand an der Ostseite der Autobahn A 5 soll verbessert und Erweitert werden: Sie soll im Süden 500 m vor der Ausfahrt Pfungstadt beginnen und im nördlichen Teil um 1 km verlängert werden. - Die Geschwindigkeit soll ganztags auf der Karlsruher Straße für Pkw auf 70 km/h und für Lastwagen über 3,5to auf 50 km/h beschränkt werden.

- Eine Lärmschallschutzwand soll an der B3 beginnend von der Kläranlage bis zur Kreuzung Karlsruher-/Rüdesheimer Straße erstellt werden.

- Es sollen regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen auf der BAB 5 und B 3 durchgeführt werden.

Ergänzend wird auf den Bundesverkehrswegeplan verwiesen:

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

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Missstände geäußert und weitere Forderungen aufgestellt:

Die BAB 5 zwischen der AS Eberstadt und dem Darmstädter Kreuz wird mit einer hohen und langen Brücke über die Eisenbahnlinie Darmstadt - Eberstadt geführt. Die Autobahn befindet sich hier über den Baumwipfeln des Westwaldes, Bäume sind abgestorben, keine Lärmdämpfung mehr.

Die Autobahn ist eine gewaltige Lärmquelle, die wie ein Lärmteppich über der Heimstättensiedlung, Lincoln-Siedlung, Ludwigshöhviertel (im Bau), Villenkolonie, Sankt-Barbara-Siedlung, Eberstadt liegt. Es wird die Erstellung einer Lärmschutzwand auf der Ostseite der BAB 5 vorgeschlagen. Ebenso wird die Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand bis zur Heimstättensiedlung gefordert.

Die Verkehrsbelastung der BAB 5 ist deutlich höher, als für ihre Planung angenommen. Sie wird heute zeitweise 3-spurig genutzt. Die Lärmschutzwand für Eberstadt entspricht nicht den aktuellen Anforderungen, sie ist zu kurz. Bei dem (vorherrschenden) Südwestwind und bei Nordwestwind ist die Lärmbelastung in DA-Eberstadt östlich der A5 wahrscheinlich deutlich höher, als bei der LDEN Berechnung festgestellt.

<u>Bewertung der Lärmaktionsplanung:</u>

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.

		Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist für den BAB 5 Ausbau eine nach Nord und Süd verlängerte Lärmschutzwand vorgesehen. Mit dem bestehenden Verkehrsleitsystem könnte die zulässige Geschwindigkeit auf der BAB5 mindestens nachts gesenkt werden, um so den gesetzlich zulässigen Lärmobergrenzen wenigstens etwas näher zu kommen. Da die Verkehrs- und Lärmbelastung bereits heute der Situation für den geplanten Ausbau der BAB5 entspricht wird um eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung ab/bis 2 km nördlich und südlich der existierenden Lärmschutzwand der BAB 5 bei Eberstadt vorgeschlagen. Als sinnvoller wird jedoch die umgehende Errichtung einer Lärmschutzwand in dieser Tiefe auf beiden Seiten der BAB5 betrachtet. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 soll der betreffenden Abschnitt der BAB 5 zwischen der AS Seeheim-Jugenheim und dem AK Darmstadt 6-streifig ausgebaut werden. Der Ausbau könnte Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben. In der Dringlichkeit ist der Ausbau im vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung eingestuft. Die konkrete Planung wurde jedoch noch nicht aufgenommen.
R4_10705	Eberstadt Karlsruher Straße (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10706	Eberstadt Heidelberger Landstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Darmstadt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Darmstadt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. k) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Eingaben aus der Beteiligung:

		Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_10709	Eberstadt Pfungstädter Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Heidelberger Landstraße bis Waldstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Darmstadt: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Darmstadt die Maßnahme geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass nur wenige Lärmüberschreitungen (nachts) festgestellt werden konnten. Daher wäre die Einführung von Tempo 30 ganztags nicht verhältnismäßig. Die Maßnahme wird jedoch im Zuge der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erneut geprüft, da sich aufgrund der neuen Erlasslage in Hessen (siehe hierzu Kapitel 3.4.1) neue Möglichkeiten zur Lärmminderung ergeben haben.
R4_10801	Kranichstein Kranichsteiner Straße (L 3097)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine erneute Überprüfung der bestehenden Tempo 50 Bereiche mit anschließenden Lärmminderungsmaßnahmen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Bessungen Eichberg-straße	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden hohe, in den Asphalt eingelassene, Temposchwellen, die die Geschwindigkeit der Autos deutlich sollen, gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_10202	Bessungen Heidelberger Straße (Krzg Heinrichstraße / Eschollbrückerstraße)	Ist-Zustand: Die Heidelberger Straße verläuft als Ortsdurchfahrt parallel zur B 3 / Karlsruher Straße und verbindet die beiden Stadtteile Bessungen und Eberstadt.	$LKZL_{DEN}$ 270	$LKZL_{Night}$ 587

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Anwohnerinnen und Anwohner fordern eine Ausdehnung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h sowie Schallschutzvorkehrungen gegen den Straßenbahnlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Darmstadt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt:
Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befürwortet grundlegend den Vorschlag. Das Umweltamt prüft, ob eine Tempo 30 Maßnahme an dieser Stelle möglich ist.

R4_10206	Bessungen Herdweg	Ist-Zustand: Der Herdweg ist eine Gemeindestraße in Darmstadt-Bessungen, die durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen geprägt ist. Er stellt eine Verbindungsstraße zwischen der Nieder-Ramstädter Straße und der Klappacher Straße dar.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Anwohnerinnen und Anwohner berichten über eine erhebliche Lärmbelastung im Herdweg, der unter anderem als Ausweichroute für die Nieder-Ramstädter Straße genutzt wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt:
Die Stadt Darmstadt sieht aufgrund der Bewertung aus der Lärmaktionsplanung keinen Handlungsbedarf.

R4_10401	Darmstadt-Nord Karolinen-platz	Ist-Zustand: Der Karolinenplatz liegt in der Stadtmitte Darmstadts. Er wird durch das Hessische Staatsarchiv und das Landesmuseum sowie durch den Herrngarten abgegrenzt.	$LKZL_{DEN}$ -	$LKZL_{Night}$ -

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Zuge der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird auf den hohen Lärmpegel im Bereich des Karolinenplatzes hingewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Eingabe wurde an die Stadt Darmstadt weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt:
Die Stadt Darmstadt teilt mit, dass es sich in diesem Bereich um Freizeitlärm handelt.

R4_10413	Darmstadt-Nord Ruthsstraße Arheilger Straße	Ist-Zustand: Die Ruthsstraße sowie die Arheilger Straße sind eng bebaute Gemeindestraßen im Darmstädter Martinsviertel. Beide Straßen grenzen an das Gebäude der TU Darmstadt.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Bewohnerinnen und Bewohner der Ruthsstraße und Arheilger Straße haben ihre Sorgen bezüglich des Flug- und Straßenverkehrslärms zum Ausdruck gebracht. Insbesondere aufgrund der Nähe zum Universitätsgelände berichten sie von zahlreichen Personen, die in den genannten Straßen parken. Ebenso wird auf die wiederholte Nichtbeachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h hingewiesen. Aus diesem Grund wird die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen, eine verbesserte Parkinfrastruktur mit mehr Grünflächen und weniger Parkplätzen sowie eine Einbahnstraßenregelung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt:
Die ÖPNV-Routen entlang aller Buslinien und des SEV sollten nicht weiter Geschwindigkeitsreduziert werden, da dann der Fahrplantakt nicht eingehalten werden kann.

Zunächst lässt sich hier vorausschicken, dass die Überwachung von innerstädtischen Straßen mit überwiegender Wohnbebauung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder geringer, gerade im Umfeld schützenwerter Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Wohneinrichtungen), generell ein Schwerpunkt der Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Stadtpolizei darstellt.

Zur Bewertung dieses Maßnahmenvorschlages wurden die Statistiken zu Messungen in mehreren Straßen in diesem Quartier ausgewertet (Liebfrauenstraße, Heinheimer Straße, Friedrich-Ebert-Platz etc.).

Die regelmäßigen Messungen zeigen eine Überschreitungsquote von ca. 3% (Liebfrauenstraße) bis knapp über 5% (Heinheimer Straße). Die Messungen zeigen eine maximale gefahrene Geschwindigkeit im Überwachungszeitraum meist zwischen 40 und 50 km/h. Die Kontrollen werden hier intensiv durchgeführt und in gleicher Intensität fortgeführt.

R4_10414	Darmstadt-Nord Schuknecht-straße	Ist-Zustand: Die Schuknechtstraße ist eine Gemeindestraße im Martinsviertel in Darmstadt, die durch Wohnbebauung führt.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Anwohnerinnen und Anwohner teilen mit, dass in der Schuknechtstraße aufgrund der beengten Straßenverhältnisse und der Parkplatzsituation ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist. Als Lösung wird vorgeschlagen, die Schuknechtstraße für den Durchgangsverkehr zu sperren, wobei nur Anlieger die Möglichkeit zur Durchfahrt hätten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt:
Die Schuknechtstraße wird abschnittsweise durch die Buslinie L in dichtem Takt befahren. Eine Sperrung kann durch die Stadt Darmstadt nicht befürwortet werden. Mittlerweile wurde die Parkraumbewirtschaftung eingeführt und hat zur Entspannung der Parkplatzsituation beigetragen.

R4_10714	Eberstadt Waldstraße	Ist-Zustand: Die Gemeindestraße stellt eine Verbindungsstraße zwischen der Pfungstädter Straße und der Reuterallee dar. Sie befindet sich in Darmstadt-Eberstadt und ist sehr dicht bebaut.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Anwohnerinnen und Anwohner berichten über die intensive verkehrliche Schalleinwirkung. Gleichzeitig wird bemängelt, dass die Lärmkarte die Hauptwindrichtung nicht berücksichtige und daher keinerlei Lärmschutz zur Autobahn und Eisenbahn bestehe.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.5.3 Schienenlärm

10.5.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

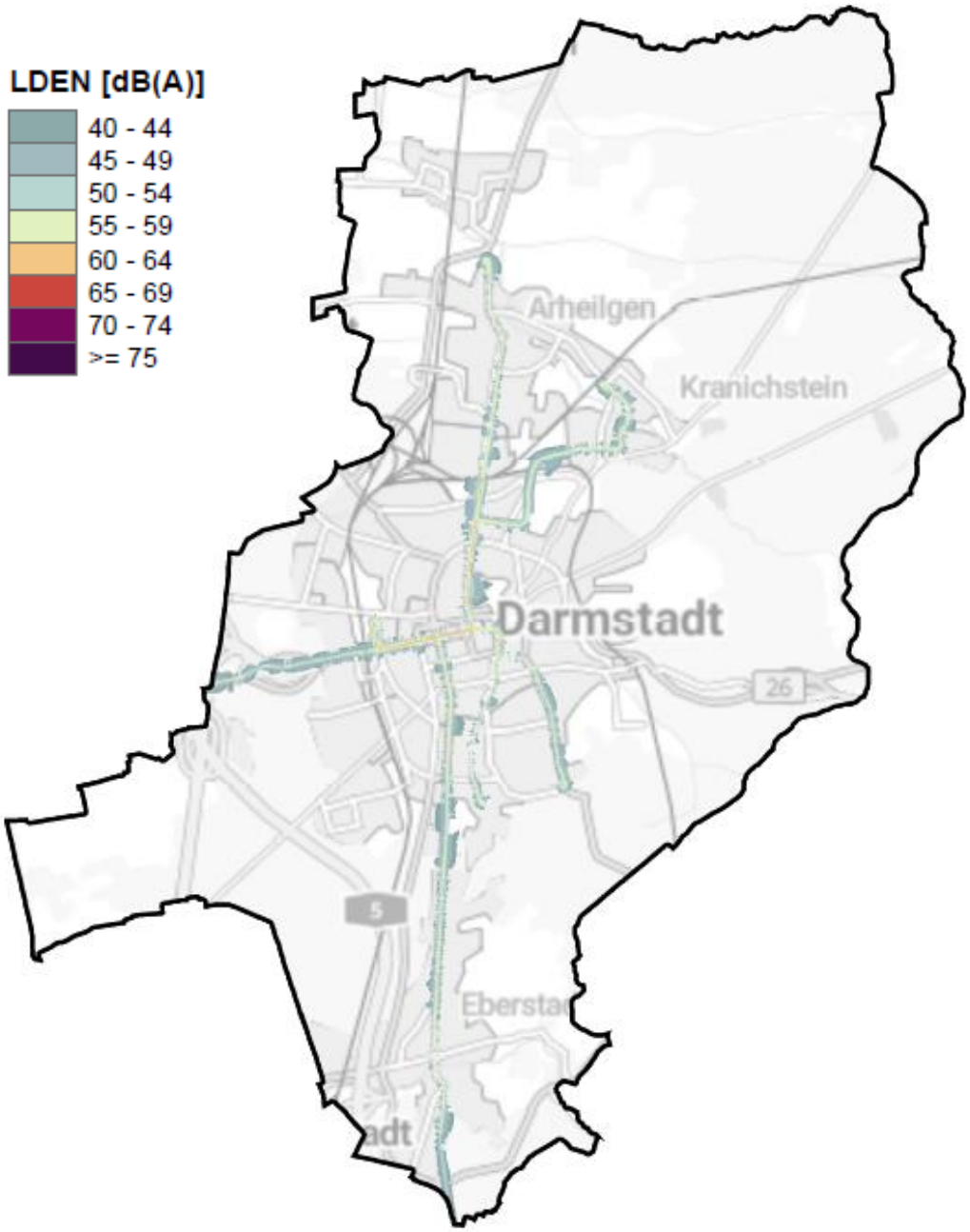

Abbildung 37: Lärmbelastung L_{DEN} durch nicht bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Darmstadt (HLNUG 2022)[80]

[80] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Vom Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie wurde der Schienenverkehrslärm auf nicht bundeseigenen Schienenwegen berechnet. In Darmstadt sind dies ausschließlich Straßenbahnen. Die Länge der kartierten Strecke umfasst innerhalb des Ballungsraum Darmstadt 33,6 km.

Tabelle 19: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Lärm ausgehend von nichtbundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	3.815	152	0	0	0	3.967
Nachts (L_{Night})	710	0	0	0	0	-	710

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
Bismarckstraße Göbelstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden leisere Fahrten, insbesondere nachts und in der Kurve Göbelstraße gefordert. Stellungnahme der HEAG mobilo: Die Geschwindigkeit im Kurvenbereich ist auf 25 km/h begrenzt. Der Kurvenbereich wird von der HEAG Mobilo regelmäßig kontrolliert und entsprechend den Erfordernissen geschliffen. Quietschgeräusche bei der Fahrt durch Kurven lassen sich jedoch trotz Kurvenschmieranlagen nicht vollständig vermeiden. Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Keine Betroffenheit des Regionalverkehrs in Aufgabenträgerschaft des RMV.
Arheilgen Frankfurter Landstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Straßenbahnen fahren gelegentlich sehr schnell von der Endhaltestelle los, nur um kurz danach wieder stark zu bremsen, weil sie an der nächsten Haltestelle am Kolpingweg halten müssen, was zu einer deutlichen Lärmbelästigung führt. Stellungnahme der HEAG mobilo: Aufgrund der Kurvenschmieranlage kann es vorkommen, dass die Räder in diesem Bereich kurz durchdrehen und dies sich wie schnelles Anfahren anhört. Aufgrund der räumlichen Situation und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h ist ein zu starkes beschleunigen und abbremsen in die Haltestelle nicht wahrscheinlich. Das Personal wird regelmäßig geschult und u.a. mit Fokus auf eine nachhaltige Fahrweise.
Kirchstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird vorgetragen, dass die Straßenbahnen zu schnell fahren. Stellungnahme der HEAG mobilo: Die Geschwindigkeit in diesem Bereich wurde für den Individualverkehr auf 30 km/h reduziert. Die Straßenbahn darf auf dem besonderen Bahnkörper weiterhin 40 km/h fahren. Das mag vereinzelt in Fahrtrichtung Luisenplatz zu Irritation führen. In Fahrtrichtung Schulstraße wird bergauf in der Regel langsamer gefahren.

	Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Keine Betroffenheit des Regionalverkehrs in Aufgabenträgerschaft des RMV.
Heidelberger Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Schallschutz gegen den Straßenbahnlärm gefordert. Stellungnahme der HEAG mobilo: Baulicher Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden sind im Verlauf der Heidelberger Straße aufgrund der Lage im Straßenraum nicht möglich. Die Gleise inkl. Bettung in der Heidelberger Straße sind von Eschollbrücker Straße bis Landskronstraße in den Jahren 2017/2018 grunderneuert und damit auf den aktuellen Stand der Technik gebracht worden. Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Keine Betroffenheit des Regionalverkehrs in Aufgabenträgerschaft des RMV.
Ludwigshöhstraße (Bereich Moosbergstraße)	Eingaben aus der Beteiligung: Nächtliche Lärmbelästigung infolge erhöhtem Straßenbahnverkehr mindern und Lärm aufgrund von Beschleunigungsvorgängen mancher Bahnen vermeiden. Es wird der Einbau von Flüstergleisen und der Vorgabe an der Steigung grundsätzlich die Geschwindigkeit zu reduzieren gefordert. Stellungnahme der HEAG mobilo: Die Geschwindigkeit in dem Bereich Ludwigshöhstraße und Moosbergstraße ist auf 30 km/h begrenzt. Noch geringere Geschwindigkeiten sowie häufiges Anfahren und Bremsen in der Steigung, z.B. wegen schlecht geparkter Fahrzeuge oder entgegenkommenden Fahrzeugen, führen leider tendenziell zu einer höheren Geräuschentwicklung.
Heidelberger Straße (Bessunger Straße / Sandbergstraße)	Stellungnahme der HEAG mobilo: Erneuerung Gleisabschnitt, elastische Lagerung der Schienen
Heidelberger Straße (Marienhöhe bis Hagenstraße)	Stellungnahme der HEAG mobilo: Einbau von Rasengleisen auf einer Strecke von ca. 2.200 Meter. Gleiserneuerung zwischen Marienhöhe und Landskronstraße.
Rheinstraße	Stellungnahme der HEAG mobilo: Die Gleise wurden 2002 bzw. 2004 erneuert und sind - bis auf die Gleisbögen und den Oberbau - in gutem Zustand. Eine Erneuerung der Gleise ist in den nächsten Jahren nicht geplant.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Schienenlärm

Lärmkonflikt	Maßnahme
Stadtgebiet	Eingaben aus der Beteiligung: Lärmarme Triebwagen und Anhänger Stellungnahme der HEAG mobilo: Die Fahrzeugflotte wird im Schnitt alle 10 Jahre durch Neuanschaffungen von Fahrzeugen verjüngt. Es erfolgt eine regelmäßige Pflege des Rad-Schiene Systems.
Stadtgebiet	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden neue Straßenbahnen, die leiser sind, gefordert. Stellungnahme der HEAG mobilo: Bei der Beschaffung neuer Straßenbahnen ist die Einhaltung aktueller Normen eine Grundvoraussetzung und wird im Zuge der Zulassung geprüft. Darunter befinden sich auch Normen zur Lärmemission. Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Keine Betroffenheit des Regionalverkehrs in Aufgabenträgerschaft des RMV. Eingaben aus der Beteiligung: Es wird im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt leisere Straßenbahnen gefordert. Insbesondere der Einsatz der neuen Züge (TINA) wird kritisert und auf die stärkere Lärmbelastung und die entstehenden Erschütterung hingewiesen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
Ludwigshöhstraße (Bereich Moosbergstraße)	Eingaben aus der Beteiligung: Nächtliche Lärmbelästigung durch mehr Straßenbahnverkehr nachts mindern und Lärm aufgrund von Beschleunigungsvorgängen mancher Bahnen vermeiden. Es wird der Einbau von Flüstergleisen und der Vorgabe an der Steigung grundsätzlich die Geschwindigkeit zu reduzieren gefordert. Stellungnahme der HEAG mobilo: Um die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur im Stadtteil Bessungen fit für die Zukunft zu machen, planen die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die ENTEGA AG mit Ihren Töchtern e-netz Südhessen und ENTEGA-Medianet sowie die HEAG mobilo, diese entlang der Linie 3 ab dem Jahr 2025 grundlegend zu erneuern. Aktuell laufen Planungen in Abstimmung mit der Stadt und allen relevanten Leistungsträgern. Die Umgestaltung des Bereichs Ludwigshöhstraße / Moosbergstraße war Teil des Planfeststellungsverfahren für den Bereich des barrierefreien Umbaus der Haltestelle Ludwigshöhstraße. Gemäß dem im Rahmen der Genehmigungsplanung erstellten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen kommt es infolge der Neuplanung zu keinen wesentlichen Änderungen, so dass

	hier keine Lärmvorsorgemaßnahme aus dem Planfeststellungsbeschluss erforderlich werden. Unabhängig davon werden die Schienen auch in diesem Abschnitt elastisch gelagert ausgeführt, um die Beeinträchtigung so weit wie möglich noch mehr zu reduzieren.
Linie 3 in Bessungen im Bereich zwischen Lichtenbergschule bis zur Bessunger Grundschule sowie zwischen Jahnstraße bis Nieder-Ramstädter-Straße	Stellungnahme der HEAG mobilo: Erneuerung Gleisabschnitt und Fahrbahn, elastische Lagerung der Schienen
Frankfurter Straße auf Höhe der Alsfelder Straße	Stellungnahme der HEAG mobilo: Zur Reduzierung des Lärms infolge der Bogenfahrten werden dort Schmieranlagen vorgesehen. Um die Auswirkungen aus den Erschütterung auszugleichen, ist am neuen Abzweig ein leichtes Masse-Feder-System geplant.
Bereich der Frankfurter Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und Emilstraße	Stellungnahme der HEAG mobilo: Erneuerung der Gleise und der gesamten Fahrbahn, elastische Lagerung der Schienen Passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern im Bereich des Willy-Brandt-Platz und im Bereich Alicenstraße

10.5.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken

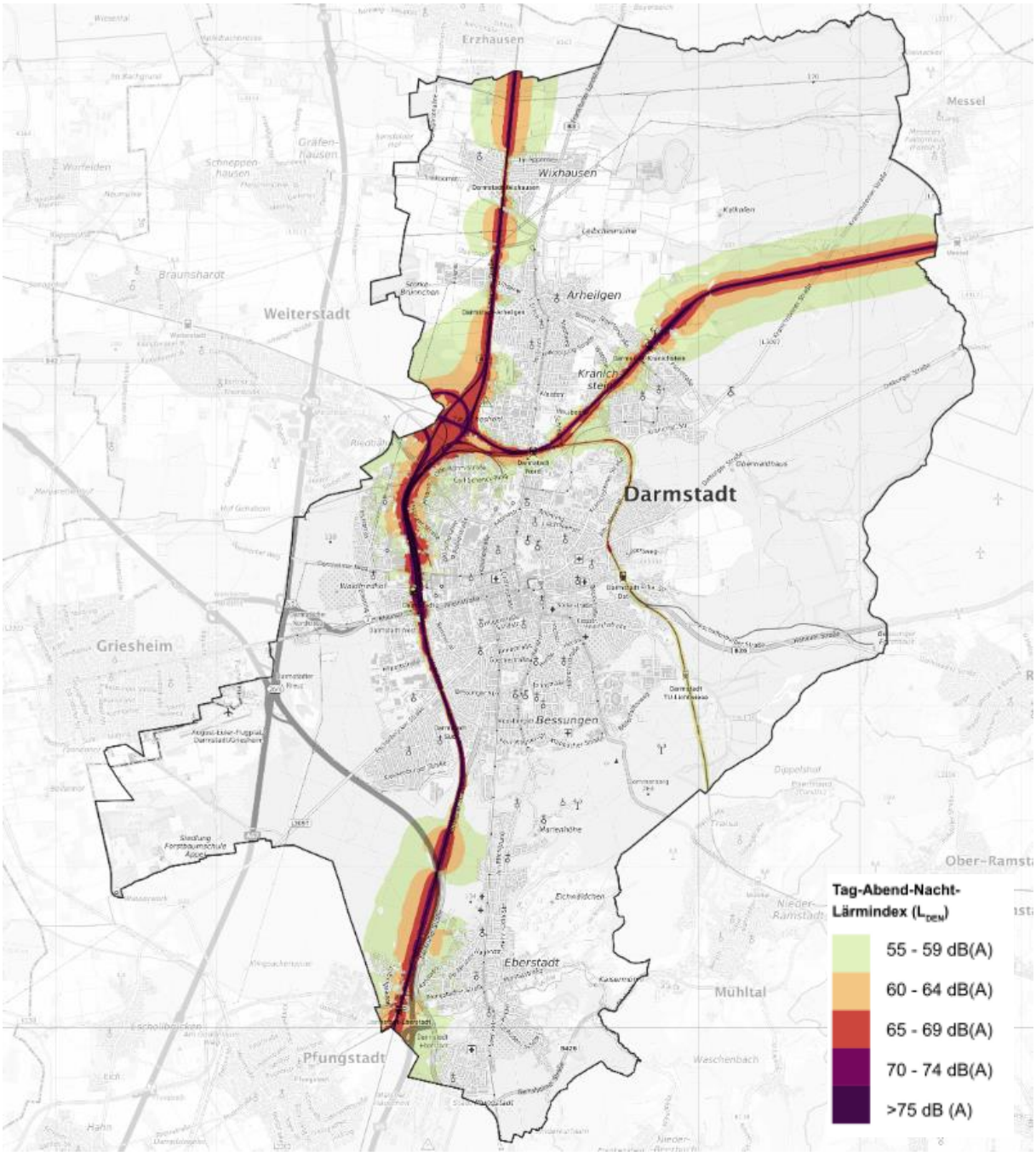

Abbildung 38: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Darmstadt (EBA 2022) [81]

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Darmstadt führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken. Wichtige Achsen sind Richtung Norden und Süden die Main-Neckar Bahn sowie Richtung Westen und Osten die Rhein Main Bahn. Des Weiteren gibt es noch die Odenwaldbahn, die in Süd-Ost Richtung verläuft.

[81] © Eisenbahn-Bundesamt 2022; DB-Netz AG, Bahn Geodaten/Infrastrukturdaten 2021; Bundesamt für Karthografie und Geodäsie 2022 // Berechnungsvorschrift: BUB

Die Strecke mit der höchsten Lärmbelastung ist die Main-Neckar Bahn.

Tabelle 20: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt, die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	-	3.145	1.656	635	131	0	5.567
Nachts (L_{Night})	8.687	2.253	1.476	384	39	0	0	12.839

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckennummer) im Ballungsraum Darmstadt:

Main-Neckar-Bahn (3601, 3605, 3688)
Die Main-Neckar-Bahn verläuft auf einer Strecke von 87,5 km von Frankfurt a.M. (Hbf) über Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim weiter bis nach Heidelberg. Die Strecke ist für den Fernverkehr zweigleisig ausgebaut. Im Bereich des S-Bahn-Verkehrs zwischen Frankfurt a.M. (Hbf) und Darmstadt (Hbf) ist die Strecke drei- und viergleisig. Die Main-Neckar-Bahn teilt sich das Verkehrsaufkommen des Nord-Süd-Verkehrs mit der parallel verlaufenden Riedbahn. Fern-, Regional- und Güterzüge teilen sich die Trasse; auch ICE-Züge verkehren hier teilweise (Stuttgart – Frankfurt). Die mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h und ist somit nicht für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut. Die Strecke ist täglich mit 250 Zügen pro Richtung an der Auslastungsgrenze. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim in Planung (siehe Kapitel 9.4)

Odenwaldbahn (3554, 4113)
Die Odenwaldbahn ist ca. 89 + 30 km lang und verkehrt im Dieselbetrieb größtenteils eingleisig von Hanau bzw. Darmstadt nach Eberbach (Neckar). Sie dient ausschließlich dem Personennahverkehr.

Rhein-Main Bahn (3530, 3540, 3557)
Die zweigleisige Strecke beginnt am Abzweig der Mainbahn Richtung Frankfurt bei Bischofsheim und verläuft über Nauheim, Groß-Gerau und Weiterstadt nach Darmstadt. Die Strecke wird im Personenverkehr für Regionalbahnen zwischen Wiesbaden über Mainz nach Darmstadt und für Regionalbahnen von Darmstadt nach Aschaffenburg genutzt. Im Güterfernverkehr ist die Strecke von Bedeutung, weil sie den Verkehrsknoten Frankfurt/Main umgeht. Der Güterverkehr kann direkt weiter Richtung Osten auf der Strecke 3557 über Dieburg und Babenhausen nach Aschaffenburg zur Main-Spessart-Bahn geführt werden.

Maßnahmenvorschläge an bundeseigenen Schienenstrecken in Darmstadt

Siehe auch Kapitel ‚Schienenlärmschutz: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes'

Eine Abbildung der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

Neue Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenstrecken in Darmstadt

Heimstättensiedlung

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wurde gefordert, die neuen Zugtrassen für Güter-/ICE-Züge nicht entlang der Eschollbrücker Straße bzw. durch den nördlichen Westwald zu bauen.

Die bestehende Bahntrasse östlich der Darmstädter Heimstättensiedlung (Main-Neckar-Bahn) soll alternativ auf vier Gleise erweitert werden und gegen Lärm- und Schadstoffemissionen mit einem begrünbaren oder / und bebaubaren „Deckel" eingehaust sowie mit einem Vibrationsschutz versehen werden. (EBA)

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:
Die Eingabe wurde an das Eisenbahn-Bundesamt weitergeleitet.

Eisenbahnnebenstrecken des Bundes

Nach Auswertung der Lärmkartierung des EBA treten durch den Verkehr auf Eisenbahnnebenstrecken (weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr) keine Lärmbelastungen auf, die als Lärmkonfliktpunkte zu bewerten sind. Diese Eisenbahnnebenstrecken des Bundes im Ballungsraum Darmstadt werden daher in diesem Teilplan nicht weiter betrachtet.

10.5.4 Industrielärm

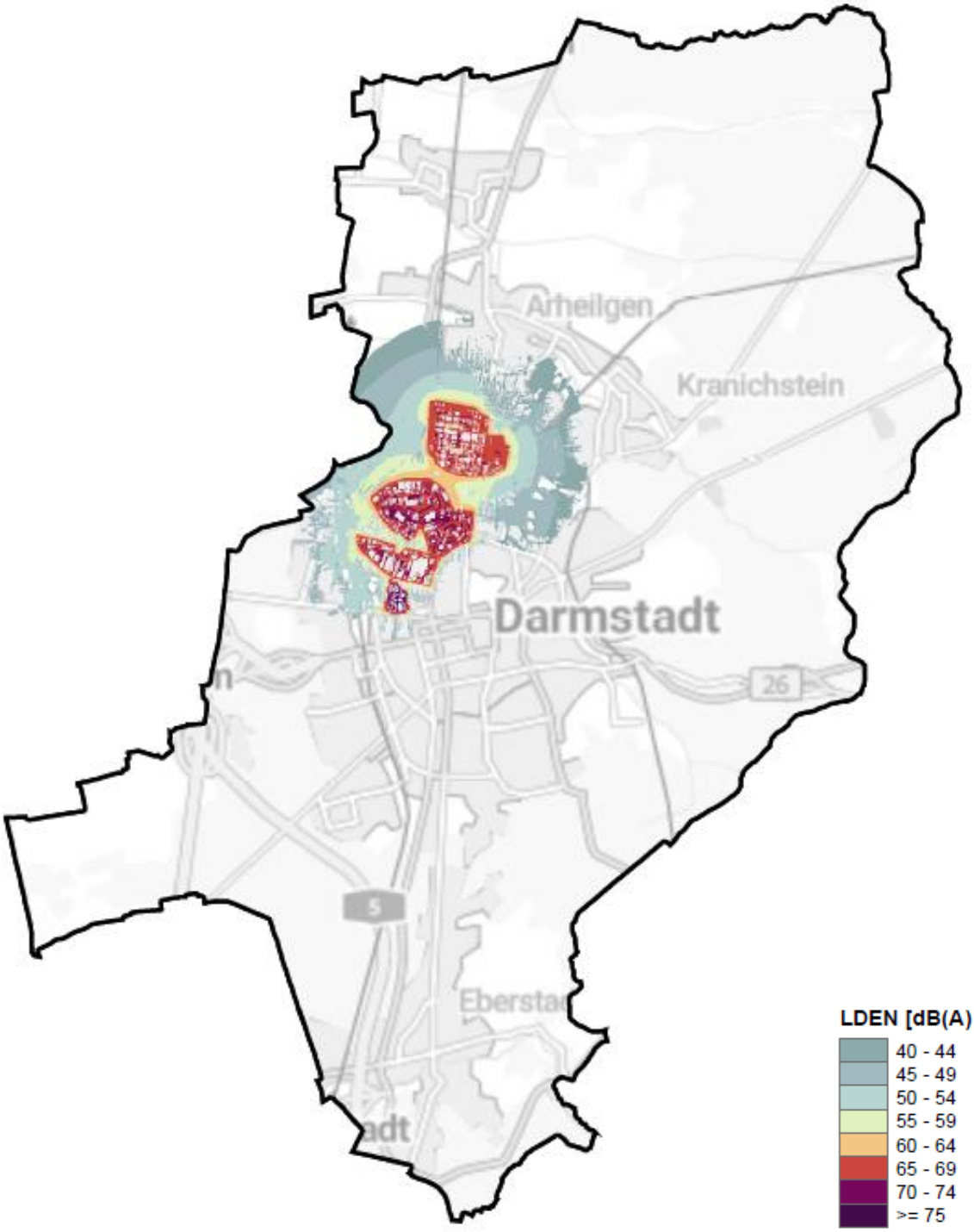

Abbildung 39: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Darmstadt (HLNUG 2022)[82]

[82] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Darmstadt die Industrie- und Gewerbegelände kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Darmstadt wurden die Evonik Operations GmbH sowie Merk KG a.A. lärmkartiert.

Tabelle 21: Anzahl von Personen im Ballungsraum Darmstadt die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	1.079	1.035	721	645	10	3.490
Nachts (L_{Night})	885	825	1.054	236	0	-	3000

<u>Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)</u>

Folgende IE-Anlagen werden in Darmstadt überwacht[83]:

Eigenbetrieb Abfallwirtschaft und Stadtreinigung der Stadt Darmstadt (EAD), Entega AG, ENTEGA STEAG Wärme GmbH, Evonik Operations GmbH, GSI –Gesellschaft für Schwerionenforschung mbH, Merck KGaA, Remondis GmbH & Co. KG.

<u>Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung</u>

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

<u>Hinweis der Lärmaktionsplanung</u>

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Maßnahmen an industriellen Anlagen nicht notwendig, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständige Umweltabteilung Darmstadt des Regierungspräsidiums Darmstadt als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde gewährleistet.

[83] Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Januar 2023

10.5.5 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Gebiete, die der Erholung dienen als ruhige Gebiete vorgeschlagen werden. Diese werden im Rahmen der Planaufstellung geprüft und können nach erfolgreicher Prüfung im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Ruhige Gebiete in Darmstadt

In Prüfung oder Planung befindliche Ruhige Gebiete in Darmstadt

Park Rosenhöhe	Die Stadt erwägt die Beauftragung eines Fachgutachtens für eine umfassende Analyse und Bewertung, welches in ein gesamtstädtisches Konzept münden könnte.
Oberfeld	Die Stadt erwägt die Beauftragung eines Fachgutachtens für eine umfassende Analyse und Bewertung, welches in ein gesamtstädtisches Konzept münden könnte.

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Darmstadt

Eberstädter Streuobstwiesen

Eingaben aus der Beteiligung
Die Eberstädter Streuobstwiesen zwischen Steckenbornweg und Mühltalstraße sollten als stiller Ort, der den Menschen, den Tieren und der Natur gleichermaßen dient, unbedingt erhalten bleiben. Eine weitere Bebauung am Rand dieses Gebietes gilt es unbedingt zu vermeiden.

Ostwald

Eingaben aus der Beteiligung
Der Ostwald wurde im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung durch die Stadt Darmstadt vorgeschlagen.

Fasanerie

Eingaben aus der Beteiligung
Die Fasanerie wurde im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung durch die Stadt Darmstadt vorgeschlagen.

Friedhof

Eingaben aus der Beteiligung
Der Friedhof wurde im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung durch die Stadt Darmstadt vorgeschlagen.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:
Die Festsetzung von ruhigen Gebieten erfolgt auf Vorschlag oder mit Einverständnis der jeweiligen Kommune.

Voraussetzung für die Festlegung eines Gebietes ist die Erfüllung von Anforderungen an die akustische Situation, die Lage, die Flächennutzung und die Erholungseignung.

Als Grundlage dienen die durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz formulierten Hinweise zur Lärmaktionsplanung sowie die Karte der potentiell ruhigen Gebiete und die Gesamtlärmkarte 2022 des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Aufgrund der erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellten Lärmkarten 2022, weichen die Ergebnisse von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 teilweise erheblich ab. Für eine Einschätzung der damit verbundenen neuen Lärmbelastung, waren Abstimmungsgespräche bezüglich der Anwendung der bisherigen Schwellenwerte erforderlich. Seit November 2023 liegt ein aktueller Leitfaden „Ruhige Gebiete Hessen“ vor, auf dessen Grundlage eine abschließende Prüfung der vorgeschlagenen Gebiete stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

10.6 Ballungsraum Frankfurt am Main

Frankfurt am Main ist mit 775.790 Einwohnern (Stand: 31.12.2023)[84] die größte Stadt Hessens und die fünftgrößte Stadt Deutschlands, die Einwohnerzahl nimmt kontinuierlich zu. Die Stadt liegt auf beiden Seiten des Untermains, zentral im wichtigsten Wirtschaftsraum Deutschlands. Das Stadtgebiet Frankfurt am Main umfasst eine Gesamtfläche von 248 km^2, hiervon bestehen 20 % Verkehrsflächen. Etwa ein Drittel des Stadtgebiets ist als Landschaftsschutzgebiet Frankfurter Grüngürtel ausgewiesen. Dazu gehört auch der Frankfurter Stadtwald, einer der größten Stadtwälder Deutschlands. Die Stadt ist ein internationales Finanz-, Kommunikations- und Verkehrszentrum und mit 688.600 Beschäftigten und 334.000 Pendlern der Beschäftigungsmotor in der Metropolregion Rhein-Main. Frankfurt am Main ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum und bildet das Zentrum der polyzentrischen Metropolregion Rhein-Main. Die Stadt ist in 46 Stadtteile aufgeteilt, die sich wiederum aus 124 Stadtbezirken zusammensetzen. Politisch ist die Stadt in 16 Ortsbezirke aufgegliedert.

Die Messe Frankfurt ist ein Messe-, Kongress- und Eventveranstalter mit eigenem Gelände und nach Hannover und Shanghai der drittgrößte Messeplatz der Welt.

Die Stadt Frankfurt am Main ist dank ihrer zentralen Lage einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Europa.

Die Autobahnen BAB 5 im Westen, BAB 661 im Osten und BAB 3 im Süden erschließen großräumig das Stadtgebiet als Autobahnring, der die am 1. Oktober 2008 eingerichtete Umweltzone begrenzt. Das Frankfurter Kreuz ist der meistbefahrene Straßenknotenpunkt Deutschlands. Die BAB 66 und die BAB 648 führen in die Stadt hinein. Durch Frankfurt a.M. führen die Bundesstraßen 3, 8, 40, 43, 44 und 521, die streckenweise autobahnähnlich ausgebaut sind.

Frankfurt a.M. verfügt über zwei wichtige Eisenbahnknoten, den Hauptbahnhof und den Flughafen Fernbahnhof. Der Hauptbahnhof ist ein zentraler Bahnknotenpunkt und größter Personenbahnhof Deutschlands. Mit 13 Linien ist er der wichtigste Knotenpunkt im nationalen ICE-Netz. Wichtige Achsen im Regionalverkehr sind Richtung Süden und Norden die Main-Neckar Bahn und die Main-Weser Bahn sowie Richtung Westen und Osten die Mainbahn, die Main-Lahn Bahn und die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Des Weiteren gibt es noch die Kinzigtalbahn, die Riedbahn, die Sodener Bahn, die Taunus Eisenbahn, die Flughafenschleife Frankfurt und die Verbindungsbahn. Der Flughafen Fernbahnhof ist der größte Flughafenbahnhof in Deutschland.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von Frankfurt a.M. und der Region ist die S-Bahn Rhein-Main von hoher Bedeutung. Diese verbindet das Frankfurter Stadtgebiet mit den umliegenden Gemeinden und umfasst 9 Linien und 111 Stationen auf 300 km Streckennetz. Die Frankfurter U-Bahn umfasst 9 Linien mit 27 unterirdischen und 59 oberirdischen Stationen auf 65 km Streckennetz. Eine Besonderheit ist, dass die U-Bahn in Frankfurt am Main in den Außenbereichen auf oberirdischen Strecken fährt. Er-

[84] https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden

gänzt werden diese Angebote durch die städtische Straßenbahn, Stadtbusse sowie mehreren Vorort- und Regionalbahnen. Das größte Verkehrsunternehmen für die lokalen Verkehrsmittel in der Stadt ist die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übernimmt die Koordination und Bestellung des lokalen Nahverkehrsangebots. Sie ist Partner des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), der für die regionalen Verkehre und das einheitliche Tarifsystem zuständig ist.

Im Bereich des Schienennah- und -fernverkehrs stellen die im Kapitel 9.4 beschriebenen Projekte eine bedeutende Verbesserung der Schienenverkehrsinfrastruktur für den Ballungsraum Frankfurt a.M. dar.

Der Verkehrsflughafen Flughafen am Main ist der größte deutsche Verkehrsflughafen.

Am Frankfurter Flughafen entstand 1994 die 3,8 Kilometer lange erste deutsche fahrerlose Hochbahn SkyLine, welche die Terminal 1 und 2 verbindet. Die Anbindung des im Bau befindlichen Terminal 3 soll durch den Bau eines neuen Passagier-Transport-Systems sichergestellt werden.

Die Binnenhäfen Osthafen1 und 2, Gutleuthafen und Hafen des Industrieparks Höchst sind vorwiegend Güterumschlagplätze. Am Gutleuthafen wird hauptsächlich Schütt- und Stückgut umgeschlagen, der Osthafen 1 wird schwerpunktmäßig für Massengüter, Container, Entsorgung und Lagerung genutzt, der Osthafen 2 für Autotransport, Massengüter, Entsorgung und Lagerung. Der Hafen des Industriepark Höchst hat zwei Terminals und ist an den Straßen und Schienenverkehr angebunden.

Im internationalen Datenverkehr ist der Deutsche Commercial Internet Exchange (DE-CIX) in Frankfurt a.M. der Internet-Knoten mit dem weltweit größten Datendurchsatz.

10.6.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierung des HLNUG bzw. EBA wurden Statistiken über die Anzahl der Belasteten erstellt.

Tabelle 22: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Frankfurt a.M.

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
ab 50 - 54	-	100.125	-	24.520	-	11.180	-	209
ab 55 - 59	114.848	93.586	30.220	12.340	23.549	2.914	667	16
ab 60 - 64	88.104	42.424	15.640	6.380	6.158	0	97	87
ab 65 - 69	82.236	3.822	8.820	2.620	1.643	0	153	0
ab 70 - 74	32.435	526	3.640	520	0	0	2	0
ab 75	2.425	-	900	-	0	-	0	-
Summe	320.048	240.483	59.220	46.380	31.350	14.094	919	312

Tabelle 23: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen, Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Frankfurt a.M.

L_{DEN}	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie
Menschen - Zahl der Fälle				
starker Belästigung L_{DEN}	60.212	11.606	5.143	
starker Schlafstörung L_{Night}	16.475	5.770	1.280	
ischämischer Herzkrankheiten	124	-	0	
Fläche in km²				
ab 55 dB(A)	171,5	45,89	6,7	8,9
ab 65 dB(A)	80,8	12,41	0,5	4,8
ab 75 dB(A)	17,1	2,17	0	0
Wohnungen				
ab 55 dB(A)	152.402	28.200	14.927	435
ab 65 dB(A)	55.759	6360	782	72
ab 75 dB(A)	1.154	430	0	0
Krankenhäuser				
ab 55 dB(A)	120	41	0	0
ab 65 dB(A)	24	5	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0
Schulen				
ab 55 dB(A)	298	85	0	0

ab 65 dB(A)	92	16	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0

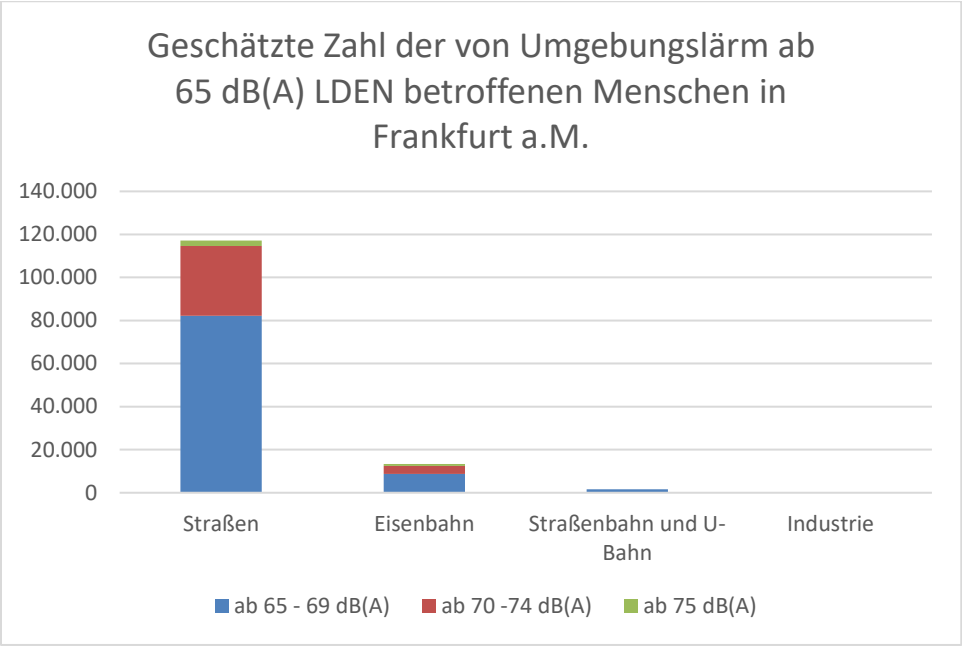

Abbildung 40: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB(A) Ballungsraum Frankfurt a.M.

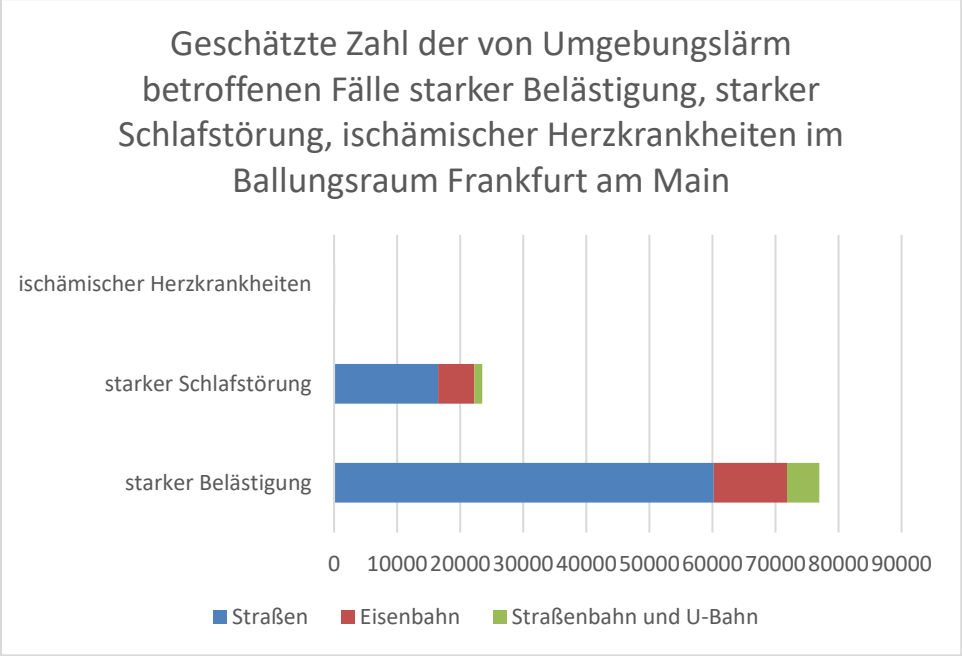

Abbildung 41: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten im Ballungsraum Frankfurt a.M.

10.6.2 Straßenlärm

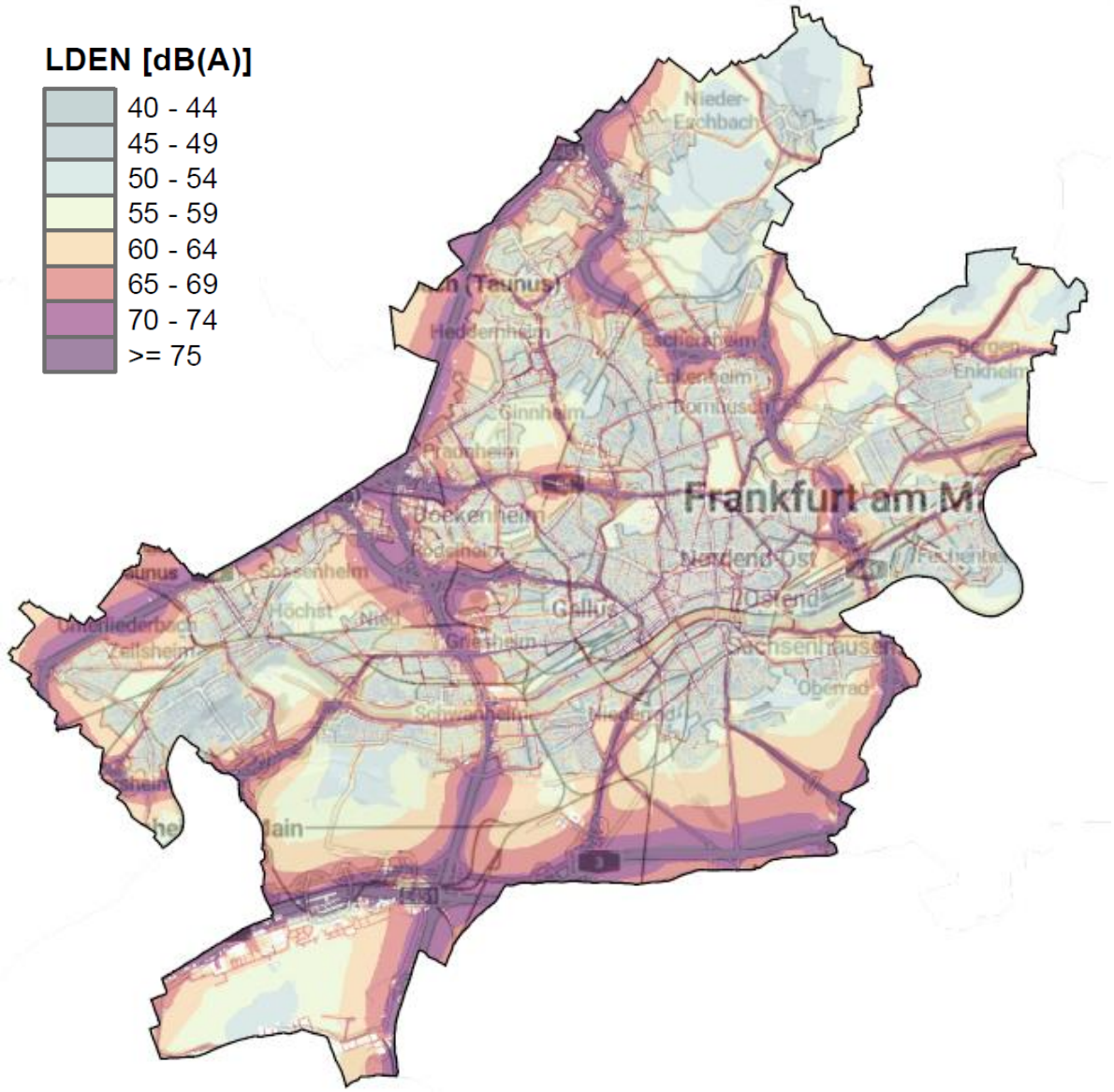

Abbildung 42: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Frankfurt a.M. (HLNUG 2022) [85]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, für die Verkehrszahlen vorlagen, lärmkartiert. Der Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 enthält eine ausführliche Beschreibung des Datensatzes:

(https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf)

[85] Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich Darmstadt im Bereich der EU-Kartierung über ca. 845,8 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 1.963,5 Straßenkilometer.

Tabelle 24: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	114.848	88.104	82.236	32.435	2.425	320.048
Nachts (L_{Night})	100125	93.586	42.424	3.822	526	-	240.483

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

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende lärmrelevanten Maßnahmen für das Stadtgebiet Frankfurt vorgeschlagen und z.T. ergänzt durch Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung an die Stadt Frankfurt a.M. weitergegeben:

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

a. e-Mobilität

Eine städtisch abgestimmte Stellungnahme erfolgt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

Es wurde ein „Elektromobilitätskonzept und Umsetzungsstrategie für die Stadt Frankfurt am Main – Elektromobilität 2030 in Frankfurt am Main" mit 22 Projektsteckbriefen beauftragt, welches auch fertig gestellt wurde und unter

https://www.stvv.frankfurt.de/parlisobj/M_219_2019_AN_Konzept.pdf

einsehbar ist.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde der Magistrat beauftragt, die Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Mobilitätsangebote, zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, zur Attraktiveren der Citylogistik und zum Marketing städtischer Mobilitätskonzepte gemäß dem Elektromobilitätskonzept voranzutreiben. Der Magistrat soll darüber hinaus den Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur mit kommerziellen Anbietern vorantreiben, da die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten im Stadtgebiet für potentielle Nutzer ausschlaggebend für die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges ist. Dabei wird der Magistrat keine eigenen Investitionen in den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur vornehmen, sondern durch die Schaffung effizienter Genehmigungsprozesse dazu beitragen, dass kommerzielle Anbieter die notwendige Ladeinfrastruktur errichten. Die im Rahmen des Elektromobilitätskonzepts empfohlene Einrichtung eines/r verwaltungsinternen Ladeinfrastrukturbeauftragten in der Verwaltung wird derzeit geprüft.

b. Radverkehr

Die Stadt Frankfurt plant, weitere Fahrspuren der Kraftfahrzeuge in Radfahrstreifen umzuwidmen. Hierdurch verringert sich die Verkehrsmenge mit der Folge einer Lärmminderung.

Stellungnahme RP Darmstadt Dezernat III 33.1 (Planfeststellung) aus 3. Runde der Lärmaktionsplanung:
Das Planfeststellungsverfahren für den Rad- und Gehweg zwischen Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach wurde bereits eingeleitet. Aktuell befindet sich eine Planänderung in der Anhörung.

c. Einsatz von elektrifizierten Bussen

Bis zum Jahr 2030 sollen alle Busse in Frankfurt a.M. 100% elektrifiziert sein. Vor dem Jahr 2022 waren Teillinien geplant, nun werden komplette Bündel ausgeschrieben.

d. Passive Schallschutzmaßnahmen

Für passiven Schallschutz stehen momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Ein Förderprogramm des Bundes oder des Landes Hessen ist erforderlich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Die Lärmsanierung an (kommunalen) Straßen in der Baulast von Städten und Gemeinden ist eine Aufgabe der jeweiligen Gebietskörperschaft. Diese ist dafür verantwortlich, entsprechende Haushaltsmittel und Regelungen für eine freiwillige Lärmsanierung eigenständig vorzusehen. Die Aufsetzung eines diesbzgl. Förderprogramms von Seiten des Landes Hessen ist derzeit nicht vorgesehen.

e. Raser in der Innenstadt

Die Stadt Frankfurt verweist auf die zuständige Sondereinheit "KART" (Kontrolleinheit Auto Poser, Raser und Tuner) der Landespolizei Hessen.

Stellungnahme des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main, Bereich Verkehrsüberwachung:
Die Polizei Frankfurt a.M. gründete im März 2018 die Kontrolleinheit Auto Poser, Raser und Tuner (KART) als Pilotprojekt. Seit dem 1.3.2019 ist dies eine feste Einheit der Polizei Frankfurt a.M. Die Aufgabe der Einheit ist gegen das rechtswidrige Verhalten von Auto Posern, Rasern und Tunern vorzugehen.

f. Temporeduzierung auf der Autobahn

Im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird weiterhin durch die Stadt Frankfurt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen im Stadtgebiet auf 100 km/h für PKW bzw. 80 km/h für Lkw gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Die Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Aufforderungen zur Erstellung schalltechnischer Gutachten und Prüfung eventueller verkehrsrechtlicher Maßnahmen wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

g. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Frankfurt plant, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in ausgewählten Straßenabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes zu begrenzen. Dies erfolgt in einem aufwendigen städtischen Prozess, wobei Prioritäten festzulegen sind. Diese Vorgehensweise wird

durch die Aufhebung des bisher bestehenden Zustimmungsvorbehalts der Oberen Straßenverkehrsbehörde vereinfacht.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:
Soweit keine Eingaben aus der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen, werden die Lärmkonfliktpunkte aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß ihrem aktuellen Sachstand als umgesetzte/abschließend geprüfte Maßnahmen oder in Prüfung/Planung befindliche Maßnahmen abgebildet.

Bei o.g. Lärmkonfliktpunkten, die aktuell nur zum Teil umgesetzt bzw. abschließend geprüft wurden, werden diese gesplittet in beiden Tabellen aufgeführt.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
	BAB 3 (nördliche Seite)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn, auf nördlicher Seite der BAB 3 gefordert sowie ein generelles Tempolimit von 60 km/h. Von der Lärmaktionsplanung wurde keine Maßnahme vorgeschlagen, da es keine Wohnbebauung nördlich der BAB 3 im Stadtgebiet Frankfurt a.M. gibt. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Nördlich der BAB 3 befindet sich keine Wohnbebauung. Jedoch kann eine Temporeduzierung die Aufenthaltsqualität im Stadtwald erhöhen.
R4_20303	Bergen-Enkheim Marktstraße (K 870)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich ab Kreuzung Vilbeler Landstraße bis Gangstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Eine Tempo 30-Regelung ist bereits vorhanden.
R4_20304	Bergen-Enkheim Leuchte	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_20501	Bockenheim (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive

		Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_20502	Bockenheim (Westend-Nord, B8) Miquelallee, (Verbindungsstück zw. Autobahnende und Bockenheimer Warte)	Forderung aus der Beteiligung: Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h, stationäre Blitzer, ein Anheben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erst weiter im Norden auf der Rosa-Luxemburg-Straße sowie zusätzliche Lärmschutzwände und eine niedrigere vorgeschriebene Geschwindigkeit beim Einfädeln gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren geforderten Eingaben gebeten. Hinweis der Stadt Frankfurt am Main: In diesem Bereich ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit der Priorisierung des Busverkehrs nicht vereinbar.
R4_20503	Bockenheim Friedrich-Wilhelm-von-Steuben-Straße (K 814)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

R4_20504	Bockenheim Adalbert-straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_20505	Bockenheim Diemelstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hinweis der Stadt Frankfurt: Die Diemelstraße ist seit vielen Jahren Bestandteil einer Tempo-30-Zone.
R4_20507	Bockenheim Ginnheimer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_20508	Bockenheim Rödelheimer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_20509	Bockenheim Schloßstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um

		die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Radverkehrsstreifen in der Schloßstraße zwischen Adalbertstraße und Rödelheimer Landstraße werden aufgehoben, da kein Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen vorhanden und auch nicht darstellbar ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird Tempo 30 angeordnet und Sharrows (Fahrradpiktogramm mit Pfeilspitzen) markiert.
R4_20510	Bockenheim Sophienstraße	Forderung aus der Beteiligung: Es wird eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Der Magistrat der Stadt Frankfurt a.M. wurde im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gebeten zu prüfen, ob Tempo 30 aus städtebaulichen Gründen möglich ist. Ebenso wurde für den Kreuzungsbereich Sophienstraße und Juliusstraße /Franz-Rücker-Straße die sukzessive Beseitigung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen im Rahmen von Gleiserneuerungen vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Aus städtebaulichen Gründen kann keine Tempo 30-Zone eingerichtet werden. Im nördlichen Abschnitt der Sophienstraße wurden Fahrradschutzstreifen angelegt, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zur Folge hat. Im südlichen Abschnitt besteht ein Konflikt mit der Straßenbahn-Priorisierung. Daher wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet.
R4_20601	Bonames (BAB 661)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grund-

		sätzlich gegenüber der Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_20602	Bonames Unterer Kalbacher Weg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_20801	Dornbusch Am Dornbusch	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h würde sich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung negativ auf die noch zu erstellende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) auswirken und das Projekt gefährden. Zudem besteht bereits ein Konflikt mit der Bus-Priorisierung, weshalb eine Tempo 30-Regelung abgelehnt wird. Zusätzlicher Hinweis der Stadt Frankfurt: Die Straße „Am Dornbusch" wurde umgebaut. Die alten Straßenbahnschienen wurden entfernt und eine zusätzliche signalgeregelte Fußgängerquerung in Höhe Henry-Budge-Straße eingerichtet.
R4_20802	Dornbusch Marbachweg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt:

		Mit dem geplanten Bau der Ringstraßenbahn wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der erforderliche Lärmschutz umgesetzt. Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h würde sich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung negativ auf die noch zu erstellende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) auswirken und das Projekt gefährden. Zudem besteht ein Konflikt mit der Priorisierung des Busverkehrs, weshalb eine Tempo 30-Regelung abgelehnt wird.
R4_20901	Eckenheim Gießener Straße (Bereich Friedberger Landstraße bis Marbachweg) (K 819)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Frankfurt: In beiden Fahrtrichtungen wurden bereits Radverkehrsanlagen markiert und hierdurch der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingeengt.
R4_21002	Eschersheim Hügelstraße (K 809)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es besteht ein Konflikt mit der Bus-Priorisierung, daher sieht die Stadt Frankfurt keine rechtliche Möglichkeit, eine Tempo 30-Regelung umzusetzen.
R4_21102	Fechenheim Wächtersbacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_21401	Gallus Frankenallee	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde um Prüfung des Einbaus von lärmminderndem Asphalt gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In der Frankenallee besteht eine Tempo 30-Zonen-Regelung mit einer „Rechts-vor-Links-Regelung". Eine lärmabsorbierende Asphaltdecke wirkt in einer Tempo 30 Zone nicht bzw. nur marginal und wird deshalb abgelehnt.

R4_21602	Griesheim Waldschul-straße (K 808)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_21603	Griesheim Espenstraße Lärchenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Frankfurt am Main: Die Neumarkierung von Radverkehrsanlagen führt zu einem engeren Straßenquerschnitt (optische Einengung) mit einer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung.
R4_21701	Gutleutviertel Gutleutstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage mit entsprechenden Markierungen wurde der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingeengt und das Geschwindigkeitsniveau gedämpft.
R4_21703	Gutleutviertel Karpfenweg	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird wiederholt auf die Raser Szene hingewiesen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wurde um die Prüfung der Eingabe gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Stadt Frankfurt verweist auf die zuständige Sondereinheit "KART" (Kontrolleinheit Auto Poser, Raser und Tuner) der Landespolizei Hessen. (siehe Pkt. e)

R4_21704	Gutleutviertel Mainluststraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die beiden Straßenabschnitte sind nur ca. 80 m lang und durch eine lichtsignalgeregelte Kreuzung in der Mitte gegliedert. Die Zufahrt und Ausfahrt erfolgt über eine 90 Grad Kurve. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte daher überschaubar sein. Die Stadt Frankfurt sieht keine Notwendigkeit, eine Tempo 30-Regelung umzusetzen.
R4_21705	Gutleutviertel Untermainkai	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Friedensbrücke und Untermainbrücke gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage mit entsprechenden Markierungen wurde der Straßenquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr eingeengt und das Geschwindigkeitsniveau gedämpft.
R4_21801	Harheim Erlenbacher Stadtweg (K 812)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_21901	Hausen (Praunheim) (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der damalige zuständige Straßenbaulastträger, Hessen Mobil, um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich der Auf- und Abfahrten der Ludwig-Landmann Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren geforderten Maßnahmen, der Bau einer Lärmschutzwand für die Stadtteile Hausen und Praunheim und der Einbau lärmminderndem Asphalts, gebeten. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Die Wohngebiete im Bereich Hausen und Praunheim sind durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden geschützt. Grundlage für den Lärmschutz waren städtische Bebauungspläne. Die errichteten Lärmschutzwände sind in die Unterhaltungslast des Bundes übergeben worden. Die damalige Berechnung wurde mit einem DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 76.000 Kfz/24 h durchgeführt. Die aktuellen Verkehrszahlen (DTV

		2015) liegen bei 74.623 Kfz/24 h. Das bedeutet, die angesetzte Verkehrsbelastung liegt höher als das tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen. Die Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände ist somit ausreichend. Die Voraussetzungen für weitere Lärmsanierungsmaßnahmen liegen nicht vor. Die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Da die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vorliegen, sind auch die Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht gegeben. Die o. g. Wohngebiete sind zusätzlich zu aktiven Maßnahmen durch passive Maßnahmen geschützt. Auch hier liegen die Voraussetzungen für weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht vor. <u>Stellungnahme der Autobahn GmbH:</u> <u>Bereich Hausen:</u> Es wurden Überschreitungen der Richtwerte an 9 Standorten tags und 19 Standorten nachts im Wohngebiet ermittelt. <u>Bereich Praunheim:</u> Es wurden Überschreitungen der Richtwerte an 13 Standorten tags und 15 Standorten nachts im Wohngebiet ermittelt. Aufgrund der geringen Reduzierung der Betroffenheiten infolge einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h und der bereits angeordneten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Beschränkung von 100km/h für den allgemeinen Verkehr ohne Zeiteinschränkung) kommen somit aus Gründen der Verhältnismäßigkeit jedoch keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Höhe der Verkehrseinschränkung unter Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn ist somit nicht verhältnismäßig. Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_21902	Hausen Im Vogelsang	<u>Bewertung der Lärmaktionsplanung:</u> Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. <u>Stellungnahme der Stadt Frankfurt:</u> Die Straße „Im Vogelsang" ist bereits Bestandteil einer Tempo-30-Zone.
R4_21903	Hausen In den Waldgärten	<u>Bewertung der Lärmaktionsplanung:</u> Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung

		der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_21904	Hausen Praunheimer Landstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde um eine Sachstandsmitteilung zur Umsetzung einer Baumbepflanzung zur Verengung und Verschwenkung der Fahrbahn auf der Praunheimer Landstraße gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Bauliche Maßnahmen wie eine Verschwenkung und Verengung der Fahrbahn mit Baumbepflanzung sind in der Praunheimer Landstraße nicht vorgesehen. In dieser Straße verkehren die sehr starken frequentierten Buslinien 72 und 73, die überlagert sehr dichte Takte bis hin zu einem 3,5-Minuten-Takt aufweisen. Eine gefahrlose Durchfahrt für Linienbusse muss sichergestellt werden. Die Benutzungspflicht für Radfahrer auf dem Radweg wurde aufgehoben, weil sich dadurch die Stadt Frankfurt eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erhofft.
R4_22101	Höchst Gotenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Burgunderweg bis Gerlachstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In weiten Teilen der Gotenstraße besteht bereits eine Tempo 30 km/h-Regelung (Klinik Höchst, Schule). Darüber hinaus wird keine weitere Temporeduzierung für erforderlich erachtet.

R4_22102	Höchst Hospitalstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Königsteiner Straße bis Gothenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In diesem kurzen Straßenabschnitt zwischen zwei signalgeregelten Kreuzungen ist keine Tempo 30 km/h-Regelung erforderlich.
R4_22103	Höchst Bahnhof Nordseite	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde vorgeschlagen, Möglichkeiten der Lärmminderung im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung geforderten Baumaßnahmen wurden bereits baulich realisiert. Auf beiden Seiten des Höchster Bahnhofes wurden die Plätze umgestaltet. Auf der Nordseite des Bahnhofes ist das Verkehrsaufkommen relativ gering. Stellungnahme von traffiQ: Die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt a.M. plant, die schrittweise Elektrifizierung aller Buslinien bis 2030 zu verwirklichen.
R4_22201	Innenstadt Allerheiligenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Bereich zwischen Klingerstraße und Stoltzestraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Der Abschnitt Allerheiligenstraße zwischen Klingerstraße und Stoltzestraße liegt bereits in einer Tempo 30-Zone.
R4_22203	Innenstadt Kurt Schumacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Straßenabschnitt von Dominikanergasse bis Alte Brücke und zwischen Schifferstraße und Alte Brücke gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: In Fahrtrichtung Norden wurde eine neue Busspur zwischen Alter Brücke und Battonnstraße angelegt. Nördlich der Battonnstraße wurde eine Radverkehrsanlage eingerichtet, in diesem Abschnitt fährt der Bus auf dem Straßenbahngleis.

		Diese Maßnahmen engen den Fahrbahnquerschnitt für den motorisierten Individualverkehr ein, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zur Folge hat. In Fahrtrichtung Süden bedingt eine Tempo 30-Regelung einen Konflikt mit der Bus-Priorisierung, weshalb von einer Tempo 30-Regelung Abstand genommen wird.
R4_22206	Innenstadt Stoltzestraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.
R4_22302	Kalbach (BAB 661)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird ein Tempolimit von 100 km/h zwischen den beiden Abfahrten Frankfurt-Heddernheim und Frankfurt-Nieder-Eschbach gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_22402	Nied Oeser Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h innerorts gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_22701	Niederrad (BAB 5)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Forderung einer Überprüfung, ob eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand auf 5,0m Höhe möglich ist, an den damaligen Straßenbaulastträger Hessen Mobil weitergeleitet. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung):

		Im Rahmen des Umbaus AS Niederrad wurde die vorhandene Lärmschutzwand von 2,50 m auf 5,00 m erhöht. Die damalige lärmtechnische Berechnung wurde mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2015 mit einem DTV von 160.000 Kfz/24 h durchgeführt. Die aktuellen Verkehrszahlen (DTV 2015) liegen bei 156.428 Kfz/24 h. Das bedeutet, die angesetzte Verkehrsbelastung liegt höher als das tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen. Die Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände ist somit ausreichend. Die Voraussetzungen für weitere aktive Maßnahmen liegen nicht vor. Die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Da die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vorliegen, sind auch die Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht gegeben.
R4_22702	Niederrad Niederräder Uferstraße (K 807)	Forderung aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden Tempo 50 km/h und die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Im Bereich der Institute und Kliniken wird Tempo 50 eingerichtet. Im anbaufreien Teil der Niederräder Uferstraße westlich der Orthopädischen Klinik bleibt die bestehende Geschwindigkeitsregelung bestehen (Tempo 70).
R4_22703	Niederrad Bruchfeldstraße	Forderung aus der Beteiligung: Es wird in der Bruchfeldstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

		Die Stadt Frankfurt am Main verweist auf die Planung Bruchfeldplatz, bei welcher die Einengung des Straßenquerschnitts vorgesehen ist, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu Folge haben wird. Durch eine Temporeduzierung würde es Konflikte mit der Straßenbahn-Priorisierung geben. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet.
R4_22704	Niederrad Triftstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_22801	Niederursel (BAB 5)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Von der Lärmaktionsplanung wurden keine Maßnahmen vorgeschlagen, da der Lärmschutz hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bearbeitet wird.
R4_22903	Nordend-Ost Rothschildallee (B 3 / B 8)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es ist seit dem 01.08.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr auf der Rotschildallee im Bereich zwischen Nibelungenallee und Höhenstraße (auf Höhe der Burgstraße) in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Rotschildallee im Bereich zwischen Nibelungenallee und Höhenstraße (auf Höhe der Burgstraße) in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Für die Kontrolle der Geschwindigkeiten ist der Einsatz einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachung durch einen Enforcement Trailer vorgesehen.

R4_22904	Nordend-Ost Bäckerweg	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die schalltechnische Berechnung ergab keine Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Es wurde jedoch um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Straße ist im regelmäßigen Messprogramm der städtischen Verkehrspolizei enthalten. Hinweis der Stadt Frankfurt: Die Straße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone.
R4_22905	Nordend-Ost Höhenstraße	Forderung aus der Beteiligung: Es werden bessere Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, das Aufstellen von Lärm- und Tempo Blitzer, vermehrter KART-Einsatz für vor allem Motorradlärm, Fassadenbegrünung gegen Lärm und Feinstaub, ein Fahrverbot in der Umweltzone für Kleinmotorräder mit 2-Takt und 4-Takt Motoren und finanzielle Förderung von E-Zweirädern gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr wurde aus Lärmschutzgründen auf der gesamten Höhenstraße erteilt. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt seit 31.08.2012 im Bereich der gesamten Höhenstraße nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Eine ganztägige Temporeduzierung ist nicht vorgesehen.
R4_22906	Nordend-Ost Rohrbachstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird nicht als ausreichend erachtet, um den Lärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Es wird ergänzend die Umwandlung des Abschnitts Rohrbachstraße in Richtung Hartmann-Ibach-Straße für Autos in eine Einbahnstraße Richtung Bornheim Mitte, die Entfernung der Abbiegespur von der Rothschildallee nach links in die Rohrbachstraße, ein Fahrverbot für Lastwagen über 3,5 Tonnen, die Entfernung der Abbiegespur von der Friedberger Landstraße nach rechts in die Rohrbachstraße, ein Fahrverbot für bestimmte Dieselfahrzeuge, die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage

		sowie regelmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen in der Hartmann-Ibach-Straße gefordert. Zudem soll an der Kreuzung Saalburgallee / Wittelsbacherallee die Einfahrt in die Saalburgallee Richtung Bornheim Mitte für Autos gesperrt werden. Der Verkehr kann stattdessen über breitere und besser ausgebaute Straßen wie die Wittelsbacher- und Rothschildallee fließen. Hier ist die Bebauung weniger eng. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Die weiteren Eingaben wurden an die Stadt Frankfurt weitergeleitet. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Gegen eine Temporeduzierung auf 30 km/h spricht insbesondere die damit verbundene Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung der Stadtbahn. Diese Temporeduzierung widerspricht der Straßenbahn-Priorisierung und würde sich auch negativ auf die geplante Ringstraßenbahn auswirken.
R4_23001	Nordend-West Nibelungenallee (B 8)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es ist seit dem 01.08.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr auf der Nibelungenallee im Bereich zwischen Eckenheimer Landstraße und Rotschildallee in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der auf der Nibelungenallee im Bereich zwischen Eckenheimer Landstraße und Rotschildallee in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Stadt Frankfurt: Für die Kontrolle der Geschwindigkeiten ist der Einsatz einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachung durch einen Enforcement Trailer vorgesehen.
R4_23102	Oberrad Offenbacher Landstraße (K 816)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt:

		Es existiert bereits eine Tempo 40-Regelung. Eine Reduzierung auf Tempo 30 steht nicht im Einklang mit der Straßenbahn-Priorisierung. Eine Temporeduzierung der Ringstraßenbahn auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet.
R4_23201	Ostend Flößerbrücke (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die schalltechnische Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Es wurde jedoch um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers sowie eine intelligente Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Alle Lichtsignalanlagen auf der Flößerbrücke sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet. Eine Blitzanlage (FLIB) an der Nordseite, die in Richtung Schöne Aussicht blitzt, ist seit dem Jahr 2018 in Betrieb.
R4_23205	Ostend Hanauer Landstraße (K 818)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Es wurde jedoch um die Prüfung der Möglichkeit baulicher Maßnahmen zur Lärmminderung, Förderung des Radverkehrs, Verbreiterung der Seitenräume und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die geforderten Baumaßnahmen (Verbreiterung der Seitenräume und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche) wurden umgesetzt. Die Förderung des Radverkehrs ist aktuell in der Umsetzung
R4_23206	Ostend Lange Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Im Jahr 2024 ist im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle eine Radverkehrsanlage mit entsprechender Querschnittverengung vorgesehen. Aufgrund der hierdurch

		entstehenden geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht für erforderlich angesehen. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird hier zusätzlich wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung abgelehnt. Dies ist ein Standort der mobilen Geschwindigkeitskontrolle (Enforcement Trailer).
R4_23208	Ostend Schöne Aussicht	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Alle Lichtsignalanlagen an der „Schönen Aussicht" sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet. Der Straßenquerschnitt wurde durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in beide Richtungen eingeengt. Dies reduziert bereits die Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Stadt Frankfurt eine Tempo 30 km/h Regelung nicht erforderlich.
R4_23401	Preungesheim BAB 661 (zw. Preungesheim und Berkersheim)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird ein Tempolimit von 80 km/h oder der Ausbau der Schallschutzwände gefordert. Hinweis des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Das Wohngebiet Preungesheim-Ost ist auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. 515 Preungesheim-Ost in Verbindung mit einer Verwaltungsvereinbarung ausgewiesen worden. Als Verursacher ist die Stadt Frankfurt a.M. für Lärmschutzeinrichtungen zuständig. Zum Schutz der Wohnbebauung wurden Lärmschutzwälle und –wände errichtet. Die Lärmschutzanlagen entlang der BAB sind somit im Rahmen von Bebauungsplanverfahren von der Stadt Frankfurt a.M. geplant und ausgeführt worden. Der Straßenbaulastträger der BAB 661, das Land Hessen, hat keine Lärmschutzpflicht, da die BAB 661 vor 1974, dem Inkrafttreten des BImSchG, unter Verkehr ging. Eine Verpflichtung zur Überprüfung des Lärmschutzes an der BAB 661 würden erst bei einem 6 – streifigen Ausbau entstehen. Dieser Ausbau ist momentan nicht geplant. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH,

		Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Hinweis der Stadt Frankfurt: An der Südseite der BAB 661 (Stadtteil Preungesheim) wurde bereits eine Lärmschutzwand errichtet. Auf der Nordseite hingegen (entlang der B3 Rampe - von Norden zur BAB 661 Richtung Bad Homburger Kreuz) bis Frankfurt Nord-Ost befindet sich keine Lärmschutzwand.
R4_23501	Riederwald (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die mehrfach geforderte Lärmschutzwand (bzw. komplette Einhausung) wird im Planfeststellungsverfahren „Riederwaldtunnel" behandelt.
R4_23602	Rödelheim (BAB 648)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein Tempolimit von 100 km/h, die Prüfung einer Lärmschutzwand zwischen Westkreuz Frankfurt und Ausfahrt Rödelheim sowie der Einbau lärmminderndem Asphalts bei einer zukünftigen Deckenerneuerung vorgeschlagen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Die Stellungnahme wurde zusammen mit Punkt R4_24203 (Sossenheim Westerbachsiedlung) abgegeben.
R4_23603	Rödelheim Auf der Insel	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hinweis der Stadt Frankfurt: Eine Markierung mit Sharrows (Fahrradpiktogramme aus Fahrrad und Pfeilspitzen) wurde in diesem Straßenabschnitt umgesetzt.
R4_23604	Rödelheim Breitlacherstraße (Bahnhof Westseite)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hinweis der Stadt Frankfurt: Die aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Baumaßnahmen (Reduzierung der Flächen für Kfz-Verkehr sowie die Förderung des Radverkehrs und eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche) am Bahnhofsvorplatz wurden baulich realisiert.

R4_23605	Rödelheim Rödelheimer Landstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Rebstöcker Weg und Kleemannstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Eine Markierung mit Sharrows (Fahrradpiktogramme aus Fahrrad und Pfeilspitzen) wurde in diesem Straßenabschnitt umgesetzt. Das Geschwindigkeitsniveau ist relativ niedrig. Vor diesem Hintergrund sieht die Stadt Frankfurt weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen als nicht erforderlich an, zumal es ansonsten zu einem Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs kommen wird.
R4_23701	Sachsenhausen Darmstädter Landstraße (B 3)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird insbesondere für den Bereich Amorbacher Weg gebeten, den Bebauungsplan so zu ändern, dass die Anwohner zum Schutz vor Lärm ausgehend von der Darmstädter Landstraße private Schallschutzwände / schallschützende Mauern auf ihren Grundstücken errichten dürfen. Zudem werden Lärmschutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm der 4 spurigen Darmstädter Landstraße gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In der Darmstädter Landstraße sollen Busspuren eingerichtet werden. Eine Temporeduzierung würde der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs widersprechen. Vor dem Hintergrund, dass in dem Abschnitt der nicht schutzbedürftige Südfriedhof liegt, wird keine rechtliche Möglichkeit und auch keine Notwendigkeit gesehen, Tempo 30 anzuordnen. Die Darmstädter Landstraße ist zudem eine Haupteinfallstraße. Die Stadt Frankfurt lehnt Tempo 30 km/h ganztags ab.
R4_23702	Sachsenhausen Dreieichstraße (B 3)	Forderung aus der Beteiligung: Es werden Geschwindigkeitskontrollen und Blitzanlagen sowie eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

		Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage wird der Straßenquerschnitt eingeengt. Aufgrund der dadurch entstehenden geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung wird eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht für erforderlich erachtet.
R4_23704	Sachsenhausen Kennedyallee (B 43 / 44)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags und eine Verringerung auf eine Fahrspur gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Paul-Ehrlich-Straße bis Gartenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Bundesstraße B43/44 Kennedyallee hat einen 4-streifigen breiten Straßenquerschnitt. Der genannte Streckenabschnitt ist kein Unfallschwerpunkt, weshalb keine festen Blitzer installiert werden. Eine Reduzierung auf Tempo 30 km/h wird aufgrund der Funktion dieser Bundesstraße als Hauptverkehrsstraße abgelehnt.
R4_23705	Sachsenhausen Mörfelder Landstraße (B 43 / 44)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_23706	Sachsenhausen Seehofstraße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden stationäre Verkehrskontrollen in der Seehofstraße vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Bei Messungen gab es keine relevanten Geschwindigkeitsübertretungen. Aus Sicht der Stadt Frankfurt a.M. sind daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.
R4_23707	Sachsenhausen Stresemannallee (B 44 / Gemeindestraße)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird sich über den Lärm durch Rettungsfahrzeuge beschwert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer ha-

		ben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_23709	Sachsenhausen Offenbacher Landstraße (K 816)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Planung von Radverkehrsanlagen und der dadurch entstehenden Verengung des Straßenquerschnitts, führt perspektivisch zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird von der Stadt Frankfurt nicht für erforderlich erachtet.
R4_23710	Sachsenhausen Auf dem Mühlberg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Frankfurt: Die Straße „Auf dem Mühlberg“ liegt in einer Tempo 30-Zone.
R4_23711	Sachsenhausen Dürer Straße (Städel Straße bis Gartenstraße)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Städel Straße bis Gartenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es handelt sich um einen kurzen Streckenabschnitt zwischen zwei Lichtsignalanlagen am Schaumainkai und am Otto-Hahn-Platz. Aufgrund der relativ langen Rotzeiten am Otto-Hahn-Platz ist das Geschwindigkeitsniveau nicht hoch. Auf der Westseite des Straßenabschnittes befindet sich das Städelmuseum, nicht aber eine Wohnnutzung. Die Stadt Frankfurt am Main sieht daher nur eine eingeschränkte Betroffenheit und lehnt eine Geschwindigkeitsreduzierung ab.

R4_23712	Sachsenhausen Elisabethenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde die Prüfung der weiteren geforderten Maßnahmen zur Lärmreduktion, die Förderung des Randverkehrs, die Verbreiterung der Seitenräume und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Straße wurde umgebaut und Radverkehrsanlagen/Umweltspuren bereits realisiert, was zu einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung führt. Auf eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann aus Sicht der Stadt Frankfurt a.M. daher verzichtet werden.
R4_23714	Sachsenhausen Hedderichstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von Hausnummer 10 bis mindestens Kreuzung Darmstädter Landstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: In einigen Abschnitten ist bereits eine Tempo 30-Regelung vorhanden. Hinweis der Stadt Frankfurt am Main: Es gibt eine Oberflächenplanung für den Abschnitt zwischen Südbahnhof und Bruchstraße mit dem Ziel des Rückbaus alter Gleise.
R4_23715	Sachsenhausen Mailänder Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hinweis der Stadt Frankfurt: Die Mailänder Straße liegt bereits in einer Tempo 30-Zone.
R4_23901	Schwanheim (B 40)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

R4_23902	Schwanheim Schwanheimer Uferstraße (K 807)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Es wird um Mitteilung des aktuellen Sachstands zur ab 2016 geplanten Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In Höhe Europabrücke wurde eine Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet.
R4_23903	Schwanheim Libellenweg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Planung baulicher Maßnahmen zum Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Der Libellenweg ist im Rahmen der Diskussionen um das Verkehrskonzept Goldstein nicht als Straße mit ungenügend ausgeprägter Verkehrsberuhigung aufgefallen. Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind daher nicht erforderlich. Hinweis der Stadt Frankfurt: Es handelt sich hier überwiegend um Ziel- und Quellverkehr.
R4_24101	Sindlingen (B 40)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_24201	Sossenheim (BAB 5)	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_24202	Sossenheim (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der damalige zuständige Straßenbaulastträger, Hessen Mobil, um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich der Abzweigung zur BAB 648 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Im Bereich der Henri-Dunant-Siedlung besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen. Hessen Mobil plant im Rahmen der Lärmsanierung die Schließung der dort vorhandenen Lärmschutzwandlücke. Verbleibende anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können daher

		bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_24203	Sossenheim Westerbachsiedlung (BAB 648)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein Tempolimit von 100 km/h, die Prüfung zur Verlängerung der Lärmschutzwand bis Friedhof Sossenheim sowie der Einbau lärmmindernden Asphalts bei einer zukünftigen Deckenerneuerung vorgeschlagen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Im Bereich des Eschborner Dreiecks sind aufgrund der Verflechtungsbereiche mit Ausnahme des Verkehrs auf der BAB 66 vom Nordwestkreuz Frankfurt in Richtung AS Eschborn kommend die Geschwindigkeiten bereits auf 100 km/h beschränkt. In der schalltechnischen Berechnung wird die Geschwindigkeit auf der BAB 66 vom Nordwestkreuz Frankfurt in Richtung AS Eschborn kommend mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw (Richtgeschwindigkeit) zugrunde gelegt. Bei allen übrigen Verkehrsverbindungen wird 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw als Grundlage der Geschwindigkeiten herangezogen. Die Richtwerte gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten. Auf der Sossenheimer Seite wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand von ca. 6,00 bzw. 4,00 m Höhe für die Wohnbebauungen Julius-Leber-Weg und Sonnenschein-Siedlung errichtet. Die Wohnbebauung auf der Eschborner Seite ist mit einer LSW von 2,75 m Höhe geschützt. Bei der planfestgestellten Lärmsanierungsmaßnahme wurden beidseitig der BAB 648 die Wohngebiete durch aktive und sofern notwendig durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt. Die Voraussetzungen für weitere aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen liegen nicht vor.
R4_24204	Sossenheim Kurmainzer Straße (L 3006)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um

		die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Däumling Straße bis Heinrich-Baldes-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Kreuzung Sossenheimer Weg / Kurmainzer Straße wurde in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet, der sich geschwindigkeitsdämpfend auswirkt. Darüber hinaus gehende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen erscheinen vor diesem Hintergrund nicht notwendig, zumal es Konflikte bei Geschwindigkeitsreduzierungen mit der Bus-Priorisierung gibt.
R4_24205	Sossenheim Westerbach-straße (L 3440)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen der Straße Alt-Sossenheim bis Gemarkung Rödelheim gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Seit dem 24.09.2014 wurde auf der Westerbachstraße im Bereich der Straße „Alt-Sossenheim" ein Tempolimit von 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit ganztägig umgesetzt. Dies ist zusätzlich ein Standort für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcement Trailer). Es wurde eine Busspur zwischen Gaugrafenstraße und Wilhelm-Fay-Straße eingerichtet, die zu einer geschwindigkeitsdämpfenden Einengung des Straßenquerschnitts geführt hat. Weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen erscheinen vor diesem Hintergrund nicht notwendig. Hinweis aus der Beteiligung: Bei einem LKW-Durchfahrtsverbot werden Umwege für ansässige Unternehmen kritisch gesehen.
R4_24301	Unterlieder-bach (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der damalige zuständige Straßenbaulastträger, Hessen Mobil, um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde die Prüfung der weiteren geforderten Maßnahmen, passive Schallschutzmaßnahmen und der Einbau lärmmindernden Asphalts, vorgeschlagen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Die Richtwerte gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten, somit ist eine Prüfung verkehrsrechtlicher Lärmminderungsmaßnahmen nicht zwingend erforderlich. Die Auslösewerte an allen untersuchten Gebäuden sind unterschritten, somit liegen die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht vor.

R4_24302	Unterliedenbach Königsteiner Straße (BAB 66 bis Dalbergkreisel)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr auf der Königsteiner Straße im Bereich Abfahrt BAB 66 bis Einmündung Burgunderweg beidseitig aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt seit dem 17.02.2021 auf der Königsteiner Straße im Bereich Abfahrt BAB 66 bis Einmündung Burgunderweg beidseitig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Die Lichtsignalanlagen von der BAB 66 bis zur Peterstraße und an der Gerlachstraße (KS 2, KS 4, KS 5, KSI, KLP) wurden bereits mit einer intelligenten Steuerung ausgestattet (VS+ bzw. MASMO). Die anderen zwei Lichtsignalanlagen laufen auf Antrag des Ortsbeirates (KHG) und eines KEBU-Beschlusses (KS 10) in Festzeit.
R4_24303	Unterliederbach Liederbacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_24304	Unterliederbach Sossenheimer Weg	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Königsteiner Straße bis Gotenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In diesem kurzen Straßenabschnitt zwischen zwei signalgeregelten Kreuzungen ist keine Tempo 30 km/h Regelung erforderlich.

R4_24402	Westend-Nord Fichardstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Fichardstraße liegt bereits in einer Tempo-30-Zone.
R4_24403	Westend-Nord Vogtstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Es wurde dennoch um die Sicherung der Einhaltung von Tempo 30 gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen werden als nicht notwendig angesehen, denn es handelt sich um eine schmale Einbahnstraße, auf der beidseitig halb auf dem Gehweg geparkt wird. Der Radverkehr in Gegenrichtung ist freigegeben, so dass hier nicht mit nennenswerten Geschwindigkeitsüberschreitungen zu rechnen ist.
R4_24501	Westend-Süd Westendstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Stadt Frankfurt gebeten, die Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Lichtsignalanlage auf der genannten Route erfolgt über eine intelligente Steuerung (VS+). Eine Koordinierung ist fraglich, da nur eine Lichtsignalanlage in der Westendstraße vorhanden ist.
R4_24601	Zeilsheim (BAB 66)	Eingaben aus der Beteiligung: Schnell beschleunigende KFZ und Motorräder wirken sehr störend. Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h ganztags bis zur Miquelallee gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein Tempolimit von 100 km/h, die Prüfung zur Verlängerung der Lärmschutzwand bis Friedhof Sossenheim sowie der Einbau lärmminderndem Asphalts bei einer zukünftigen Deckenerneuerung vorgeschlagen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Die Wohnbebauung von Zeilsheim ist durch eine Lärmschutzwand geschützt. Die Auslösewerte für Lärmsanierung werden nicht überschritten, somit liegen die Voraussetzungen für passive Lärmschutzmaßnahmen nicht vor.

R4_24602	Zeilsheim West-Höchs-ter-Straße (K 817)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_20301	Bergen-Enkheim Vilbeler Landstraße (L 3001)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Vor dem Hintergrund anstehender Baumaßnahmen in der Wilhelmshöher Straße wird dieser Punkt zurückgestellt.
R4_20302	Bergen-Enkheim Borsigallee (K 870)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens von der Kreuzung Vilbeler Landstraße bis Bessemerstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Vor dem Hintergrund der Baumaßnahme „Riederwaldtunnel" wird dieser Punkt zurückgestellt. Hinweis der Stadt Frankfurt: Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist.
R4_20502	Bockenheim (Westend-Nord, B8) Miquelallee, (Verbindungsstück zw. Autobahnende und Bockenheimer Warte)	Forderung aus der Beteiligung: Es wurde eine Temporeduzierung auf 30 km/h, stationäre Blitzer, ein Anheben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erst weiter im Norden auf der Rosa-Luxemburg-Straße sowie zusätzliche Lärmschutzwände und eine niedrigere vorgeschriebene Geschwindigkeit beim Einfädeln gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren geforderten Eingaben gebeten.

		Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main bezüglich der weitern Eingaben (stationäre Blitzer sowie zusätzliche Lärmschutzwände) liegt nicht vor.
R4_20510	Bockenheim Sophienstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Für den Kreuzungsbereich Sophienstraße und Juliusstraße /Franz-Rücker-Straße wurde die sukzessive Beseitigung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen im Rahmen von Gleiserneuerungen vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Ein Austausch des Kopfsteinpflasters gegen Asphalt wird mit der nächsten Gleiserneuerung erfolgen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der nächsten Gleiserneuerung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_20701	Bornheim Wittelsbacher Allee (B 8)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurden Geschwindigkeitskontrollen und ein breiter Radweg auf der rechten Fahrspur bis zur Wingertstraße gefordert. Alternativ sollte die überflüssige Fahrspur durch Parkplätze mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ersetzt oder die mittlere Fahrspur durch einen breiteren Grünstreifen der Straßenbahn ersetzt werden. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Kreuzungsbereich B3 / B8 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: In der Praxis ist eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Streckenabschnitt nicht umsetzbar. Einer Temporeduzierung auf 30 km/h kann zudem nur zugestimmt werden, wenn die Straßenbahn auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Hinweis der Stadt Frankfurt: Für diesen Standort wurde bereits eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcement Trailer) beantragt.
R4_20801	Dornbusch Eschersheimer Landstraße (K 810)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Bereich zwischen Eschersheimer Landstraße (K 810) im Bereich Dornbusch gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt:

		Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen wird. Die Prüfung wird vor dem Hintergrund der Radverkehrsplanung zurückgestellt.
R4_21001	Eschersheim Frankfurter Berg (BAB 661)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird Lärmschutz (begrünter Erdwall - 2 m Höhe und wenige 100 m Länge) südlich der BAB 661 in Frankfurt, zwischen Nidda und Bonameser Straße, gefordert. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Das Wohngebiet Frankfurter Berg ist auf Grundlage des BP Nr. 522 westlich des Holunderweges ausgewiesen worden. Als Verursacher ist die Stadt Frankfurt a.M. für Lärmschutzeinrichtungen zuständig. Auf der Seite Frankfurt Berg ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m und einer Länge 578 m errichtet worden. Gegenüber, westlich der BAB 661, befindet sich auf Grundlage des BP Nr. 451 nördlich der Anne-Frank-Siedlung eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m. Die Lärmschutzanlagen beiderseits der BAB sind somit im Rahmen von Bebauungsplanverfahren von der Stadt Frankfurt a.M. geplant und ausgeführt worden. Der Straßenbaulastträger der BAB 661, das Land Hessen, hat keine Lärmschutzpflicht, da die BAB 661 vor 1974, dem Inkrafttreten des BImSchG, unter Verkehr ging. Eine Verpflichtung zur Überprüfung des Lärmschutzes an der BAB 661 würden erst bei einem 6 – streifigen Ausbau entstehen. Dieser Ausbau ist momentan nicht geplant.
R4_21003	Eschersheim Eschersheimer Landstraße (K 810)	Hinweis aus der Beteiligung: Da die Eschersheimer Landstraße eine der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen der Stadt Frankfurt am Main ist und einer Bündelung des Wirtschafts- und Pendlerverkehrs dient, wird der Vorschlag auf eine Temporeduzierung in Eschersheim hier kritisch gesehen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um Überprüfung der Umsetzbarkeit einer Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße zwischen Hügelstraße und Knotenpunkt Josephskirchstraße gebeten. Dabei soll die Fläche für Kfz-Verkehr reduziert, Fahrradstreifen geschaffen und die Seitenräume verbreitert werden. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die geforderten Baumaßnahmen wurden realisiert. Die Eschersheimer Landstraße wurde zwischen Weißer Stein und Hügelstraße umgestaltet. In beiden Fahrtrichtungen gibt es je einen Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr sowie eine Radverkehrsanlage. Die Stadt Frankfurt a.M. geht von einer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung aus.

		Einer eventuellen Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Vor dem Hintergrund des Urteils des VGH Kassel zur Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen den Luftreinhalteplan Frankfurt am Main sollte die Prüfung einer Tempo 30-Regelung zurückgestellt werden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_21402	Gallus Mainzer Landstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde um Prüfung des Einbaus von lärmmindernden Asphalts gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Bisher liegt noch keine Stellungnahme der Stadt Frankfurt vor.
R4_21501	Ginnheim (Kreuzung Ginnheimer Landstraße - Rosa-Luxemburg-Straße, Platanenstraße)	Anmerkung der Lärmaktionsplanung: Die Lärmaktionsplanung bittet den Magistrat der Stadt Frankfurt a.M. um eine aktuelle Sachstandsmitteilung. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Im Zuge des vorgesehenen Lückenschlusses der Stadtbahnstrecke Ginnheim - Bockenheimer Warte (D-II-Strecke) wird in diesem Bereich der Verkehrsraum neu aufgeteilt. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen inzwischen vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung die Ergebnisse der o.g. Machbarkeitsstudie vorzulegen.
R4_21601	Griesheim (BAB 5)	Eingaben aus der Beteiligung: Temporeduzierung auf 100 km/h tags und 80 km/h nachts (teilweise auch für den kompletten Tageszeitraum) gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Autobahn GmbH wurde um Prüfung der Eingaben und Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens sowie um Prüfung eventueller verkehrsrechtlicher Maßnahmen gebeten. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 soll der betreffende Abschnitt der BAB 5 zwischen dem AK Westkreuz Frankfurt und dem AK Frankfurter Kreuz

		10-streifig ausgebaut werden. Der Ausbau wird Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben. In der Dringlichkeit ist der Ausbau im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die konkrete Ausbauplanung wurde jedoch noch nicht aufgenommen.
R4_22104	Höchst Zuckschwerdtstraße / Ludwig-Scriba-Str.	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Bereich zwischen Palleskestraße und Bahnschienen gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Optimierung des Kreuzungsbereichs und stationäre Geschwindigkeitskontrollen gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Lichtsignalanlage läuft koordiniert verkehrsabhängig zu den Nachbarlichtsignalanlagen. Weitere Prüfungen können erst nach den anstehenden Planungen zur Verbesserung des Radverkehrs getroffen werden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfungen wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_22202	Innenstadt Friedberger Anlage	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Abschnittweise ist auf der Friedberger Anlage bereits eine Tempo 40-Regelung vorhanden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine Stellungnahme bezüglich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_22204	Innenstadt Mainkai	Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Bereich zwischen Am Geispförtchen und Alte Brücke gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:

		Die temporäre Vollsperrung Mainkai und Untermainkai zwischen der Untermainbrücke und der Alten Brücke läuft seit dem 07.08.2019 für ein Jahr. Die Ergebnisse des Verkehrsversuches zur Sperrung des Mainkais sollten abgewartet werden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein Ergebnis des Verkehrsversuches wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht vorgelegt. Hinweis aus der Beteiligung: Da der nördliche Mainkai eine der Hauptachsen für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr in West-Ost-Richtung der Stadt Frankfurt am Main ist, wird der Verkehrsversuch ‚Sperrung der Straße' sowie der Vorschlag eines Lkw-Durchfahrtverbots aufgrund der Verkehrsverlagerung hier kritisch gesehen. Die Erreichbarkeit Frankfurter Gewerbebetriebe sei sicherzustellen.
R4_22205	Innenstadt Seilerstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird wieder eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Zudem wird auf Raser aufmerksam gemacht. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die Prüfung Tempo 30 erfolgt im Zusammenhang mit der anstehenden Planung einer Radverkehrsanlage. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfungen wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_22401	Nied Mainzer Landstraße (K 803)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Im Abschnitt zwischen Nied Kirche und der Einmündung der Kehreinstraße besteht für die Straßenbahn bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Eine Ausweitung der Temporeduzierung auf 30 km/h für die Straßenbahn wird abgelehnt. Die Stadt Frankfurt am Main verweist auf Pläne zur Umgestaltung des Straßenabschnittes (Gleimstraße in der Straßenmitte). Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt bezüglich einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw/Lkw liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung:

		Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_22702	Niederrad Niederräder Uferstraße (K 807)	Forderung aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden Tempo 50 km/h und die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Bezüglich der Forderung eines festinstallierten Blitzers wurde keine Stellungnahme durch die Stadt Frankfurt vorgenommen. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme bezüglich der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers vorzulegen.
R4_22901	Nordend-Ost Friedberger Landstraße (Rat-Beil Straße bis Eschenheimer Anlage) (B 3)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, eine intelligente Ampelschaltung (nachts ausschalten) und die Durchführung regelmäßiger, nächtlicher Verkehrskontrollen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen sowie eine intelligente Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Alle Lichtsignalanlagen auf der genannten Route laufen bereits in (VS+), d.h. mit einer intelligenten Steuerung. Allerdings sind Nachtabschaltungen wegen einer zu großer Straßenbreite nicht möglich.

		Grundsätzlich besteht ein Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags. Vor dem Hintergrund der NOx-Problematik und dem Fehlen einer bedarfsgerechten Radverkehrsanlage zwischen Rat-Beil-Straße und Alleenring sowie zwischen Matthias-Beltz-Platz und Friedberger Platz wird jedoch eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 40 km/h empfohlen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine Stellungnahme bezüglich des festinstallierten Blitzers liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme bezüglich der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers vorzulegen.
R4_22902	Nord-Ost Friedberger Landstraße (Rohrbachstraße bis Rothschildallee / Schwarzburg bis Glauburgstraße) (B 3)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird eine Wiedereinführung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts gefordert. Zusätzlich werden Geschwindigkeitskontrollen als erforderlich gesehen und ebenso vorgeschlagen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Eine Temporeduzierung auf 30 km/h wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste der Straßenbahn nicht befürwortet. Gegebenenfalls wäre dieser Konflikt mit der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu lösen. Dies wäre vor dem Hintergrund der NOx-Grenzwertüberschreitungen zu überdenken. Ein geringeres Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs aus Richtung Süden wird durch die derzeitige Einrichtung einer Radverkehrsanlage bzw. Umweltspur zu Lasten eines Fahrstreifens erwartet (Abschnitt Konrad-Adenauer-Straße/Friedberger Landstraße bis Friedberger Platz). Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine Stellungnahme bezüglich des festinstallierten Blitzers liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme bezüglich der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers vorzulegen.

R4_22905	Nordend-Ost Höhenstraße	Forderung aus der Beteiligung: Es werden bessere Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, das Aufstellen von Lärm- und Tempo Blitzer, vermehrter KART-Einsatz für vor allem Motorradlärm, Fassadenbegrünung gegen Lärm und Feinstaub, ein Fahrverbot in der Umweltzone für Kleinmotorräder mit 2-Takt und 4-Takt Motoren und finanzielle Förderung von E-Zweirädern gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Bezüglich der weiteren Eingaben (Aufstellen von Lärm- und Tempo Blitzer, vermehrter KART-Einsatz, Fassadenbegrünung gegen Lärm und Feinstaub, ein Fahrverbot in der Umweltzone für Kleinmotorräder mit 2-Takt und 4-Takt Motoren und finanzielle Förderung von E-Zweirädern) aus der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt keine Stellungnahme durch die Stadt Frankfurt vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme zu o.g. Eingaben vorzulegen.
R4_22906	Nordend-Ost Rohrbach-straße	Eingaben aus der Beteiligung: Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird nicht als ausreichend erachtet, um den Lärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Es wird ergänzend die Umwandlung des Abschnitts Rohrbachstraße in Richtung Hartmann-Ibach-Straße für Autos in eine Einbahnstraße Richtung Bornheim Mitte, die Entfernung der Abbiegespur von der Rothschildallee nach links in die Rohrbachstraße, ein Fahrverbot für Lastwagen über 3,5 Tonnen, die Entfernung der Abbiegespur von der Friedberger Landstraße nach rechts in die Rohrbachstraße, ein Fahrverbot für bestimmte Dieselfahrzeuge, die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sowie regelmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen in der Hartmann-Ibach-Straße gefordert. Zudem soll an der Kreuzung Saalburgallee / Wittelsbacherallee die Einfahrt in die Saalburgallee Richtung Bornheim Mitte für Autos gesperrt werden. Der Verkehr kann stattdessen über breitere und besser ausgebaute Straßen wie die Wittelsbacher- und Rothschildallee fließen. Hier ist die Bebauung weniger eng. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

		Die weiteren Eingaben wurden an die Stadt Frankfurt weitergeleitet. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Bezüglich der weiteren Eingaben (Einbahnstraßenregelung, Umgestaltung der Straßenführung, Fahrverbot für Lastwagen über 3,5 Tonnen, Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sowie regelmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen) liegt keine Stellungnahme durch die Stadt Frankfurt vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme zu o.g. Eingaben vorzulegen.
R4_23101	Oberrad (BAB 661) Bereich zwischen Oberrad und Offenbach	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wurde aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Schallschutzwand sowie Geschwindigkeitskontrollen direkt an der Brücke Richtung Kaiserlei bzw. Darmstadt/Flughafen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_23203	Ostend Oskar-von-Miller-Straße (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Eine der Lichtsignalanlagen (FLIB) auf der Oskar-von-Miller-Straße ist mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet, die andere Lichtsignalanlage, die aber nicht direkt in der Oskar-von-Miller-

		Straße liegt, läuft in Festzeit. Die Prüfung einer Umstellung der Anlage ist erfolgt. Vor dem Hintergrund der Lärm- und NOx-Belastung empfiehlt die Stadt Frankfurt eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine weitere Stellungnahme bezüglich einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen. Eingaben aus der Beteiligung: Es wird zusätzlich weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen z.B. Durchfahrtssperren für Kfz-Verkehr gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_23204	Ostend Sonnemannstraße (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Im Bereich der Erasmusschule ist auf der Nordseite der Sonnenmannstraße bereits Tempo 30 km/h eingerichtet. Auf den anderen Abschnitten empfiehlt die Stadt Frankfurt vor dem Hintergrund der Lärm- und NOx-Belastung eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Zwei Lichtsignalanlagen (SOW, SOH) in der Sonnemannstraße sind mit einer intelligenten Steuerung (VS+) ausgestattet. Die anderen beiden Lichtsignalanlagen (SOU, SOR) laufen in Festzeit, da hier noch die technischen Voraussetzungen (Schleifen) fehlen. Die Prüfung einer Umstellung der Anlagen ist bereits erfolgt.
R4_23302	Praunheim Heerstraße (östlicher Bereich) (L 3440)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird die Reduzierung der Flächen für KFZ-Verkehr, Förderung des Radverkehrs und die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche Heerstraße-Ost zwischen Eberstadtstraße und Damaschkeanger gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung:

		Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens ab Heerstraße 165 bis Damaschkeanger gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Die geforderten Baumaßnahmen, Sanierung der Straße und Einbau von Radverkehrsanlagen, wurden bereits baulich realisiert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine weitere Stellungnahme bezüglich einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_23303	Praunheim Ludwig Landmann-Straße	Hinweis aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird darauf hingewiesen, dass die Ludwig-Landmann-Straße die einzige Verbindung zwischen dem Praunheimer Gewerbegebiet und der BAB66 ist. Der Vorschlag einer Temporeduzierung wird hier kritisch gesehen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Vor dem Hintergrund einer anstehenden Planung für einen Radschnellweg wird die Prüfung zurückgestellt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_23402	Preungesheim Friedberger Landstraße (Bereich: Homburger Landstraße bis Bodenweg) (B 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Kreuzung Homburger Landstraße bis Bodenweg gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Aufgrund der angrenzenden, geschlossenen Wohngebiete empfehlen wir eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf

		30 km/h von 22-6h. Der Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur dann zugestimmt werden, wenn die Straßenbahn auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine weitere Stellungnahme bezüglich einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung liegt nicht vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_23502	Riederwald (BAB 661)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird Lärmschutz für Seckbach und dem Riederwald gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Im Hinblick auf die Forderung einer Lärmschutzwand ist festzuhalten, dass im Zuge der Planfeststellung für den Riederwaldtunnel einschl. Erlenbruchdreieck für einen Teilbereich des Stadtteils Riederwald der Bau neuer bzw. die Erhöhung bestehender Lärmschutzwände an der BAB 661 und am Erlenbruchdreieck vorgesehen ist (s. Ausschnitt aus den Planunterlagen). Bei Bedarf können die vollständigen Planunterlagen über das UVP-Portal abgerufen werden. Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Das Baurecht für die BAB 66, "Tunnel Riederwald" liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 06.02.2007 in der Fassung vom 18.12.2019 bestandskräftig vor. Darin sind auch Teilbereiche der BAB 661 enthalten. Zudem liegt für das Planänderungsverfahren zur BAB 661, Ostumgehung Frankfurt zwischen der AS "FFM-Friedberger Landstraße" und der AS "FFM-Ost" der Planänderungsbeschluss vom 17.10.2023 bestandskräftig vor. In diesen zwei Planfeststellungverfahren sind u. a. Lärmschutzwände auf der Ostseite der BAB 661 vom AD Erlenbruch in Richtung Süden bis zu Strecken-Kilometer 318,202 vorgesehen (ca. Höhe "Autohändler Emil Frey, Hessengarage", Am Riederbruch 7). Der Bau der Lärmschutzeinrichtungen in dem betrachteten Bereich erfolgt im Zuge der Umsetzung der Projekte BAB 66 "Tunnel Riederwald" und BAB 661 "Ostumgehung Frankfurt".
R4_23503	Riederwald Am Erlenbruch (K 870)	Forderung aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts gefordert. Zusätzlich wird ein Lkw-Durchfahrtsverbot, eine intelligente Ampelsteuerung und eine Verbesserung des Fahrbahnverlaufs vorgeschlagen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

		Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit einer intelligenten Ampelschaltung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird nur zugestimmt, wenn die Stadtbahn (U-Bahn) auf dem dort vorhandenen besonderen Bahnkörper davon ausgenommen ist. Die Steuerung der Lichtsignalanlage auf der genannten Route erfolgt über eine intelligente Steuerung (VS+). Vor dem Hintergrund der Baumaßnahme Riederwaldtunnel wird der Punkt zurückgestellt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.
R4_23702	Sachsenhausen Dreieichstraße (B 3)	Forderung aus der Beteiligung: Es werden Geschwindigkeitskontrollen und Blitzanlagen sowie eine Temporeduzierung auf 30 km/h nachts gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Bezüglich der Forderung von Geschwindigkeitskontrollen wurde keine Stellungnahme durch die Stadt Frankfurt vorgenommen.
R4_23703	Sachsenhausen B 3 Kreuzung Heisterstraße / Siemensstraße (B 3)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird eine Umgestaltung der Haltelinien und Tempo 30 gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Darüber hinaus wurde um Überprüfung einer möglichen Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Heisterstraße als auch eine Überprüfung der Schienenquerung auf Möglichkeiten der Lärmminderung gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Einführung von Tempo 30 km/h im Bereich der Kindertagesstätte in der Siemensstraße wird geprüft. Zusätzlich wird im Rahmen des aktuellen Radverkehrsprogramms der angeführte Kreuzungsbereich bearbeitet. Dies sollte bei Umsetzung zu einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung führen.

		Die Gleise im Bereich der Gleisüberfahrt Siemensstraße/Heisterstraße wurden bereits im Jahr 2013 saniert und befinden sich in gutem Allgemeinzustand. Es wird durch die Stadt Frankfurt keine weitere Optimierungsmöglichkeit gesehen.
R4_23708	Sachsenhausen Mörfelder Landstraße (K 816)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird wiederholt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Zudem soll ein Fahrstreifen in einen abgetrennten Radweg umwandelt, Radweg/-schutzstreifen erstellt, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt sowie Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und Blitzer montiert werden. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Der Straßenabschnitt ist im Maßnahmenpaket zum Radentscheid enthalten. Vor diesem Hintergrund wird die Prüfung der Tempo 30-Regelung zurückgestellt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt. Eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main bezüglich des festinstallierten Blitzers liegt nicht vor.
R4_23713	Sachsenhausen	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Dürer Straße bis Schweizer Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt: Aufgrund von Fahrbahnschäden wurde Tempo 30 km/h eingerichtet, jedoch gibt es dadurch einen Konflikt mit der Straßenbahn-Priorisierung. Eine dauerhafte Temporeduzierung auf 30 km/h wird hier wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste abgelehnt. Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein Fahrverbot für Lkws, die Rückverlegung der Straßenbahnhaltestelle sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung:

		Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_23716	Sachsenhausen Schaumainkai	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für den Straßenabschnitt von Schifferstraße bis Alte Brücke gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Es liegt bisher keine Stellungnahme der Stadt Frankfurt vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_23904	Schwanheim Tannenkopfweg	Eingaben aus der Beteiligung: In der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wird über viel Abkürzungsverkehr, Lärm durch zwei Buslinien und morgens zusätzlich durch den Schulbus sowie Berufsverkehr geklagt. Als Gegenmaßnahme wird gefordert, die Buslinie auf der Straße ‚Zur Frankenfurt' weiterzuführen und ein Lkw-Durchfahrtsverbot einzuführen. Die bisherige bauliche Verkehrsberuhigung (Erhöhung der Fahrbahn für kurze Strecken) soll wieder entfernt werden, da hierdurch eine erhöhte Lärmbelastung aufgrund der Erschütterungen entsteht. Bewertung der Lärmaktionsplanung: In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde bereits vorgeschlagen, eine Einbahnstraßenregelung zur Vermeidung von Durchgangsverkehr und die vorhandene bauliche Verkehrsberuhigung auf Lärmemission zu prüfen. Zusätzlich wurde die Eingabe an die Stadt Frankfurt a.M. weitergeleitet. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrskonzept Goldstein liegt ein Fokus auf dem Tannenkopfweg. Dabei wird ein Grunddilemma deutlich: Die in der Vergangenheit umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (punktuelle Einengungen) begrenzen das Gesamtverkehrsaufkommen und wirken insofern lärmmindernd. Die Abwicklung des restlichen Verkehrsaufkommens ist aber mit einer erhöhten Lärmentwicklung verbunden, z.B. starkes Beschleunigen und Verzögern, Zurücksetzen und Rangieren, Hupen. Eine geeignete Lösung, die auch vor Ort Akzeptanz findet, wurde noch nicht gefunden. Die vorgeschlagene Einbahnstraßen-Regelung hat auch Nachteile, da sie zu Mehrbelastungen an anderer Stelle führen wird.

		Zurzeit wird überlegt, zwei Minikreisverkehre zur Verkehrsberuhigung zu bauen. Stellungnahme von traffiQ: Die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt a.M. möchte die schrittweise Elektrifizierung aller Buslinien bis 2030 verwirklichen.
R4_24001	Seckbach (B 661)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Lärmschutz im Bereich zwischen Seckbach und Riederwald gefordert. Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Einhausung des oben genannten Autobahnabschnitts gefordert. Bewertung 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. Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Das Planänderungsverfahren zur BAB 661, Ostumgehung Frankfurt zwischen der AS "FFM-Friedberger Landstraße" und der AS "FFM-Ost" wurde mit Planänderungsbeschluss vom 17.10.2023 bestandskräftig abgeschlossen. Im Zuge der Bauausführung werden auch die bisher noch nicht gebauten Lärmschutzwände für dieses Projekt hergestellt. U. a. sind dies 2 zusätzliche kleine Wände im südöstlichen Quadrant der AS "FFM-Friedberger Landstraße" sowie eine über 500 m lange Lärmschutzwand, die im Mittelstreifen im Bereich der Talbrücke Seckbach vorgesehen ist. Parallel wird für die Stadt Frankfurt von Seiten der DEGES eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme geplant. Ein entsprechender Stadtverordnetenbeschluss liegt vor. Hierbei handelt es sich um eine Einhausung der BAB 661 von der AS "FFM-Friedberger Landstraße" bis zum südlichen Ende des derzeitigen Galeriebauwerks (Querung der Seckbacher Landstraße). Hinweis der Stadt Frankfurt am Main: Die Einhausung der BAB 661 ist geplant, die Umsetzung wird allerdings erst in unbestimmter Zeit erfolgen können.

R4_24202	Sossenheim (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Hessen Mobil wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runde der Lärmaktionsplanung): Hessen Mobil plant im Rahmen der Lärmsanierung die Schließung der dort vorhandenen Lärmschutzwandlücke. Verbleibende anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_24205	Sossenheim Westerbachstraße (L 3440)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes gefordert. Zusätzlich wurde auf den vermehrten Lärm durch Autoposer hingewiesen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_24401	Westend-Nord Eschersheimer Landstraße (K 810)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Tempo 30 gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Anmerkung der Lärmaktionsplanung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung:

		Im Bereich der Eschersheimer Landstraße vom Anlagenring bis Bremer Straße wurde im Jahr 2015 / 2016 ein anderthalbjähriger Verkehrsversuch zu Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen durchgeführt. Der Versuch hat die erhoffte Lärmminderung bestätigt. Die Untersuchungsergebnisse können auf der Homepage der Stadt Frankfurt a.M. heruntergeladen werden. [86] Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Einführung von Tempo 30 km/h nachts ist weiterhin politisch umstritten.
R4_24603	Zeilsheim Pfaffenwiese	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Pflugspfad und Meiniger Weg gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Zu dieser Strecke können erst belastbare Aussagen getroffen werden, wenn Klarheit über die möglichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in dieser Straße besteht. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Ein genauer Zeitpunkt der weiteren Prüfung wurde durch die Stadt Frankfurt am Main nicht benannt.

[86] https://frankfurt.de/themen/umwelt-und-gruen/umwelt-und-gruen-a-z/laerm/verkehrslaerm/tempo-30-bei-nacht---verkehrsversuch Stand: 30.03.2020

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

R4_20201	Bahnhofs-viertel Gutleut-straße Theatertun-nel (K 818)	Ist-Zustand: Die Gutleutstraße unterteilt sich in mehrere Abschnitte. Je Abschnitt stehen 1 – 4 Fahrstreifen zur Verfügung. Teilweise handelt es sich bei der Gutleutstraße um eine Einbahnstraße. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 468	$LKZL_{Night}$ 453

Eingaben aus der Beteiligung:
Für den Bereich des Theatertunnels liegen mehrere Beschwerden mit weitestgehend identischen Forderungen vor.

Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Tunnel und auf der Gutleutstraße sowie die Aufstellung einer Blitzeranlage bei der Tunnelausfahrt Richtung Gutleutstraße / Baseler Platz gefordert.

Zudem wird eine beruhigtere Verkehrsführung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich des Theatertunnels gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Ob die Verkehrsführung noch angemessen ist oder ob die Geschwindigkeit reduziert werden muss, wird geprüft.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Anregungen zur Verkehrsbeeinflussung betreffen die Verkehrsüberwachung und sind daher nicht Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

	Bockenheim Große See-straße (K 814)	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Einschränkung des Durchgangsverkehrs sowie bessere Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Zusätzlich wird auf die nächtlichen Raser hingewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_20506	Bockenheim Frauenlobstraße	Ist-Zustand: Die Gemeindestraße Frauenlobstraße ist in mehrere Abschnitte unterteilt. Teilweise handelt es sich um eine Einbahnstraße. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Im verkehrsberuhigten Bereich gilt Schrittgeschwindigkeit.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Die Stadt Frankfurt teilt mit, dass die Prüfung möglicher Geschwindigkeitskontrollen sich in der Zuständigkeit der Verkehrsüberwachung befindet.

	Bockenheim Mühlgasse	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf den vermehrten Lieferverkehr und den hierbei auftretenden Verstößen der Anlieferzeiten (Anlieferungen bereits vor 6:00 Uhr) hingewiesen. Es wird gefordert, dass dies regelmäßig überprüft wird.

Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse wird angeregt, die Parkplätze aufzuheben, damit der Verkehr besser fließen kann.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Bockenheim Otto-Loewe-Straße	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf den vermehrten Lieferverkehr und den hierbei auftretenden Verstößen der Anlieferzeiten (Anlieferungen bereits vor 6:00 Uhr) hingewiesen. Es wird gefordert, dass dies regelmäßig überprüft wird.

Zusätzlich wird auf die zunehmende Anzahl von Falschparkern hingewiesen.

Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse wird angeregt, die Parkplätze aufzuheben, damit der Verkehr besser fließen kann.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Bockenheim Voltastraße	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Zusätzlich wird auf das erhöhte Verkehrsaufkommen, Straßenbahnlärm und nächtliche Raser / Poser hingewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_21101	Fechenheim Dieburger Straße Starkenburger Straße	Ist-Zustand: Beide Gemeindestraßen verlaufen als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Fechenheim. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Ein Radfahrstreifen ist vorhanden.	$LKZL_{DEN}$ 569	$LKZL_{Night}$ 740

Eingaben aus der Beteiligung:
Es werden geeignete Maßnahmen gefordert, dass die Strecke nicht als Abkürzung zwischen Offenbach und der Mainkur / Hanauer Landstraße genutzt werden kann.

Zudem wird sich über den „altersschwachen" Zustand und den damit verbundenen Lärmbelästigungen der Buslinie 551 beschwert und moderne Busse bzw. Elektrobusse gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Die Stadt Frankfurt wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Die Stadt Frankfurt teilt mit, dass die Prüfung möglicher Verkehrsbeeinflussung sich in der Zuständigkeit der Verkehrsüberwachung befindet.

Der technische Zustand der Busse im Linienverkehr wird regelmäßig überprüft.

Stellungnahme des RMV:
Das vorgeschriebene und in den Verkehrsverträgen verankerte Höchstalter für Fahrzeuge im Regionalverkehr des RMV beträgt 8 Jahre. Die im Linienbündel Frankfurt-Ost, zu dem auch die Linie 551 gehört, eingesetzten Fahrzeuge haben ein Durchschnittsalter von 1,8 Jahren (Stand: September 2023) Die Fahrzeuge sind also mitnichten "altersschwach", sondern entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Der Einsatz kleinerer Busse in Tagesrandlagen ginge mit einer doppelten Fahrzeughaltung einher und würde die Kosten für den ÖPNV massiv erhöhen. In dem die 551 enthaltenden Linienbündel sollen zukünftig auch Busse mit Elektroantrieb eingesetzt werden.

R4_21702	Gutleutviertel Hafenstraße Speicherstraße	Ist-Zustand: Sowohl die Hafenstraße als auch die Speicherstraße sind Gemeindestraßen, bei denen es sich teilweise um Einbahnstraßen handelt. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 1537	$LKZL_{Night}$ 1721

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags und die Einrichtung von Geschwindigkeits- und Lärmblitzern gefordert.

Ebenfalls wird auf andauerndes Auto-Posen und getunte Motoren hingewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Hafenstraße: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für

passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Speicherstraße: Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit von Geschwindigkeits- bzw. Lärmkontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Tempo 30 km/h besteht hier überwiegend schon.

Das städtische Straßennetz wird regelmäßig überprüft. Ob die Verkehrsführung noch angemessen ist oder ob die Geschwindigkeit reduziert werden muss, wird in diesem Rahmen geprüft.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Anregungen zur Verkehrsbeeinflussung betreffen die Verkehrsüberwachung und sind daher nicht Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

Innenstadt Brönner-straße	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsredizierung auf 30 km/h, die Einschränkung des Durchgangsverkehrs sowie die Finanzierung von Schallschutzfenstern gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_22301	Kalbach (BAB 5)	Ist-Zustand: Die BAB 5 verläuft in Nord-Süd-Richtung westlich an Frankfurt am Main vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 132.170 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 17.807 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 656	$LKZL_{Night}$ 1526

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h ganztags zwischen Nordwestkreuz und Bad Homburger Kreuz sowie eine Lärmschutzwand gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Autobahn GmbH wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:
Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.

Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 soll der betreffenden Abschnitt der BAB 5 zwischen dem AK Nordwestkreuz Frankfurt und dem AK Bad Homburg 8-streifig ausgebaut werden. Der Ausbau wird Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben. In der Dringlichkeit ist der Ausbau im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die konkrete Ausbauplanung wurde jedoch noch nicht aufgenommen.

R4_22304	Kalbach Kalbacher Hauptstraße	Ist-Zustand: Bei Kalbacher Hauptstraße handelt es sich um eine Durchgangsstraße, die durch den Stadtteil Kalbach verläuft. Sie ist teilweise Einbahnstraße. Der Fahrbahnbelag variiert zwischen Asphalt und Pflastersteinen.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 4

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags, Geschwindigkeitskontrollen, die Umgestaltung als Einbahnstraße oder alternativ ein komplettes Parkverbot gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Die weiteren Eingaben wurden an die Stadt Frankfurt weitergeleitet.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Die Stadt Frankfurt teilt mit, dass die Prüfung der weiteren Eingaben (Einbahnstraße oder komplettes Parkverbot) sich in der Zuständigkeit der Verkehrsüberwachung befindet.

R4_22403	Nied Werner-Bockelmann-Straße Birmingham-straße	Ist-Zustand: Die Werner-Bockelmann-Straße und die Birminghamstraße sind Gemeindestraßen, bei denen es sich teilweise um Einbahnstraßen handelt. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 50 km/h, im verkehrsberuhigten Bereich Schrittgeschwindigkeit.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine komplette Einbahnstraßenregelung für die Werner-Bockelmann-Straße und Birminghamstraße gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Ob die Verkehrsführung noch angemessen ist oder ob die Geschwindigkeit reduziert werden muss, wird geprüft.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

R4_23002	Nordend-West Richard-Wagner-Straße	Ist-Zustand: Bei der Richard-Wagner-Straße handelt es sich zum Teil um eine Landesstraße, bei der es sich zudem teilweise um eine Einbahnstraße handelt, die für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet ist.	$LKZL_{DEN}$ 107	$LKZL_{Night}$ 145

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags und eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Bezüglich der Möglichkeit stationärer Geschwindigkeitskontrollen ist noch keine Stellungnahme erfolgt.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung eine Stellungnahme bezüglich der Möglichkeit stationärer Geschwindigkeitskontrollen vorzulegen.

R4_23202	Ostend Habsburger Allee (B 3 / B 8)	Ist-Zustand: Die Bundesstraße Habsburger Allee im Frankfurter Stadtteil Ostend ist je nach Streckenabschnitt 1-4-spurig. Zudem gelten unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen. Radwege sind vorhanden.	$LKZL_{DEN}$ 1968	$LKZL_{Night}$ 2651

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts sowie eine Fahrspur zwischen Heidestraße bis Henschelstraße/Danziger Platz, die Verbreiterung der Grünstreifen und Fußgängerwege gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Ob die Verkehrsführung noch angemessen ist oder ob die Geschwindigkeit reduziert werden muss wird geprüft.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

R4_23207	Ostend	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$
	Obermain-anlage	Die Obermainanlage ist teilweise Einbahnstraße. Je nach Streckenabschnitt stehen bis zu 4 Fahrstreifen zur Verfügung. Es bestehen unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen. Es sind Radfahrstreifen vorhanden.	191	258

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h sowie ein festinstallierter Blitzer gefordert. Es wird ebenfalls ein Verbot von Lastwagen und Bussen gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Zusätzlich wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Anregungen zur Verkehrsbeeinflussung betreffen die Verkehrsüberwachung und sind daher nicht Gegenstand von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

In diesem Bereich wurde in Umsetzung des Luftreinhalteplans Tempo 40 km/h angeordnet.

R4_23301	Praunheim Haingraben-straße (L 3440)	Ist-Zustand: Die Landesstraße 3440 verläuft durch den Stadtteil Praunheim. Die Haingrabenstraße ist die Verbindung zwischen dem Praunheimer Weg und der Heerstraße. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 173	$LKZL_{Night}$ 163

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags gefordert.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Frankfurt als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Frankfurt bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. d) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

R4_23601	Rödelheim Nordwest-kreuz Frank-furt a.M. – Anschluss-stelle Lud-wig-Land-mann-Straße (BAB 66)	Ist-Zustand: Das Nordwestkreuz verbindet die beiden Bundesautobahnen 5 und 66. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 74.085 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 1.925 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 1771	$LKZL_{Night}$ 2978

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h ganztags bis zur Miquellallee gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Autobahn GmbH wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Es ist seit dem 28.07.2021 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr auf der BAB 66 zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Ludwig-Landmann-Straße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.
Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der BAB 66 zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Ludwig-Landmann-Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h nachts. Nur

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

Stellungnahme der Autobahn GmbH:
Es wurden Überschreitungen der Richtwerte an 2 Standorten nachts im Wohngebiet ermittelt.

Aufgrund der niedrigen Zahl an Betroffenheiten infolge und der bereits angeordneten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Beschränkung von 100km/h für den allgemeinen Verkehr ohne Zeiteinschränkung) kommen somit aus Gründen der Verhältnismäßigkeit jedoch keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Höhe der Verkehrseinschränkung unter Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn ist somit nicht verhältnismäßig.

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.

Rödelheim	Ist-Zustand:		$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$
Reichsburg-straße				

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Geschwindigkeitsredizierung auf 30 km/h, die Einschränkung des Durchgangsverkehrs sowie ein beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes gefordert.

Zusätzlich wird auf den vermehrten Lärm durch Autoposer und Dieselbusse hingewiesen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_23606	Rödelheim Thudichum-straße Hausener Weg	Ist-Zustand: Die Thudichumstraße ist beidseitig befahrbar. Radwege sind vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Hausener Weg ist teilweise Einbahnstraße. Radwege sind ebenfalls vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 bzw. 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 1326	$LKZL_{Night}$ 1566

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird sich über den hohen Verkehrslärm beschwert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Frankfurt wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Es liegt noch keine Stellungnahme bezüglich eines schalltechnischen Gutachtens bzw. verkehrsrechtlicher Maßnahmen vor.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

R4_23717	Sachsenhausen Wallstraße	Ist-Zustand: Die Wallstraße ist eine Gemeindestraße im Stadtteil Sachsenhausen. Es handelt sich um eine Einbahnstraße, die für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet ist. Je Streckenabschnitt gelten unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Erheblicher Lärm durch laute Musik aus den Autos sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Es wurde um die Prüfung der weiteren Eingaben gebeten.

Hinweis der Stadt Frankfurt:
Die Stadt Frankfurt teilt mit, dass die Prüfung der weiteren Eingaben sich in der Zuständigkeit der Verkehrsüberwachung befindet.

10.6.3 Schienenlärm

10.6.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

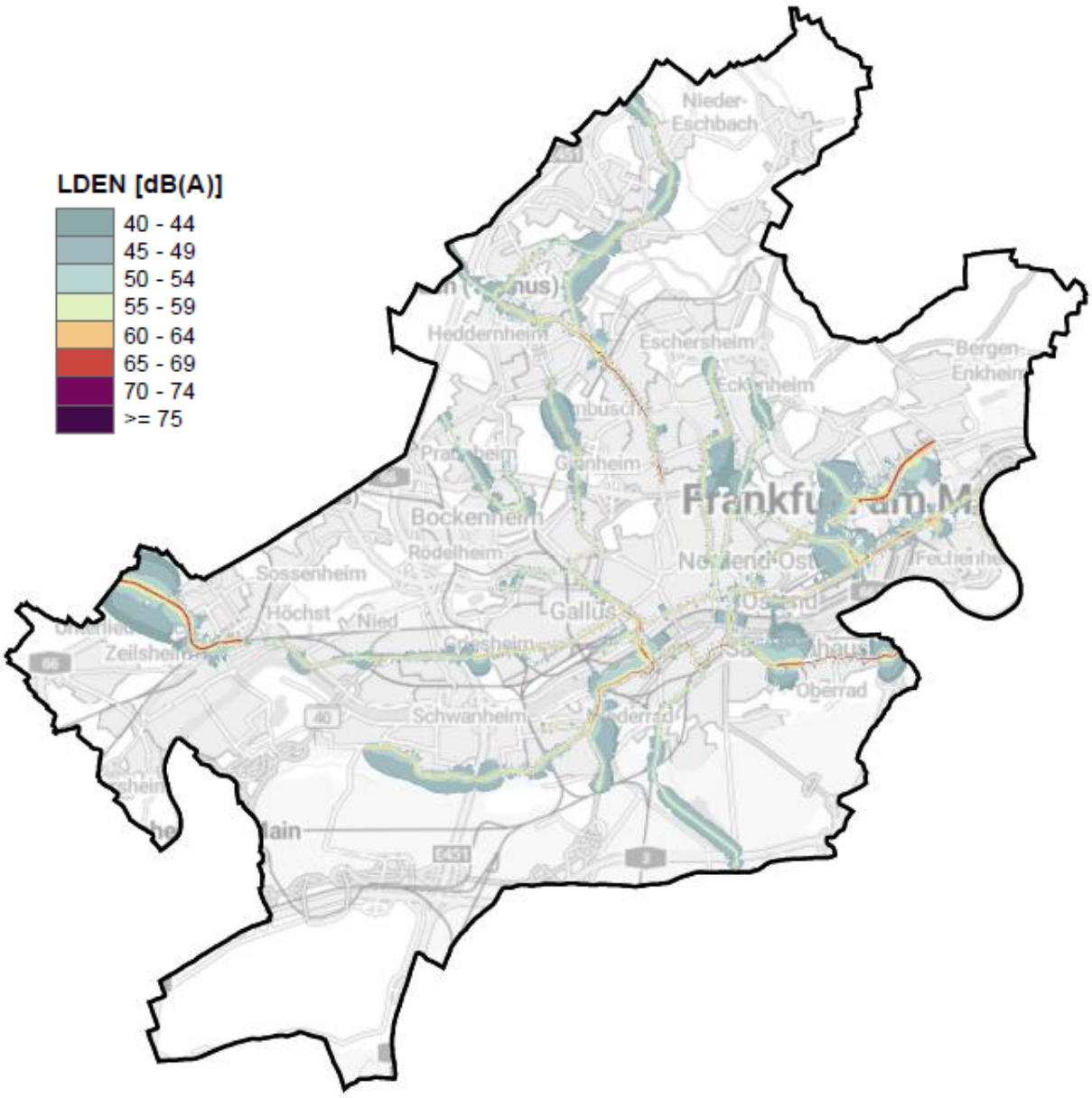

Abbildung 43: Lärmbelastung L_{DEN} durch nicht bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Frankfurt am Main (HLNUG 2022)[87]

[87] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Vom Hessischen Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie wurde der Schienenverkehrslärm auf nicht bundeseigenen Schienenwegen berechnet. Die Länge der kartierten Strecke umfasst innerhalb des Ballungsraums Frankfurt am Main 119 km. Dies umfasst die Straßenbahnstrecken, die oberirdischen U-Bahnstrecken sowie 3,5 km der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Die Strecken der S-Bahnen sind bundeseigen.

Tabelle 25: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Lärm ausgehend von nicht bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	23.549	6.158	1.643	0	0	31.350
11.723	11.180	2.914	0	0	0	-	14.094

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Eine aktuelle Stellungnahme der VGF und der traffiQ steht noch aus.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
Eschersheim Eschersheimer Landstraße K180	Eingaben aus der Beteiligung: Die Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße zwischen Hügelstraße und Knotenpunkt Josephskirchstraße wird gefordert. Außerdem wurde im Zuge der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung eine reduzierte Geschwindigkeit von ca. 30 km/h gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Eine Umgestaltung dieses Abschnittes darf nicht zu Ungunsten der Attraktivität und Betriebssicherheit der Stadtbahn erfolgen.
Sachsenhausen Stresemannallee	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird der Lärm ausgehend von der Straßenbahn, als auch der Lärm ausgehend von den Gleisbauarbeiten nachts, beklagt. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Baumaßnahmen Straßenbahn Stresemannallee wurden beendet, die Straßenbahn Linie 17 ist zum Jahresfahrplan 2015 in Betrieb gegangen. Die Instandsetzung der Weichen - und Gleisanlagen können wegen der starken Frequenz der Straßenbahnlinien und aus Verkehrssicherheitsgründen nur in der Betriebspause durchgeführt werden. Für die Lärmreduzierung im Gleisbogen in der Paul-Ehrlich Straße / Vogelweidstraße wurde eine stationäre Schienenbenetzungsanlage eingebaut.
Sachsenhausen Hedderichstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde an der Kreuzung Hedderich-/Schweizerstraße das Dauerhupen von Straßenbahnen beklagt. Hierbei handelt es sich um die aus Richtung Südbahnhof kommenden Bahnen, da die rechtsabbiegenden Straßenbahnen oft nicht genug Platz haben, um an den rechts stehenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Gefordert werden daher eine Änderung der

	Fahrbahnmarkierung und die Anbringung einer physikalischen Abgrenzung. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die VGF stimmt dieser Maßnahme zu.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Schienenlärm

Lärmkonflikt	Maßnahme
Allgemein: Lärmschutz an den Rädern	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde gefordert, dass die Räder der Straßenbahn zur Lärmminderung abgedeckt werden sollen. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Niederflurstraßenbahnfahrzeuge sind bereits vollumfänglich mit Radschallabsorbern ausgestattet. Die neuesten Stadtwagen des Typs U 5 sind bereits größtenteils mit Radschallabsorbern ausgestattet, die weitere Ausstattung ist in Umsetzung.
Straßenbahn Ringlinie	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde die Umsetzung des Projekts ‚Straßenbahn-Ringlinie' gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Vorentwurfsplanung hat begonnen und wird zurzeit stadtintern abgestimmt.
Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde die Umsetzung des Ausbauvorhabens ‚Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst' gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Planung wird gegenwärtig verfolgt. Die technische Machbarkeit wird untersucht.
Nordend-Ost Friedberger Landstraße B3	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde der Austausch des Kopfsteinpflasters nördlich des Friedberger Platzes sukzessive bei Grunderneuerung des Gleiskörpers gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Der Austausch des Kopfsteinpflasters erfolgt im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestelle Friedberger Platz.
Ginnheim Kreuzung Ginnheimer Landstraße, Rosa-Luxemburg-Straße, Platenstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde um nähere Informationen zum Umbau der Haltestellen in Bezug auf die Aufteilung und Gestaltung des Verkehrsraums gebeten. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Im Zuge des vorgesehenen Lückenschlusses der Stadtbahnstrecke Ginnheim - Bockenheimer Warte (D-II-Strecke) wird in diesem Bereich der Verkehrsraum neu aufgeteilt. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen inzwischen vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Frankfurt a.M. wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung das Ergebnis der o.g. Machbarkeitsstudie vorzulegen.
Dornbusch Eschersheimer Landstraße K180 / Marbachweg	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurden Lärmschutzwände oder Maßnahmen an den Gleisen gefordert.

	Zudem wurde eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung für das Überfahren der Weichen gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung wird insbesondere wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätsminderung für die Fahrgäste nicht befürwortet. Die Möglichkeit zu einer Verbesserung des aktiven Lärmschutzes wird derzeit geprüft. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird erneut eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie der Ausbau von Sensorik und/oder Absicherung der Fußgänger gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
Sachsenhausen Offenbacher Landstraße K 816	Eingaben aus der Beteiligung: Es wurde wiederholt die Entfernung des Kopfsteinpflasters zwischen den Straßenbahnschienen gefordert. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Ein Austausch des Kopfsteinpflasters gegen Asphalt wird sukzessive mit den nächsten Gleiserneuerungen erfolgen.
Riederwald Am Erlenbruch K870	Eingaben aus der Beteiligung: Als störend empfunden werden die sehr lauten Warntöne der Straßenbahnen sowie der Lärm ausgehend von den Schienen. Auch der Lärm ausgehend vom Betriebshof Ost mit U-Bahn und Straßenbahnen wird beklagt. Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main: Die Warntöne dienen der Betriebssicherheit zur Vermeidung von Unfallkonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und werden deshalb nur in Gefahrensituationen abgegeben. Mit der Fertigstellung des Riederwaldtunnels wird die Stadtbahn in diesem Bereich eine optimierte Gleistrassierung erhalten, mit der auch eine Lärmreduzierung verbunden ist.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Schienenlärm in Frankfurt a.M.

Kalbach-Riedberg
Altenhöferallee

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird gefordert, dass U-Bahnen unterirdisch gebaut werden und dass die U-Bahnen langsamer in den Kreisverkehr einfahren sollen.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:
Der Hinweis wird an die städtische VGF weitergeleitet.

Seckbach

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird sich darüber beklagt, dass die Bahnen nachts quietschend ins Straßenbahndepot einfahren.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt am Main:
Der Hinweis wird an die städtische VGF weitergeleitet.

10.6.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken

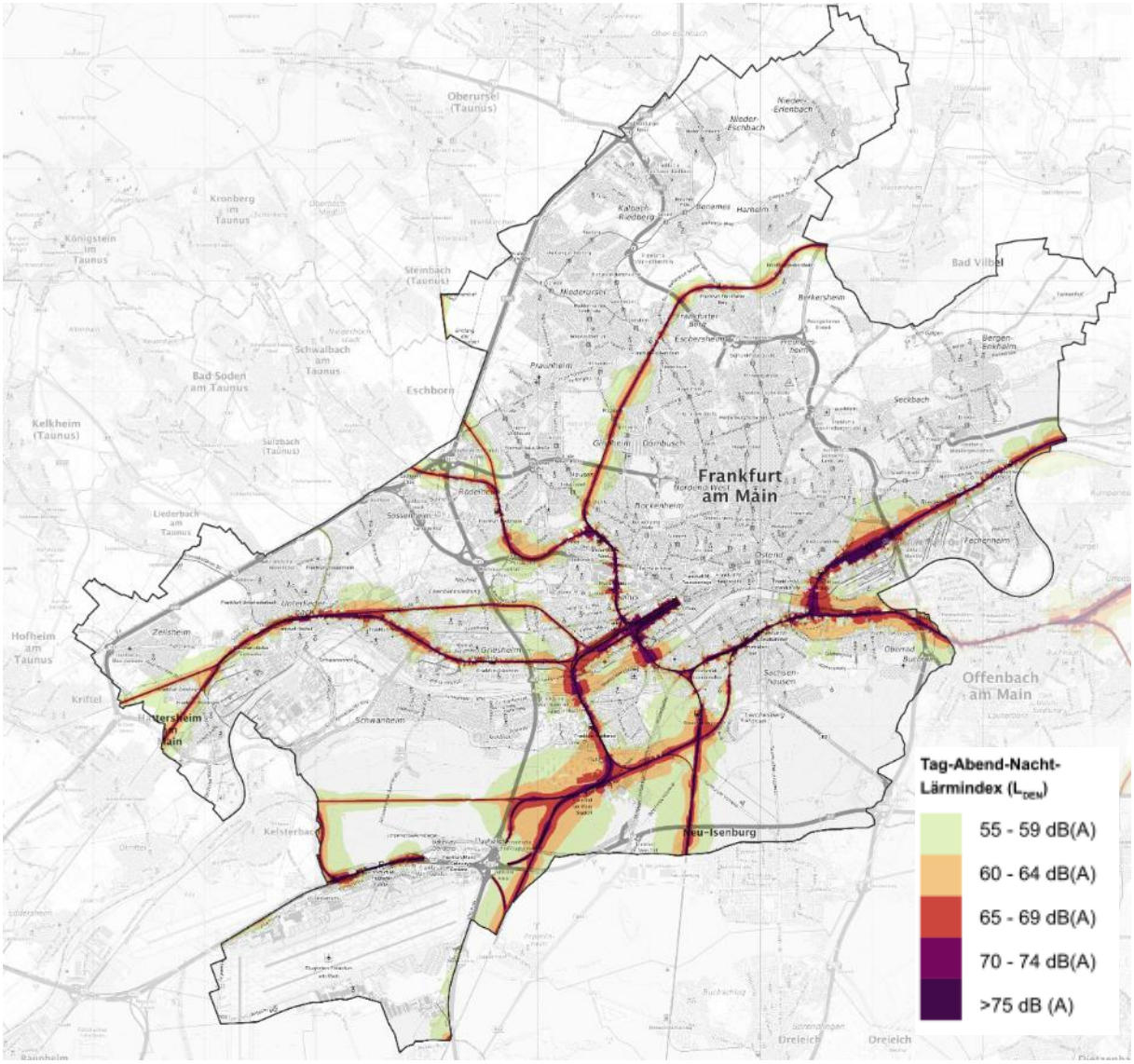

Abbildung 44 Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Frankfurt a.M. (EBA 2022) [88]

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Frankfurt am Main führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken.

<u>Stellungnahme der Stadt Frankfurt a.M.:</u>
Der Ballungsraum Frankfurt am Main hat keine Stellungnahme eingereicht.

[88] © Eisenbahn-Bundesamt 2022; DB-Netz AG, Bahn Geodaten/Infrastrukturdaten 2021; Bundesamt für Karthografie und Geodäsie 2022 // Berechnungsvorschrift: BUB

Tabelle 26: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	-	29.669	15.163	8.745	3.587	903	58.068
Nachts (L_{Night})	41.407	24.088	12.070	6.183	2.619	523	-	86.890

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckennummer) im Ballungsraum Frankfurt am Main

Flughafenschleife Frankfurt (3683)
Die ca. 15 km lange zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke führt vom Frankfurter Hauptbahnhof über Niederrad und Schwanheim zum Flughafen Frankfurt am Main und dann weiter nach Kelsterbach. Es fahren hauptsächlich S-Bahnen (im 15min-Takt) und stündlich Regionalzüge. Zwischen 2016 und 2019 wird die Trasse erweitert um das Neubaugebiet Gateway Gardens anzubinden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn (3660)
Die zweigleisig ausgebaute 20 km lange Strecke ist elektrifiziert und wird für den Güter- und Personennahverkehr genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Im Personennahverkehr verkehren zwei Züge pro Stunde. Die Strecke verläuft vom Frankfurter Südbahnhof nach Frankfurt Ost, dann auf der Nordseite des Mains über Maintal nach Hanau.

Kinzigtalbahn (3600)
Die Bahnstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda ist eine durchgehend mindestens zweigleisige Hauptverkehrsstrecke, die von Fulda über den Landrücken und durch das Tal der Kinzig nach Hanau führt und deswegen auch Kinzigtalbahn genannt wird. Ab Hanau verläuft sie auf der Südseite des Mains über Mühlheim, Offenbach nach Frankfurt am Main. Zur Schnellfahrstrecke ausgebaut, ist sie heute Teil der wichtigen Verbindung zwischen Frankfurt am Main und dem Norden und Osten Deutschlands. Die ICE-Linien von Nord- und Mittel- Deutschland nach Südwestdeutschland über Frankfurt a.M. führen über sie. Neben der Main-Weser-Bahn ist sie eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Mitteldeutschlands in Nord-Süd-Richtung. 2015 verkehren täglich 250-300 Züge, davon ca. 110 Güterzüge, die aufgrund des starken Personenverkehrs hauptsächlich nachts fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf dem dreigleisigen Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen bei 200km/h, auf der restlichen Strecke bei 160km/h. Die Strecke ist überlastet und der Ausbau ist in Planung.

Main-Neckar-Bahn (3601, 3605, 3688)
Die Main-Neckar-Bahn verläuft auf einer Strecke von 87,5 km von Frankfurt a.M. (Hbf) über Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim weiter bis nach Heidelberg. Die Strecke ist für den Fernverkehr zweigleisig ausgebaut. Im Bereich des S-Bahn-Verkehrs zwischen Frankfurt a.M. (Hbf) und Darmstadt (Hbf) ist die Strecke drei- und viergleisig. Die Main-Neckar-Bahn teilt sich das Verkehrsaufkommen des Nord-Süd-Verkehrs mit der parallel verlaufenden Riedbahn. Fern-, Regional- und Güterzüge teilen sich die Trasse; auch ICE-Züge verkehren hier teilweise (Stuttgart – Frankfurt). Die mögliche Höchstgeschwindigkeit

beträgt 160 km/h und ist somit nicht für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut. Die Strecke ist täglich mit 250 Zügen pro Richtung an der Auslastungsgrenze. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim in Planung.

Main-Weser-Bahn (3900)
Die ca. 200 km lange Bahnstrecke ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in Hessen, die den Kasseler Hauptbahnhof mit dem Hauptbahnhof Frankfurt a.M. verbindet. Die Trasse ist durchgehend zweigleisig ausgebaut. Auf der Strecke verkehren ein Mal täglich ein Intercity, mehrere Regionalzüge, eine S-Bahnlinie und viele Güterzüge. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Zwischen Frankfurt a.M. und Friedberg ist ein viergleisiger Ausbau der Strecke auf 12,6 km geplant. Im Bereich der Ausbaustrecke ist zeitgleich der Bau von Schallschutzwänden geplant.

Mainbahn (3520, 3650)
Die Mainbahn ist eine durchgehend zweigleisige und elektrifizierte Eisenbahnstrecke, die entlang des Südufers des unteren Mains die Rheinland-Pfälzische Landeshauptstadt Mainz mit Frankfurt am Main verbindet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die Strecke verläuft von Mainz über die Mainzer Südbrücke (Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz) über Gustavsburg, Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach, FFM-Sportfeld nach Frankfurt-Niederrad. Sie wird von zwei S-Bahnen im 30 min Takt, zwei Regionalbahnen im 60 min Takt sowie von einzelnen Regional- und Fernverkehrszügen sowie von Güterzügen befahren. Auf der Mainbahn verkehren bei Rüsselsheim bis zu 267 Züge pro Tag.

Main-Lahn Bahn (3610)
Die Main-Lahn Bahn verbindet Frankfurt am Main mit Eschhofen bei Limburg (Lahn).

Es verkehren Regionalbahnen und S-Bahnen. In Niedernhausen zweigt die Ländchesbahn nach Wiesbaden ab.

Riedbahn (4010)
Die ca. 75 km lange Riedbahnstrecke verläuft von Frankfurt a.M. über Mörfelden-Walldorf, Groß-Gerau, Gernsheim, Bürstadt, Lampertheim, die Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg nach Mannheim. Die Trasse ist durchgehend zweigleisig und für Höchstgeschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut und hat eine Kapazität von 280 Zügen pro Tag. Sie ist mit 110 ICE und 6 TGV täglich die am stärksten durch Personenverkehr belastete Strecke im ICE-Netz. Der größte Teil des Güterverkehrs fährt auf der parallel verlaufenden Main-Neckar-Bahn. Täglich teilen sich etwa 42 Züge Regional-, 127 Fernverkehrs- und 92 Güterzüge die Trasse. Für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist eine weitere ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim in Planung.

Sodener Bahn (3640)
Die Strecke verläuft auf ca. 7 km von Frankfurt a.M. Höchst nach Bad Soden (Taunus). Die Bahn wird von der Hessischen Landesbahn GmbH betrieben. Die Strecke ist elektrifiziert und wird derzeit mit Dieseltriebwagen betrieben.

Taunus Eisenbahn (3603)
Die Strecke verläuft zweigleisig auf ca. 41 km von Wiesbaden Mz.-Amöneburg über Mz.-Kastel, Mz.-Kostheim, Hochheim, Flörsheim und Hattersheim, FFM-Höchst und FFM-Griesheim nach Frankfurt a.M.. Es verkehrt eine S-Bahnlinie, mehrere Nahverkehrszüge sowie einzelne Fernverkehrszüge.

Verbindungsbahn (3626)
Die Verbindungsbahn ist Teil der Frankfurter Hafenbahn und im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main. Sie hat eine Streckenlänge von ca. 8 km. Es finden Übergabefahrten im Güterverkehr und historische Personenzugfahrten statt.

Maßnahmenvorschläge an bundeseigenen Schienenstrecken in Frankfurt a.M.

Siehe auch Kapitel ‚Schienenlärmschutz: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes'

Eine Abbildung der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

Eisenbahnnebenstrecken des Bundes

Nach Auswertung der Lärmkartierung des EBA treten durch den Verkehr auf Eisenbahnnebenstrecken (weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr) keine Lärmbelastungen auf, die als Lärmkonfliktpunkte zu bewerten sind. Diese Eisenbahnnebenstrecken des Bundes im Ballungsraum Frankfurt am Main werden daher in diesem Teilplan nicht weiter betrachtet.

10.6.4 Industrielärm

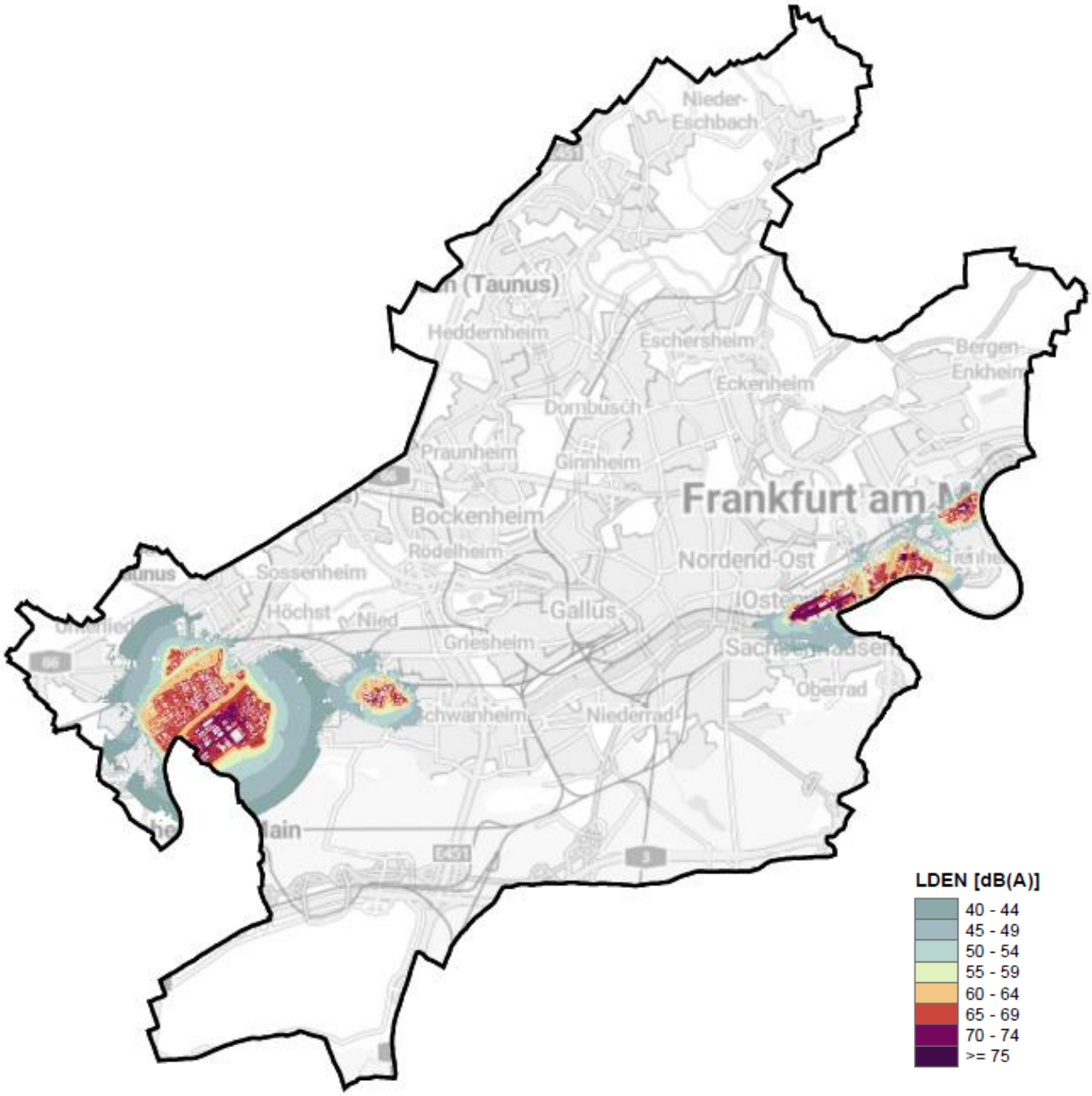

Abbildung 45: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Frankfurt am Main (HLNUG 2022)[89]

[89] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Frankfurt a.M. die Industrie- und Gewerbegelände kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Frankfurt a.M. wurden 251 Industriequellen lärmkartiert.

Tabelle 27: Anzahl von Personen im Ballungsraum Frankfurt a.M. die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	667	97	153	2	0	919
Nachts (L_{Night})	209	16	87	0	0	-	312

<u>Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)</u>

Folgende IE-Anlagen werden in Frankfurt a.M. überwacht:[90]

Allessa Produktion GmbH, B+M Recycling GmbH, APK Newcycling Competence Center GmbH, Basell Polyolefine GmbH, B+M Recycling GmbH, Basell Polyolefine GmbH, BASF Agricultural Solution GmbH, Baufeld-Oel GmbH, Bayer AG, Biomassekraftwerk Fechenheim GmbH, Blasius Schuster KG, Cabot Aerogel GmbH, Cargill GmbH, Celanese Production Germany GmbH & Co. KG, CF Carbons GmbH, Clariant Plastics & Coatings (Deutschland) GmbH, Cordon Biochem GmbH, Curia Germany GmbH, Daikin Refrigerants Frankfurt GmbH, Donau Carbon GmbH, Equinix Germany GmbH, EUROAPI Germany GmbH, Ferro GmbH, Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH, Geohumus GmbH, GoodMills Deutschland GmbH Hildebrandmühle Frankfurt, Grillo-Werke AG, GWR - Gemeinnützige Gesellschaft für Wiederverwendung und Recycling mbH, Helmut Haug GmbH, Heubach Colorants Germany GmbH, HIM GmbH, InfraServ GmbH & Co Höchst KG, Italmatch Deutschland GmbH, Kuraray Specialities Europe GmbH, Mainova AG, MDW Muldendienst West GmbH, MHKW Müllheizkraftwerk Frankfurt Main GmbH, Nobian GmbH, Nutrinova Germany GmbH, Prefere Melamines GmbH, Premium Recycling Service GmbH, Radeberger Gruppe KG, Rhein-Main Biokompost GmbH, Riwald Recycling Rhein-Main GmbH, Sanofi-Aventis GmbH, Stadtentwässerung Ffm, Synpura GmbH, THC Pharm GmbH, Thermal Conversion Compound Industriepark Höchst GmbH, TSR Recycling GmbH & Co. KG, Waibel Frankfurt GmbH, Walter Mandausch GmbH, WeylChem Höchst GmbH, Weylchem InnoTec GmbH, Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG

<u>Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung</u>

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

[90] Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Januar 2023

Hinweis der Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Maßnahmen an industriellen Anlagen initiiert, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständige Umweltabteilung Frankfurt des Regierungspräsidiums Darmstadt als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde gewährleistet.

10.6.5 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Gebiete, die der Erholung dienen als ruhige Gebiete vorgeschlagen werden. Diese werden im Rahmen der Planaufstellung geprüft und können nach erfolgreicher Prüfung im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.

Eine Festlegung von Ruhigen Gebieten erfolgt immer in enger Abstimmung mit der Kommune, hierbei sind eine Vielzahl von Kriterien zu Berücksichtigen.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Ruhige Gebiete in Frankfurt am Main

Brentanopark	Der Brentanopark ist eine beliebte Parkanlage im Stadtgebiet. Allerdings ist die Parkanlagen durch Verkehrswege durchschnitten bzw. begrenzt und deshalb durch Verkehrslärm betroffen. Ein Ruhiges Gebiet im Sinne des BImSchG bzw. der LAI-Hinweise ist aus Sicht der Stadt Frankfurt der Brentanopark nicht.
Niddapark	Der Niddapark ist eine beliebte Parkanlage im Stadtgebiet. Allerdings ist die Parkanlagen durch Verkehrswege durchschnitten bzw. begrenzt und deshalb durch Verkehrslärm betroffen. Ein Ruhiges Gebiet im Sinne des BImSchG bzw. der LAI-Hinweise ist aus Sicht der Stadt Frankfurt der Niddapark nicht.
Solmspark	Der Solmspark ist eine beliebte Parkanlage im Stadtgebiet. Allerdings ist die Parkanlagen durch Verkehrswege durchschnitten bzw. begrenzt und deshalb durch Verkehrslärm betroffen. Ein Ruhiges Gebiet im Sinne des BImSchG bzw. der LAI-Hinweise ist aus Sicht der Stadt Frankfurt der Solmspark nicht.
Südfriedhof	Siehe Pkt. „neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Frankfurt am Main“.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Es ist verständlich, wenn sich Nutzer der oben genannten Parkanlagen für deren Erhalt einsetzen. Aus fachlicher Sicht ist das Instrument „Ruhige Gebiete“ hierzu allerdings nicht geeignet. Auch sind diese Flächen als Landschaftsschutzgebiet und Teil des Frankfurter Grüngürtels bereits geschützt.

In Prüfung oder Planung befindliche Ruhige Gebiete in Frankfurt am Main

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Frankfurt am Main

Südfriedhof (Sachsenhausen)

Eingaben aus der Beteiligung:
Der Südfriedhof sollte als "ruhiges Gebiet" ausgewiesen werden. Der Südfriedhof muss daher vor Verkehrslärm durch Verkehrsberuhigung und vor Fluglärm durch Umplanung der Flugrouten geschützt werden.

Stellungnahme der Stadt Frankfurt:
Das Instrument „Ruhige Gebiete“ wurde bereits bei den vorangegangenen Fortschreibungen des Lärmaktionsplans geprüft. Für das Stadtgebiet von Frankfurt am Main sehen wir dies als nicht sinnvoll an. Die potentiell vorhandenen Flächen sind oft sehr klein und durch benachbarte Verkehrsflächen verlärmt. Andere Flächen erfüllen bereits eine Erholungsfunktion und sind planerisch geschützt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Das im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagene Gebiet wird aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Frankfurt a.M. nicht weitergehend geprüft.

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Frankfurt am Main im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Gebiet rund um die EZB Wiesen

Eingaben aus der Beteiligung:
Das Gebiet rund um die EZB Wiesen soll als "ruhiges Gebiet" ausgewiesen werden und Maßnahmen zum Schutz gegen zusätzlichen Lärm ergriffen werden.

Gebiet rund um die Weseler Werft und Mainufer

Eingaben aus der Beteiligung:
Das Gebiet rund um die Weseler Werft und das Mainufer sollen als "ruhige Gebiete" ausgewiesen werden und Maßnahmen zum Schutz gegen zusätzlichen Lärm ergriffen werden.

Das Unterfeld (Grüngürtel Frankfurt/Naturschutzgebiet) zur Nidda

Eingaben aus der Beteiligung:
Das Unterfeld (Grüngürtel Frankfurt/Naturschutzgebiet) zur Nidda soll als "ruhiges Gebiet" ausgewiesen werden und Maßnahmen zum Schutz gegen zusätzlichen Lärm ergriffen werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Vorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

10.7 Ballungsraum 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 103.184 Einwohner (Stand: 31.12.2023) 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 aufgegliedert 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.

10.7.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierung des HLNUG bzw. EBA wurden Statistiken über die Anzahl der Belasteten erstellt.

Tabelle 28: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Hanau

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
ab 50 - 54	-	11.320	-	5.680	-	-	-	658
ab 55 - 59	14.240	11.191	6.600	2.520	-	-	818	210
ab 60 - 64	10.124	3.973	3.130	950	-	-	259	41
ab 65 - 69	10.219	236	1.410	40	-	-	73	10
ab 70 -74	3.048	18	150	10	-	-	17	0
ab 75	132	-	10	-	-	-	0	-
Summe	37.763	26.738	11.300	9.200	0	0	1.167	919

– Lärmaktionsplan Hessen 4. Runde,
Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden-

Tabelle 29: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen, Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hanau

L_{DEN}	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie
Menschen - Zahl der Fälle				
starker Belästigung	6.953	1.995	0	
starker Schlafstörung	1.702	970	0	
ischämischer Herzkrankheiten	14	0	0	
Fläche in km²				
ab 55 dB(A)	56,125	16,2	0,9	5,010
ab 65 dB(A)	22,432	3,9	0	1,767
ab 75 dB(A)	4,163	0,5	0	0,288
Wohnungen				
ab 55 dB(A)	17.979	5.380	0	554
ab 65 dB(A)	6.379	750	0	42
ab 75 dB(A)	62	10	0	0
Krankenhäuser				
ab 55 dB(A)	68	23	0	7
ab 65 dB(A)	29	10	0	2
ab 75 dB(A)	0	0	0	0
Schulen				
ab 55 dB(A)	119	0	0	0
ab 65 dB(A)	21	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0

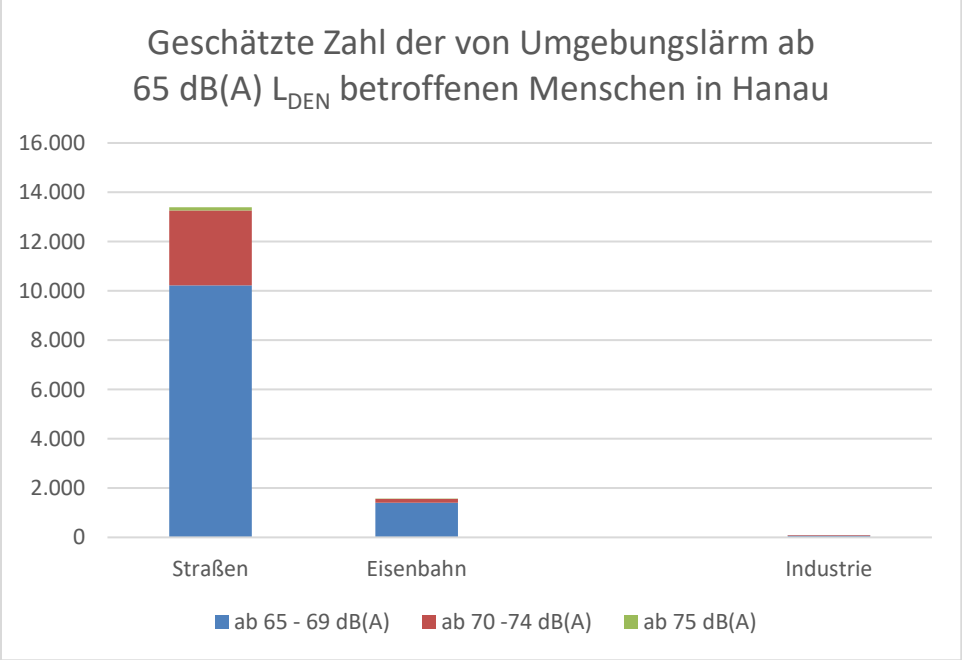

Abbildung 46: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB(A) Ballungsraum Hanau

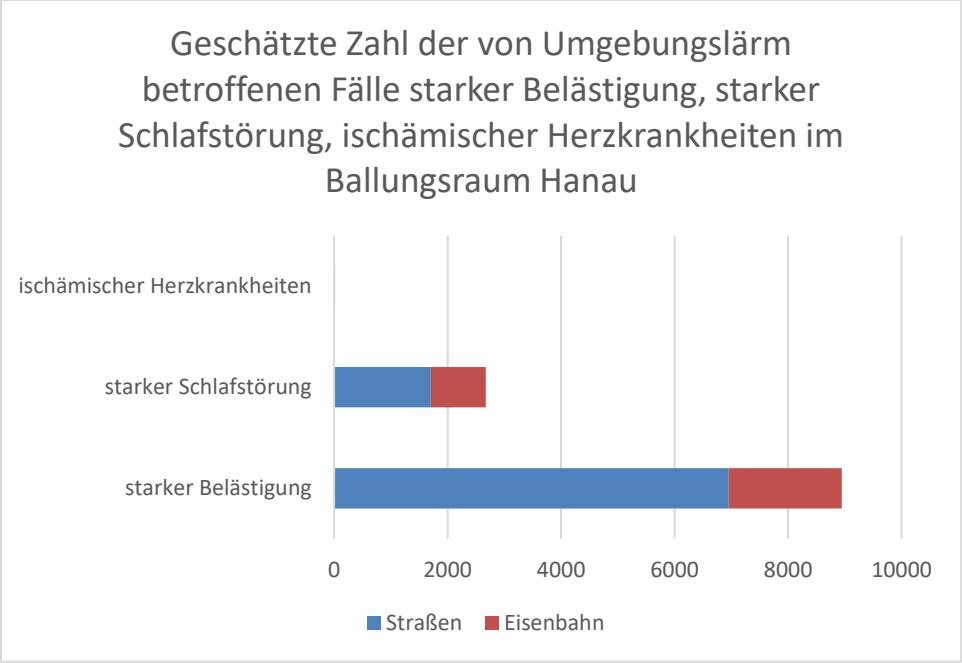

Abbildung 47: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten im Ballungsraum Hanau

10.7.2 Straßenlärm

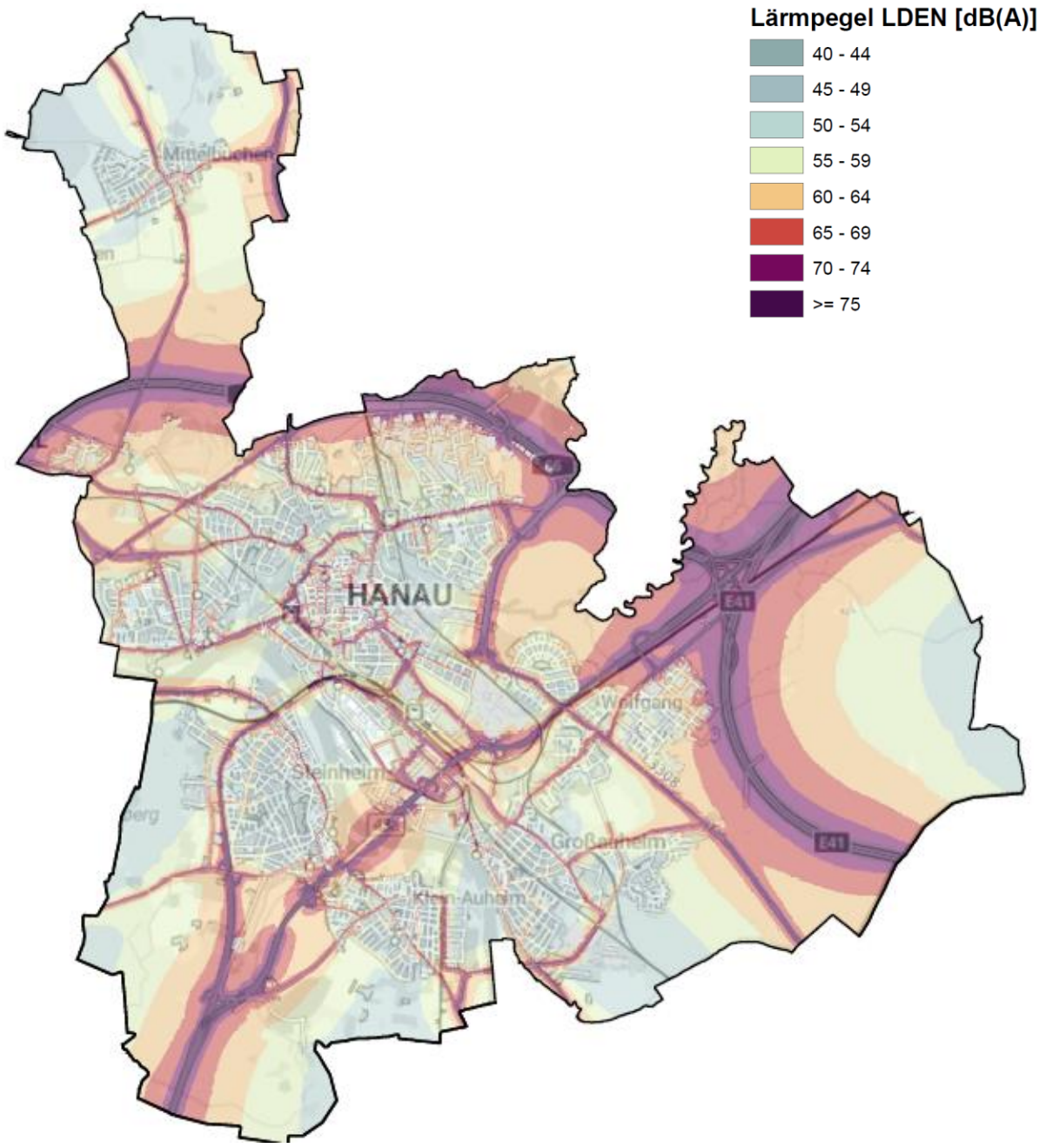

Abbildung 34: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Hanau (HLNUG 2022)[91]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, für die Verkehrszahlen vorlagen, lärmkartiert. Der Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 enthält eine ausführliche Beschreibung des Datensatzes:

[91] Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

(https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf)

Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich im Ballungsraum Hanau im Bereich der EU-Kartierung über ca. 146,4 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 440,4 Straßenkilometer.

Tabelle 30: Anzahl von Personen in Hanau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	14.240	10.124	10.219	3.048	132	37.763
Nachts (L_{Night})	11.320	11.191	3.973	236	18	-	26.738

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

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

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

a. Passive Schallschutzmaßnahmen

Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten folgende grundsätzliche Voraussetzungen:

Ist an einem Gebäude an einer Straße in der Baulast der Stadt Hanau der Straßenlärmpegel am Tag größer / gleich 70 dB(A) oder in der Nacht größer / gleich 60 dB(A), prüft die Stadt Hanau auf Antrag der Eigentümer / Miteigentümer, ob die Voraussetzungen und der Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung gegeben ist. Die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt nach den zur Verfügung stehenden jährlichen Haushaltsmitteln.

b. 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, Radfahrerinnen und Radfahrer, 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.

c. Entwicklung von Mobilitätsangeboten im Rahmen bauleitplanerischer Entwicklungen, hier: Pioneer-Park

Mit der bereits weit vorangeschrittenen Entwicklung der ehemaligen Pioneer-Kaserne und der anstehenden Entwicklung des Bautz-Geländes werden in Hanau zwei große Wohngebiete mit insgesamt ca. 3.100 Wohneinheiten entstehen, in denen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Im Bereich der Pioneer-Kaserne wurden bereits mehrere Mobilitätsstationen eröffnet. Auch in den Planungen weiterer kleinerer Wohngebiete wurden nachhaltige Mobilitätskonzepte berücksichtigt.

d. 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 Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer 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 Lastenfahrräder genannt. Im Prozess der Fortschreibung wird die Umsetzung der bisherigen Maßnahmen evaluiert, weitere Maßnahmen werden im Handlungsfeld Mobilität ergänzt.

e. Langfristige Projekte der Stadt Hanau zur Lärmminderung

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 –vorsorge etc.) verzahnt und integriert werden.

Eine besondere Rolle spielen dabei die Verkehrsplanung und die verkehrsträgerübergreifenden Planungen. Diese schaffen die Voraussetzungen dafür, dass das Gesamtverkehrssystem entsprechend der Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung ausgebildet werden können. 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 einsetzten 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 hat die Stadt Hanau in 2020 mit der Erstellungsphase eines neuen „Mobilitätsleitbildes Hanau" als erster Baustein des Verkehrsentwicklungsplans Hanau begonnen. 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.

f. Langfristige überregionale Projekte zur Lärmminderung: „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 Nordmainische S-Bahn besteht aus 3 Planfeststellungsabschnitten. Für den Abschnitt 1 Frankfurt und Abschnitt 2 Maintal befinden sich die Planunterlagen beim EBA zur Beschlussfassung. Die 2. Planänderung des PFA 3 wurde im Frühjahr 2024 durch die Stadt Hanau bearbeitet.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:
Soweit keine Eingaben aus der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen, werden die Lärmkonfliktpunkte aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß ihrem aktuellen Sachstand als umgesetzte/abschließend geprüfte Maßnahmen oder in Prüfung/Planung befindliche Maßnahmen abgebildet.

Bei o.g. Lärmkonfliktpunkten, die aktuell nur zum Teil umgesetzt bzw. abschließend geprüft wurden, werden diese gesplittet in beiden Tabellen aufgeführt.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_30101	Großauheim (B 43a)	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Lärmschutzwände an beiden Seiten, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h, Geschwindigkeitskontrollen, Randstreifenbegrünung, ein Lkw-Nachtfahrverbot sowie die Schaffung ausreichender Park and Ride Parkplätze gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_30102	Großauheim Auswirkung der B 43a auf: Josef-Bautz-Straße Lise-Leitner-Straße Hanauer Landstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Lärmschutzwände an beiden Seiten, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h, Geschwindigkeitskontrollen, Randstreifenbegrünung, ein Lkw-Nachtfahrverbot sowie die Schaffung ausreichender Park and Ride Parkplätze gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_30104	Großauheim Auheimer Straße (B 43a)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_30105	Großauheim Bahnhofstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen

		L3309 bis Spessartstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Hier wurde durch die Straßenverkehrsbehörde Hanau eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Bahnhofstraße im Bereich zwischen Hauptstraße und Auheimer Straße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit (Schulweg) angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Bahnhofstraße im Bereich zwischen Hauptstraße und Auheimer Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30201	Innenstadt Nußallee Am Steinheimer Tor Friedrich-Ebert-Anlage (B 45)	Stellungnahme der Stadt Hanau/Nussallee vor Krankenhaus: In diesem Bereich wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Nußallee im Bereich des Vinzenz-Krankenhauses - einer schutzbedürftigen Einrichtung (Krankenhaus) - in beiden Fahrtrichtungen durch die Straßenverkehrsbehörde Hanau aus Gründen der Sicherheit (Schulweg) angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Nußallee im Bereich des Vinzenz-Krankenhauses - einer schutzbedürftigen Einrichtung - in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. 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. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur 2. Planänderung ist bereits Anfang 2024 erfolgt
R4_30202	Innenstadt Kleine Hainstraße Eugen-Kaiser-Straße Hanauer Vorstadt	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der Zwischenrunde wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, eine angepasste Ampelsteuerung (Grüne Welle) sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Stellungnahme der Stadt Hanau: Es ist seit dem 14.11.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags im Bereich 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) in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich 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) in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die

		Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Der Ausbau des Verkehrsknotens „Eugen-Kaiser-Straße (B45, L3209) / Hanauer Vorstadt (B45) / Hospitalstraße (K965) / Kleine Hainstraße (B45) und der Lückenschluss des Geh- und Radwegenetzes ist umgesetzt. Die Koordinierung der LZA am Knotenpunkt „Frankfurter Landstraße / Vor der Kinzigbrücke / Hanauer Vorstadt" mit der LZA am Knotenpunkt „Eugen-Kaiser-Straße / Hospitalstraße / Hanauer Vorstadt" ist umgesetzt.
R4_30203	Innenstadt Am Frankfurter Tor	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der Zwischenrunde wurde nochmals eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_30204	Innenstadt Corneliusstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_30206	Innenstadt Hospitalstraße Bangertstraße Am Freiheitsplatz	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Hospitalstraße 18 bis Bangertstraße 1 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Bewohner der neu errichteten Gebäude Hospitalstraße 26 bis 28 sind vor der hohen Straßenverkehrslärmbelastung geschützt. Beim Bau musste die Schalldämmung der Bauteile, zum Beispiel der Fenster und Rollladen, und für schutzbedürftige Einrichtungen, zum Beispiel Arbeitszimmer, so gewählt werden, dass der von den Bewohnern im Raum wahrgenommene Lärm im Sinne der DIN 4109 nicht gesundheitsgefährdend ist und zufriedenstellende Bedingungen für die Freizeit und die Arbeit sichergestellt sind. Aufgrund des starken Verkehrslärms verfügen die Räume zum Schlafen in den Gebäuden auch über Lüftungseinrichtungen, um nicht durch den Lärm beim Schlafen gestört zu werden. Aus einem RLS-90-Gutachten aus dem Jahr 2015 ist für die Gebäude Hospitalstraße 24-14 und 21-19 bekannt, dass an den Gebäuden Lärmpegel größer oder gleich 70 / 60 dB(A) auftreten (passive Schallschutzmaßnahmen; siehe Pkt. a).

R4_30207	Innenstadt Nordstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Lamboystraße und Sandeldamm gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Hier wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Nordstraße bis Sandeldamm in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung sowie im Nahbereich einer schutzbedürftigen Einrichtung angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Nordstraße bis Sandeldamm in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30301	Kesselstadt Frankfurter Landstraße (L 3209)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten grundsätzlich die Voraussetzungen aus Pkt. a. Der Neubau der Straßenunterführung / Bahnüberführung in der Frankfurter Landstraße ist abgeschlossen.
R4_30302	Kesselstadt Maintaler Straße (L 3268)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_30303	Kesselstadt Landstraße Philippsruher Allee (L 3328)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau:

		Eine schalltechnische Untersuchung als Grundlage für eine verkehrsbehördliche Anordnung liegt vor. Demnach ist eine verkehrsrechtliche Anordnung von 30 km/h auf Basis der schalltechnischen Untersuchung nicht gerechtfertigt.
R4_30401	Klein-Auheim Geleitstraße Seligenstädter Straße (L 3065)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Einmündung Sudetendeutsche Straße bis Seligenstädter Straße, Einmündung Rathausstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Es ist seit dem 19.11.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags im Bereich Geleitstraße 16 bis Seligenstädter Straße 46 und Geleitstraße 15 bis Seligenstädter Straße 59 in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich Geleitstraße 16 bis Seligenstädter Straße 46 und Geleitstraße 15 bis Seligenstädter Straße 59 in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30402	Klein-Auheim Obergasse	Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Obergasse ist in einer vorhandenen Tempo 30 Zone integriert. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Obergasse in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30502	Lamboy Lamboystraße Wilhelmstraße Eugen-Kaiser-Straße (L 3209)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der Zwischenrunde und der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runder der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich der Wilhelmstraße zwischen Wilhelmsbrücke bis Eugen-Kaiser-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: 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.
R4_30504	Lamboy Karl-Marx-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Stadt Hanau sieht derzeit keine Maßnahmen zur Lärmminderung in der Karl-Marx-Straße vor, da die von der HLNUG überlassenen Fassadenpegel aus der aktuellen Lärmkartierung an den Gebäuden nicht größer oder gleich 70 / 60 dB(A) sind. Maßnahmen zur Lärmminderung sind an Gebäuden im Stadtgebiet vorgesehen, an denen die Lärmpegel größer oder gleich 70 / 60 dB(A) sind.
R4_30601	Mittelbuchen Kilianstädter Straße (L 3008)	Eingaben aus der Beteiligung: In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde wurde auf den hohen Verkehrslärm hingewiesen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen L3195 bis Kreisverkehr gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Kilianstädter Straße (L3008) wurde von Schöneck kommend bis zur Kesselstädter / Lützelbuchener Straße mit 30 km/h (VZ 274-30 StVO) aus Gründen der Sicherheit und Ordnung beschildert. Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.
R4_30602	Mittelbuchen Alte Rathausstraße Lützelbuchener Straße (L 3195)	Eingaben aus der Beteiligung: In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runder wurde eine Geschwindigkeitsüberwachung mit Blitzern, das Anbringen der Zusatzbeschilderung „Lärmschutz" unter dem Tempo-30km-Schild, den Schwerlastverkehr in Mittelbuchen nur noch für Anlieger freigeben sowie das Anbringung eines digitalen Anzeigegerätes der Geschwindigkeit ("Sie fahren ... km/h") in Höhe der Hausnummer 20 oder 22 in der Lützelbuchener Straße gefordert. Zudem wurde angeregt, nach der mittlerweile erfolgten Fertigstellung der B 45, in Verbindung mit L3008 und L 3009, über eine neue Verkehrslenkung und Beschilderung nachzudenken, um Mittelbuchen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Bewertung der Lärmaktionsplanung:

		Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Ungeachtet dessen steht es der Stadt Hanau als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Im Streckenverlauf der Lützelbuchener Straße wurde aus Gründen der Sicherheit und Ordnung 30 km/h (VZ 274-30 StVO) in beide Fahrtrichtungen ganztags angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der Alten Rathausstraße und der Lützelbuchener Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten grundsätzlich die Voraussetzungen aus Pkt. a. Auf der Lützelbuchener Straße werden mobile Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei Hanau durchgeführt. Ein mobiles digitales Geschwindigkeitsanzeigegerät wird temporär in der Lützelbuchener Straße in Höhe Hausnummer 26 angebracht. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Eine verkehrsrechtliche Anordnung ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung rechtlich nicht erforderlich.
R4_30701	Nordwest Bruchköbeler Landstraße Vor der Kinzigbrücke (B 45)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Es ist seit dem 14.11.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags im Bereich von „Der Kinzigbrücke 2/3“ bis „Bruchköbler Landstraße 14/15“ in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich von „Der Kinzigbrücke 2/3“ bis „Bruchköbler Landstraße 14/15“ in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30802	Steinheim B 43a	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird auf weitere Verbesserungsmaßnahmen hingewiesen. Zudem werden Schallschutzwände und Flüsterasphalt gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung:

		Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_30803	Steinheim (B 45)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird auf weitere Verbesserungsmaßnahmen hingewiesen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_30804	Steinheim Ludwigstraße Steinheimer Vorstadt (L 3065)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h (außer vor den Schulen) gefordert. Zudem wird die Anbringung einer Geschwindigkeitsanzeige ortsauswärts, zusätzlich zur Straßenmarkierung (30km/h) ein Straßenschild mit 30km/h ortsauswärts, in Höhe Steinheimer Vorstadt 43 ein Zebrastreifen, zur Entschleunigung ab 18:00 durch Straßenmarkierung zum Parken und Verbot des Parkens auf dem Gehweg (mit Überprüfung) sowie der Ausbau der Straße als Einbahnstraße gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich soll der Einbau lärmoptimiertem Asphalt LOA 5D geprüft werden. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Steinheimer Vorstadt (L 3065) ist mit 30 km/h (VZ-274-30) beschildert. Seit November 2019 ist die Ludwigstraße mit 30 km/h (VZ 274-30 StVO) und Zusatz "Lärmschutz" beschildert. Rechtsfolge: Damit wurde im Bereich der Ludwigstraße zwischen Einmündung Karl-Brodrück-Straße bis Einmündung Molitorstraße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden

		In der Ludwigstraße und Steinheimer Vorstadt wird mobil durch die Stadtpolizei Hanau und mit einem Enforce Trailer (= Geschwindigkeitsmessgerät in Form eines Anhängers zur stationären Messung an verschiedenen Orten) die gefahrene Geschwindigkeit kontrolliert. In der Steinheimer Vorstadt wird regelmäßig ein digitales Geschwindigkeitsanzeigegerät angebracht. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der kompletten Ludwigstraße gefordert. Außerdem soll im Bereich der B43a eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen Hanauer Kreuz und der Abfahrt Hanau Rodenbacher Chaussee eingeführt werden. Zusätzlich wird angeregt, die Ludwigstraße als Einbahnstraße zu gestalten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_30805	Steinheim Darmstädter Straße (K 213)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten grundsätzlich die Voraussetzungen aus Pkt. a.
R4_30901	Südost Barbarossa-straße Leipziger Straße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Barbarossastraße 17-3/1-24 und Leipziger Straße 59-43/38-50 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Es ist seit dem 15.11.2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr im Bereich Leipziger Straße 43-59/38-50 und Barbarossastraße 3-17/1-24 in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. 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
R4_30907	Südost Freigerichtstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Alfred-Delp-Straße bis Landwehr gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Freigerichtstraße ist in einer vorhandenen Tempo 30 Zone integriert. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Freigerichtstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_30908	Südost Landwehr	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_31002	Wolfgang Aschaffenburger Straße (B 43)	Eingaben aus der Beteiligung: In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde mitgeteilt, dass schon teilweise sinnvolle Maßnahmen vorgesehen sind und umgesetzt wurden, dennoch besteht weiterhin der Bedarf nach Verbesserungen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten grundsätzlich die Voraussetzungen aus Pkt. a. Zusätzlicher Hinweis der Stadt Hanau: Ein Kreisel auf der Aschaffenburger Straße, im Bereich der neu entstandenen Wohnbebauung, auf der ehemaligen Pioneer-Kaserne, wird nicht gebaut.

R4_31003	Wolfgang (B 43a)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der Zwischenrunde und der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Lärmschutzwand, Flüsterasphalt, ein Lkw-Nachtfahrverbot sowie die Schaffung von Park and Ride Plätzen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
	BAB 66	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Schallschutzwände, Flüsterasphalt und der Ausbau bzw. die Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Bewertung 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. Weitergabe der Eingaben an die Autobahn GmbH. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_30102	Großauheim Auswirkung der B 43a auf: Josef-Bautz-Straße Lise-Leitner-Straße Hanauer Landstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Lärmschutzwände an beiden Seiten, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h, Geschwindigkeitskontrollen, Randstreifenbegrünung, ein Lkw-Nachtfahrverbot sowie die Schaffung ausreichender Park and Ride Parkplätze gefordert. Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung für Abschnitte der Hanauer Landstraße nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt. Der Rückbau eines Teils der Josef-Bautz-Straße ist abhängig von der Umsetzung des B-Plans 904.3.
R4_30201	Innenstadt Nußallee Am Steinheimer Tor Friedrich-Ebert-Anlage (B 45)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Die Stadt Hanau teilt mit, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA des westlichen Innenstadtringes auf dem Abschnitt Nussallee / Am Steinheimer Tor auf bestimmten Abschnitten bereits umgesetzt wurde. Der Abschluss der Maßnahme für den westlichen Innenstadtring ist für 2025 geplant. Da die Friedrich-Ebert-Anlage Umleitungsstrecke während des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke ist, ist die Umsetzung der Maßnahmen (Verstetigung des Verkehrsflusses durch Koordinierung der LZA, Bau Radverkehrsanlage in beide Richtungen) verschoben worden.

R4_30206	Innenstadt Hospitalstraße	Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.
R4_30207	Innenstadt Nordstraße	Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung nach RLS-90 für den Bereich Nordstraße (zwischen Sandeldamm und Wilhelmstraße) beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (sobald Kreisverkehr gebaut wurde) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt. Die Planungen für den Bau eines Kreisverkehres an der Einmündung Sandeldamm in die Nordstraße sind abgeschlossen. Baubeginn für Oktober 2023 vorgesehen.
R4_30208	Innenstadt Grüner Weg Julius-Leber-Straße Mühltorweg Sandeldamm	Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung nach RLS-90 für den Bereich Sandeldamm (zwischen Mühltorweg und Einmündung Nordstraße) beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (sobald Kreisverkehr gebaut wurde) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt. Die Planungen für den Bau eines Kreisverkehres an der Einmündung Sandeldamm in die Nordstraße sind abgeschlossen. Baubeginn für Oktober 2023 vorgesehen.
R4_30502	Lamboy Lamboystraße Wilhelmstraße Eugen-Kaiser-Straße (L 3209)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der Zwischenrunde und der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, eine angepasste Ampelsteuerung (Grüne Welle), mobile oder festinstallierte Blitzer sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich der Wilhelmstraße zwischen Wilhelmsbrücke bis Eugen-Kaiser-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt. Die Stadtpolizei Hanau führt mobile Geschwindigkeitskontrollen auf der Eugen-Kaiser-, Wilhelm- und Lamboystraße durch. Die Stadtpolizei prüft derzeit eine Standortgenehmigung für den vorhandenen Enforcement-Trailer (Geschwindigkeitsmessgerät in Form eines Anhängers zur stationären Messung an verschiedenen Orten) auf den genannten Straßen.

R4_30602	Mittelbuchen Alte Rathausstraße Lützelbuchener Straße (L 3195)	Eingaben aus der Beteiligung: In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsüberwachung mit Blitzern, das Anbringen der Zusatzbeschilderung „Lärmschutz“ unter dem Tempo-30km-Schild, den Schwerlastverkehr in Mittelbuchen nur noch für Anlieger freigeben sowie das Anbringung eines digitalen Anzeigegerätes der Geschwindigkeit ("Sie fahren ... km/h") in Höhe der Hausnummer 20 oder 22 in der Lützelbuchener Straße gefordert. Zudem wurde angeregt, nach der mittlerweile erfolgten Fertigstellung der B 45, in Verbindung mit L3008 und L 3009, über eine neue Verkehrslenkung und Beschilderung nachzudenken, um Mittelbuchen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Stellungnahme der Stadt Hanau: Die zuständige Straßenverkehrsbehörde Hanau prüft ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Lützelbuchener Straße (L 3195).
R4_30701	Nordwest Bruchköbeler Landstraße Vor der Kinzigbrücke (B 45)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Es werden weitere Schallschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt) im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung angeregt. Stellungnahme der Stadt Hanau: Bei einer zukünftigen Grundsanierung der Bruchköbeler Landstraße oder der Straße "Vor der Kinzigbrücke" wird der Einsatz eines lärmmindernden Asphalts geprüft.
R4_30705	Nordwest Gustav-Hoch-Straße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Nach Abschluss der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme im Bereich Frankfurter Landstraße ist die Lärmbelastung in einem weiteren Lärmaktionsplan neu zu bewerten.
R4_30801	Steinheim Offenbacher Landstraße (B 43)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde auf die enorme Lärmbelastung hingewiesen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen B45 und den alten Gärten (Stadtgrenze) gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Hanau:

		Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.
R4_30804	Steinheim Ludwigstraße Steinheimer Vorstadt (L 3065)	Eingaben aus der Beteiligung: Im Verlauf der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h (außer vor den Schulen) gefordert. Zusätzlich wird die Anbringung einer Geschwindigkeitsanzeige ortsauswärts, zusätzlich zur Straßenmarkierung (30km/h) ein Straßenschild mit 30km/h ortsauswärts, in Höhe Steinheimer Vorstadt 43 ein Zebrastreifen, zur Entschleunigung ab 18:00 durch Straßenmarkierung zum Parken und Verbot des Parkens auf dem Gehweg (mit Überprüfung) sowie der Ausbau der Straße als Einbahnstraße gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich soll der Einbau lärmoptimiertem Asphalt LOA 5D geprüft werden. Stellungnahme der Stadt Hanau: Seit dem 11.12.2019 besteht aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h. Bei einer zukünftigen Grundsanierung der Ludwigstraße oder der Steinhemer Vorstadt wird der Einsatz eines lärmmindernden Asphalts geprüft. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der kompletten Ludwigstraße gefordert. Außerdem soll im Bereich der B43a eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen Hanauer Kreuz und der Abfahrt Hanau Rodenbacher Chaussee eingeführt werden. Zusätzlich wird angeregt, die Ludwigstraße als Einbahnstraße zu gestalten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_30901	Südost Barbarossastraße Leipziger Straße (B 43)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Stand Förderprogramm "Sozialer Zusammenhalt - Freigerichtviertel: Das Verkehrs- und Städtebaukonzept liegt vor, die daraus resultierenden Maßnahmen, zum Beispiel bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung des Querschnittes der Barbarossastraße und des Quartierplatz Leipziger Straße, die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur usw., sollen im Jahr 2024 umgesetzt werden. Ersatzneubau für die Hauptbahnhofbrücke:

		Es wird eine Vollsperrung (nicht vor Juli 2024) der Strecke zwischen Auheimer Straße (L 3309) und Ehrensäule (Willy-Brandt-Straße, B 43) kommen. Wie sich die Vollsperrung auf den Straßenverkehr in der Barbarossastraße / Leipziger Straße auswirkt, lässt sich nicht abschätzen. Nach Abschluss des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke wird die Stadt Hanau die Lärmbelastung in der Barbarossastraße / Leipziger Straße neu bewerten und lärmmindernde Maßnahmen ergreifen.
R4_30902	Südost Westerburgstraße (B 43 / B 45)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird in der Zwischenrunde erneut die Reduzierung der Fahrstreifen durch einen baulichen Fahrradweg zwischen Canthal-/ Westerburgstraße sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Es wird auf die hohe Lärmbelastung hingewiesen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Stand Förderprogramm "Sozialer Zusammenhalt - Freigerichtviertel: Die Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) ist im Jahr 2020 abgeschlossen worden. Im ISEK ist die Erstellung eines Lärmgutachtens als Maßnahme formuliert. Die Auswirkungen der Lärmimissionen auf die Wohnqualität sind bisher nicht betrachtet worden, es liegt noch kein Lärmgutachten vor. Ersatzneubau für die Hauptbahnhofbrücke: Es wird eine Vollsperrung (nicht vor Juli 2024) der Strecke zwischen Auheimer Straße (L 3309) und Ehrensäule (Willy-Brandt-Straße, B 43) kommen. Wie sich die Vollsperrung auf den Straßenverkehr in der Barbarossastraße / Leipziger Straße auswirkt, lässt sich nicht abschätzen. Nach Abschluss des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke wird die Stadt Hanau die Lärmbelastung in der Westerburgstraße in einem dann aufzustellenden Lärmaktionsplan neu bewerten und lärmmindernde Maßnahmen ergreifen. Der geplante Radweg an der Westerburgstraße und die damit verbundene Verringerung der Anzahl der Fahrstreifen wird nicht vor 2026 realisiert. Für die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Hanau gelten grundsätzlich die Voraussetzungen aus Pkt. a.
R4_30903	Südost Willy-Brandt-Straße (L 3328 / B 43)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung

		von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: Für den Abschnitt der Willy-Brandt-Straße (L 3328, B 43) 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). Der Bebauungsplan wird passive Schallschutzmaßnahmen an den neu zu errichtenden Gebäuden zum Schutz der zukünftigen Bewohner vor dem Straßenverkehrslärm festsetzen. Ersatzneubau für die Hauptbahnhofbrücke: Es wird eine Vollsperrung (nicht vor Juli 2024) der Strecke zwischen Auheimer Straße (L 3309) und Ehrensäule (Willy-Brandt-Straße, B 43) kommen. Wie sich die Vollsperrung auf den Straßenverkehr in der Willi-Brandt-Straße auswirkt, lässt sich nicht abschätzen. Nach Abschluss des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke wird die Stadt Hanau die Lärmbelastung in der Willi-Brandt-Straße in einem dann aufzustellenden Lärmaktionsplan neu bewerten und lärmmindernde Maßnahmen ergreifen.
R4_30904	Südost Auheimer Straße (L 3309)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Stellungnahme der Stadt Hanau: Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Hafentor", betrifft Wohnquartier zwischen Westerburgstr. / Auheimer Str. und Kinzigheimer Weg. Im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) soll die Auswirkung des Verkehrslärms auf die Wohnqualität im Quartier untersucht werden: Die Erarbeitung des ISEK wurde 2020 abgeschlossen. Im ISEK ist die Erstellung eines Lärmgutachtens als Maßnahme formuliert. Die Umsetzung steht noch aus.
R4_30905	Südost Leipziger Straße (K 967)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Ungeachtet dessen steht es der Stadt Hanau als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

		Stellungnahme der Stadt Hanau: Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.
R4_30906	Südost Dettinger Straße Industrieweg	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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Hanau: An der Dettinger Straße, auf dem Gelände der Firma Heraeus Quarz Glas GmbH & Co KG, wird aktuell geprüft, ob eine neue Nutzung entwickelt werden kann, da der Standort von Heraeus Quarzglas aufgegeben wird. Am Industrieweg, auf dem Gelände der Agentur für Arbeit, wird ein Dienstleistungszentrum entstehen. siehe Bebauungsplan Nr. 7.2.1 "Dienstleistungszentrum am Bahnhof". Die frühzeitige Beteiligung zum B-Plan-Verfahren ist abgeschlossen. Die Betrachtung der akustischen Situation ist Gegenstand der notwendigen Gutachten zu den Städtebaulichen Planungen. Ersatzneubau für die Hauptbahnhofbrücke: Es wird eine Vollsperrung (nicht vor Juli 2024) der Strecke zwischen Auheimer Straße (L 3309) und Ehrensäule (Willy-Brandt-Straße, B 43) kommen. Wie sich die Vollsperrung auf den Straßenverkehr in der Dettinger Straße und im Industrieweg auswirkt, lässt sich nicht abschätzen. Nach Abschluss des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke und der städtebaulichen Entwicklung wird die Stadt Hanau die Lärmbelastung in der Dettinger Straße und im Industrieweg in einem dann aufzustellenden Lärmaktionsplan neu bewerten und lärmmindernde Maßnahmen ergreifen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

R4_30103	Großauheim L 3308	Ist-Zustand: Die Landesstraße stellt eine Verbindungsstraße zwischen Großkrotzenburg und Hanau-Wolfgang dar. Außerdem ist die L 3308 eine Zufahrtsstraße zur BAB 45. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 9.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 250 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 90	$LKZL_{Night}$ 104

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Anwohnerinnen und Anwohner fordern zwischen dem Fraunhofer Institut und der Poltannenschneise eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h einzuführen. Darüber hinaus werden die Einführung baulicher Lärmschutzmaßnahmen sowie Bodenschwellen, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und bauliche Maßnahmen zur Sicherung von Fußgängerinnen und Fußgängern als notwendig erachtet. Es wird ebenfalls angeregt, den Radweg klar zu kennzeichnen und die bestehende Ampel durch einen Kreisverkehr zu ersetzen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

R4_30304	Kesselstadt Burgallee	Ist-Zustand: Die Burgallee führt als Ortsdurchfahrt durch Hanau-Kesselstadt. Die Gemeindestraße führt durch Wohngebiet und ist eine Zufahrtsstraße zur BAB 66. Neben der innergemeindlichen Erschließungsfunktion wird so auch eine überregionale Erschließung erfüllt.	$LKZL_{DEN}$ 512	$LKZL_{Night}$ 611

Eingaben aus der Beteiligung:
Bürgerinnen und Bürger berichten über eine starke Lärmbelastung.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen).

Ungeachtet dessen steht es der Stadt Hanau als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Der vorhandene Radstreifen in der Burgallee wurde 2023 entsprechend den Richtlinien und der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung erneuert.

Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.

R4_30501	Lamboy Neuhofstraße Menzelstraße (L 3193)	Ist-Zustand: Die Neuhofstraße und die Menzelstraße sind Gemeindestraßen am Ortsrand von Hanau-Lamboy. Die L 3193 verläuft als direkte Zufahrtsstraße zur BAB 66 unmittelbar am Stadtteil Lamboy vorbei. Der Gesamtverkehr der L 3193 beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 23.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 800 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 65	$LKZL_{Night}$ 99

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird gefordert den Lärmschutzwall zu stärken. Hierzu soll eine erneute Auffüllung mit Erde und eine dichtere Bepflanzung in Betracht gezogen werden. Abgestorbene Pflanzen und Bäume sollen ersetzt werden.

Zusätzlich wird vorgeschlagen, die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf ganztags auszudehnen und Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den vorliegenden Lärmkonflikt teilweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf erheblichen Motorradlärm und Raser hingewiesen. Es werden wiederholt eine Geschwindigkeitsreduzierung und Geschwindigkeitskontrollen bzw. ein festinstallierter Blitzer sowie passive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass sich die Erdaufschüttung des Lärmschutzwalls um die Hälfte reduziert hat. Es wird der Bau einer Lärmschutzwand gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_30503	Lamboy Antoniter-straße	Ist-Zustand: Die Antoniterstraße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.	$LKZL_{DEN}$ 204	$LKZL_{Night}$ 233

Eingaben aus der Beteiligung:
Anwohnerinnen und Anwohner weisen auf eine starke Lärmbelastung hin.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen).

Ungeachtet dessen steht es der Stadt Hanau als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Der vorhandene Radstreifen in der Antoniterstraße wurde 2022 entsprechend den Richtlinien und der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung erneuert.

Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.

R4_30702	Nordwest Hochstädter Landstraße (L 3008)	Ist-Zustand: Die Hochstädter Landstraße ist eine Landesstraße, welche durch den Stadtteil Nordwest/Wilhelmsbad führt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 7.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 260 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 23	$LKZL_{Night}$ 39

Eingabe aus der Beteiligung (Stadt Hanau):
Der Neubau der Straßenunterführung / Bahnüberführung in der Frankfurter Landstraße ist abgeschlossen. Im Bereich Frankfurter Landstraße ist die Lärmbelastung jedoch in einem weiteren Lärmaktionsplan neu zu bewerten.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen).

R4_30703	Nordwest Hochstädter Landstraße (K 857)	Ist-Zustand: Die Kreisstraße stellt eine Verbindungsstraße zwischen Hanau-Nordwest und Maintal-Hochstadt dar und erfüllt so eine überregionale Erschließungsfunktion. Die Hochstädter Landstraße verläuft parallel zur BAB 66.	$LKZL_{DEN}$ 119	$LKZL_{Night}$ 145

Eingabe aus der Beteiligung (Stadt Hanau):
Der Neubau der Straßenunterführung / Bahnüberführung in der Frankfurter Landstraße ist abgeschlossen. Im Bereich Frankfurter Landstraße ist die Lärmbelastung jedoch in einem weiteren Lärmaktionsplan neu zu bewerten.

Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Hanau als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen).

R4_30704	Nordwest Alter Rückinger Weg	Ist-Zustand: Der Alte Rückinger Weg ist eine Gemeindestraße, die sowohl durch Wohngebiet als auch durch Gewerbegebiet führt. Sie verbindet die B 45 mit der L 3209.	$LKZL_{DEN}$ 289	$LKZL_{Night}$ 346

Eingaben aus der Beteiligung:
Anwohnerinnen und Anwohner weisen auf eine hohe Lärmbelastung hin.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Hanau wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen B45 und Marköbeler Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Im Bereich der Hohen Landesschule gilt während der Schulzeit von Montag - Freitag von 7:00 bis 16:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (VZ 274-30 StVO).

Die Stadtpolizei Hanau führt in diesem Bereich mobile Geschwindigkeitskontrollen durch.

Das Parken wurde in der Straße Alter-Rückinger Weg mit Parkmarkierungen neu verkehrsrechtlich geregelt.

Es wird eine Berechnung nach RLS-90 beauftragt. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse (voraussichtlich Ende 2024) findet eine Prüfung möglicher verkehrsrechtlicher Maßnahmen statt.

R4_30909	Südost Limesstraße	Ist-Zustand: Die Limesstraße ist eine Gemeindestraße und liegt in einem Wohngebiet in Hanau-Südost. Sie verläuft parallel zur Leipziger Straße/ L 3193.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 0

Eingaben aus der Beteiligung:
Die Bewohnerinnen und Bewohner der Limesstraße geben an, dass sie aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Leipziger Straße einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Gleichzeitig wird berichtet, dass auch der Bürgerpark von erheblichem Lärm betroffen sei.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

R4_31001	Wolfgang BAB 45	Ist-Zustand: Die BAB 45 erfüllt eine überregionale Erschließungsfunktion und führt nordöstlich am Hanauer Stadtteil Wolfgang entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 40.600 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 6.300 Fahrzeugen/Tag.	$LKZL_{DEN}$ 0	$LKZL_{Night}$ 9

Eingaben aus der Beteiligung:
Anwohnerinnen und Anwohner des Stadtteils Hanau-Wolfgang weisen auf eine erhebliche Lärmbelastung durch den Verkehrslärm der BAB 45 hin.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.7.3 Schienenlärm

10.7.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

Im Ballungsraum Hanau gibt es keine nicht bundeseigenen Schienenverkehrswege und folglich auch keinen Lärm, der von diesen Verkehrsträgern ausgeht.

10.7.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken

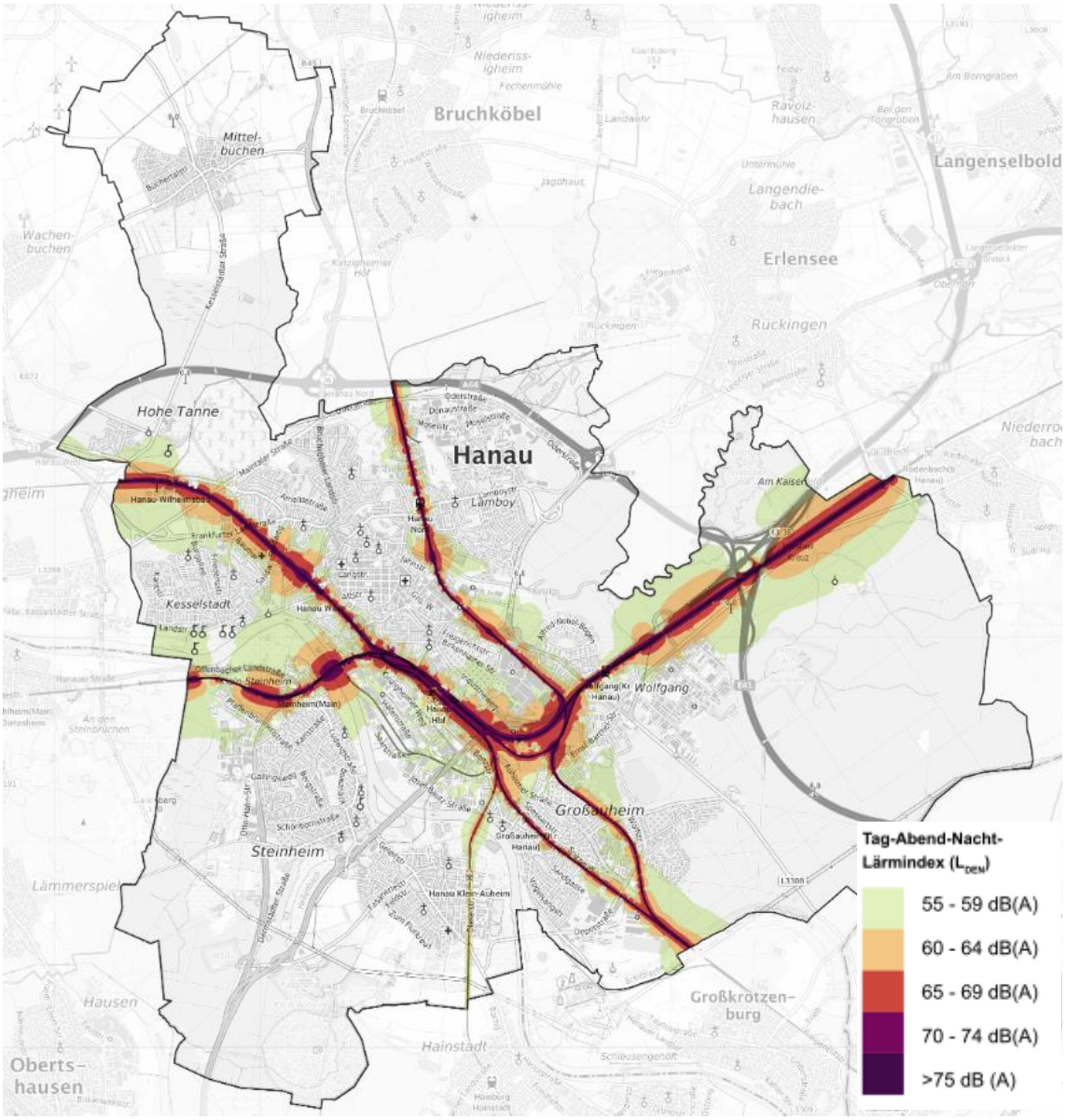

Abbildung 48: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Hanau (EBA 2022) [92]

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigte bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Hanau führenden Eisenbahnstrecken.

[92] © Eisenbahn-Bundesamt 2022; DB-Netz AG, Bahn Geodaten/Infrastrukturdaten 2021; Bundesamt für Karthografie und Geodäsie 2022 // Berechnungsvorschrift: BUB

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Die Stadt Hanau hat zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA Stellung genommen. Das EBA hat im Juli den finalen Lärmaktionsplan Schiene Runde 4 veröffentlicht. In Tabelle 31 sind dementsprechend die Betroffenheiten zu aktualisieren.

Tabelle 31: Anzahl von Personen im Ballungsraum Hanau, die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	-	6.604	3.127	1.408	152	10	11.301
Nachts (L_{Night})	10.962	5.682	2.520	951	38	8	-	20.161

Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckennummer) im Ballungsraum Hanau:

Kinzigtalbahn (3600)
Die Bahnstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda ist eine durchgehend mindestens zweigleisige Hauptverkehrsstrecke, die von Fulda über den Landrücken und durch das Tal der Kinzig nach Hanau führt und deswegen auch Kinzigtalbahn genannt wird. Ab Hanau verläuft sie auf der Südseite des Mains über Mühlheim, Offenbach nach Frankfurt am Main. Zur Schnellfahrstrecke ausgebaut, ist sie heute Teil der wichtigen Verbindung zwischen Frankfurt am Main und dem Norden und Osten Deutschlands. Die ICE-Linien von Nord- und Mittel- Deutschland nach Südwestdeutschland über Frankfurt a.M. führen über sie. Neben der Main-Weser-Bahn ist sie eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Mitteldeutschlands in Nord-Süd-Richtung. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf dem dreigleisigen Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen bei 200km/h, auf der restlichen Strecke bei 160km/h. Die Strecke ist überlastet und der Ausbau ist in Planung.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn (3660)
Die zweigleisig ausgebaute 20 km lange Strecke ist elektrifiziert und wird für den Güter- und Personennahverkehr genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Im Personennahverkehr verkehren zwei Züge pro Stunde. Die Strecke verläuft vom Frankfurter Südbahnhof nach Frankfurt Ost, dann auf der Nordseite des Mains über Maintal nach Hanau.

Friedberg - Hanau (3742):
Die Bahnstrecke Friedberg - Hanau verläuft auf einer Strecke von 32,2 km von Friedberg über Nidderau weiter bis nach Hanau. Die Strecke ist zweigleisig ausgebaut und in den RMV integriert.

Auf Höhe der Limesstraße und des Bürgerparks soll im Zuge der Lärmsanierung eine 3m hohe Lärmschutzwand südlich der zweigleisigen Strecke errichtet werden. Hierdurch ist eine Reduzierung des Schienenlärms in dem genannten Bereich zu erwarten.

Maßnahmenvorschläge an bundeseigenen Schienenstrecken in Hanau

Siehe auch Kapitel ‚Schienenlärmschutz: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes'

Eine Abbildung der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

Neue Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenstrecken in Hanau

An der Mainbrücke

Eingaben aus der Beteiligung:
Betroffene Anwohner fordern eine Überprüfung des Bereiches rund um die Steinheimer Brücke, da eine sehr hohe Lärmbelastung durch Güterzüge vorhanden ist. (EBA)

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Eine Rückmeldung seitens der DB AG ist der Stadt Hanau nicht bekannt.

Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus des Haltepunktes Steinheim zu einem Kreuzungsbahnhof werden seitens der DB AG Lärmschutzwände im Bereich des zusätzlichen S-Bahn-Gleises errichtet. Es handelt sich hierbei im Lärmvorsorge. Eine konkrete Planung liegt der Stadt Hanau allerding noch nicht vor.

Eisenbahnnebenstrecken des Bundes

Nach Auswertung der Lärmkartierung des EBA treten durch den Verkehr auf Eisenbahnnebenstrecken (weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr) keine Lärmbelastungen auf, die als Lärmkonfliktpunkte zu bewerten sind. Diese Eisenbahnnebenstrecken des Bundes im Ballungsraum Hanau werden daher in diesem Teilplan nicht weiter betrachtet.

10.7.4 Industrielärm

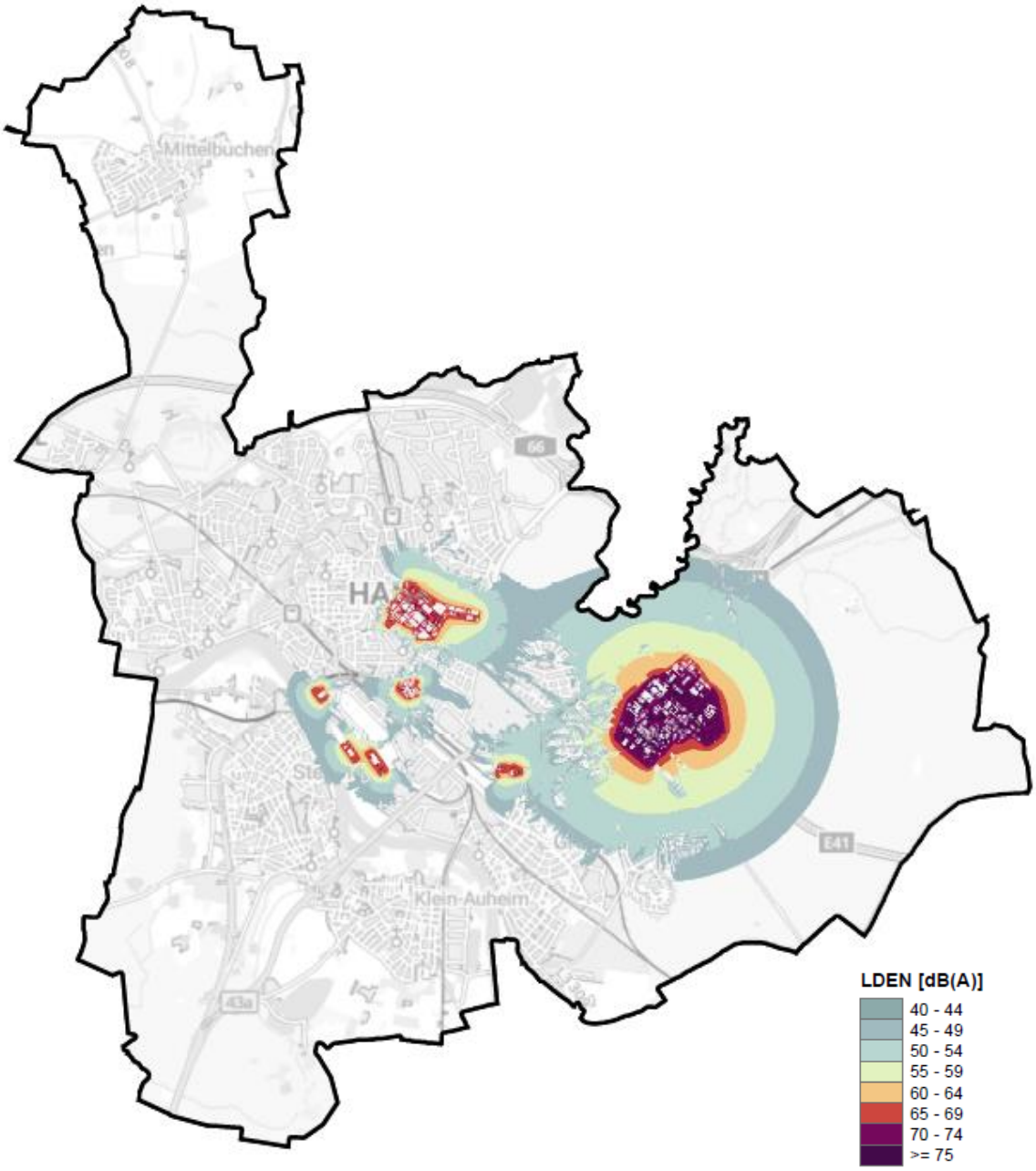

Abbildung 49: Lärmbelastung L_{DEN} durch IE-Anlagen im Ballungsraum Hanau (HLNUG 2022)[93]

[93] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Hanau die Industrie- und Gewerbegelände kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Hanau sind dies unter anderem die IE-Anlagen im Industriepark Hanau-Wolfgang, das Gelände der Fa. Heraeus, die Anlagen im Hanauer Hafen sowie die Firma Goodyear Dunlop.

Tabelle 32: Anzahl von Personen im Ballungsraum Hanau die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	818*	259*	73*	17*	-	1.167*
Nachts (L_{Night})	658*	210*	41*	10*	0	-	919*

* wie untenstehend dargestellt, handelt es sich um deutlich überschätze Werte. In der Stadt Hanau gibt es keine Bürgerinnen und Bürger, die in den zum wohnen dienenden Gebieten dauerhaft wohnen und erheblichem Umgebungslärm ausgesetzt sind

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in Hanau überwacht[94]:

Autoverwertung Roland Kohl, Evonik Operations GmbH, Heraeus Deutschland GmbH Co.KG, Mineralölhandel Hans Schmidt GmbH & Co. KG, Remex GmbH, Rhein-Main Umwelt GmbH, Rhenus SE & Co. KG, Röhm GmbH, Saxonia Technical Materials GmbH, Südhessische Asphaltmischwerke GmbH, Theo Steil GmbH, Umicore AG & Co. KG, Vacuumschmelze GmbH & Co. KG

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Es wurde gefordert, die Immissionen so zu kartieren, wie sie sich bei Einhaltung der TA Lärm – und damit tatsächlich - darstellen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Maßnahmen an industriellen Anlagen initiiert, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständige Umweltabteilung Frankfurt des Regierungspräsidiums Darmstadt als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde gewährleistet.

Die kartierten Immissionen in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung liegen beim Industriepark Hanau-Wolfgang über den durch das Industriegebiet eingehaltenen Werten der TA Lärm. In anderen Worten: die im Lärmviewer dargestellten Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger werden überschätzt und sind deutlich zu hoch ausgewiesen worden. Dies liegt darin begründet, dass im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung 2022 die Lärmkarten erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt wurden, welche sich

[94] Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Januar 2023

deutlich von den bisherigen Berechnungsmethoden unterscheiden. Daher weichen auch die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierungen ab. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Nach derzeitigem Stand wurden die anlagenbezogenen Schallleistungspegel zu hoch angesetzt, so dass auch die resultierenden Schallimmissionen entsprechend hoch berechnet wurden.

Die Lärmkartierung wird in der nächsten Runde überprüft und entsprechend angepasst, mit den Vorarbeiten ist bereits begonnen worden.

10.7.5 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Gebiete, die der Erholung dienen als ruhige Gebiete vorgeschlagen werden. Diese werden im Rahmen der Planaufstellung geprüft und können nach erfolgreicher Prüfung im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.

Eine Festlegung von Ruhigen Gebieten erfolgt immer in enger Abstimmung mit der Kommune, hierbei sind eine Vielzahl von Kriterien zu Berücksichtigen.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Ruhige Gebiete in Hanau

In Prüfung oder Planung befindliche Ruhige Gebiete in Hanau

Hauptfriedhof	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt. 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.
Kurpark Wilhelmsbad	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt. Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes: Das Gebiet befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes teilweise im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.
Mainwiesen	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird

	aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt.
Schlossanlage / Schlosspark Philippsruhe	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt. 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.
Schlossgarten (Innenstadt)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt.
Tiefgarten (Otto-Wels-Straße)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt.
Wildpark Alte Fasanerie (inkl. Dauerkleingartenanlage)	Stellungnahme der Stadt Hanau: Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt.

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Hanau

Zone zwischen der Ludwigstraße und dem Mainufer

Eingaben aus der Beteiligung
Es wird gefordert, dass die Zone zwischen der Ludwigstraße und dem Mainufer als ruhiger Bereich zum Wohnen und für Freizeitzwecke unbedingt zu sichern und zu erhalten.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:
Die Festsetzung von ruhigen Gebieten erfolgt auf Vorschlag oder mit Einverständnis der jeweiligen Kommune.

Voraussetzung für die Festlegung eines Gebietes ist die Erfüllung von Anforderungen an die akustische Situation, die Lage, die Flächennutzung und die Erholungseignung.

Als Grundlage dienen die durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz formulierten Hinweise zur Lärmaktionsplanung sowie die Karte der potentiell ruhigen Gebiete und die Gesamtlärmkarte 2022 des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Aufgrund der erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellten Lärmkarten 2022, weichen die Ergebnisse von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 teilweise erheblich ab. Für eine Einschätzung der damit verbundenen neuen Lärmbelastung, waren Abstimmungsgespräche bezüglich der Anwendung der bisherigen Schwellenwerte erforderlich. Seit November 2023 liegt ein aktueller Leitfaden „Ruhige Gebiete Hessen" vor, auf dessen Grundlage eine abschließende Prüfung der vorgeschlagenen Gebiete stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

Stellungnahme der Stadt Hanau:
Eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete ist zum jetzigen Stand aus Kapazitätsgründen und Konzentration auf andere thematische Schwerpunkte nicht vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Bereiche als die bisher im LAP genannten wird aufgrund von fehlenden, grundlegenden Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten derzeit nicht angestrebt. Dennoch wird das Thema Lärm bei jeglichen Planungen und Konzepten der Stadt Hanau eingebracht und berücksichtigt.

10.8 Ballungsraum Offenbach/Main

Die Stadt Offenbach am Main ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum im Verdichtungsraum. Offenbach liegt im Zentrum der Rhein-Main Region, das Stadtgebiet grenzt im Westen und Norden direkt an Frankfurt am Main an. Das Stadtgebiet umfasst eine Gesamtfläche von 44,89 km^2 und gliedert sich in einundzwanzig Stadtteile: Zentrum, Kaiserlei, Hafen, Nordend, Westend, Mathildenviertel, Offenbach-Ost, Buchrain, Senefelderquartier, Lindenfeld, Musikerviertel, Buchhügel, Bieberer Berg, Lauterborn, Rosenhöhe, Carl-Ulrich-Siedlung, Tempelsee, Bieber, Waldheim, Bürgel und Rumpenheim.

In Offenbach a.M. waren zum 31.12.2023 laut Melderegister 135.490 Einwohner[95] gemeldet.

Offenbach ist im Süden an die BAB 3 (Offenbacher Kreuz), im Norden an die BAB 66 und im Westen an die BAB 661 angebunden. Durch Offenbach am Main führen die Bundesstraßen 43 und 448.

In Offenbach am Main existieren sieben Bahnhöfe und Haltepunkte. Der Hauptbahnhof von Offenbach liegt zentral südlich der Innenstadt, hat aber keinen S-Bahnanschluss, womit es folglich keine direkte Umsteigemöglichkeit vom Regional- zum S-Bahn-Verkehr gibt. Neben dem S-Bahn-Verkehr der Linien S1, S2, S8 und S9 wird Offenbach im schienengebundenen Nahverkehr von der VIAS GmbH (Odenwaldbahn) sowie der Kinzigtalbahn bedient.

In Offenbach verkehren neun lokale, innerstädtische Buslinien sowie vier regionale Buslinien, die die Verbindung in den Kreis Offenbach sicherstellen. Fünf Nachtbuslinien fahren zudem Haltestellen in Offenbach an. Straßenbahnen gibt es in Offenbach am Main nicht. Es besteht eine lokale Nahverkehrsgesellschaft NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH.

In der Binnenschifffahrt ist Offenbach über den Main angebunden, der Offenbacher Hafen hat jedoch nur noch marginale Bedeutung. Die Mainfähre Rumpenheim verbindet den Offenbacher Stadtteil Rumpenheim mit dem Maintaler Ortsteil Bischofsheim.

10.8.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierung des HLNUG bzw. EBA wurden Statistiken über die Anzahl der Belasteten erstellt.

[95] Siehe auch: https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Gemeinden

Tabelle 33: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Offenbach a.M.

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}
ab 50 - 54	-	12.257	-	3.650	-	-	-	13
ab 55 - 59	16.806	9.764	4.680	2.580	-	-	51	0
ab 60 - 64	9.661	10.819	2.810	1.070	-	-	2	0
ab 65 - 69	9.580	2.721	1.880	230	-	-	0	0
ab 70 -74	10.139	26	490	< 10	-	-	0	0
ab 75	1.982	-	30	-	-	-	0	-
Summe	48.168	35.587	9.890	7.530	0	0	53	13

Tabelle 34: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen, Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Offenbach a.M.

L_{DEN}	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie
Menschen - Zahl der Fälle…				
starker Belästigung	10.072	1.940	-	
starker Schlafstörung	2.755	904	-	
ischämischer Herzkrankheiten	19	-	-	
Fläche in km²				
ab 55 dB(A)	32,1	5,83	-	0,2
ab 65 dB(A)	15,1	1,25	-	0
ab 75 dB(A)	3,6	0,17	-	0
Wohnungen				
ab 55 dB(A)	22.934	4710	-	24
ab 65 dB(A)	10.332	1140	-	0
ab 75 dB(A)	943	20	-	0
Krankenhäuser				
ab 55 dB(A)	64	0	-	0
ab 65 dB(A)	17	0	-	0
ab 75 dB(A)	0	0	-	0
Schulen				
ab 55 dB(A)	262	14	-	0
ab 65 dB(A)	89	7	-	0
ab 75 dB(A)	3	0	-	0

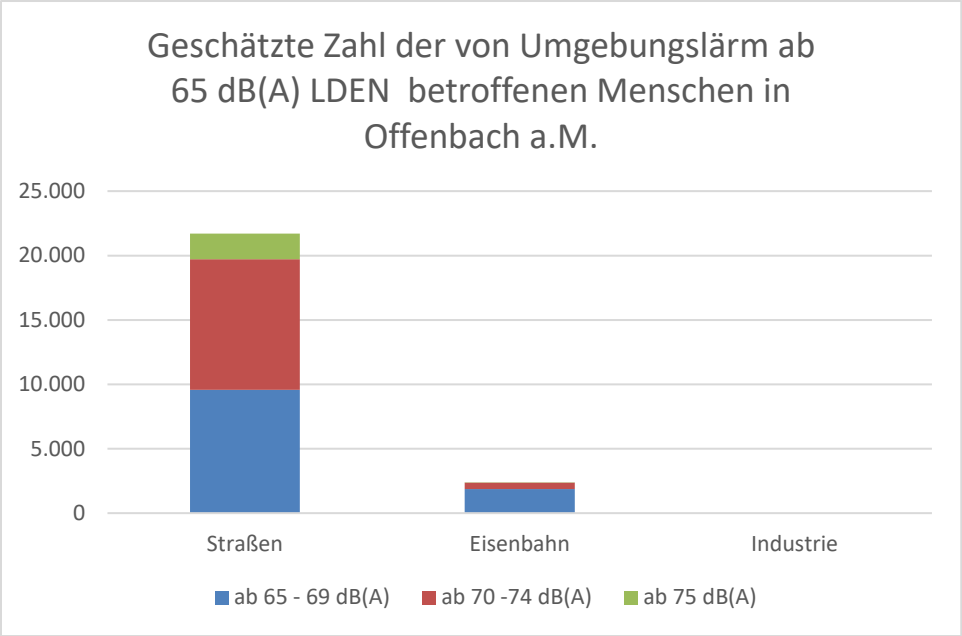

Abbildung 50: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 65 dB(A) Ballungsraum Offenbach a.M.

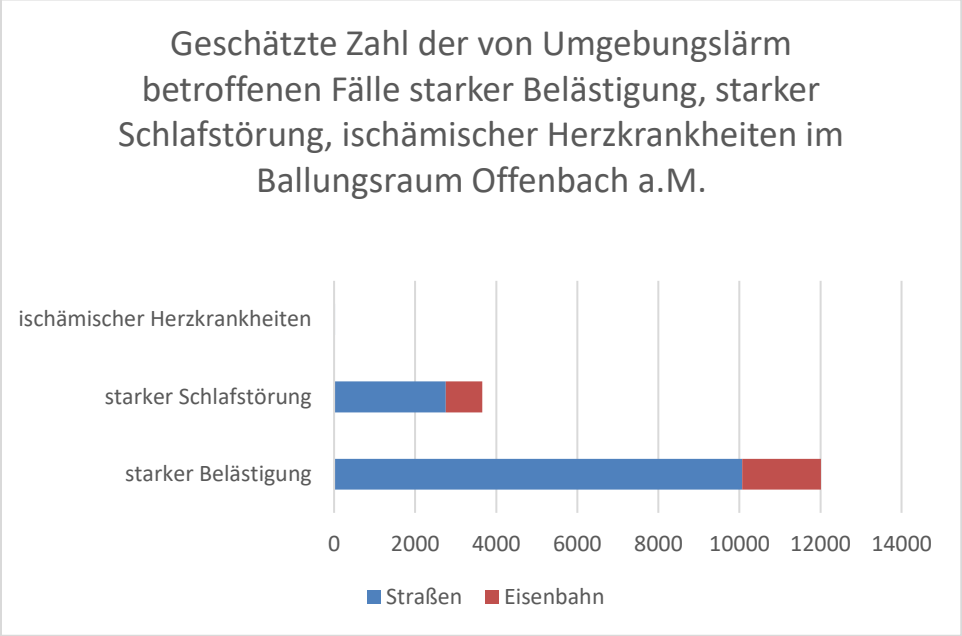

Abbildung 51: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten im Ballungsraum Offenbach a.M.

10.8.2 Straßenlärm

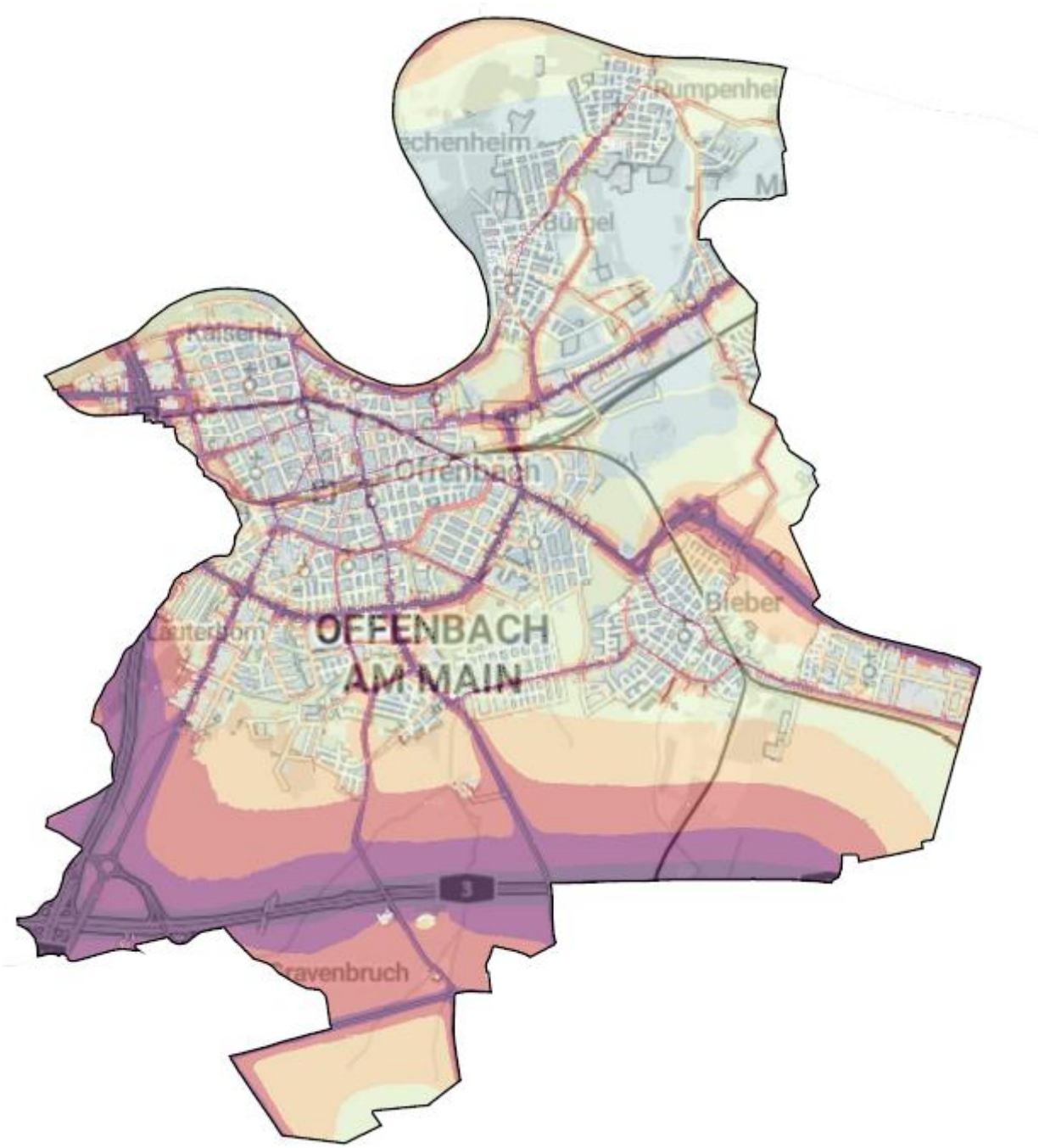

Abbildung 52: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Ballungsraum Offenbach a.M. (HLNUG 2022) [96]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, für die Verkehrszahlen vorlagen, lärmkartiert. Der

[96] Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 enthält eine ausführliche Beschreibung des Datensatzes:

(https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf)

Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich in Offenbach im Bereich der EU-Kartierung über ca. 128,3 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 316,1 Straßenkilometer.

Tabelle 35: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach am Main die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	16.806	9.661	9.580	10.139	1.982	48.168
Nachts (L_{Night})	12.257	9.764	10.819	2.721	26	-	35.587

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

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

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

a. Lkw Durchfahrtsverbot

Die Maßnahme „gesamtstädtisches Lkw-Durchfahrtsverbot" wurde im Zuge der Erstellung des Luftreinhalteplans hinsichtlich der belastenden Auswirkungen auf die Lärmentwicklung kritisch hinterfragt. Lkw-Durchfahrtsverbote wären nur dann zu rechtfertigen, wenn die Maßnahme zur Grenzwerteinhaltung erforderlich wäre. Derzeit besteht hierfür keine Notwendigkeit, weshalb die Maßnahme aktuell nicht weiterverfolgt wird.

Da das Lkw-Routenkonzept im inhaltlichen Zusammenhang mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot steht, erfolgen auch hierzu derzeit keine weiteren Planungen.

b. Förderung des Radverkehrs

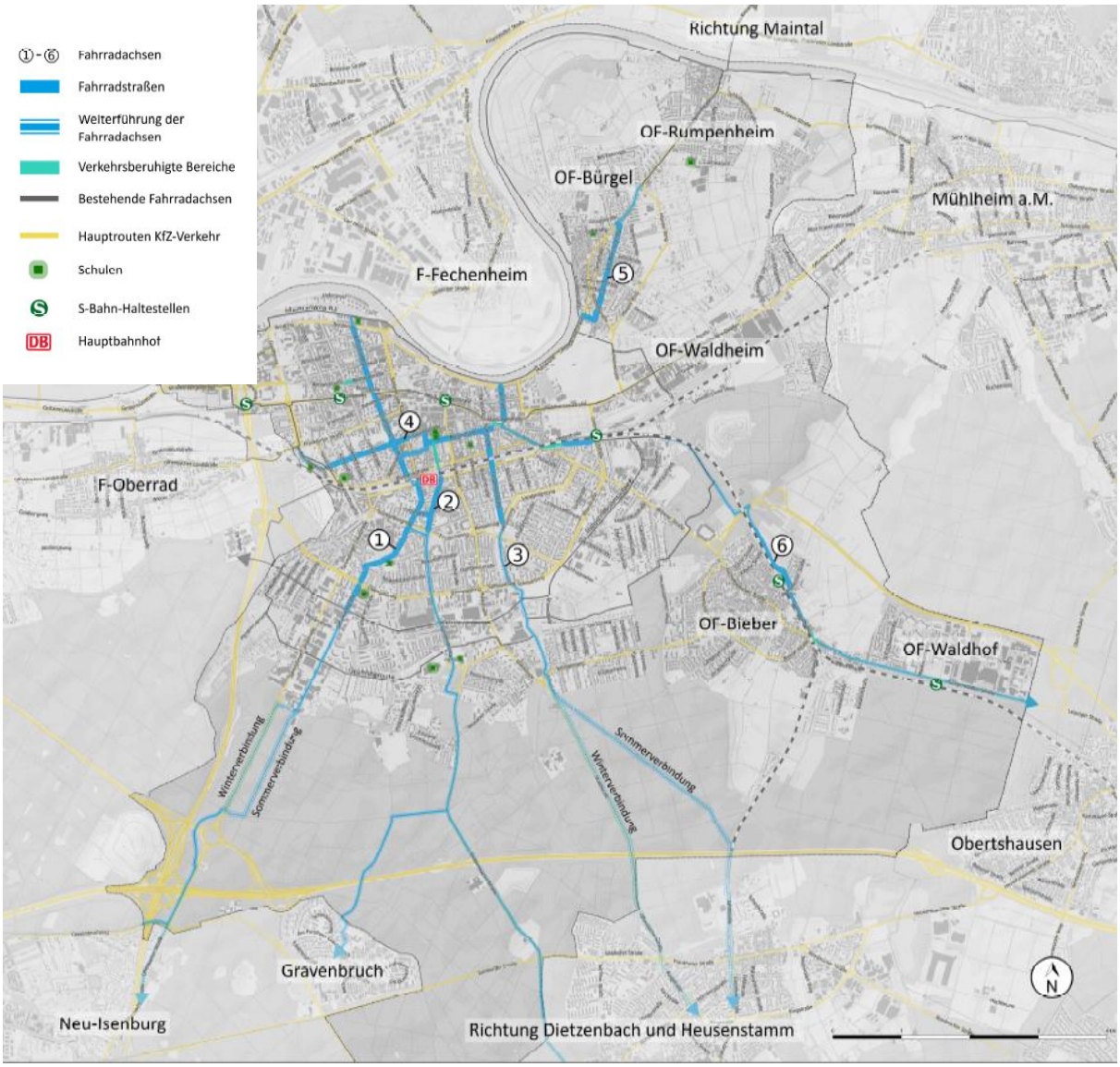

Abbildung 53: : Darstellung Fahrradstraßen im Ballungsraum Offenbach a.M. © Stadt Offenbach a.M.; Amt für Mobilität Nov. 2023

Die Förderung des Radverkehrs besteht aus der Umsetzung der infrastrukturellen, verkehrlichen und organisatorischen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts als Teilkonzept des Verkehrsmanagementplans und aus der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept.

Folgende Projekte sind seit 2019 umgesetzt worden:

- Radverkehrsanlagen Bürgel/Rumpenheim

Diese Maßnahme stellt ein Radverkehrsführungskonzept für die Ortsteile Bürgel und Rumpenheim dar. Insbesondere nach Umsetzung des Mainzer Rings und einer Entlastung der Ortskerne in Bürgel und Rumpenheim ergeben sich hier neue Möglichkeiten für eine Integration des Radverkehrs. Im nördlichen Abschnitt der Rumpenheimer Straße erfolgte 2016 die Umsetzung mittels Markierung beidseitiger Radschutzstreifen. Die Umsetzung des südlichen Abschnitts (zwischen Karolingerstraße und Mainzer Ring), ebenfalls mit beidseitigen Radschutzstreifen, erfolgte im Juli 2019. Bereits im Juni 2019 wurde zudem

die Bürgeler Straße (zwischen Ernst-Reuter-Schule und Kurhessenplatz) mit beidseitigen Radschutzstreifen ausgestattet. Als Lückenschluss zwischen dem Mainzer Ring und der Mühlheimer Straße erfolgte im September 2019 die Markierung eines einseitigen Radschutzstreifens auf der Kettelerstraße.

- Verbreiterung Mainuferradweg

Diese Maßnahme hat zum Ziel, die bedeutsame überregionale Radwegverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr zu verbessern. Hierbei wurde der bisher gemeinsam geführte Rad- und Fußgängerverkehr in diesem besonders stark frequentierten Bereich getrennt. Die Umsetzung eines getrennten Geh- und Radwegs im Bereich östlich der Carl-Ulrich-Brücke erfolgte 2018 sowie westlich der Walter-Spiller-Brücke im Jahr 2020.

- Radverkehrsanlage Bismarckstraße

Integration eines einseitigen Radschutzstreifens in der Bismarckstraße zwischen Luisenstraße und Parkstraße, deren Umsetzung in drei Abschnitten erfolgte. Der letzte Abschnitt zwischen Tulpenhofstraße und Parkstraße konnte im Juli 2019 realisiert werden.

- Überdachte Radabstellanlagen

Die Einrichtung von fünf überdachten Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten zur S-Bahn, an den Stationen Offenbach Ost, Ledermuseum und Marktplatz, erfolgte im August 2019.

- Radverkehrsanlagen Bieberer Straße

Diese Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept hat zum Ziel, dass alle Hauptverkehrsstraßen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um eine ausreichende Sicherheit und Qualität im Radverkehr sicherzustellen. Zwischen Untere Grenzstraße und Stadion konnte im Oktober 2020 im Rahmen einer Deckenerneuerung ein Abschnitt umgesetzt werden.

- Bike OF - Förderprojekt „Fahrrad(straßen)stadt Offenbach

Im Rahmen dieses Projekts werden im inneren städtischen Bereich Anliegerstraßen innerhalb der Wohngebiete als parallele Trassen zum Kfz-Hauptstraßennetz als Fahrradstraßen eingerichtet. Die Radfahrer haben in diesen Straßen Vorrang. Die Erschließung der Wohngebiete durch den Kfz-Verkehr bleibt auch in diesen Straßen erhalten. Der Vorteil liegt in der Trennung der Vorzugsnetze von Kfz- und Rad-Verkehr und erhöht für beide Verkehrsarten Komfort, Flüssigkeit und Sicherheit. Im Jahr 2017 wurde im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr" eine Projektskizze eingereicht und nach Aufforderung ein formaler Förderantrag gestellt. Die Fördermittel wurden im Juli 2018 zugeteilt. Das BMU stellt für das Projekt rund 4,53 Millionen Euro aus der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung. Das Förderprojekt konnte Mitte 2022 nach rund vier Jahren Bauzeit abgeschlossen werden.

In diesem Zusammenhang konnten auch weitere Radverkehrsanlagen eingerichtet / optimiert werden, z. B.:

a) Weiterführung der Angebotsstreifen in der Frankfurter Straße zwischen Luisen- und Ludwigstraße

b) Neumarkierung von beidseitigen Angebotsstreifen in der Seligenstädter Straße

- Radverkehrsanlagen Sprendlinger Landstraße

Diese Maßnahme hat zum Ziel, dass alle Hauptverkehrsstraßen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um eine ausreichende Sicherheit und Qualität im Radverkehr sicherzustellen. Für den Abschnitt südlich des Odenwaldrings wurde eine Konzeptstudie erarbeitet. Aufgrund konkurrierender Belange erfolgt in diesem Abschnitt keine Umsetzung.

Parallel wurde zunächst eine Konzeptstudie und anschließend eine vertiefende Planung für den Abschnitt der Sprendlinger Landstraße zwischen Offenbach und Neu-Isenburg als überregionale Verbindung erarbeitet. In Kooperation mit Neu-Isenburg und Hessen Mobil erfolgte die Umsetzung eines einseitigen Zweirichtungsradwegs als Verkehrsversuch für die Dauer von zwei Jahren. Hierzu wurde Ende 2021 die Sprendlinger Landstraße zwischen dem Ortsausgang von Offenbach und dem Geisfeldkreisel um eine Fahrspur je Fahrtrichtung reduziert. Die offizielle Eröffnung des Radwegs war am 23.05.2022, womit auch der zweijährige Verkehrsversuch der Radverbindung offiziell startete. Die abschließende Einschätzung, ob der Verkehrsversuch verstetigt wird, liegt bei Hessen Mobil.

- Fahrradzählstellen

Eine systematische Weiterentwicklung des Radnetzes benötigt repräsentative Verkehrsdaten. Diese Datenerfassung liefert wichtige Grundlagen für die Radverkehrsplanung und unterstützt dabei u. a. Städte. Im Jahr 2022 wurden hierfür in Offenbach sechs Dauerzählstellen für den Radverkehr realisiert, die den Radverkehr an den erfassten Zählquerschnitten kontinuierlich erfassen. Dies erfolgt durch Zählstellen mit in die Oberfläche integrierten und speziell konfigurierten Induktionsschleifen. Diese erfassen die Radfahrenden mit Hilfe des Prinzips der elektromagnetischen Induktion über spezifische Erkennungsmuster sowohl zeitgenau als auch nach Fahrtrichtungen differenziert.

<u>Folgende Maßnahmen sind in der Umsetzung:</u>

- Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr

Das erste Teilprojekt „Nordend" wurde Anfang 2013 umgesetzt. Das zweite Teilprojekt „Bürgel, Buchhügel, Rosenhöhe" wurde Ende 2013 mit Fördermitteln aus der Klimaschutzinitiative des Bundes (NKI) umgesetzt. Das dritte Teilprojekt „Kernstadt" wurde nach Bewilligung der Fördermittel aus der Klimaschutzinitiative des Bundes (NKI) im Jahr 2015 umgesetzt. Für das noch ausstehende vierte Teilprojekt „Bieber" konnte in 2022 eine Förderung akquiriert werden. Mit der Umsetzung wurde begonnen. Sie kann jedoch in 2023 nicht abgeschlossen werden.

- Waldstraße/ Frankfurter Straße

Auf der Waldstraße soll eine eigene Radfahrspur in jede Richtung entstehen. Die Planungen für eine grundlegende Neuaufteilung des Straßenraums wurde erstellt. Die Neuaufteilung wurde mittels Markierung einer reservierten Spur für Fahrräder im Juli 2023 umgesetzt. Ebenfalls eine eigene Radspur oder zumindest Schutzstreifen sollen auf der Frankfurter Straße zwischen Kaiserstraße und August-Bebel-Ring entstehen. Um eine situative Sturzgefahr für Radfahrende im Bereich der Straßenbahnschienen zu reduzieren und ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, soll das Längsparken überwiegend aufgehoben werden. Langfristig ist eine umfassende Sanierung der Frankfurter Straße vorgesehen, gegebenenfalls mit oder ohne Straßenbahnverlängerung von der Stadtgrenze.

Folgende Maßnahmen sind in der Planung:

- Radverkehrsanlagen Bremer und Hamburger Straße

Diese Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept hat zum Ziel, dass alle Hauptverkehrsstraßen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um eine ausreichende Sicherheit und Qualität im Radverkehr sicherzustellen.

Die Umsetzung in einem ersten Abschnitt der Bremer Straße erfolgte 2015. Weitere Abschnitte sind vorbehaltlich der Finanzierungssicherheit und der Vorlage eines Stadtverordnetenbeschlusses für die folgenden Jahre vorgesehen.

- Radschnellweg/ -direktverbindung von Hanau über Mühlheim nach Frankfurt a.M. - FRM 8

Im Dezember 2020 wurde die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Frankfurt über Offenbach und Mühlheim bis nach Hanau in Auftrag gegeben, welche Ende 2022 abgeschlossen werden konnte.

Mit der Studie wurde eine potenzielle Strecke zwischen den Städten Hanau, Mühlheim, Offenbach und Frankfurt auf ihre Eignung als Radschnellverbindung südlich des Mains untersucht.

- Radentscheid

Die Initiative Radentscheid Offenbach und die Stadt Offenbach haben sich darauf geeinigt, zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen in Form von Markierung, Beschilderung und gegebenenfalls Baumaßnahmen in den nächsten fünf Jahren umzusetzen. Somit soll die Infrastruktur für den Radverkehr in Offenbach deutlich verbessert und komfortabler werden.

Die Vereinbarung enthält zahlreiche Maßnahmen, die im Folgenden jedoch alle noch einer vertieften fachlichen Prüfung unterzogen werden müssen. Zur Begleitung der Planungen und möglichen anschließenden Umsetzung wurde ein Begleitgremium eingerichtet. Der Beschluss der Vereinbarung wurde am 15.09.2022 durch die Stadtverordneten gefasst. Demnach beträgt die Restlaufzeit noch knapp 4 Jahre. Umgesetzte Maßnahmen sind bspw. die Neuaufteilung der Waldstraße, die Verbesserung der Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Rathenaustraße/ Hospitalstraße (Anpassung der Markierung) sowie die Einrichtung weiterer Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel).

- Grünring vom Main zum Main

2022 wurden von der Stadt Grundstücke erworben sowie die Machbarkeitsstudie der Verbindungsstraße beschlossen, um künftig den östlichen Lückenschluss der gesamtstädtisch bedeutsamen Radwegeverbindung „Grünring vom Main zum Main“ herzustellen: bisher verläuft der Radweg zwischen Bieberer Berg und Kuhmühltal auf wenig attraktiven, tlw. provisorisch ausgewiesenen, überwiegend straßenbegleitenden Abschnitten. Dies wird sich in zwei Bauabschnitten wesentlich verbessern:

a) Durch die Flächenerwerbe kann der Radweg künftig von der Laskabrücke entlang des neu entstehenden Gleisparks auf der Trasse der ehemaligen Hafenbahn direkt ins Kuhmühltal geführt werden. Damit werden das neu entstehende Gymnasium auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs sowie die Stadtteile Bürgel und Rumpenheim attraktiv an das städtische Radwegenetz angebunden. Der Bau des Wegs ist 2024/25 vorgesehen.

b) Im Zuge des noch längerfristigen Baus der Verbindungsstraße ist ein attraktiver Radweg zwischen Bieberer Berg und Laskabrücke geplant, der den o.g. Lückenschluss des östlichen Grünrings vervollständigen wird. Der Zeitpunkt des Baus ist noch nicht fixiert.

c. örtliche Temporeduzierungen

Mit der Einrichtung der Tempo-30-Zone im Stadtteil Nordend im November 2010 gilt die reduzierte Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Hauptstraßennetzes flächendeckend. Somit wurde in der Stadt Offenbach das Konzept der flächendeckenden Tempo 30-Zonen (Anzahl: 20 Zonen) bis November 2010 außerhalb von Hauptverkehrsstraßen vollständig umgesetzt.

Seit dem sind lediglich in Neubaugebieten (An den Eichen, Hafen) weitere Tempo-30-Zonen hinzugekommen bzw. die bestehenden mit den neuen Wohngebieten (Bürgel-Ost, Bieber-Nord) ausgeweitet worden.

Auf einzelnen ausgewählten Hauptstraßen wurde Tempo 30 vor schutzbedürftigen Einrichtungen nach den rechtlichen Vorgaben angeordnet. Des Weiteren wurde Tempo 40 an einem Streckenabschnitt der Mainstraße, der Kaiserstraße sowie der Waldstraße gemäß Luftreinhalteplan Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Offenbach am Main angeordnet.

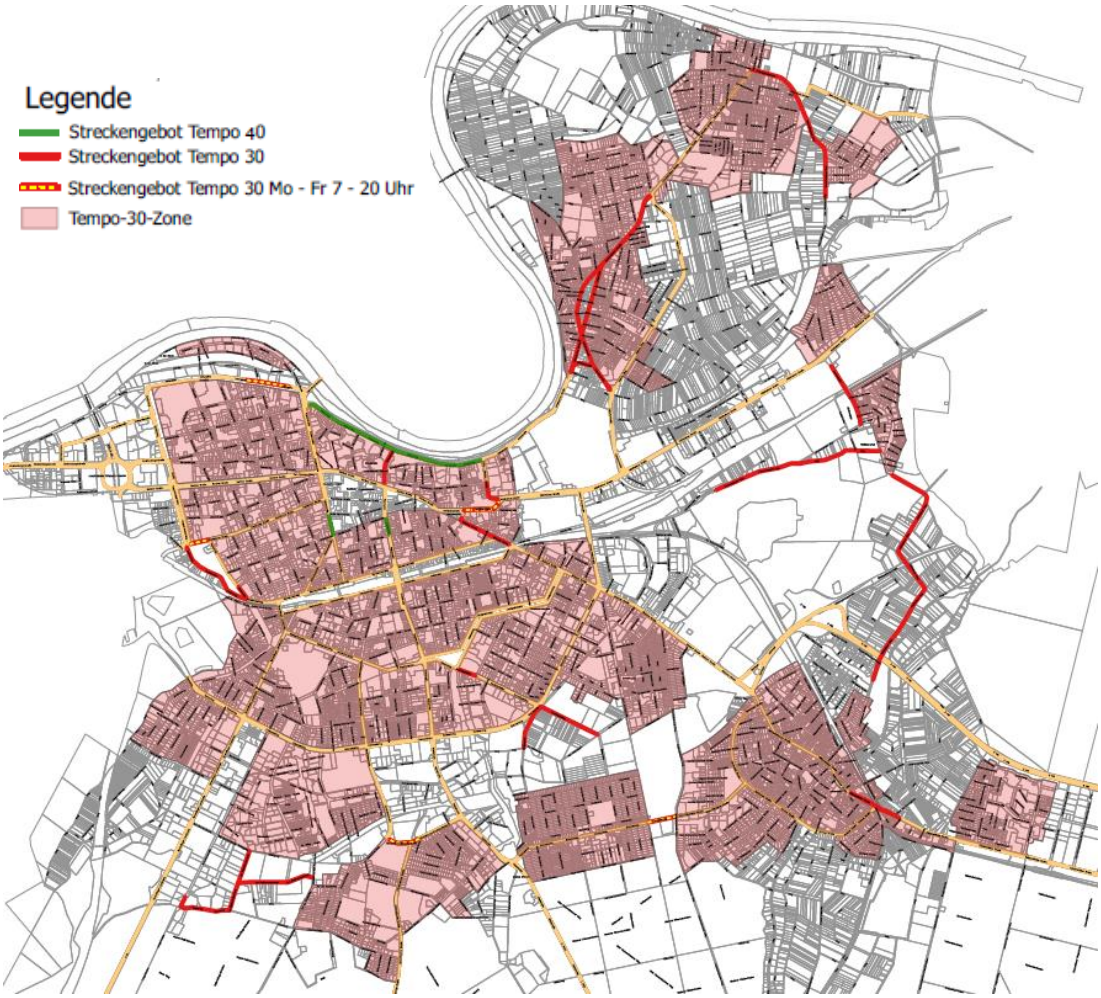

Abbildung 54: : Darstellung über die Tempo 30 / 40 – Bereiche im Ballungsraum Offenbach a.M. © Stadt Offenbach a.M.; Amt für Mobilität Nov. 2023

d. Gesamtstrategie Luftreinhaltung / Masterplan Green City

Für einige zu betrachtende Straßen müssen die Auswirkungen eines reduzierten Streckengebots im Zusammenhang mit der Gesamtstrategie Luftreinhaltung / Masterplan NOx-Minderung untersucht werden. Die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan zur Minimierung der NOx-Belastungen haben in der Stadt Offenbach - auch aufgrund des damit verbundenen Klageverfahrens - Vorrang. Dazu wurden Fördermittel des Bundes akquiriert.

Beantragt wurden die Einführung einer stadtweiten umweltsensitiven Verkehrssteuerung, die Umsetzung der Verkehrsverflüssigung in sechs Straßenzügen (Berliner Straße, Östlicher „südlicher" Ring: Spessartring – Rhönstraße - Untere Grenzstraße, Mainstraße, Sprendlinger Landstraße, Waldstraße, Mühlheimer Straße) und die Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes.

Diese Maßnahmen beinhalten Verkehrssteuerungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen, die eine gesamtstädtische Wirkung (auch auf die Lärmbelastung) haben werden. Weiterhin sind in diesem Zusammenhang die Integration und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems sowie P+R-Anlagen vorgesehen. Da jedoch die „Einführung einer stadtweiten umweltsensitiven Verkehrssteuerung nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen wurde, wird die Realisierung dieses Projekts nicht weiterverfolgt. Die Umsetzung des Projekts Verkehrsverflüssigung erfolgte im Jahr 2021 in der Berliner Straße und der Mainstraße sowie im Jahr 2022 in der Mühlheimer Straße, der Sprendlinger Landstraße und dem östlichen „südlichen" Ring: Spessartring – Rhönstraße - Untere Grenzstraße. Abschließend wurde sie im Jahr 2023 in der Waldstraße eingerichtet. Zum Stand Lkw-Durchfahrtsverbot siehe Pkt. a.

Der Masterplan NOx-Minderung und der Luftreinhalteplan sind unter folgendem Link einzusehen:
https://www.offenbach.de/leben-in-of/umwelt-klimaschutz/Luft_Laerm/Luftreinhaltung/luftreinhaltung-masterplan.php

e. Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches:

Der Umbau des Marktplatzes begann im Mai 2021, die Verkehrsfreigabe erfolgte im Dezember 2022. Es war vorgesehen den Marktplatz als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu beschildern um den Streckenabschnitt somit vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das Konzept des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs konnte aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden, da auf die vorhandenen Fußgängerschutzanlagen nicht verzichtet werden konnte. Stattdessen wurde ein Streckengebot Tempo 20 km/h eingerichtet. Der Marktplatz war bereits vor dem Umbau von Nord nach Süd für den Radverkehr offen, mit dem Umbau erfolgte nun auch eine Öffnung für den Radverkehr von Süd nach Nord bis zur Frankfurter Straße.

f. Parkleitsystem

Das Parkleitsystem wurde im Jahr 2013 mit dem Ziel eingeführt, den Parksuchverkehr zu reduzieren. Zwischenzeitlich konnten sechs Parkhäuser bzw. Parkgaragen angeschlossenen werden:

- Mitte 160 (Berliner Str. 160)
- Hafenzentrum
- Haus der Wirtschaft
- Rathaus
- Cityparkhaus KOMM
- Marktplatz

Weiterhin werden derzeit Gespräche mit den Betreibern des SANA-Klinikum-Parkhauses und des Parkhauses in der Waldstraße / Bismarckstraße geführt. Es erfolgt eine regelmäßige Ansprache an die Betreiber der noch nicht angeschlossenen Parkhäuser, sich ebenfalls an das Parkleitsystem anzuschließen, um die Wirksamkeit des Parkleitsystems weiter zu erhöhen.

g. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Die Fahrzeuge werden turnusmäßig ausgetauscht. Bevor im nächsten Schritt (voraussichtlich 2028/ 2029) neue Busse beschafft werden können, ist auf Basis des Stadtverordnetenbeschlusses zur Beschaffung von E-Bussen zunächst eine Evaluation der bisher angeschafften 36 E-Busse erforderlich, diese wird im Jahr 2024 erstellt werden.

Es wird der Einsatz von Echtzeitanzeigern (DFI) erweitert. Die zusätzliche DFI werden bis Ende 2024 aufgebaut und zusätzlich wird es eine App geben, so dass es an allen Haltestellen quasi „virtuelle" DFIs gibt, da man sich über die App die Informationen vorlesen lassen kann.

Des Weiteren soll durch Marketingmaßnahmen die Nutzung des ÖPNV-Angebot verstärkt werden:

- Komprimierung der ÖPNV-Informationen auf einer zentralen Internetseite. Im Rahmen des städtischen Internetauftritts gibt es eine ausführliche Seite zur Mobilität: https://www.offenbach.de/stadtwerke/mobilitaet/index.php
- Anschreiben an alle Grundschulen und Eltern der zukünftigen Schüler der weiterführenden Schulen zur Info über das Schülerticket Hessen.
- Anpassung der jährlichen Kundenbefragung von NiO und der OVB
- Seniorenschulungen
- Steigerung der Bekanntheit der Mobilitätszentrale.

h. Ausbau der e-Mobilität und Fahrradleihsysteme

Der Verkehrsentwicklungsplan 2035 wurde am 09.03.2023 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. In der Schlüsselmaßnahme C1, die auf den Seiten 78 bis 80 genauer erläutert wird, wird auf den Ausbau der e-Mobilität genauer eingegangen:

Die Maßnahme sieht für den Ausbau der Elektromobilität zunächst das Erfordernis, eine flächendeckende und bedarfsgerechte E-Ladestruktur einzurichten. Hierzu sind die Voraussetzungen der bestehenden Strominfrastruktur in Offenbach zu prüfen und abzustimmen, wie auch Rahmenbedingungen für die E-Ladeinfrastruktur zu definieren. Nach der Erstellung eines Gesamtkonzepts unter Berücksichtigung diverser Rahmenbedingungen kann die flächendeckende Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur vorangebracht werden. Die Stadtwerke Offenbach Holding GmbH beispielsweise hat die Flotte der Servicefahrzeuge komplett auf Elektroautos umgestellt, mit Ladepunkten für betriebsinterne Pool- und Dienstfahrzeuge, und dazu auch einer öffentlichen e-Ladesäule mit zwei Ladepunkten an ihrem Standort in der Senefelderstraße 162. Im Laufe des 4. Quartals 2023 und das 1. Quartals 2024 werden Sondernutzungserlaubnisse für öffentliche Flächen erteilt, sodass private Akteure Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet errichten können. Des Weiteren werden derzeit öffentliche und private Standorte für das Deutschlandnetz geprüft. Hierbei handelt es sich um ein vom Bund geplantes deutschlandweites Schnellladenetz.

Was das Fahrradleihsystem betrifft, gibt es hier eine Kooperation mit call-a-bike, mit 13 Stationen und rund 80 Rädern die weiterhin betrieben werden soll. Hier werden voraussichtlich im Jahr 2024 weitere 15 Räder an drei zusätzlichen (ehemaligen eMobil-Stationen) dazukommen. Alle Verleihfahrzeuge sind über Mobiltelefon und Internet buchbar.

Der Betrieb der E-Mobilitätsstationen, (Pedelecs und E-Autos) wurde im Jahr 2023 eingestellt.

Derzeit befindet sich die Stadt in der Konzeptionsphase für ein neues stationsgebundenes Carsharing.

In den Mobilitätsstationen im Quartier 4.0/ehem. Güterbahnhof sowie im zukünftigen Innovationscampus sollen neben anderen alternativen Mobilitätsangeboten auch E-Ladeinfrastrukturen vorgehalten werden.

i. Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen in Kooperation mit ivm

Aufgabenschwerpunkte sind: Information, Weiterbildung und Beratung zu mobilitätsrelevanten Themen

Fachliche und methodische Beratung bei der Entwicklung eines individuellen Mobilitätsmanagements für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen z. B. bei Reduzierung der Parkraumnachfrage, der Einführung eines Job-Tickets, der Förderung von Fahrgemeinschaften, der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Optimierung der betrieblichen Verkehrswege. Unterstützung bei der Aus- und Weiterbildung von Mobilitätsbeauftragten in den Unternehmen und Betrieben. Vermittlung von relevanten Kontakten für den informellen Austausch und für Kooperationen zwischen den Unternehmen zum Thema Mobilitätsmanagement. Koordination von Aktivitäten zu betrieblichem Mobilitätsmanagement zwischen Unternehmen und Kommunen.

NiO dient hier in Kooperation mit der Wirtschaftsförderung als Erstkontakt für Unternehmen. Die eigentliche Beratung und Konzepterstellung erfolgt im Auftrag der NiO durch die ivm GmbH.

Beispielhaft sollen diese Ansätze im zukünftigen Innovationscampus umgesetzt werden.

j. Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen sowie weitere Aktionen

Die Arbeit des Schulischen Mobilitätsmanagements erfolgt auf zwei Ebenen:

Im „Arbeitskreis „Schulisches Mobilitätsmanagement", welcher bereits seit 12 Jahren besteht, werden Akteure gebündelt und deren Ideen gemeinsam weiterentwickelt.

Teilnehmende sind: Amt für Mobilität (Referat Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde), Stadtschulamt, Stadtpolizei, Jugendverkehrsschule, NiO, OVB, staatliches Schulamt, Stadtelternbeirat, Stadtschülerbeirat, Kinder- und Jugendparlament und die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement). Der Arbeitskreis tagt i. d. R. dreimal im Jahr. Die praktische Ausführung erfolgt in der direkten Zusammenarbeit mit den kooperierenden Schulen. Es besteht ein enger Austausch zwischen beiden Ebenen. Im Arbeitskreis werden die Informationen zu aktuellen Aktionen und Projekten ausgetauscht, gesammelte fachliche Erkenntnisse vorgestellt und neue Arbeitsmaterialien entwickelt. Ziel des „Schulischen Mobilitätsmanagements" ist es, den Autoverkehr zu den Schulen – also vor allem die „Eltern-Taxis" – zu reduzieren und Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen (wie zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV-Nutzung) zu vermitteln. Es wird seit vielen Jahren mit der Kindermeilen-Kampagne und Schulradeln erfolgreich umgesetzt. Die Zusammenarbeit mit Schulleitung, engagierten Lehrkräften und Eltern ist hier besonders wichtig. Seit 2014 wird neben der jährlichen Beteiligung und Bewerbung der Kindermeilen-Kampagne auch eine anschließende Preisverleihung organisiert. Jedes teilnehmende Kind erhält ein eigenes Kindermeilen-Sammelalbum für den Zeitraum von einer Woche. Für die Lehrerinnen und Lehrer sowie für die Erzieherinnen und Erzieher gibt es ein ausführliches Begleitheft mit vielen bereits ausgearbeiteten Unterrichtsideen. Die Bestellung und die Kosten der Materialien werden vom Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Rahmen der Umsetzung des Klimakonzepts 2035 übernommen.

In diesem Jahr werden in Zusammenarbeit mit der ivm GmbH die Schülerradrouten sowie Schulwegepläne aktualisiert, und wenn möglich auf Schulmobilitätspläne ausgeweitet. Ein Schulmobilitätsplan ist ein schulstandortspezifisches Schulmobilitätskonzept mit Maßnahmen sowohl für die Schule und Eltern als auch für die Stadt. Maßnahmen, die für alle Schulen Gültigkeit besitzen, werden gebündelt und fließen in die Erarbeitung eines kommunalen Schulmobilitätskonzeptes ein.

k. Lärmbeschwerdemanagement

Das in der Lärmaktionsplanung 2010 erwähnte Beschwerdemanagement ist in ein zentrales EDV-gestütztes Beschwerdemanagement der Stadt Offenbach integriert worden. Mittels einer Datenbank sind die Bereiche Lärm Gaststätten, Lärm Gewerbe, Lärm Laubbläser, Lärm privat, Lärm Veranstaltungen, Lärm durch Baustellen/Gleisarbeiten und Lärm durch regulären Betrieb vollständig statistisch auswertbar. Die Lärmquellen können außerdem georeferenziert mit einem Luftbild unterlegt im Stadtplan dargestellt werden.

I. Mobilitätswende

1. Im Nordend:
Mit dem Forschungsprojekt „Beweg dein Quartier" wurde 2021 und 2022 mit den Bürgern des Nordends ein Reallabor durchgeführt, das Potenziale der Quartiersentwicklung durch verändertes Verkehrsverhalten identifizierte und temporär Straßenräume umdeutete: es wurden zeitweise Straßensperrungen zugunsten von Spiel- und Aufenthaltsräumen vorgenommen, Kreuzungsbereiche zugunsten von urban gardening-Projekten und künstlerischen Installationen eingeengt, Parkstände im Straßenraum durch zusätzliche Car-Sharing-Angebote umgenutzt, öffentliche Fuß- und Radtouren durch den Stadtteil organisiert etc. Eingebettet in einen moderierten Diskussionsprozess wurden Anstöße gegeben, wie Bürger selbst Verantwortung tragen und Projektideen zur Förderung der Mobilitätswende umsetzen können. Ansprechpartner für Folgemaßnahmen zur Verstetigung des bundesweit wahrgenommenen Forschungsprojekts ist das Quartiersmanagement. Stadtseits floss das Projekt in den Verkehrsentwicklungsplan ein und wird darin fortentwickelt.

2. In der südlichen Innenstadt:
Umbau Schillerplatz: Bis zum Abschluss der Planungen für einen Umbau des Kreuzungsbereichs wurden die innerörtlichen Fahrbeziehungen des motorisierten Verkehrs mittels temporärer Elemente neu geordnet. Ziel ist die Minimierung von Verkehrsflächen zugunsten der Schaffung eines Platzbereiches mit Aufenthaltsfunktion, die zu Entsiegelungen und Pflanzmaßnahmen führen soll. Temporär wurden auf dem so entstandenen Platzbereich bereits verschiedene Aktionen für die Bevölkerung angeboten.

Parkplatz Hospitalstraße: Zurzeit prüft eine Machbarkeitsstudie, wie der großflächige Parkplatz Hospitalstraße minimiert und dabei neue Flächen für einen Quartierspark entstehen können. Ziel ist, die umliegenden Wohnnutzungen von den Emissionen des Parksuchverkehrs zu schützen und neue stadträumliche Qualitäten, auch für Klima und Regenwasserversickerung, zu schaffen.

Die Studie wird 2024 zur Grundsatzbeschlussfassung vorgelegt. Angestrebt wird der Umbau des Parkplatzes in ein minimiertes, leicht rückbaufähiges Parkhaus in innovativem Betrieb mit integrierter Fahrradleih-, Fahrradpark- und E-Ladestation durch die neu gegründete städtische Parkraumgesellschaft auf max. 50 % der heute überbauten Fläche und die Anlage eines Parks von mind. 3.500 qm ab 2025.

Umgestaltung des Bahnhofsumfelds: Zurzeit wird von der DB der barrierefreie Umbau des Offenbacher Hauptbahnhofs geplant. Der Umbau soll 2026 erfolgen. Begleitend verhandelt die Stadt mit der DB Flächenverfügbarkeiten im Empfangsgebäude des Hbf, um diesen aufzuwerten und damit die Attraktivität der Bahnnutzung zu verbessern.

Parallel sollen die Freiflächen im Bahnhofsumfeld umgestaltet werden. Ziel ist die Verbesserung der verkehrsfunktionalen Verknüpfung durch Neuorganisation der ÖPNV-Haltestellen unter der Zielsetzung der zusätzlichen Integration eines Straßenbahnhalts, der Bike- und Car-Sharing-Plätze- und der Taxistände sowie die Schaffung einer großen Fahrradabstellanlage. Insgesamt soll der Bereich aufgewertet werden, um die Nutzung des ÖV attraktiver zu machen. Hierzu ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb im Jahr 2024 und der Umbau ab 2027 vorgesehen.

Förderung des Radverkehrs in südlicher Innenstadt und Nordend: 2023-2025 sind Einrichtungen von mindestens zehn verschließbaren Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum für die gemeinschaftliche private Nutzung durch Bewohner der hoch verdichteten Quartiere geplant. Damit sollen die in den gründerzeitlichen Baustrukturen häufig fehlenden privaten Abstellmöglichkeiten kompensiert werden. Standort- und Modellwahl sowie eine Nutzerrichtlinie sind noch in der Planung; die anschließende Aufstellung der vorgefertigten Kleinbauten ist zügig möglich.

m. Passive Schallschutzmaßnahmen

Eine gesetzliche Verpflichtung zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen besteht für die Stadt Offenbach aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Wenn die im Lärmkonfliktpunkt aufgeführte Straße wesentlich geändert oder neu gebaut wird, werden die Grenzwerte selbstverständlich beachtet.

Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung - Maßnahmenvorschläge und Forderungen für das gesamte Stadtgebiet:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden allgemeine Forderungen für das gesamte Stadtgebiet vorgebracht. Hierbei wurden flächendeckend Tempo-30-Zonen, beidseitig von der Straße baulich getrennte Fahrradwege und breitere Bürgersteige, die Einführung eines Straßenbahnsystems, der Ersatz der Diesel-Busse durch elektronisch betriebene Busse sowie mehr Maßnahmen des Ordnungsamtes ggf. der Polizei gegen Autoposer, Falschparker und Raser gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:
Soweit keine Eingaben aus der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen, werden die Lärmkonfliktpunkte aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß ihrem aktuellen Sachstand als umgesetzte/abschließend geprüfte Maßnahmen oder in Prüfung/Planung befindliche Maßnahmen abgebildet.

Bei o.g. Lärmkonfliktpunkten, die aktuell nur zum Teil umgesetzt bzw. abschließend geprüft wurden, werden diese gesplittet in beiden Tabellen aufgeführt.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_40102	Bieber Erich-Ollenhauser-Straße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_40104	Bieber Seligenstädter Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert. Dies würde den Durchgangsverkehr auf die B 448 verlagern. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Nahestraße bis Schloßmühlstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Seligenstädter Straße im Bereich zwischen Würzburger Straße bis Nahestraße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Seligenstädter Straße im Bereich zwischen Würzburger Straße bis Nahestraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

R4_40501	Bürgel Mühlheimer Straße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Kettelerstraße bis Brielsweg gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Das Maßnahmenpaket zur NOx-Reduzierung sieht eine Verkehrsverflüssigung für die Mühlheimer Straße vor. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärmminderungssicht ist nicht möglich.
R4_40502	Bürgel Mainzer Ring (K 192)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_40503	Bürgel Ketteler Straße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll ein Durchfahrtsverbot für Lkws geprüft werden. (Siehe Pkt. a) Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist seit Dezember 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Ketteler Straße im Bereich nördlich des Kreisverkehrs in der jeweiligen Fahrtrichtung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Ketteler Straße im Bereich nördlich des Kreisverkehrs in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_40504	Bürgel Langstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Kurfürstenstraße bis zur Hessenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

		Zusätzlich soll ein Durchfahrtsverbot für Lkws geprüft werden. (Siehe Pkt. a) Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist seit Dezember 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Langstraße in Fahrtrichtung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Langstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_40505	Bürgel Offenbacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Kreuzung Schönbornstraße bis Haus Nr. 44 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich soll ein Durchfahrtsverbot für Lkws geprüft werden. (Siehe Pkt. a) Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist seit Dezember 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Offenbacher Straße in Fahrtrichtung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Offenbacher Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_40506	Bürgel Rumpenheimer Straße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll ein Durchfahrtsverbot für Lkws geprüft werden. (Siehe Pkt. a) Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist seit Dezember 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Rumpenheimer Straße im Bereich südlich

		des Kreisverkehrs in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Rumpenheimer Straße im Bereich südlich des Kreisverkehrs in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_40701	Hafen Nordring Hafenallee	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich von der Ludwigstraße bis Mainstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich soll ein Durchfahrtsverbot für Lkws geprüft werden. (Siehe Pkt. a) Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr (montags bis freitags) im Bereich der neuen Hafenschule (Länge von 300m) in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich der neuen Hafenschule (Länge von 300m) in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_41001	Lindenfeld Bieberer Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens auf der Bieberer Straße im Bereich Mathildenstraße bis Annastraße und Röhnstraße bis Bieberer Str. 269 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Am 28.03.2017 startete ein Pilotversuch in der Bieberer Straße im Abschnitt zwischen Bahnüberführung Hebestraße und Mathildenstraße. Gleichzeitig wurde evaluiert, ob durch Tempo 30 eine Verstetigung des Verkehrsflusses und damit eine Senkung der Luftbelastung erzielt werden kann. Die vom HLNUG durchgeführten parallelen Lärmmessungen sollten die Frage klären, ob durch Tempo 30 auch eine Reduzierung des Straßenlärms erreicht werden kann. Der Versuch schloss mit dem Ergebnis ab, dass in diesem Streckenabschnitt die Geschwindigkeit bereits überwiegend 30 km/h beträgt. Die Lärmmessungen bestätigten die Lärmberechnungen der Lärmkartierung (L_{Den} = 70 dB(A)) und zeigten auf, dass trotz Tempo 30

		eine Lärmbelastung vorliegt und Maßnahmen ergriffen werden sollten. Fahrgeschwindigkeiten > Tempo 30 km/h würden zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Das Streckengebot mit der entsprechenden Beschilderung wird beibehalten. Dies geschieht auch aus Sicherheitsgründen für Radfahrer, weil es derzeit in diesem Bereich keine Radverkehrsanlagen gibt und aus Platzgründen auch nicht angelegt werden können. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt in der Bieberer Straße im Abschnitt zwischen Bahnüberführung / Hebestraße und Mathildenstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_41101	Mathildenviertel Arthur-Zitscher-Straße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Arthur-Zitscher-Straße im Bereich Hermann-Steinhäuser-Straße bis Mathildenstraße / Mühlheimer Straße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Arthur-Zitscher-Straße im Bereich Hermann-Steinhäuser-Straße bis Mathildenstraße / Mühlheimer Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_41102	Mathildenviertel Mainstraße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Herrnstraße bis Kaiserstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Maindeichsanierung (DS I (A) 695) aus dem Jahr 2011 sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Senkung der Lärm- und Luftbelastung umzusetzen: Es wurde bereits die Neugestaltung des Knotenpunkts Mainstraße / Schloßstraße umgesetzt, die sowohl die Umgestaltung des Straßenraums mit reduzierter durchgehender Fahrstreifenanzahl wie auch ein neues Signalisierungskonzept beinhaltete. Der dadurch reduzierte Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr und die höhere Priorität der signalgesichert querenden Fußgänger und Radfahrer führt zu einer

		reduzierten mittleren Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit zu einer Lärmminderung. Als Maßnahme des Luftreinhalteplans für die Stadt Offenbach wurde im Jahr 2015 ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot für die Mainstraße zwischen Arthur-Zitscher-Straße und Kaiserstraße eingerichtet. Deckensanierung bzw. Grundsanierung nach technischer und finanzieller Maßgabe. Durchführung in 2019. Einrichtung von Tempo 40 zwischen Kaiserstraße und Arthur-Zitscher-Straße mit entsprechender Anpassung der Lichtsignalkoordinierung. Das Maßnahmenpaket zur NOx-Reduzierung sieht eine Verkehrsverflüssigung für die Mainstraße vor. Hier haben zunächst die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Vorrang. Ein Vorgriff aus Lärmminderungssicht ist nicht möglich. Die Umsetzung der Maßnahme Streckengebot Tempo 40 km/h erfolgte Anfang 2021. Zudem wurde in der Mainstraße die Verkehrsverflüssigung im Jahr 2021 ebenfalls implementiert.
R4_41701	Senefelderquartier Darmstädter Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Darmstädter Straße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Darmstädter Straße in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_41801	Tempelsee Brunnenweg	Eingaben aus der Beteiligung: Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und dem schlechten Fahrbahnzustand wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach be-

		reits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr (montags bis freitags im Bereich zwischen Lohrweg und Heusenstammer Weg in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich zwischen Lohrweg und Heusenstammer Straße im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr (montags bis freitags) in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_41901	Waldheim Ulmenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist seit Oktober 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags auf der Ulmenstraße im Bereich nördlich des Kreisverkehrs in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Ulmenstraße im Bereich nördlich des Kreisverkehrs in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für Schulkinder, Fußgänger und Radfahrer wurde jeweils für die Fahrtrichtung mit ansteigendem Gefälle ein Rad-Schutzstreifen angelegt.
R4_42101	Zentrum Berliner Straße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

R4_42104	Zentrum Frankfurter Straße (K 816)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen der Kaiserstraße und der Ludwigstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr (montags bis freitags) im Bereich zwischen Parkstraße und August-Bebel-Ring in beiden Fahrtrichtungen angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich zwischen Parkstraße und August-Bebel-Ring im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr (montags bis freitags) in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
	Waldstraße (erstreckt sich über mehrere Stadtteile) (Gemeindestraße / L 3001 / L 3405)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Zusätzlich soll ein Lkw-Durchfahrtsverbot und eine Verkehrsumleitung eingeführt werden. Eine Fahrradstraße sowie die Straßenraumumgestaltung werden gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Der aktuelle Stand zum Lkw-Durchfahrtsverbot ist unter Pkt. a und die Förderung des Radverkehrs ist unter Pkt. b zu finden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_40101	Bieber Aschaffenburger Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Langener Straße bis Roseggerstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Eine Prüfung „Tempo 30 km/h" konnte noch nicht erfolgen. Sie ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Stadt Offenbach um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung gebeten. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_40402	Buchrain Sprendlinger Landstraße (L 3313)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Backstraße bis Starkenburgring gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die Sprendlinger Landstraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Zusätzlicher Hinweis der Stadt Offenbach: Die Maßnahme der Verkehrsverflüssigung bezieht sich speziell auf die technische Aufrüstung und Erneuerung sowie verkehrstechnische Optimierung der Lichtsignalsteuerung an sechs Straßenzügen. Ziel der Maßnahme ist es, den Stop-and-Go-Verkehr zu reduzieren und die NOx-Emission entsprechend zu mindern. Die Umsetzung erfolgte im Jahr 2022 in der Sprendlinger Landstraße. Festlegung der Lärmaktionsplanung:

		Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.
R4_41703	Senefelder-quartier Marienstraße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Offenbach als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die Marienstraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.
R4_41704	Senefelder-quartier Starkenburg-ring	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h sowie Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Eine Prüfung „Tempo 30 km/h" konnte noch nicht erfolgen. Sie ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
R4_42102	Zentrum Bismarck-straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um

		die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Sprendlinger Landstraße bis Kasernenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die Bismarckstraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.
R4_42103	Zentrum Kaiserstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die Hausnummer 1 bis 25 liegen im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.
R4_42105	Zentrum Rathenaustraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die Rathenaustraße liegt im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.

Südlicher Ring Untere Grenzstraße (erstreckt sich über mehrere Stadtteile) (B 43)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge (z. B. lärmarmer Splittmastixaspalt SMA 8 LA, lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D, Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung DSH-V 5) gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im gesamten Bereich Taunusring, Odenwaldring, Spessartring Rhönstraße und Untere Grenzstraße bis Offenbach Ostbahnhof gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Offenbach: Die o.g. Straßen liegen im Bereich des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, welches den Bau einer Schallschutzwand, sowie den Einbau von Schallschutzfenstern umfasst. Eine Aussage über das Maß der Entlastung ist nach Abschluss des Lärmsanierungsprogramms ab 2023 möglich. Für die Untere Grenzstraße im Abschnitt Hebestraße bis Mühlheimer Straße liegt eine Machbarkeitsstudie zur Integration von Radverkehrsanlegen vor. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung einen aktuellen Sachstand vorzulegen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

R4_40104	Bieber Hamburger Straße	Ist-Zustand: Die Hamburger Straße ist eine Gemeindestraße im Stadtteil Bieber, die durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen geprägt ist. Teilweise handelt es sich um eine Einbahnstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 161	$LKZL_{Night}$ 193

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, eine Gehwegverbreiterung und die Errichtung vernünftiger Bushaltestellen gefordert. Zusätzlich soll die Hamburger Straßen für Radfahrende gegen die Einbahn freigeben werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Offenbach:
Eine Prüfung „Tempo 30 km/h" konnte noch nicht erfolgen. Sie ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen.

Die Freigabe für Radfahrende ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

	Bieberer Berg Am Schneckenberg	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gefordert den Bau der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B448 zu untersagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_40401	Buchrain komplettes Wohnviertel (BAB 661)	Ist-Zustand: Der Stadtteil Buchrain liegt im Süd-Westen Offenbachs. Im Osten verläuft in Nord-Süd-Richtung die BAB 661. Im Süden befindet sich das Offenbacher Kreuz sowie ein kurzes Stück der BAB 3.	$LKZL_{DEN}$ 1573	$LKZL_{Night}$ 3249

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80km/h sowie im Bereich Buchrainweg 151-159 Schallschutzwände gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Autobahn GmbH wurde um Prüfung der Eingaben und Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Wohngebiet Buchrain sowie um Prüfung eventueller verkehrsrechtlicher Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:
Es wurden Überschreitungen der Richtwerte an 4 Standorten nachts im Wohngebiet ermittelt.

Aufgrund der sehr niedrigen Zahl an Betroffenheiten und somit aus Gründen der Verhältnismäßigkeit kommen jedoch keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Höhe der Verkehrseinschränkung unter Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn ist somit nicht verhältnismäßig.

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.

R4_41601	Rumpenheim Bürgeler Straße (K 192)	Ist-Zustand: Die Bürgeler Straße ist eine Kreisstraße im Stadtteil Rumpenheim. Sie ist in beide Richtungen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar. Im verkehrsberuhigten Bereich (Schule / Sportplatz) gilt Schrittgeschwindigkeit.	$LKZL_{DEN}$ 330	$LKZL_{Night}$ 391

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zwischen dem Kurhessenplatz und der Schloßgartenstraße gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich Schloßgartenstraße bis Scharfensteiner Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Offenbach:
Eine Prüfung „Tempo 30 km/h" konnte noch nicht erfolgen. Sie ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

R4_41702	Senefelderquartier Friedrichsring	Ist-Zustand: Der Friedrichsring ist eine Gemeindestraße, die in beiden Fahrtrichtungen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar ist. Es handelt sich um eine Verbindungsstraße zwischen der Senefelder- und der Waldstraße, mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.	$LKZL_{DEN}$ 452	$LKZL_{Night}$ 502

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h im Bereich des Spielplatzes gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die schalltechnische Berechnung ergab Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können. Die Stadt Offenbach wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Offenbach bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. m) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Offenbach:
Eine Prüfung „Tempo 30 km/h“ konnte noch nicht erfolgen. Sie ist vorbehaltlich der nötigen Ressourcen für die folgenden Jahre vorgesehen.

Festlegung der Lärmaktionsplanung:
Die Stadt Offenbach wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

10.8.3 Schienenlärm

10.8.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

Im Ballungsraum Offenbach am Main gibt es keine nicht bundeseigenen Schienenverkehrswege und folglich auch keinen Lärm, der von diesen Verkehrsträgern ausgeht.

10.8.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken

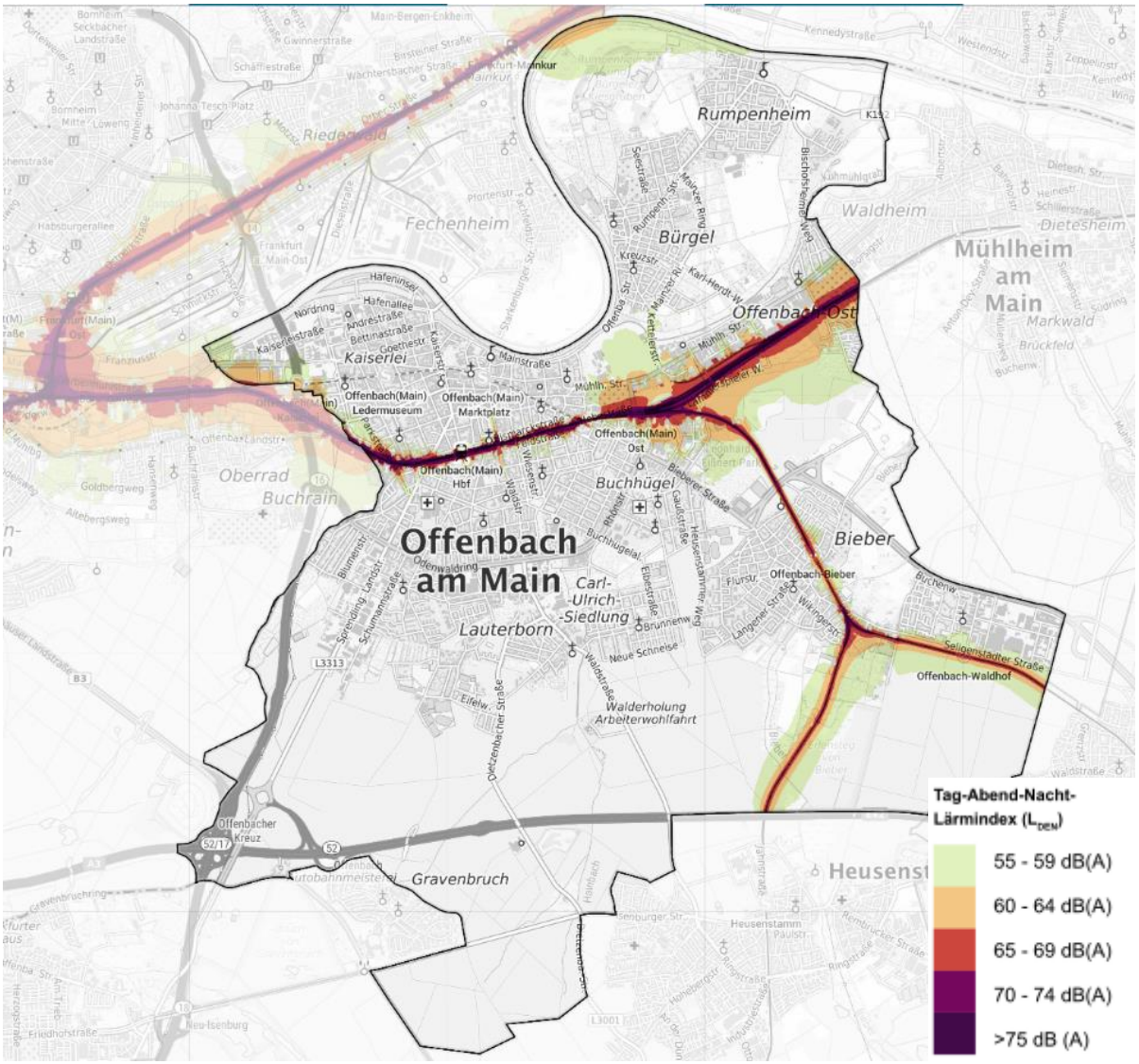

Abbildung 55: : Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Offenbach am Main (EBA 2022) [97]

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Offenbach am Main führenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken.

[97] © Eisenbahn-Bundesamt 2022; DB-Netz AG, Bahn Geodaten/Infrastrukturdaten 2021; Bundesamt für Karthografie und Geodäsie 2022 // Berechnungsvorschrift: BUB

Tabelle 36: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach am Main, die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	-	4.683	2.804	1.876	485	35	9.883
Nachts (L_{Night})	7.341	3.646	2.585	1.049	229	8	-	14.858

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

Die wichtigsten Bahnstrecken im Ballungsraum Offenbach am Main:

Kinzigtalbahn (3600) = Strecke Frankfurt a.M. - Hanau
Die Bahnstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda ist eine durchgehend mindestens zweigleisige Hauptverkehrsstrecke, die von Fulda über den Landrücken und durch das Tal der Kinzig nach Hanau führt und deswegen auch Kinzigtalbahn genannt wird. Ab Hanau verläuft sie auf der Südseite des Mains über Mühlheim, Offenbach nach Frankfurt am Main. Zur Schnellfahrstrecke ausgebaut ist sie heute Teil der wichtigen Verbindung zwischen Frankfurt am Main und dem Norden und Osten Deutschlands. Die ICE-Linien von Nord- und Mittel- Deutschland nach Südwestdeutschland über Frankfurt a.M. führen über sie. Neben der Main-Weser-Bahn ist sie eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Mitteldeutschlands in Nord-Süd-Richtung. Die Höchstgeschwindigkeit liegt auf dem dreigleisigen Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen bei 200 km/h, auf der restlichen Strecke bei 160 km/h. Die Strecke ist überlastet und der Ausbau ist in Planung.

Rodgaubahn (3661)
Die 22 km lange Rodgaubahn führt zweigleisig von Offenbach nach Rödermark-Ober-Roden. Es verkehren S-Bahnen.

Südmainische S-Bahn (3680)
Die 18 km lange S-Bahnstrecke führt vom Frankfurter Hauptbahnhof (tief) über Offenbach zum Hanauer Hauptbahnhof.

Maßnahmenvorschläge an bundeseigenen Schienenstrecken in Offenbach a.M.

Siehe auch Kapitel ‚Schienenlärmschutz: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes'

Eine Abbildung der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

Stellungnahme der Stadt Offenbach:
Die Stadt Offenbach wurde 2018 in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der DB aufgenommen und hat in diesem Planungsprozess bereits gemeinsam mit der DB AG und der Bürgerschaft über die Ausgestaltung der anzustrebenden Lärmschutzmaßnahmen diskutiert. Im Rahmen einer Bürgerveranstaltung stellte die DB AG die Planung zur Installation von Lärmschutzwänden für den Bereich der Strecke 3600 vor.

Im Rahmen der Projektplanung wurden bereits die betroffenen Liegenschaften ermittelt, die zusätzlich zur Lärmschutzwand noch einen Anspruch auf baulichen Schallschutz erheben können. Die politischen Gremien der Stadt haben am 31.01.2019 in Folge dieser Öffentlichkeitsbeteiligung einen Grundsatzbeschluss gefasst, der die Trassenquerung dezidiert in Abschnitte mit und ohne teilweise 2, teilweise 3 m hohe Lärmschutzwänden, teilweise in Alu- oder abschnittsweise in transparenter Ausführung differenziert. Dieser Beschluss liegt der DB seither vor und bildet den Ausgangspunkt der dortigen Planung. Nach Kenntnis der Stadtverwaltung wurde das Planfeststellungsverfahren, das die Umsetzung der Maßnahmen vorbereitet, noch nicht eingeleitet. Bürgerschaft und Gremienvertreter hoffen auf den Beginn ab 2026/2027. Ob bei der DB AG inzwischen Anträge zu baulichen Schallschutzmaßnahmen eingegangen sind und von der DB AG erstattet wurden, ist der Stadt nicht bekannt. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die Zahl der Lärmschwerpunkte seit der ersten Bürgerbeteiligung nicht verändert hat.

Eisenbahnnebenstrecken des Bundes

Nach Auswertung der Lärmkartierung des EBA gibt es im Ballungsraum Offenbach keine Eisenbahnnebenstrecken (weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr).

10.8.4 Industrielärm

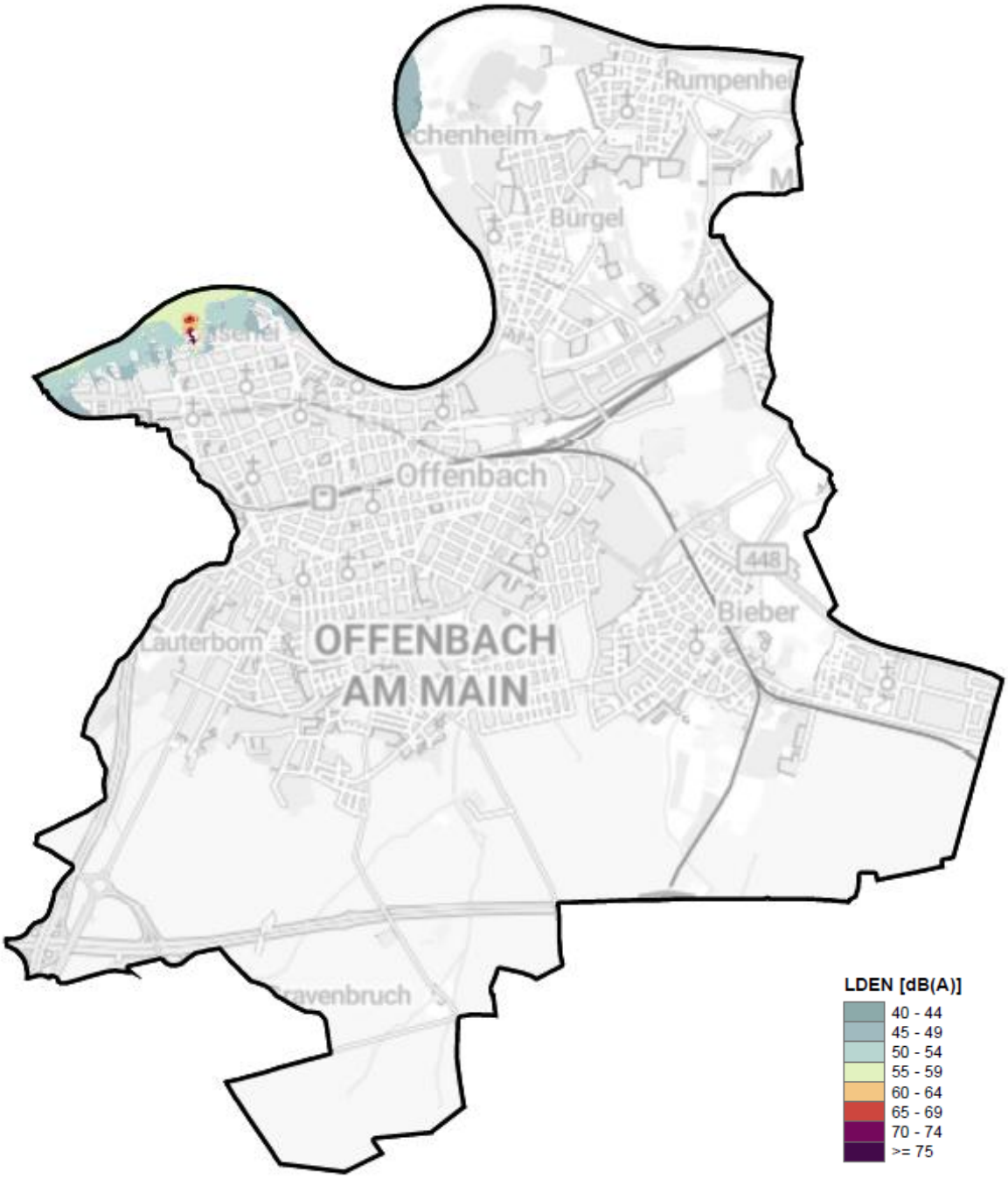

Abbildung 56: Lärmbelastung LDEN durch IE-Anlagen im Ballungsraum Offenbach a.M. (HLNUG 2022)[98]

[98] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Offenbach am Main die Industrie- und Gewerbegelände kartiert, in denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Offenbach a.M. ist der vom Frankfurter Osthafen ausgehende Lärm kartiert.

Tabelle 37: Anzahl von Personen im Ballungsraum Offenbach a.M. die Industrielärm ausgesetzt sind.

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		51	2	0	0	0	53
Nachts (L_{Night})	13	0	0	0	0	-	13

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in Offenbach a.M. überwacht[99]:

Energieversorgung Offenbach AG (EVO), ESO Stadtservice GmbH, Knettenbrech + Gurdulic Metallrecycling GmbH, manroland sheetfed manufacturing GmbH, REDUX Recycling GmbH, Wilhelm Krebs Resorg GmbH

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Maßnahmen an industriellen Anlagen initiiert, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständige Umweltabteilung Frankfurt des Regierungspräsidiums Darmstadt als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde gewährleistet.

[99]Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Januar 2023

10.8.5 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Gebiete, die der Erholung dienen als ruhige Gebiete vorgeschlagen werden. Diese werden im Rahmen der Planaufstellung geprüft und können nach erfolgreicher Prüfung im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.

Eine Festlegung von Ruhigen Gebieten erfolgt immer in enger Abstimmung mit der Kommune, hierbei sind eine Vielzahl von Kriterien zu Berücksichtigen.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Ruhige Gebiete in Offenbach/Main

In Prüfung oder Planung befindliche Ruhige Gebiete in Offenbach/Main

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Offenbach/Main

Stellungnahme des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz (3. Runde der Lärmaktionsplanung):
Aufgrund der städtischen Strukturen und der Lärmbelastung durch den Flugverkehr kommen als Ruhige Gebiete lediglich diese in Frage, die ländlich gelegen und am weitesten von der Fluglärmzone entfernt noch auf dem Stadtgebiet liegen. Das sind die Ortsteile Bürgel und Rumpenheim. Als Abgrenzung bietet sich die Landfläche an, die sich nördlich des Kuhmühlgrabens bis hin zum Main erstreckt und östlich entweder ebenfalls durch den Kuhmühlgraben oder durch die Stadtgrenze begrenzt wird.

Eine Festsetzung wird bisher nicht als erforderlich gewertet, da die entsprechenden Landschaftsräume als Außenbereichsflächen, die der Erholung dienen, planungsrechtlich bereits ausreichend gesichert sind.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Die Festsetzung möglicher ruhiger Gebiete wird aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Offenbach nicht weitergehend geprüft.

10.9 Ballungsraum Wiesbaden

Wiesbaden ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Hessen und Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main mit der Funktion eines Oberzentrums. In Wiesbaden sind 285.522 Einwohner gemeldet (Stand: 31.12.2023)[100]. Wiesbaden liegt am östlichen Ufer des Rheins und bildet mit der gegenüberliegenden rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz ein Doppelzentrum. Nördlich von Wiesbaden beginnt der Naturpark Hochtaunus. Das Stadtgebiet Wiesbaden umfasst eine Gesamtfläche von 204 km^2 und ist in 26 Ortsbezirke aufgeteilt. Die ehemals Mainz zugehörigen Stadtteile Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim bilden eine geographische und politische Besonderheit, da sie noch immer die Vorsilbe „Mainz" tragen. Mit 14 Heil- und Thermalquellen im Innenstadtbereich gehört Wiesbaden zu den ältesten Kurbädern Europas.

Die BAB 66 führt südlich in Ost-West Richtung an Wiesbaden vorbei. Die BAB 643 führt ausgehend von der BAB 60 westlich an Mainz vorbei und erschließt von Süden her Wiesbaden. Sie führt über die staugeplagte Schiersteiner Brücke bis ins Stadtgebiet hinein. Die BAB 671 führt östlich an Mainz vorbei und verbindet auf der östlichen Seite Wiesbaden mit der BAB 60. Folgende Bundesstraßen führen durch das Stadtgebiet: B 40, B 43, B 54, B 262, B 263, B 417 und B 455.

Neben dem Wiesbadener Hauptbahnhof (Kopfbahnhof) südlich des Zentrums sind in den Stadtteilen weitere zehn Bahnhöfe in Betrieb. Wiesbaden ist an das S-Bahn-Netz Rhein-Main angeschlossen (S-Bahn-Linien S1, S8 und S9). Wichtige Achsen sind Richtung Westen und Osten die rechte Rheinstrecke und die Taunus-Eisenbahn sowie Richtung Süden und Norden die Schnellfahrstrecke Rhein-Main Bahn, welche über die Verbindungsbahn an den Hauptbahnhof angeschlossen ist. Des Weiteren gibt es noch die Umgehungsbahn Mainz und die Ländchesbahn. Seit Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main 2002 ist Wiesbaden an das ICE-Netz angeschlossen.

Den ÖPNV bedienen in Wiesbaden die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH mit Verknüpfungen zur Mainzer Mobilität und regionalen Busverkehren, hier vor allem der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH.

In Wiesbaden befindet sich außerdem die Nerobergbahn, eine mit Wasserballast betriebene Drahtseil-Zahnstangenbahn.

Wiesbaden liegt an den Bundeswasserstraßen Rhein und Main. Im Ortsbezirk Schierstein befindet sich der Schiersteiner Hafen. Gegenüber von Gustavsburg liegt im Main die Kostheimer Schleuse, welche die Schleuse mit dem höchsten Fahrzeugaufkommen in Europa ist.

Im Stadtteil Erbenheim befindet sich der Flugplatz Erbenheim, ein Militärflugplatz der US Army.

[100] https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/Bevoelkerungsstatistik_Wiesbaden_Dezember_2019.pdf, Stand 31.01.20

10.9.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierung des HLNUG bzw. EBA wurden Statistiken über die Anzahl der Belasteten erstellt.

Tabelle 38: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen in Wiesbaden

	Straßen	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie	Industrie
dB (A)	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}	LDEN	L_{Night}
ab 50 - 54	-	34.759	-	4.860	-	-	-	366
ab 55 - 59	40.091	32.191	5.480	2.540	-	-	464	155
ab 60 - 64	30.788	23.622	3.030	840	-	-	203	41
ab 65 - 69	30.173	3.961	1.040	450	-	-	40	0
ab 70 -74	21.385	81	610	30	-	-	0	0
ab 75	2.261	-	50	-	-	-	0	-
Summe	124.698	94.614	10.210	8.720	0	0	707	562

Tabelle 39: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen, Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wiesbaden

L_{DEN}	Straßen	bundeseigene Eisenbahnstrecken	nicht bundeseigene Schienenstrecken	Industrie
Menschen - Zahl der Fälle…				
starker Belästigung	25.167	1.908	-	
starker Schlafstörung	6.926	1.020	-	
ischämischer Herzkrankheiten	51	-	-	
Fläche in km²				
ab 55 dB(A)	62,7	18,54	-	2,0
ab 65 dB(A)	21,8	4,47	-	1,2
ab 75 dB(A)	3,7	0,79	-	0
Wohnungen				
ab 55 dB(A)	59.377	4860	-	335
ab 65 dB(A)	25.627	810	-	19
ab 75 dB(A)	1.076	20	-	0
Krankenhäuser				
ab 55 dB(A)	26	0	-	0
ab 65 dB(A)	6	0	-	0
ab 75 dB(A)	0	0	-	0
Schulen				
ab 55 dB(A)	93	33	-	4
ab 65 dB(A)	20	3	-	0

ab 75 dB(A)	0	0	-	0

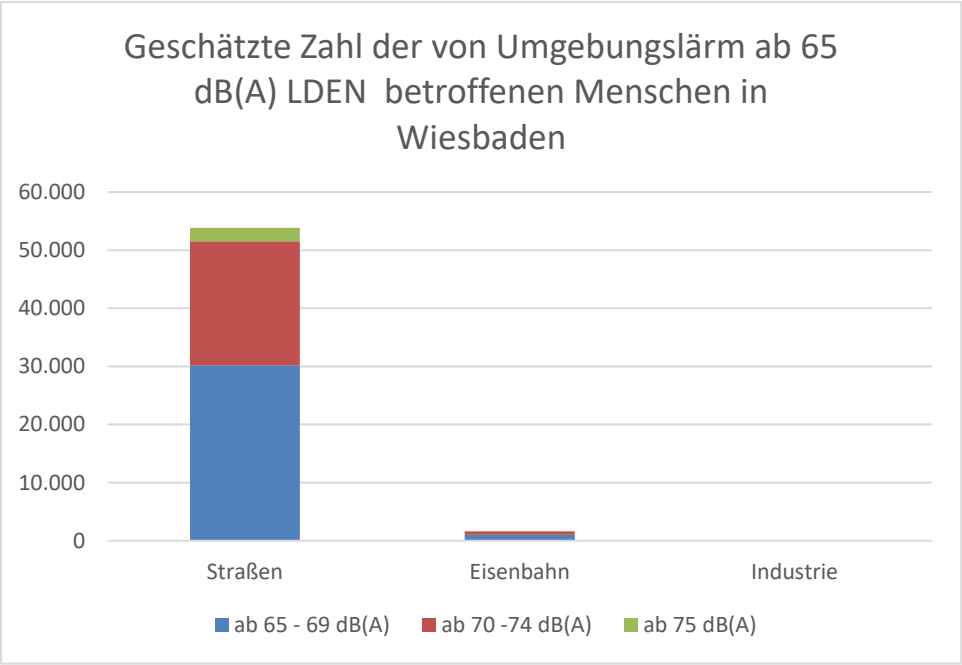

Abbildung 57: Anzahl der betroffenen Einwohner mit LDEN > 65 dB(A) Ballungsraum Wiesbaden

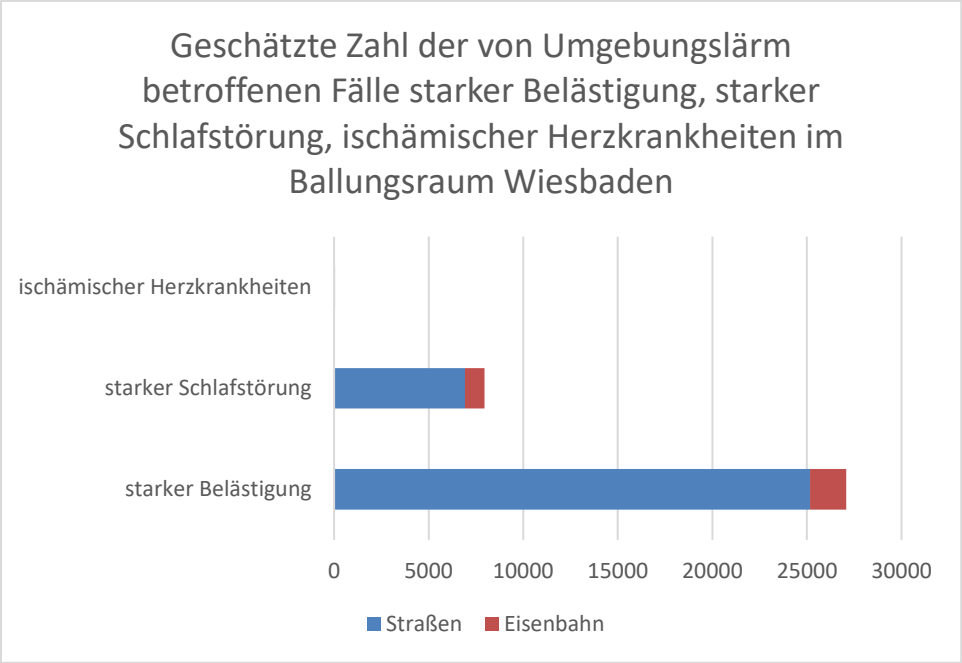

Abbildung 58: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten im Ballungsraum Wiesbaden

10.9.2 Straßenlärm

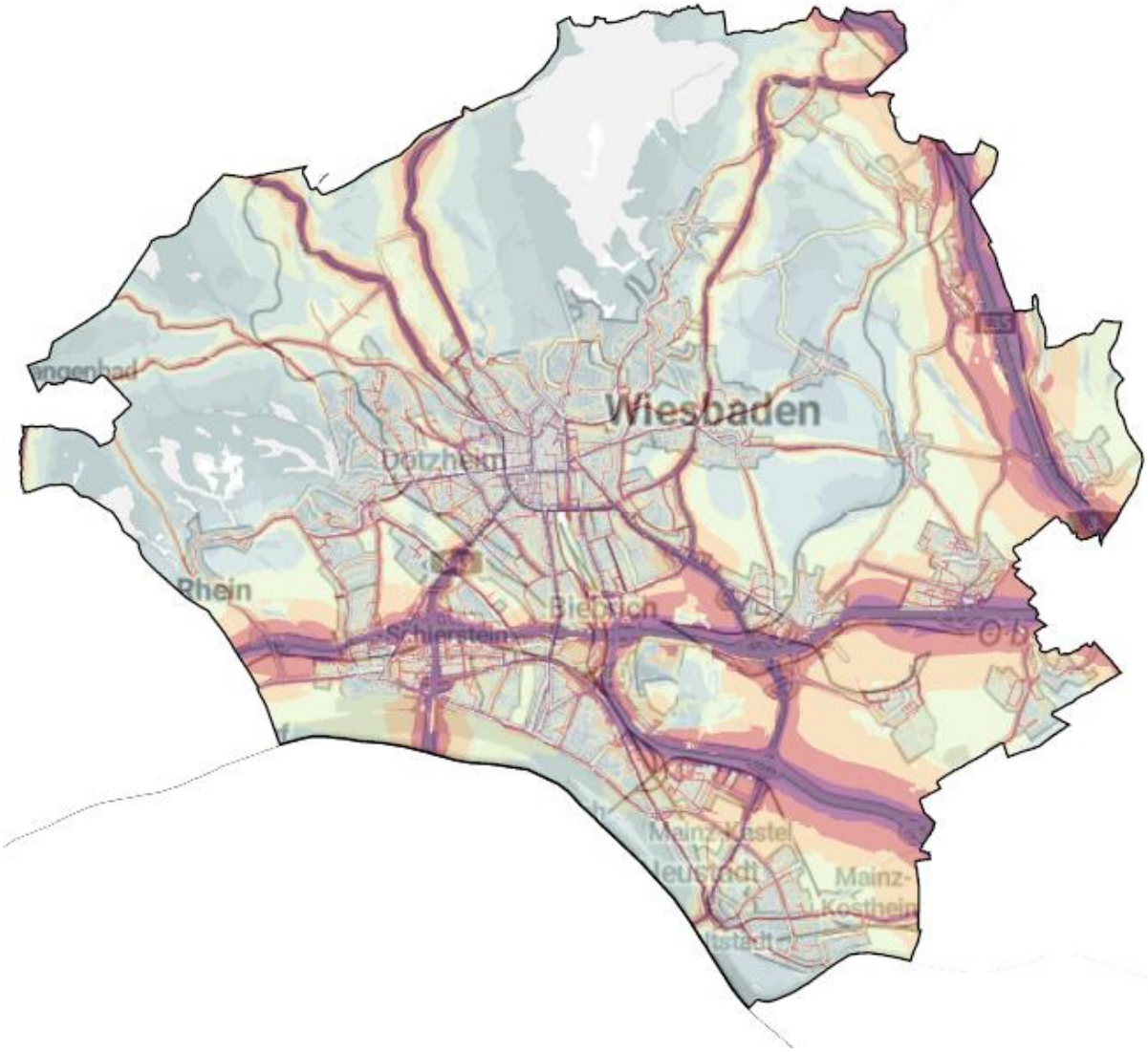

Abbildung 59: Lärmbelastung LDEN durch Straßen im Ballungsraum Wiesbaden (HLNUG 2022) [101]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, für die Verkehrszahlen vorlagen, lärmkartiert. Der Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 enthält eine ausführliche Beschreibung des Datensatzes:

(https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf)

Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich in Wiesbaden im Bereich der EU-Kartierung über ca. 425,8 Straßenkilometer, im Bereich der PLUS-Kartierung ca. 964,5 Straßenkilometer.

[101] Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Tabelle 40: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	40.091	30.788	30.173	21.385	2.261	124.698
Nachts (L_{Night})	34.759	32.191	23.622	3.961	81	-	94.614

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

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

Die Stellungnahmen wurden gesamtstädtisch abgestimmt.

Langfristige Maßnahmen der Stadt Wiesbaden

Stellungnahme des Umweltamtes
Im Rahmen des „Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden[102]“ wurden bereits folgende lärmrelevanten Maßnahmen umgesetzt, beziehungsweise werden noch umgesetzt. Auch eine nähere Beschreibung zu den Maßnahmen findet sich im Luftreinhalteplan.

Elektromobilität
- Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks
- Elektromobilitätskonzept
- Einrichtung und Betrieb von Ladesäulen
- Gebührenfreie Parkplätze für emissionsfreie Car-Sharing-Fahrzeuge
- E-Mobility-Hub
- Elektrifizierung Busflotte / emissionsfreier ÖPNV

Verkehrslenkung
- Verlagerung von MIV von hochbelasteten auf weniger belastete Strecken
- Reduzierung um je eine MIV-Fahrspur je Richtung auf 1. Ring
- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf verschiedenen Straßen
- Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt
- Schaffung einer durchgehenden Fahrspur für den Busverkehr auf dem, 1. Ring, Sedanplatz bis Berliner Straße
- Busbeschleunigung Wilhelmstraße, Friedrichstraße, Luisenstraße und Knoten Luisenstraße / Bahnhofstraße, Bahnhofstraße, Berliner Straße, Rheinstraße, Oranienstraße, Dotzheimer Straße, Klarenthaler Straße, Mainzer Straße vor 1. Ring
- Parkraummanagement / Digitales Parkraummanagement
- Erhöhung der Parkgebühren im bereits bewirtschafteten öffentlichen Raum
- Konsequente Kontrolle des Parkraums
- Einführung einer flächendeckenden abgestuften Parkraumbewirtschaftung

[102] https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/luftreinhalteplan_fuer_den_ballungsraum_rhein-main_2._fortschreibung_teilplan_wiesbaden_0.pdf

- Frühe MIV-Zuflussdosierung an Einfallstraßen aus Untertaunus, Rheingau und Mainz
- Aufbau eines digitalen Systems für die Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs DIGI-V (Digitalisierung des Individualverkehrs)
- Umweltsensitives Verkehrsmanagement
- Digitales Standortmanagement für Taxis

Radverkehr

- Schaffung eines lückenlosen „Grundnetzes 2020" an Radverkehrsinfrastruktur, abgeleitet aus Zielnetz 2030 des Radverkehrskonzepts. Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5,7 auf 10,4 Prozent.
- Errichtung von neuen Fahrradabstellplätzen, davon auch überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltepunkten.
- Bau von Radschnellverbindungen nach Mainz und Frankfurt a.M. für Verlagerung von Autofahrten von Alltagspendlern - erste Teilabschnitte
- Einführung von Protected Bike Lanes auf besonders sicherheitssensiblen Abschnitten
- Verbesserung der Radführung an Kreuzungen

ÖPNV-Ausbau / Vernetzung / Intermodalität

- Angebotsausweitungen im lokalen und regionalen Busverkehr
- Angebotsoptimierungen im lokalen Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2023/24
- Weitere Angebotsausweitungen des lokalen Nahverkehrsplans nach 2018 gemäß Beschlusslage der StVV zum Nahverkehrsplan
- Grundsätzliche Optimierung des Liniennetzes im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes
- Integration in digitale Auskunfts- und Buchungssysteme (RMV-App, ESWE Verkehr-App)
- Errichtung von neuen Park & Ride-Parkplätzen u. a. realisiert an der Kahle Mühle
- Einführung einer vergünstigten Zwischenpreisstufe für die Nachbarkommunen: Taunusstein, Eltville, Niedernhausen, Schlangenbad
- Einrichtung Schnellbus-Linien aus dem Umland und Taktverdichtung
- Taktverdichtungen und zusätzliche Direktverbindungen des schienengebundenen ÖPNV
- Einführung eines Job-Tickets (für die rd. 5.000 Beschäftigten der Landeshauptstadt Wiesbaden)
- Ausbau des Car-Sharing Angebots

Urbane Logistik

- Mikro-Depots am Rand der Innenstadt (vorerst temporär bis Ende 2024)
- Kaufprämie für E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und Gewerbetreibende
- Intelligente Ladezonen (hohe Anzahl neuer Liefer- und Ladezonen, jedoch nicht digitalisiert)
- Kampagne zur Luftreinhaltung

Maßnahmen der Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen der Luftreinhalteplanung mit Lärmminderungswirkung

a. Digitalisierung des Verkehrs

In einem bundesweiten Referenzprojekt digitalisiert die Landeshauptstadt Wiesbaden in Zusammenarbeit mit der Siemens Mobility GmbH die Verkehrssteuerung. Dazu wurden im gesamten Stadtgebiet 226 Lichtsignalanlagen aufgerüstet und 50 Umweltsensoren ergänzt. Ziel ist eine optimierte Verkehrssteuerung für alle Verkehrsteilnehmer. Dazu werden Verkehrs- und Umweltdaten erhoben und analysiert, um zukünftig besser auf die komplexe Verkehrssituation und die Einhaltung der Luftschadstoffbelastungen reagieren zu können. Die neuen Lichtsignalanlagen wurden bis Ende 2021 im Verbund mit einem Zentralrechner ertüchtigt und vernetzt und liefern aktuell die Grundlagen für eine präzise Erfassung der Verkehrssituation und der Schadstoffemission in Echtzeit. Hierauf aufbauend werden zurzeit die Entwicklungen vorangetrieben, eine optimale Verkehrssteuerung sukzessive zu implementieren und nach Möglichkeit hierbei auch Ansätze aus der künstlichen Intelligenz zu integrieren. Nach Abschluss der „hardwareseitigen" Ausrüstung bis Ende 2021 befindet sich das Projekt nun in der „software- und programmseitigen" Entwicklung. Für ein umweltsensitives Verkehrsmanagement werden dann neben der Verkehrsdichte auch die Anteile der Verkehrsarten sowie die Schadstoffe Stickoxid, Ozon und Feinstaub gemessen und in die dynamische Verkehrssteuerung eingespeist.

b. Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Durch einen optimierten Einsatz der zur Verfügung stehenden Ressourcen, der Einbindung bestehender und Schaffung neuer Infrastruktur, der Aufwertung zentraler Umsteigepunkte bei gleichzeitiger Senkung der Gesamtreisezeit und notwendiger Umstiege, wird in der LHW durch eine positive Beeinflussung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen angestrebt. Die Umsetzung soll vorrangig im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises aufgezeigt werden. Das oberste Ziel ist der Entwurf eines möglichst attraktiven, klar strukturierten und leicht begreifbaren Angebots, welches eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität fördert.

Maßnahmen für eine Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs sind zudem weiterhin die Einführung neuer Bahndirektverbindungen und die Angebotsausweitung aus bestehenden Bahnlinien. Voraussetzung hierfür ist eine gesicherte kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV.

Beispielsweise ist die Einführung der neuen Regionalexpress Linie 19 zwischen Frankfurt und Koblenz ab Dezember 2025 zu nennen, die aus dem RE 9 entwickelt wird. Zudem soll ab Dezember 2028 die Wallauer Spange inklusive einem neuen Bahnhaltepunkt Wallau/Delkenheim in Betrieb genommen werden. Dadurch ergibt sich vor allem eine wesentlich schnellere Anbindung Wiesbadens an den Frankfurter Flughafen sowie eine generell verbesserte Anbindung an den Schienenverkehr für den Wiesbadener Osten mit attraktiven Umsteigeverbindungen mit dem Bus am neuen Haltepunkt.

c. Radverkehr

Der Radverkehr soll umfassend gefördert werden, so dass bereits bis 2020 ein deutlicher Zuwachs beim Anteil der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) erreicht wurde. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen werden neue Radwege und Radstreifen geschaffen, die zusammen mit den bestehenden Radverbindungen das „Rad-Grundnetz 2020" bilden. Die Maßnahmen sind abgeleitet aus dem Zielnetz 2030 des städtischen Radverkehrskonzeptes.

An folgenden Straßen wird / wurde neue Radinfrastruktur errichtet:

- Ring: Schaffung einer durchgehenden Radinfrastruktur (Gemeinsame Rad- und Busspur, Ausbau des Mittelstreifens auf dem 1. Ring zwecks Freigabe für den Radverkehr inkl. eigener Fahrrad-Ampeln für Querungen, Entfall Nachtparken)
- Friedrich-Ebert-Allee
- Äppelallee
- Kasteler Straße
- Saarstraße
- Emser Straße
- Schwalbacher Straße
- Luisenstraße und Dotzheimer Straße
- New-York-Straße
- Straße der Republik
- Biebricher Straße (zwischen Dyckerhoffstraße und Kaiserbrücke, auch als Zubringer für Rheinüberquerung nach Mainz)
- Kastel/Kostheim: Steinern Straße
- Erich-Ollenhauer-Straße
- Sonnenbergerstraße
- Klarenthaler Straße
- Willi-Werner-Straße
- Abraham-Lincoln-Straße
- Karlstraße
- Und viele mehr. Für weitere bzw. tiefergehende Informationen hinsichtlich Radinfrastruktur ist folgender Link hilfreich:

https://www1.wiesbaden.de/microsites/radbuero/radinfrastruktur/radwegebau.php

An folgenden Straßen werden / wurden Radverkehrsverbindungen aufgewertet, z.B. durch Lückenschlüsse:

- Achse Lessingstraße – Matthias-Claudius-Straße
- Verknüpfung Kahle Mühle – Grundweg – Gibb als Direktverbindung Dotzheim – Biebrich
- Kostheim, Hochheimer Straße

d. Elektrifizierung des Verkehrs

Aktuell sind bereits 120 batteriebetriebene Solobusse Bestandteil der Flotte von ESWE Verkehr. Eine weitere Elektrifizierung ist langfristig geplant, jedoch abhängig vom Fahrzeugbedarf des neuen Liniennetzes gemäß der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) auf der einen sowie einem zusätzlichen Betriebshof mit entsprechender Ladeinfrastruktur auf der anderen Seite.

e. Urbane Logistik – Lkw-Durchfahrtsverbot

Zur Reduktion des Lieferverkehrs in der Stadt ist die Einrichtung so genannter Mikro-Depots am Rande der Innenstadt geplant. Von hier aus sollen Waren für die sogenannte „letzte Meile" auf E-Cargobikes oder andere kleine E-Fahrzeuge verladen und zugestellt werden. Mit einem Logistiker (DHL) und einem Lebensmittel-Lieferanten wurden entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen und ein Pilotprojekt (Elsässer Platz) realisiert.

Ladezonen werden bisher häufig durch Falschparker belegt, sodass der Lieferverkehr in die zweite Reihe oder auf Radwege ausweicht. Durch ein wegweisendes Kennzeichnungsprojekt konnte die Anzahl der Falschbelegungen signifikant reduziert werden. Darüber hinaus wird die Anzahl der Liefer- und Ladezonen permanent erhöht.

Kaufprämien für E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und Gewerbebetriebe sollen einen weiteren Anreiz bieten, auf emissionsfreie Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Kaufprämie für Lastenfahrräder wurde im März 2019, vom Magistrat beschlossen. Wiesbadener Privatleute und Gewerbetreibende konnten sich bis zu 1.000 Euro, maximal 25 Prozent des Kaufpreises, erstatten lassen. Die Fördermittel von insgesamt 100.000 Euro wurden je zur Hälfte von der Landeshauptstadt Wiesbaden und der ESWE Versorgung bereitgestellt. Die Fördermittel wurden komplett ausgeschöpft und eine Fortführung des Programms lief auch im Jahr 2023 mit einer Maximalförderung von 800 Euro pro Rad. Von Februar bis Mai 2019 konnten sich Wiesbadener Bürger und Gewerbetreibende für zwei Wochen kostenlos eines von 25 E-Lastenrädern ausleihen und auf Alltagstauglichkeit testen.

Als mögliche weitere Maßnahme zur Verringerung der Schadstoffbelastung in der Stadt wurde im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes auch die Umsetzung eines Lkw-Durchfahrtsverbots untersucht. Ähnlich wie Busse emittieren Lkw deutlich mehr Schadstoffe als Pkw. Zum Gütertransport zur Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sowie der Wirtschaft mit den innerhalb des Stadtgebiets gelegenen Gewerbe- und Industriebetrieben sind sie jedoch nur bedingt durch andere Transportmittel zu ersetzen. Mit Beschluss vom 24. Juni 2010 hat sich die Stadtverordnetenversammlung für die Einführung eines Durchfahrtsverbots für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t ausgesprochen. Verkehrszählungen haben gezeigt, dass der Anteil von Lkw und Lastzügen am Verkehrsaufkommen in Wiesbaden zwischen 3% und 4% liegt. Da die Belieferung der Stadt mit der Maßnahme nicht eingeschränkt werden sollte, sondern nur die Lkw ausgeschlossen, die weder ihren Ursprung noch ihr Ziel in der Stadt Wiesbaden haben, wurde zunächst der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs zunächst noch durch Befragungszählungen ermittelt. Je nach untersuchter Zufahrtsstraße lag der Anteil an reinem Durchgangsverkehr zwischen knapp 10% auf der Berliner Straße und 55% auf der Platter Straße, in Zahlen zwischen 100 und knapp 300 Lkw pro Tag.

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot kann aber nur dann angeordnet werden, wenn es für die Aufnahme dieses Lkw-Verkehrs geeignete Alternativstrecken gibt, auf denen die Mehrbelastung auch nicht zu neuen Grenzwertüberschreitungen führt.

Zur Verteilung der Lkw-Fahrten auf Umfahrungsstrecken als auch zur Abgrenzung der Fahrverbotszone wurden weitere Gutachten eingeholt. Der vor allem in Nord-Süd- Richtung auftretende Durchgangsverkehr sollte demnach westlich von Wiesbaden über die

Bundesstraße B 260 (Zusatzbelastung bis zu 283 Lkw pro Tag) und östlich von Wiesbaden über die A 66, A 3 und die Bundesstraße B 275 (Zusatzbelastung bis zu 195 Lkw pro Tag) umgeleitet werden.

Aus diesem Grund wurde die Immissionsbelastung aller an den ausgewiesenen Umfahrungsstrecken liegenden Kommunen vor und nach einer Verkehrsverlagerung untersucht. Untersucht wurden hier drei Varianten. Jede der untersuchten Varianten widerspricht jedoch den rechtlichen Vorgaben.

Letzlich konnte mit verhältnismäßgen und weniger einschneidenden Maßnahmen die Einhaltung der Feinstaub- sowie Stickstoffdioxidimmissionen im Rahmen der Luftreinhalteplanung für die Stadt wiesbaden erreicht werden, so dass die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes nicht erforderlich war.

Daher bestand keine Möglichkeit, ein Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

f. Sofortpaket Maßnahmen Luftreinhalteplanung

In ihrer Sitzung am 6. September 2018 hat die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung ein umfassendes Sofortpaket beschlossen, das auf schnellstmögliche Senkung der verkehrsinduzierten Stickoxidbelastung abzielt. Das Sofortpaket konkretisiert und terminiert bereits beschlossene und angestoßene Projekte (bspw. die Elektrifizierung der Busflotte), beinhaltet aber vor allem neue Maßnahmen. Leitmotiv des Sofortpakets ist eine Verlagerung des Autoverkehrs im doppelten Sinne: zum einen die Verlagerung von Autoverkehr auf emissionsärmere Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr, Elektromobilität), zum zweiten die Verlagerung von Autoverkehr „von innen nach außen", also aus der hochbelasteten Innenstadt heraus.

Alle Maßnahmen des Sofortpakets sind auf eine Wirksamkeit bis spätestens 2020 ausgerichtet.

Einhergehend mit dem Sofortpaket hat die Landeshauptstadt Wiesbaden einen „Masterplan Green City WI-Connect" erstellt und im Herbst 2018 beim Bundesverkehrsministerium eingereicht. Der Masterplan stellt den formalen Rahmen für Fördermittelanträge der Landeshauptstadt Wiesbaden bei der Bundesregierung dar. Er enthält über die kurzfristigen Maßnahmen des Sofortpakets hinaus auch Maßnahmen mit Wirkungshorizont nach 2020.

g. Zusätzliche Maßnahmen im Straßenverkehr

Flankierende Maßnahmen im Straßenverkehr für den sicherheitssensiblen Bereich „Radverkehr" sind überholt, da diese in der novellierten Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt werden

h. Straßendeckensanierung im jährlichen Turnus

Für Fahrbahndeckensanierungen stehen seit Jahren im Rahmen des Fahrbahndeckenprogramms Haushaltsmittel zur Verfügung. In der Regel werden rund 10 Straßen pro Jahr bzw. mehrere Kilometer mittels neuer Fahrbahndecke saniert. Jede Straßensanierung (Deckenerneuerung) trägt zur Geräuschminderung der Reifenabrollgeräusche bei. Von daher ist eine kontinuierliche Straßensanierung selbst beim Einsatz von konventionellem Deckenbelag lärmmindernd.

Bereiche folgender Straßen wurden / werden Fahrbahndeckensaniert*:

- Haydnstraße
- Alwinenstraße
- Tannhäuserstraße
- Ludwig-Erhard-Straße
- Tannhäuserstraße
- Coulinstraße
- Rietschelstraße
- Friedrichstraße
- Eppsteiner Straße
- Schönbergerstraße
- Rheinstraße
- Lahnstraße
- Am Hochfeld
- Soonwaldstraße
- Rheingaustraße
- Nietzschestraße
- Dotzheimer Straße
- Quellbornstraße
- Bingertstraße
- Am Berggarten
- Münchener Straße
- Kreuzung Sonnenberger Straße und An der Dietenmühle
- Paracelsusweg
- Adolf-Schneider-Straße
- Weingartenstraße
- Rheinstraße
- Uthmannstraße

i. Passive Schallschutzmaßnahmen

Zurzeit stehen keine Förderprogramme für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Daher kann der Forderung nach passivem Schallschutz nicht entsprochen werden.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:
Soweit keine Eingaben aus der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen, werden die Lärmkonfliktpunkte aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß ihrem aktuellen Sachstand als umgesetzte/abschließend geprüfte Maßnahmen oder in Prüfung/Planung befindliche Maßnahmen abgebildet.

Bei o.g. Lärmkonfliktpunkten, die aktuell nur zum Teil umgesetzt bzw. abschließend geprüft wurden, werden diese gesplittet in beiden Tabellen aufgeführt.

Die Stadt Wiesbaden, als zuständige Straßenverkehrsbehörde, steht weiterhin bezüglich der Anordnung möglicher straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Rücksprache mit der Oberen Straßenverkehrsbehörde.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärmminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_50101	Auringen (BAB 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Im Bereich Auringen zwischen AS WI-Niedernhausen und AS Wiesbadener Kreuz ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 bzw. 60 km/h für Lkw nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der BAB 3 zwischen Betr.-Km 144,950 und 146,470 in Fahrtrichtung Würzburg und Tempo 100 bzw. 60 km/h für Lkw nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der BAB 3 zwischen Betr.-Km 144,400 und 146,850 in Fahrtrichtung Köln aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich Auringen zw. AS WI-Niedernhausen und AS Wiesbadener Kreuz nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h bzw. 60 km/h für Lkw zwischen Betr.-Km 144,950 und 146,470 in Fahrtrichtung Würzburg und zwischen Betr.-Km 144,400 und 146,850 in Fahrtrichtung Köln. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt

		werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_50102	Auringen (L3028)	Eingaben aus der Beteiligung: Für die Landesstraße ‚Am Wellinger' L3028 wird Tempo 50 zwischen ‚Am Hinkelhaus' und Bahnübergang Auringen gefordert sowie eine festinstallierte Blitzersäule und ein sicherer Fuß- und Radweg. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Nach Beurteilung der Verkehrslage ist dort kein Unfallschwerpunkt (mit Unfällen mit hoher Geschwindigkeit) und deshalb hätte ein Antrag auf eine feste Geschwindigkeitsmessanlage (Blitzer) keine Aussicht auf eine Genehmigung durch das Land Hessen. Ein Fußgängerdurchgang unter dem Viadukt wird baulich abgetrennt. Das Tempo 50 Schild wird, ergänzt mit dem Gefahrenzeichen Engstelle, ca. 50 m weiter in Richtung Medenbach versetzt.
R4_50201	Biebrich (BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.
R4_50202	Biebrich (BAB 643)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die

		Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Bau einer Schallschutzwand gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_50203	Biebrich Äppelallee (L 3482)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Zaberner Straße bis Colmarer Straße und Erich-Ollenhauer-Straße bis Biebricher Allee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wird seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_50204	Biebrich Rheingaustraße (K 648)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h zwischen der Regattastraße und der Glarusstraße sowie eine Geschwindigkeitsanzeige gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen der Kreuzung Saarstraße bis Rheingaustraße 29 und von der Kreuzung Am Schlosspark bis Wilhelm-Kalle-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten.

		Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Es wurden Messungen mit einer Geschwindigkeitsmesstafel durchgeführt. Derzeit wird die Möglichkeit der Aufstellung eines Messanhängers geprüft. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_50205	Biebrich Breslauer Straße (K 649)	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird eine Geschwindigkeit von 30 km/h ganztags, ein attraktiveres ÖPNV-Angebot und bauliche Schallschutzmaßnahmen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Glarusstraße und Stettiner Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme des RMV: Der barrierefreie Ausbau und die Modernisierung der Station Wiesbaden Ost sind Bestandteil der 3. Rahmenvereinbarung zum Stationsausbau zwischen dem Land Hessen (HMWEVW), der DB Station&Service AG und den Verkehrsverbünden RMV und NVV. Aufgrund der schwierigen örtlichen und baulichen Verhältnisse ist zunächst die Durchführung einer Machbarkeitsstudie vorgesehen, welche die Möglichkeiten zur Herstellung einer barrierefreien Zuwegung prüfen wird. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Bezüglich eines attraktiveren ÖPNV-Angebots und baulicher Schallschutzmaßnahmen wird auf die Punkte b und j verwiesen.
R4_50206	Biebrich Biebricher Straße	Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_50207	Biebrich Bleichwiesenstraße (Bereich BAB 66)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Stellungnahme der Autobahn GmbH: Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH,

		Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1) Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben. Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Bau einer Schallschutzwand gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_50209	Biebrich Gibberstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_50210	Biebrich Rathausstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Rheingaustraße bis August-Laut-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wird seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Ab dem Herzogsplatz in Fahrtrichtung Straße der Republik ist „VZ 253 + Anlieger frei“ angeordnet. Demzufolge ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Rathausstraße bereits gegeben.
R4_50213	Biebrich Waldstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Entenstraße bis Steinstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:

		Tempo 30 wurde im Januar 2018 durch das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei im Bereich der Hasenstraße aufgrund eines Unfalls angeordnet. Hinsichtlich des Verkehrslärms wurden 2019/2020 Lärmberechnungen auf Basis des Programms ODEN durchgeführt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_50401	Breckenheim (BAB 3)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil (3. Runder der Lärmaktionsplanung): Im Bereich WI-Breckenheim ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der A3 zwischen KM 152,5 und 151,1 in Fahrtrichtung Würzburg und Tempo 100 nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf der A3 zwischen KM 151,2 und 152,2 in Fahrtrichtung Köln aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich WI-Breckenheim zwischen KM 152,5 und 151,1 in Fahrtrichtung Würzburg, bzw. 151,2 und 152,2 in Fahrtrichtung Köln nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_50702	Erbenheim Berliner Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Tempo 30 km/h ganztags von der Straße am Oberfeld, Wandermannstraße, Barbarossastraße, Berliner Straße bis Ortsausgang und Tempelhoferstraße (Richtung Berliner Straße) gefordert sowie Tempo 70 km/h ganztags durchgehend auf dem Teilstück zwischen Abraham-Lincoln Straße bis Mainz-Kastel und von dort in Richtung Wiesbaden bis Abraham-Lincoln Straße auf der B 455. Blitzersäulen werden zur Einhaltung als sinnvoll erachtet. Eine weitere Forderung betrifft den Ausbau der Kreuzung Am Petersberg (Gewerbegebiet). Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive

		Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Wiesbaden: In der Berliner Straße befindet sich schon eine Geschwindigkeitsmessanlage. Für eine weitere feste Messanlage wird kein Bedarf gesehen.
R4_50703	Erbenheim Straße Oberfeld	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_51101	Klarenthal Carl-vonOssietzky-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.
R4_51402	Mainz-Kastel Ludwigsplatz	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_51403	Mainz-Kastel Philippsring	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Kloberstraße bis Admiral-Scheer-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

R4_51404	Mainz-Kastel Wiesbadener Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es werden Lärmminderungsmaßnahmen in der Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Wiesbadener Straße 54 bis Bahnübergang gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_51501	Mainz-Kostheim Hochheimer Straße (B 40)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Hinsichtlich des Verkehrslärms wurden 2019/2020 Lärmberechnungen auf Basis des Programms ODEN durchgeführt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_51502	Mainz-Kostheim Hauptstraße (B 43)	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_51503	Mainz-Kostheim Steinern Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

R4_51701	Mitte Rheinstraße (L 3037)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Wilhelminenstraße bis Kaiser-Friedrich Ring gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich Rheinsrtaße zwischen Kaiser-Friedrich-Ring bis Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Rheinsrtaße zwischen Kaiser-Friedrich-Ring bis Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_51702	Mitte Bahnhofstraße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich der Bahnhofstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Bahnhofstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Die in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung in Aussicht gestellte Teilsperrung der Bahnhofstraße (Citybahn Planung) wird aufgrund einer Negativentscheidung der Citybahn nicht erfolgen.

R4_51703	Mitte Oranienstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Kaiser-Friedrich-Ring bis Adelheidstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich der Oranienstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Oranienstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_51704	Mitte Röderstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf der Röderstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Röderstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_51901	Nordenstadt Holzweg Hunsrücker-straße (L 3028)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Es wurde abschnittsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzt. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

R4_52002	Nordost Lahnstraße (L3037 / K647)	Eingaben aus der Beteiligung: Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (=DTV Werte) für die Lahnstraße sollen mit einer Verkehrszählung und einer genaueren Modellierung der Ortslage überprüft werden, da hier ein zu niedriger Ansatz vermutet wird. Ergänzend werden folgende Punkte zur direkten bzw. indirekten Lärmminderung gefordert: Eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung unter 50 km/h wegen des maroden Straßenbelags Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 7,5t. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für mehr Sicherheit für Fußgänger, Schüler u. Kinder. Der Kreuzungsbereich wird stark frequentiert von Schülern der Gesamtschule „Campus Klarenthal", den Kindern der Kita Campus Klarenthal und dem Kinderhaus Klarenthal in der Graf-von-Galen-Straße 82. Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle Durch die Verlegung der Haltestellen mit Haltebuchten vor die Kreuzung Lahnstr./Graf v. Galen Str. könnte der Verkehr sicherer, stetiger, flüssiger und damit leiser werden. Eine vorgeschaltete Warnlichtanlage in Höhe des Ortsschildes wird vorgeschlagen. Die Geschwindigkeit würde hiermit bereits vor dem Wohngebiet herabgesetzt und würde für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgen. Der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV wird vorgeschlagen, um die Lärmbelastung von 145 Bussen täglich zu reduzieren (Buslinien 33, 275 u.X76) Schaffung eines Schutzstreifens Als bauliche Schallschutzmaßnahme wird die Verlegung der Lahnstraße in den angrenzenden Steilhang vorgeschlagen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Es wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Das Ergebnis war jedoch unauffällig. Daher sind aus Sicht der Stadt Wiesbaden keine Blitzer erforderlich. Die Fahrbahndecke wurde bereits saniert.

R4_52004	Nordost Bierstadter Straße (K 659)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde im Bereich zwischen Frankfurter Straße bis Steubenstraße um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich Bierstadter Straße zwischen Wilhelmstraße und Steubenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Bierstadter Straße zwischen Wilhelmstraße und Steubenstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_52005	Nordost Parkstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden Lärmminderungsmaßnahmen in der Parkstraße vom „Verkehrskreis Leibnizstraße“ bis „An der Dietenmühle“ gefordert. Es wird zudem auf das Kurgebiet hingewiesen. In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wird zusätzlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_52006	Nordost Platter Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Gustav-Adolf-Straße bis in Höhe der Agnes Neuhaus Schule gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:

		Seit dem 12.08.2024 ist die Platter Straße zwischen Schwalbacher Straße und Johannes-Maaß-Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Platter Straße zwischen Schwalbacher Straße und Johannes-Maaß-Straße in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_52201	Rheingauviertel Kaiser-Friedrich-Ring (B 54)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Rheinstraße bis Biebricher Allee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf dem Kaiser-Friedrich-Ring eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf dem Kaiser-Friedrich-Ring in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Im genannten Bereich ist die Umweltspur als Maßnahme umgesetzt und wird durch Digi-V unterstützt. Hierzu werden gegenwärtig Zuflussdosierungen im Bereich B455 und Schiersteiner Straße bereits als Verkehrsmanagementmaßnahmen aktiv umgesetzt. Die umweltsensitive Einsteuerung ist z.Zt. noch auf Verkehrslage (Aufkommen im 1. Ring) beschränkt, sukzessive sollen Umweltdaten in die Entscheidungsalgorithmen aufgenommen werden.
R4_52203	Rheingauviertel Franklin-Roosevelt-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Die Franklin-Roosevelt-Straße liegt in einer Tempo 30 Zone und es liegen keine Pläne vor, hier eine Fußgängerzone zu errichten.

R4_52204	Rheingauviertel Klarenthale Straße (inkl. An der Ringkirche)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Dotzheimer Straße bis "An der Ringkirche" gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich Klarenthaler Straße zwischen Kaiser-Friedrich-Ring bis Gneisenaustraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Klarenthaler Straße zwischen Kaiser-Friedrich-Ring bis Gneisenaustraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine Verlängerung der geplanten Tempo-30-Zone in der Klarenthaler Straße, stadtauswärts gesehen, bis zur Kreuzung mit dem 2. Ring gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_52206	Rheingauviertel Loreleiring	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlicher Hinweis der Stadt Wiesbaden: Hinsichtlich Stand DIGI-V in dem Bereich ist zu sagen, dass das Verkehrssteuerungskonzept (Überplanung der Steuerungen) läuft, Umsetzung sukzessive 2024/25.

R4_52302	Schierstein Reichsapfel-straße Karl-Lehr-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Im Bereich Reichsapfelstraße und Karl-Lehr-Straße, Kreuzung Söhnleinstraße bis Einmündung Saarstraße ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt im Bereich Reichsapfelstraße und Karl-Lehr-Straße, Kreuzung Söhnleinstraße bis Einmündung Saarstraße nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.
R4_52501	Südost Berliner Straße (B54 / B455)	Forderung aus der Beteiligung: Gefordert werden (transparente) Schallschutzwände entlang der B54, die Installation von insgesamt zwei bis vier uni- bzw. bidirektionalen „Blitzersäulen“, die Temporeduzierung der bislang vorgesehenen Geschwindigkeiten auf 50 km/h sowie von 100 km/h auf 70 km/h, unter gleichzeitiger Verlegung der jeweiligen Beginnpunkte der Geschwindigkeitsbeschränkung um mehrere hundert Meter (mindestens 200) nach „außen“ (aus der Stadt kommend in Richtung Autobahn) in beide Richtungen. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Zusätzlicher Hinweis der Stadt Wiesbaden: Im Rahmen von DIGI-V ist die Zuflussdosierung aktiv und bis Ende 2023 netzabhängig automatisiert.

R4_52502	Südost New-York-Straße (L 3037)	Forderung aus der Beteiligung: Für die New-York-Straße wird eine Temporeduzierung auf 50 km/h bis zum Ende der Wohnbebauung aufgrund von starker Lärmbelastung in der Stanleystraße gefordert. Gleichzeitig müssten Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Als noch wirksamer wird eine Lärmschutzwand zur Stanleystraße hin erachtet. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.
R4_52601	Westend Bismarckring (B 262)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Rheinstraße bis Frankenstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf dem Bismarckring eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf dem Bismarckring eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Verkehrsampel-Steuerungen mit verschiedenen Umlaufzeiten und Progressionsgeschwindigkeiten (T40) werden aktuell geplant, Umsetzung ab 2024.
R4_52602	Westend Dotzheimer Straße (K 646)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Daimlerstraße bis Steinmetzstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:

		Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich Dotzheimer Straße zwischen Loreleiring bis Schwalbacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Dotzheimer Straße zwischen Loreleiring bis Schwalbacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Hinsichtlich DIGI-V gibt es aktuell nur Vorplanungen, noch keine konkrete Terminplanung für Entwurf und Umsetzung.
R4_52603	Westend Bleichstraße	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Ungeachtet dessen steht es der Stadt Wiesbaden als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf der Bleichtraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Bleichstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.
R4_52604	Westend Kurt-Schumacher-Ring	Bewertung 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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

		Zusätzlicher Hinweis der Stadt Wiesbaden: Hinsichtlich Stand DIGI-V in dem Bereich ist zu sagen, dass das Verkehrssteuerungskonzept (Überplanung der Steuerungen) läuft, Umsetzung sukzessive 2024/25.
R4_52605	Westend Schwalbwacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf der Schwalbacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Schwalbacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis des Umweltamtes: Hinsichtlich DIGI-V gibt es aktuell nur Vorplanungen, noch keine konkrete Terminplanung für Entwurf und Umsetzung.
R4_52606	Westend Seerobenstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Seit dem 12.08.2024 ist auf der Seerobenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Seerobenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden. Hinweis des Umweltamtes: Verkehrsampel-Steuerungen für 1. Ring Nordwest mit verschiedenen Umlaufzeiten und Progressionsgeschwindigkeiten (T40) werden aktuell geplant, Umsetzung ab 2024.
R4_52607	Westend Zietenring	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. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in

	der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. <u>Zusätzlicher Hinweis der Stadt Wiesbaden:</u> Hinsichtlich Stand DIGI-V in dem Bereich ist zu sagen, dass das Verkehrssteuerungskonzept (Überplanung der Steuerungen) läuft, Umsetzung sukzessive 2024/25.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
R4_50203	Biebrich Äppelallee (L 3482)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Zaberner Straße bis Colmarer Straße und Erich-Ollenhauer-Straße bis Biebricher Allee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wird seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Ein Lkw-Fahrverbot im Stadtgebiet Wiesbaden ist in Abstimmung mit den beteiligten Behörden.
R4_50208	Biebrich Erich-Ollenhauer-Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen der Andreas Hofer Straße bis Klagenfurter Ring und von Erich Ollenhauer Straße 197 bis 277 gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund von Lärm ist aktuell in Bearbeitung / Prüfung. Der Ausführungsbeschluss „Radwegeplanung" im genannten Bereich liegt vor, die Umsetzung ist für 2023/2024 vorgesehen.
R4_50210	Biebrich Rathausstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Rheingaustraße bis August-Laut-Straße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zudem wird seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.

R4_50211	Biebrich Stettiner Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.
R4_50212	Biebrich Straße der Republik	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Elise-Kirchner-Straße bis Äppelallee gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.
R4_50301	Bierstadt Igstadter Straße (L 3095)	Eingaben aus der Beteiligung: Eine Verringerung der Lärmbelastung, insbesondere nachts, wird gefordert, z.B. durch die Erneuerung des Straßenbelags, idealerweise durch „Flüsterasphalt". Zudem wurde sich über landwirtschaftl. Fahrzeuge in der Nacht, Lkw-Verkehr, unebener Straßenbelag und Raser beschwert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Die Eingaben wurden an die Stadt Wiesbaden weitergeleitet. Hinweis der Stadt Wiesbaden: Für Fahrbahndeckensanierungen stehen seit Jahren im Rahmen des Fahrbahndeckenprogramms Haushaltsmittel zur Verfügung. I.d.R. werden rd. 10 Straßen /Jahr mittels neuer Fahrbahndecke saniert.

R4_50701	Erbenheim Barbarossa-straße (K 663)	Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Berliner Straße bis Wandersmannstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.
R4_50702	Erbenheim Berliner Straße	Eingaben aus der Beteiligung: Es wird Tempo 30 km/h ganztags von der Straße am Oberfeld, Wandermannstraße, Barbarossastraße, Berliner Straße bis Ortsausgang und Tempelhoferstraße (Richtung Berliner Straße) gefordert sowie Tempo 70 km/h ganztags durchgehend auf dem Teilstück zwischen Abraham-Lincoln Straße bis Mainz-Kastel und von dort in Richtung Wiesbaden bis Abraham-Lincoln Straße auf der B 455. Blitzersäulen werden zur Einhaltung als sinnvoll erachtet. Eine weitere Forderung betrifft den Ausbau der Kreuzung Am Petersberg (Gewerbegebiet). Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Ungeachtet dessen steht es der Stadt Wiesbaden als zuständiger Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde frei, eigene Lärmberechnungen durchzuführen bzw. diese durchführen zu lassen und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.

R4_50704	Erbenheim Wanders-mannstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Barbarossastraße bis Flutgraben gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Die Maßnahme wird aktuell nochmals geprüft.
R4_51401	Mainz-Kastel (B 455)	Eingaben aus der Beteiligung: Am Fort Biehler: Starker Verkehrslärm auf einem 5 km langen 4-spurig ausgebauten Teilstück (Boelckestraße). In diesem Bereich ist Tempolimit 100 km/h, davor und danach 70 Km/h, unmittelbar vor der Wohnsiedlung „Fort Biehler" besteht keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Es wird ein Tempolimit von 70 km/h auf dem 5 km langen Teilstück gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil: An einzelnen Gebäuden in der Boelckestraße wurde eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 74 dB(A) / max. LrN 66 dB(A) erreicht. Die schalltechnische Berechnung wurde an Hessen Mobil als zuständige Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung einer verkehrsrechtlichen Anordnung weitergeleitet. Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass abschnittsweise die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.
R4_51502	Mainz-Kost-heim Hauptstraße (B 43)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Seit der 2. Runde der Lärmaktionsplanung wird um die Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Lkw-Fahrverbot Stadtgebiet ist in Abstimmung mit den beteiligten Behörden.
R4_51703	Mitte Oranienstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Harmonisierung der Ampelschaltung sowie regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Zusätzlich wurde auf den vermehrten Motorradlärm hingewiesen. Hinweis der Lärmaktionsplanung:

		Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_51704	Mitte Röderstraße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Auf Grundlage von durchgeführten Lärmberechnungen wird hier aktuell die Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft.
R4_52001	Nordost Schützenstraße Van-Dyck-Straße Albrecht-Dürer-Straße (B 417)	Eingaben aus der Beteiligung: Die Einführung von Tempo 30 ganztags sowie ein dauerhaftes Lkw-Fahrverbot werden gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Lkw-Fahrverbot Stadtgebiet ist in Abstimmung mit den beteiligten Behörden. Die Fahrbahndecke wurde in der Schützenstraße 2023 erneuert. Für den Zulauf zur Schützenstraße (Platter Str./ Nordfriedhof) sind bauliche Anpassungen für Verkehrsmanagement erforderlich. Insofern ist zurzeit nur ein stark eingeschränkter Eingriff durch Digi-V (gemeint: Zuflussdosierung auf der Platter Straße) möglich. Festlegung der Lärmaktionsplanung: Die Stadt Wiesbaden wird aufgefordert bis spätestens zu Beginn der 5. Runde der Lärmaktionsplanung o.g. schalltechnisches Gutachten und die Prüfung einer möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen. Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden zusätzllich festinstallierte Blitzer gefordert. Hinweis der Lärmaktionsplanung: Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.
R4_52005	Nordost Parkstraße	Eingaben aus der Beteiligung: Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden Lärmminderungsmaßnahmen in der Parkstraße vom „Verkehrskreis Leibnizstraße“ bis „An der Dietenmühle“ gefordert. Es wurde zudem auf das Kurgebiet hingewiesen.

		In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde zusätzlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gefordert. Bewertung der Lärmaktionsplanung: Es wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Hinsichtlich Kurgebiete ist noch keine Entscheidung gefallen. Es werden zeitnah noch Geschwindigkeitsmessungen von der Stadtpolizei durchgeführt.
R4_52301	Schierstein Söhnleinstraße (K 648)	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Lippestraße bis Reichsapfelstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme der Stadt Wiesbaden: Auf Grundlage von durchgeführten Lärmberechnungen wird hier aktuell die Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft.
R4_52605	Westend Schwalbwacher Straße	Bewertung der Lärmaktionsplanung: Die Berechnung im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen. Stellungnahme des Umweltamtes: Auf Grundlage von durchgeführten Lärmberechnungen wird hier aktuell die Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft. Hinsichtlich DIGI-V gibt es aktuell nur Vorplanungen, noch keine konkrete Terminplanung für Entwurf und Umsetzung.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

R4_50302	Bierstadt Au-kammallee	Ist-Zustand: Die Aukammallee ist eine Gemeindestraße, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, durch den Stadtteil Bierstadt verläuft.	$LKZL_{DEN}$ 69	$LKZL_{Night}$ 95

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Hinweis der Stadt Wiesbaden:
Es wurden zahlreiche Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt mit auffälligem Ergebnis. Aus diesem Grund werden weitere Messungen durchgeführt.

	Mitte Saalgasse	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird gefordert, dass die Saalgasse ausschließlich für den Anwohner- und Lieferverkehr freizugeben ist.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

R4_52003	Nordost Fichtestraße (K 653)	Ist-Zustand: Die Fichtestraße ist eine Kreisstraße im Stadtteil Nordost. Es besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	$LKZL_{DEN}$ 283	$LKZL_{Night}$ 334

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens im Bereich zwischen Bierstadter Straße bis Heßstraße gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab zudem eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten.

Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:
Es werden zeitnah Geschwindigkeitsmessungen von der Stadtpolizei durchgeführt.

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurden 2019/2020 Lärmberechnungen auf Basis des Programms ODEN durchgeführt. Eine Temporeduzierung aufgrund des Verkehrslärms wurde von der Oberen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

R4_52007	Nordost	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$
	Paulinen-straße	Die Paulinenstraße ist eine Gemeindestraße, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, durch den Stadtteil Nordost verläuft. Sie ist zum Teil Einbahnstraße.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die die geforderten oder sonstige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Betroffene Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer haben danach grundsätzlich gegenüber der Stadt Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin Anspruch auf finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen). Jedoch hat die Stadt Wiesbaden bereits in Ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für passive Schallschutzmaßnahmen (siehe Pkt. i) aktuell keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:
Es wurden zahlreiche Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt mit auffälligen Ergebnissen. Es werden deshalb weitere Messungen durchgeführt.

R4_52202	Rheingau-viertel Schiersteiner Straße (B 262)	Ist-Zustand: Die Schiersteiner Straße führt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch das Rheingauviertel. Die Bundesstraße ist streckenweise 1 – 5-spurig.	$LKZL_{DEN}$ 4990	$LKZL_{Night}$ 5782

Eingaben aus der Beteiligung:
Es wird sich über den zunehmenden Verkehr, vor allem der Lkw-Verkehr, beschwert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:
Zunächst werden Vorher-Nachher Zählungen in 10/23 und 3-4/24 auf dem Hauptstraßennetz durch das Tiefbau- und Vermessungsamt durchgeführt. Auf Basis der Datenanalyse erfolgt anschließend eine Entscheidung für / gegen weitere Untersuchungen.

Seit dem 12.08.2024 ist im Bereich Schiersteiner Straße zwischen Konrad-Adeneuer-Ring bis Adelheidstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet.

Rechtsfolge: Mit der Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme gilt auf der Schiersteiner Straße zwischen Konrad-Adeneuer-Ring bis Adelheidstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ganztags. Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegt, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Im Rahmen des Bebauungsplans "2021 / 01 Gräselberg - Auf den Eichen" sind Lärmschutzmaßnahmen (aktive und passive) zur Abschirmung des neuen Kärtner Viertels festgesetzt worden.

R4_52205	Rheingau-viertel Konrad-Adenauer-Ring	Ist-Zustand: Der Konrad-Adenauer-Ring hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Teilweise handelt es sich um eine Einbahnstraße, je nach Streckenabschnitt sind 2 – 5 Fahrstreifen vorhanden.	$LKZL_{DEN}$ 1864	$LKZL_{Night}$ 2056

Eingaben aus der Beteiligung:
Es werden festinstallierte Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:
Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Wiesbaden wurde um die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten und die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu prüfen.

Zusätzlich wurde um die Prüfung der Möglichkeit eines festinstallierten Blitzers gebeten.

Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:
Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat in diesem Bereich bisher noch keine Lärmberechnungen auf Basis des Programms ODEN durchgeführt.

Am Konrad-Adenauer-Ring gibt es bereits zwei feste Geschwindigkeitsmessanlagen. Weitere Anlagen sind dort nicht erforderlich.

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine KI-Ampelschaltung, die bei Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer Rotschaltung führt, gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Zusätzliche Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Schierstein Freudenbergstraße (K 654)	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Schierstein Schönaustraße (K 654)	Ist-Zustand:	$LKZL_{DEN}$	$LKZL_{Night}$

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Zuge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Maßnahmenvorschläge, die in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden, werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

10.9.3 Schienenlärm

10.9.3.1 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

Im Ballungsraum Wiesbaden gibt es keine nicht bundeseigenen Schienenverkehrswege und folglich auch keinen Lärm, der von diesen Verkehrsträgern ausgeht.

Der Bau einer Citybahn von Mainz Hauptbahnhof nach Wiesbaden Hochschule Rhein-Main und später weiter über Taunusstein nach Bad Schwalbach wurde im Rahmen eines Bürgerentscheids 2020 abgelehnt.

10.9.3.2 Bundeseigene Schienenstrecken

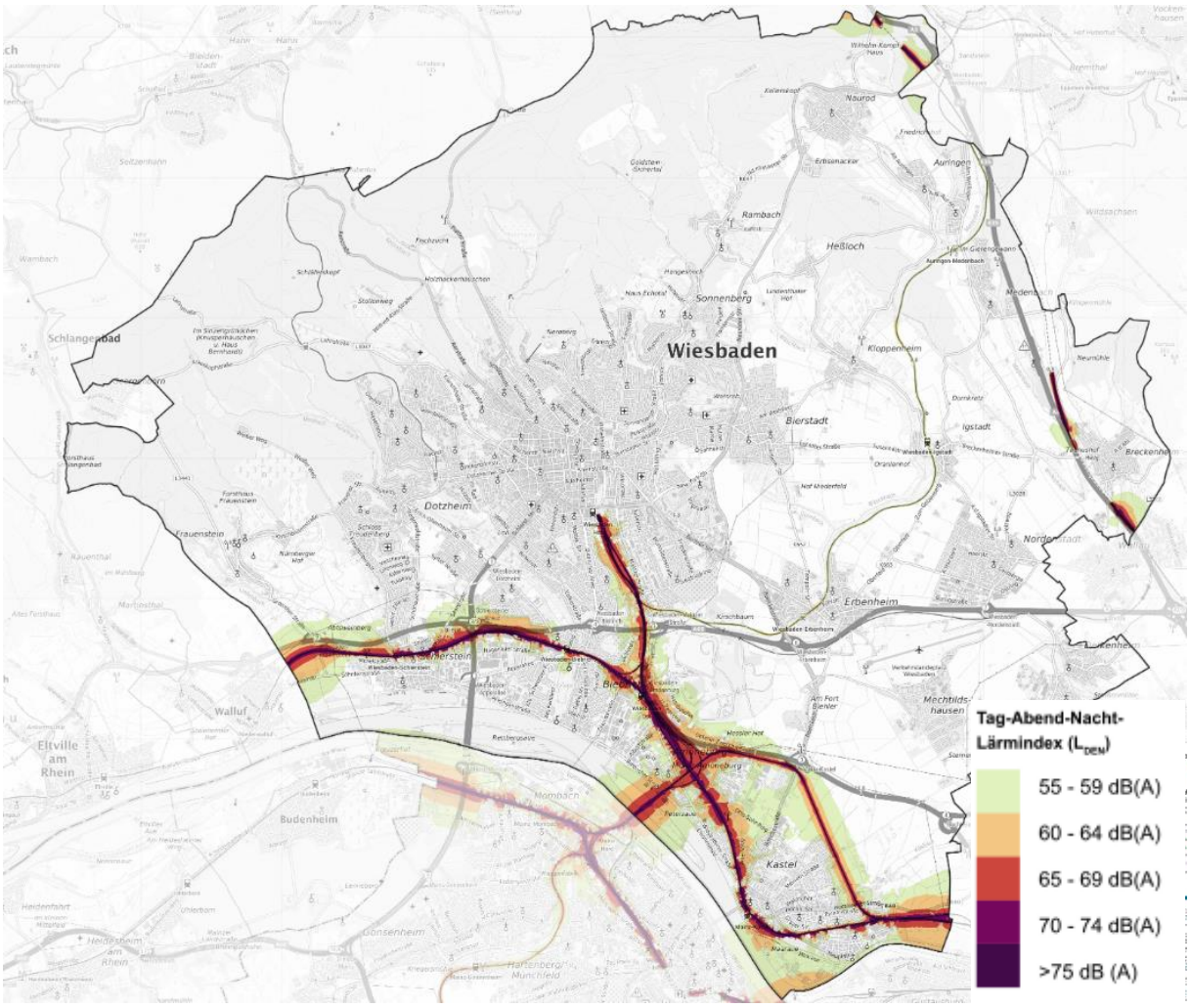

Abbildung 60: Lärmbelastung L_{DEN} durch bundeseigene Schienenstrecken im Ballungsraum Wiesbaden (EBA 2022) [103]

[103] © Eisenbahn-Bundesamt 2022; DB-Netz AG, Bahn Geodaten/Infrastrukturdaten 2021; Bundesamt für Karthografie und Geodäsie 2022 // Berechnungsvorschrift: BUB

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigte bei seiner Lärmkartierung sämtliche durch Wiesbaden führenden Eisenbahnstrecken. Die Strecken mit der höchsten Lärmbelastung sind die rechte Rheinstrecke, die Taunus-Eisenbahn und die Umgehungsbahn Mainz.

Tabelle 41: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden, die Lärm ausgehend von bundeseigenen Schienenstrecken ausgesetzt sind

dB (A)	ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	-	5.479	3.028	1.043	607	47	10.204
Nachts (L_{Night})	7.458	4.864	2.542	837	449	34	-	16.184

<u>Die wichtigsten Bahnstrecken (Streckennummer) im Ballungsraum Wiesbaden:</u>

<u>Aartalbahn (3500+3504)</u>
Die Aartalbahn verbindet Wiesbaden mit Dietz. Die ca. 54 km lange Strecke ist eingleisig, nicht elektrifiziert und ist derzeit stillgelegt, aber noch nicht abgebaut. Die Strecke steht unter Denkmalschutz. Eine Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach wird derzeit geprüft.

<u>Ländchesbahn (3501)</u>
Die Ländchesbahn verkehrt im Dieselbetrieb eingleisig zwischen Wiesbaden und Niedernhausen auf einer Länge von 20 km.

<u>Rechte Rheinstrecke (3507)</u>
Die ca. 179 km lange Strecke verläuft ab der Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz bei Lorchhausen von Lorch über Rüdesheim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Eltville, Walluf, Wiesbaden-Schierstein nach Wiesbaden-Biebrich. Die Strecke ist durchgehend zweigleisig ausgebaut und kann mit max. 140km/h befahren werden. In erster Linie dient die rechte Rheintalstrecke dem Güterfernverkehr, der aufgrund freigewordener Kapazitäten durch die ICE-Schnellbahnstrecke Frankfurt – Köln in den letzten Jahren zugenommen hat und auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Der Reisefernverkehr verläuft im Mittelrheintal über die linke Rheinstrecke und über die ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln, daher ist der Personenverkehr auf der rechten Rheinstrecke auf den Regionalverkehr beschränkt.

<u>Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main (2690)</u>
Die 180 km lange Schnellfahrstrecke verbindet seit 2002 Köln mit Frankfurt a.M.. Sie führt von Köln über Siegburg, Montabaur, Limburg und dem Frankfurter Flughafen nach Frankfurt a.M.. Die Bahnstrecke Breckenheim–Wiesbaden bindet Wiesbaden an. Es können bis zu 8 Züge pro Richtung und Stunde fahren. Die Strecke ist für den reinen Personenverkehrsbetrieb ausgelegt. Die Strecke wir planmäßig mit max. 300 km/h befahren. Es wurden 25 km Schallschutzwände entlang der Strecke gebaut.

<u>Verbindungsstrecke Breckenheim-Wiesbaden (3509)</u>
Der Hauptbahnhof Wiesbaden wird über die 13 km lange Bahnstrecke an die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main angebunden. Es verkehren zwei Fernzugpaare pro Tag. Es verkehrt kein Güter- oder Regionalverkehr. Auf den letzten 3 km bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof fährt auch die Ländchesbahn.

Taunus Eisenbahn (3603)
Die Strecke verläuft zweigleisig auf ca. 41 km von Wiesbaden Mz.-Amöneburg über Mz.-Kastel, Mz.-Kostheim, Hochheim, Flörsheim und Hattersheim, FFM-Höchst und FFM-Griesheim nach Frankfurt a.M.. Es verkehrt eine S-Bahnlinie, mehrere Nahverkehrszüge sowie einzelne Fernverkehrszüge.

Umgehungsbahn Mainz (3525)
Die ca. 15 km lange Strecke dient der Umfahrung des Mainzer Hauptbahnhofs und wird überwiegend vom Güterverkehr genutzt. Die Strecke beginnt im Bahnhof Mainz-Mombach, überquert dann den Rhein, umfährt Mainz-Kastell und führt bei Mainz-Kostheim wieder über den Rhein zum Bahnhof Mainz-Bischofsheim. Südlich von Kostheim fährt planmäßig eine S-Bahnlinie.

Maßnahmenvorschläge an bundeseigenen Schienenstrecken in Wiesbaden

Siehe auch Kapitel ‚Schienenlärmschutz: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes'

Eine Abbildung der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche sowie weitere Informationen und Erläuterungen finden sie im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes auf folgender Website:

https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich

Neue Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenstrecken in Wiesbaden

Bahnstrecke 3525 in Mainz-Kostheim

Eingabe der Stadt Wiesbaden:
Nach Prüfung der Lärmkartierung 2022 sind nach wie vor an der Bahnstrecke 3525 in Mainz-Kostheim massive Betroffenheiten festzustellen. Aus Sicht der Stadt Wiesbaden sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Bahnstrecke 3525 im Bereich der Siebenmorgen-Siedlung notwendig. Aus diesem Bereich liegen der Stadt Wiesbaden massive Beschwerden seitens der Anwohner und des Ortsbeirats vor. Entlang des Dornfelderwegs sind die Wohngebäude mit LDEN > 70 dB(A) und LNIGHT > 70 dB(A) beaufschlagt. Entsprechend der rechten Bahnseite ist eine Lärmschutzwand von mindestens 3 m Höhe bahnlinks ab Hochheimer Straße nach Süden hin zu errichten.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:
Schallschutzwände sind raumwirksame Bauwerke und somit Teil u.a. des Wohnumfeldes und des Stadtbildes. Insofern ist besondere Sorgfalt bei der Gestaltung geboten. Je schutzwürdiger die Umgebung, desto höher sind die Anforderungen an ein angemessenes Erscheinungsbild. Dabei kommen neben einer für den Bereich passenden Materialität auch Farbe oder eine Begrünung in Frage.

Eisenbahnnebenstrecken des Bundes

Nach Auswertung der Lärmkartierung des EBA treten durch den Verkehr auf Eisenbahnnebenstrecken (weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr) keine Lärmbelastungen auf, die als Lärmkonfliktpunkte zu bewerten sind. Diese Eisenbahnnebenstrecken des Bundes im Ballungsraum Wiesbaden werden daher in diesem Teilplan nicht weiter betrachtet.

10.9.4 Industrielärm

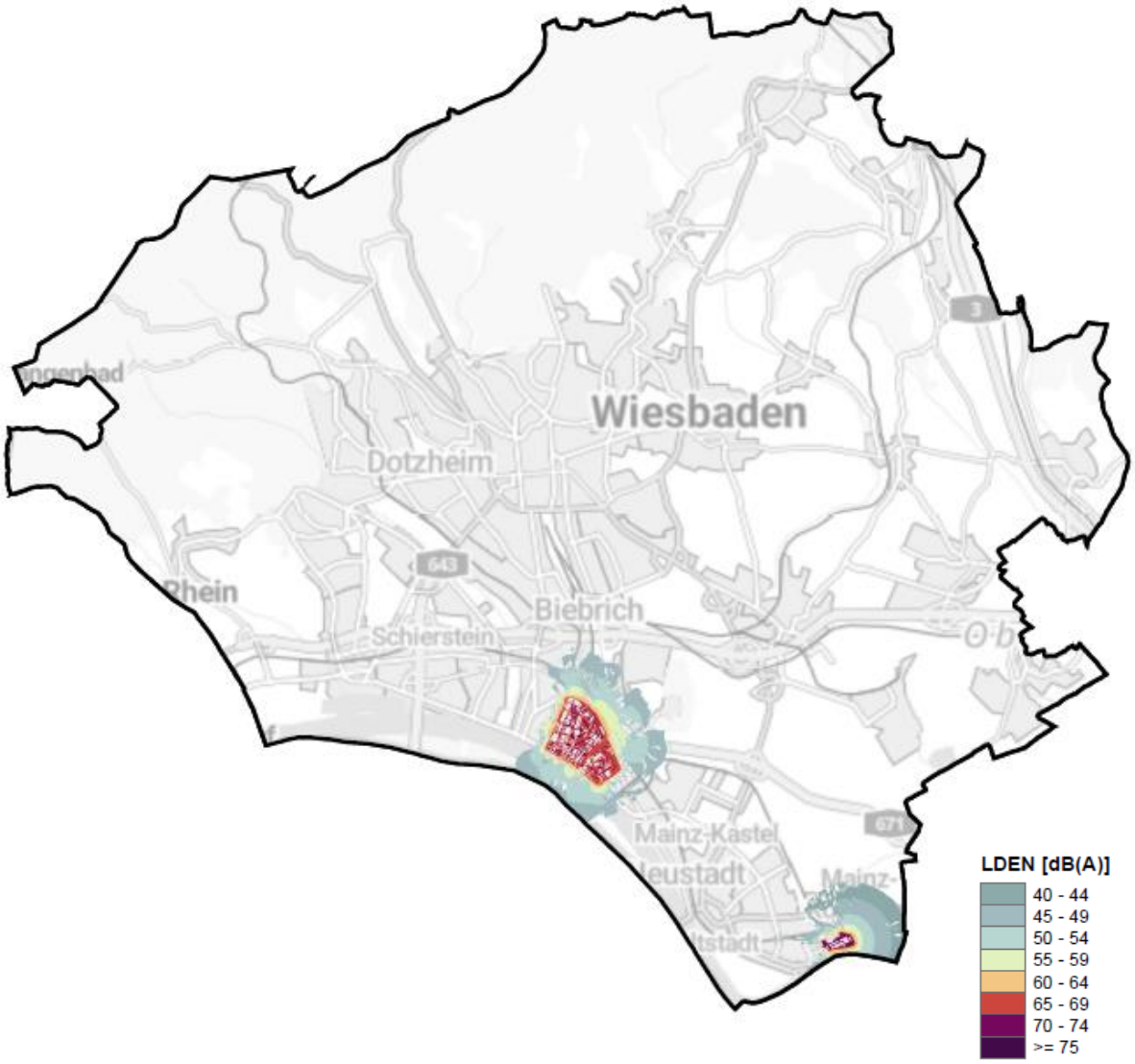

Abbildung 61: Lärmbelastung LDEN durch IE-Anlagen im Ballungsraum Wiesbaden (HLNUG 2022)[104]

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie hat für den Ballungsraum Wiesbaden die Industrie- und Gewerbegelände kartiert, in denen sich eine oder mehrere

[104] Geobasisdaten:
© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
© GeoBasis-DE / BKG 2022 (Daten verändert)
Geofachdaten:
© Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2022
© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016; eigene Darstellung
© Eisenbahnbundesamt, Lärmkartierung an Schienenwegen 2022 (Daten verändert)

Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden (so genannte IE-Anlagen).

Dabei wurden nur IE-Anlagen kartiert, die als mögliche Verursacher von erheblichem Umgebungslärm gemäß §4 Abs.1 der 34. BImSchV näher zu betrachten sind. In Wiesbaden sind dies der Industriepark Kalle Albert, das Dyckerhoff Zementwerk sowie die Firma Essity.

Tabelle 42: Anzahl von Personen im Ballungsraum Wiesbaden die Industrielärm ausgesetzt sind

dB (A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	464	203	40	0	0	707
Nachts (L_{Night})	366	155	41	0	0	-	562

Überwachungspflichtige Industrieemissionsanlagen (IE Anlagen)

Folgende IE-Anlagen werden in Wiesbaden überwacht[105]:

Agfa Gevaert Graphic Systems GmbH, Werk Wi, Agravis Raiffeisen AG, Allnex Germany GmbH, Archroma Germany GmbH, Biomasseheizkraftwerk, Constantia Ebert GmbH, Dow Corning Silicones Deutschland GmbH, Dyckerhoff GmbH, Werk Amöneburg, Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden – ELW, Essity Operations Mainz-Kostheim GmbH, Federal-Mogul Wiesbaden GmbH, GET Wiesbaden GmbH, Henkell & Co. Sektkelterei KG, InfraServ (Kalle-Albert), InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG, Kalle GmbH, Kalle Casings GmbH & Co. KG, Knettenbrech & Gurdulic IndustrieService GmbH, MANN + HUMMEL Water & Fluid Solution GmbH, Merck Performance Materials GmbH, Metallveredelungsgesellschaft mbH, Mineral Baustoff GmbH, Mineralmischwerk Wiesbaden GmbH, SE Tylose GmbH & Co. KG, Trigona GmbH, WeylChem Wiesbaden GmbH

Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Forderungen oder Maßnahmenvorschläge eingegangen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden keine Maßnahmen an industriellen Anlagen initiiert, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständige Umweltabteilung Wiesbaden des Regierungspräsidiums Darmstadt als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde gewährleistet.

[105] Quelle: Überwachungsprogramm der Anlagen nach Industrieemissions-RL in Hessen, Stand: Januar 2023

10.9.5 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Gebiete, die der Erholung dienen als ruhige Gebiete vorgeschlagen werden. Diese werden im Rahmen der Planaufstellung geprüft und können nach erfolgreicher Prüfung im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.

Eine Festlegung von Ruhigen Gebieten erfolgt immer in enger Abstimmung mit der Kommune, hierbei sind eine Vielzahl von Kriterien zu Berücksichtigen.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Ruhige Gebiete in Wiesbaden

In Prüfung oder Planung befindliche Ruhige Gebiete in Wiesbaden

Neue Maßnahmenvorschläge für Ruhige Gebiete in Wiesbaden

Biebricher Schlosspark

Eingaben aus der Beteiligung:
Im Rahmen der Beteiligung wurde als ‚Ruhiges Gebiet' der Biebricher Schlosspark vorgeschlagen sowie weitere Ruhige Gebiete im Stadtgebiet gewünscht.

Stellungnahme der Stadt Wiesbaden:
Das Projekt „Ruhige Gebiete" wird seitens der Stadt Wiesbaden nicht mehr weiterverfolgt und soll daher nicht weiter berücksichtigt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:
Das im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagene Gebiet wird aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Wiesbaden nicht weitergehend geprüft.

11 Finanzielle Informationen und 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 für die Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung findet nicht zentral durch die planaufstellende Behörde statt, sondern durch die vorhergehend beschriebenen Behörden. Die Ermittlung der Kosten ist deshalb mit vertretbarem Aufwand nicht zu leisten; die Angabe der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen kann daher nicht angegeben werden. Die Vornahme einer Kostenwirksamkeitsanalyse oder einer Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht möglich.

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 durch verkehrsrechtliche Anordnungen erreicht worden ist auf 28.200 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

Mit der „Methodenkonvention zur Schätzung von Umweltkosten 3.1[106]" von Dezember 2020 fasst das UBA den aktuellen Stand der internationalen Forschung zu Mengenschätzungen, Wirkungen und Bewertungsansätzen zusammen und entwickelt Empfehlungen für deren praktische Anwendung. Auch für den deutschlandweiten Verkehrslärm aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr wurden entsprechende Kostensätze hergeleitet. Erfasst werden hier jedoch ausschließlich Gesundheitskosten von einigen bestimmten Krankheitsbildern. Es ist also keine umfassende Ermittlungsmethode für alle externen Kosten.

Demnach werden die Lärmschadenskosten pro Anwohner und Jahr ausgehend vom 24h-Pegel L_{DEN} für die untersuchten Teilbereiche angegeben. Unterschieden wurden die Lärmwirkungen: Belästigungen, physische Gesundheitsfolgen sowie kognitive und psychische Beeinträchtigungen. Bei den Kosten wurde nach den Kategorien immaterielle Kosten, Kosten Gesundheitssystem und Produktionsausfälle differenziert.

Tabelle 43: Lärmschadenskosten pro Person und Jahr nach der Methodenkonvention 3.1

	Lärmschadenskosten pro Anwohner und Jahr [€]		
Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Luftverkehr
55 bis weniger als 59	116,38	54,42	175,9
60 bis weniger als 64	196,34	107,85	294,61
65 bis weniger als 69	306,27	185,35	444,22
70 bis weniger als 74	454,91	293,21	622,25
75 und mehr	650,74	437,38	819,95

Das HLNUG hat eine umfassende Statistikauswertung zur Umgebungslärmkartierung 2022 aufgestellt[2], in der die Belastetenzahlen hinsichtlich der Lärmquellen Straßen-, Schienen-, Flugverkehr und Industrie abgebildet werden.

Informationen bezogen auf den Fluglärm sind im Teilplan ‚Verkehrsflughafen Frankfurt Main' nachzulesen.

[106] https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten, abgerufen am 19.10.2023

[2] https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungslaerm/umgebungslaermkartierung/laermviewer-hessen, abgerufen am 06.05.2024

Für den hier vorliegenden Teilplan ‚Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden' werden im Folgenden nur die Anzahl belasteter Personen sowie die daraus resultierenden Lärmschadenskosten bezogen auf den Straßen- und Schienenverkehr angegeben.

Tabelle 44: Belastete Personen nach BUB im Ballungsraum Darmstadt und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Personen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm [Anwohner]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [Anwohner]	durch Straßenverkehrslärm [€]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [€]
über	bis				
55	59	22.107	3.815	2.572.813	207.612
60	64	14.321	152	2.811.785	16.393
65	69	13.137	0	4.023.469	0
70	74	9.238	0	4.202.459	0
75		1.013	0	659.200	0
Summe:		59.816	3.967	14.269.725	224.006

Tabelle 45: Belastete Personen nach BUB im Ballungsraum Frankfurt a.M. und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Personen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm [Anwohner]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [Anwohner]	durch Straßenverkehrslärm [€]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [€]
über	bis				
55	59	114.848	23.549	13.366.010	1.281.537
60	64	88.104	6.158	17.298.339	664.140
65	69	82.236	1.643	25.186.420	304.530
70	74	32.435	0	14.755.006	0
75		2.425	0	1.578.045	0
Summe:		320.048	31.350	72.183.820	2.250.207

Tabelle 46: Belastete Personen nach BUB im Ballungsraum Hanau und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Personen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm [Anwohner]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [Anwohner]	durch Straßenverkehrslärm [€]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [€]
über	bis				
55	59	14.240	0	1.657.251	0
60	64	10.124	0	1.987.746	0
65	69	10.219	0	3.129.773	0
70	74	3.048	0	1.386.566	0
75		132	0	85.898	0
Summe:		37.763	0	8.247.234	0

Tabelle 47: Belastete Personen nach BUB im Ballungsraum Offenbach a.M. und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Personen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm [Anwohner]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [Anwohner]	durch Straßenverkehrslärm [€]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken [€]
über	bis				
55	59	16.806	0	1.955.882	0
60	64	9.661	0	1.896.841	0
65	69	9.580	0	2.934.067	0
70	74	10.139	0	4.612.332	0
75		1.982	0	1.289.767	0
Summe:		48.168	0	12.688.889	0

Tabelle 48: Belastete Personen nach BUB im Ballungsraum Wiesbaden und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegel-klassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Personen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm [Anwohner]	durch Schienenverkehrslärm an nicht-bundeseigene Haupt-eisenbahnstrecken [Anwohner]	durch Straßenverkehrslärm [€]	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahn-strecken [€]
über	bis				
55	59	40.091	0	4.665.791	0
60	64	30.788	0	6.044.916	0
65	69	30.173	0	9.241.085	0
70	74	21.385	0	9.728.250	0
75		2.261	0	1.471.323	0
Summe:		124.698	0	31.151.365	0

Hinweis:
Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm[107] für Wohngebiete liegen unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Deshalb sind in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung keine Lärmschadenskosten für Industrielärm, ausgehend für IED-Anlagen, aufgeführt. Aufgrund der Überwachung der IED-Anlagen ist sichergestellt, dass die Anforderungen der TA Lärm eingehalten werden. Eine Angabe von Lärmschadenskosten, die durch IED-Anlagen verursacht werden, ist daher nicht angezeigt.

[107] Die Ermittlung und Beurteilung von Gewerbelärm erfolgt nach der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm", kurz TA Lärm.

12 Evaluierung des Lärmaktionsplans

In den bereits statt gefundenen Stufen der Lärmaktionsplanung hat sich gezeigt, dass diese eine komplexe Querschnittsaufgabe ist, an welcher die hessischen Bürgerinnen und Bürger, die Kommunen sowie weitere beteiligte Dritter ein großes Interesse haben. Zugleich werden hohe Erwartungen an die Gestaltungsmöglichkeiten der Lärmaktionsplanung gestellt.

Nach Abschluss einer Stufe bzw. Runde eines Lärmaktionsplans findet in Hessen eine interne Bewertung statt. Diese setzt sich zum einen mit der Durchführung und zum anderen mit den Ergebnissen des Aktionsplans auseinander.

Bei der Durchführung werden insbesondere die Zeitplanung, Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Kommunikation mit und zwischen den zahlreichen eingebundenen Akteuren betrachtet. Die Ergebnisse werden u.a. in das Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr eingearbeitet. Darüberhinausgehend werden sie in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung beachtet und durch eine regelmäßige Kommunikation innerhalb Hessens gelebt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse des Lärmaktionsplans ist festzustellen, dass für zahlreiche Lärmkonfliktpunkte Maßnahmen umgesetzt bzw. angeregt werden konnten. Aufgrund der hohen Anzahl an Lärmkonfliktpunkten sowie der jeweiligen Einzelfallbetrachtung dieser unter Beteiligung der zuständigen Behörden, konnte die vom Gesetzgeber vorgesehene Frist zur Fertigstellung des Lärmaktionsplans nicht eingehalten werden. Im Rahmen der Nachbereitung bzw. der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der 5. Runde werden die erzielten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nochmals betrachtet und auf ihr Optimierungspotential untersucht werden.

13 Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit

Die hessischen Teilpläne der Lärmaktionspläne werden hinsichtlich der Umsetzung und der Wirksamkeit überprüft. Es handelt sich um einen kontinuierlichen Prozess, dessen Zwischenstand im jeweiligen Teilplan dokumentiert wird.

13.1 Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans

Die Überprüfung der Umsetzung folgt dabei dem der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer nationalen Umsetzung immanenten Managementansatz. Die planaufstellende Behörde koordiniert die Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen, sichert die Dokumentation und kommuniziert die Ergebnisse mit den Beteiligten sowie der Öffentlichkeit. Durch eine systematische Überwachung des Fortschritts der Prüfungen wird der Fortschritt und der Abschluss der Prüfaufträge sichergestellt. Sie wird mit jeder Neuaufstellung des Lärmaktionsplans fortgeschrieben.

Für die Überprüfung der Wirksamkeit eines Lärmaktionsplans wird die Anzahl der Maßnahmen sowie die Anzahl der durch umgesetzte Maßnahmen entlasteten Personen erfasst und dokumentiert. Ergänzend entfaltet der Lärmaktionsplan auch durch seine umfassenden Informationen rund um das Thema Lärmminderung in der Bevölkerung Wirkung. Diese informationsbezogene Wirksamkeit ist erkennbar an der Anzahl der Downloads eines Lärmaktionsplans.

13.2 Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans

In der vierten Runde der Lärmaktionsplanung ist für den Geltungsbereich dieses Teilplans die in der nachfolgenden Tabelle genannte Anzahl an Lärmkonfliktpunkten identifiziert worden und es konnte die angegebene Anzahl an Prüfungen finalisiert werden. Da Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen an Straßen die häufigste Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung ist, wird nur diese angegeben:

Tabelle 49: Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung

Überprüfung der Umsetzung	Anzahl
Lärmkonfliktpunkte insgesamt	342
abschließend geprüfte Lärmkonfliktpunkte	196
Umgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme	40

Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist mindestens die in der Tabelle 50 ausgewiesene Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern von Umgebungslärmlärm entlastet worden. Hinzu kommen die Bürgerinnen und Bürger, die durch den vorliegenden Teilplan des hessischen Lärmaktionsplans auf die Möglichkeit der Beantragung von passiven Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzfenstern, aufmerksam und über die Antragstellung aufgeklärt worden sind. Ergänzend entfaltet der Lärmaktionsplan durch seine umfassenden Informationen und Aufklärung rund um das Thema lärmarmes Verhalten Wirkung. Auch die im

vorliegenden Teilplan beschriebene langfristige Strategie trägt zur Vorsorge gegen Lärmbelastungen durch Umgebungslärm bei und entfaltet mittel- bis langfristig Wirksamkeit. Eine Quantifizierung ist nicht möglich.

Tabelle 50: Ergebnis der Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmaktionspläne

Überprüfung der Wirksamkeit	Runde 3	Runde 4	Gesamt
von Lärm entlastete Personen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen	1.500	28.200	29.700

Die Anzahl der Personen, die durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen entlastet worden sind, ist durch Auswertung der Lärmkartierung ermittelt worden. Konkret ist in den betroffenen Streckenabschnitten die Summe der Bürgerinnen und Bürger gebildet worden, die in Gebäuden wohnen, welche Lärm ausgesetzt sind, der mindestens die Auslösewerte der Lärmaktionsplanungen erreicht und bei denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärmschutzmaßnahme umgesetzt worden ist.

Fazit: Die Art und Weise der Planaufstellung sowie der Umsetzung hat sich bewährt. Auch ist eine hinreichende Wirksamkeit des Lärmaktionsplans gegeben. Gleichwohl gibt es in Hessen noch zahlreiche von Umgebungslärm betroffene Bürgerinnen und Bürger, die durch aktive und passive Maßnahmen des Lärmschutzes entlastet werden müssen. Die hessische Lärmaktionsplanung ist daher als Daueraufgabe angelegt und wird das Ziel der weiteren Entlastung der Bevölkerung vor Lärm u.a. mit der Lärmaktionsplanung verfolgen.

14 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan Hessen (4. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise

Lärmaktionsplan Hessen (4. Runde), Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden

Lärmaktionsplan Hessen (4. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main

wird durch Unterzeichnung des Regierungspräsidenten und durch die Bekanntgabe der Veröffentlichung der Lärmaktionspläne im Staatsanzeiger Kraft treten.

14.1 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 werden 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/infrastruktur-und-wirtschaft/verkehr/laermaktionsplanung

Prof. Dr. habil. Hilligardt
Regierungspräsident

Darmstadt, den 28.10.2024

Glossar

Auslösewerte	Hier: Auslösewerte der VLäemSchR97 Werte, die Anhaltspunkte für das Eintreten von Gesundheitsgefährdungen bzw. erheblichen Belästigungen vorgeben. Ab dem Überschreiten der Auslösewerte dürfen Behörden Einschreiten
Aerodynamische Geräusche	Aerodynamische Geräusche stehen für den Schall, der aufgrund von Luftströmungen verursacht wird (z.B. Abreißen einer Luftströmung am Fahrzeugaußenspiegel). Aerodynamische Geräusche stellen die dominierende Schallquelle bei Fahrzeuggeschwindigkeiten über ca. 100 km/h dar.
aktive Schallschutzmaßnahmen	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg. Beispiele dafür sind Lärmschutzwände- bzw. –wälle bzw. lärmarme Straßenbeläge.
Antriebsgeräusch	Das Antriebsgeräusch steht für den Schall, der aus dem Antrieb des Fahrzeuges resultiert und umfasst u.a. Motoren- und Getriebegeräusche. Das Antriebsgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch bis ca. 50 km/h maßgeblich.
Auslöseschwelle	Die Werte für L_{DEN} bzw. L_{Night}, bei deren Überschreitung die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich wird. Weder die EU-Umgebungslärm-Richtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz haben solche Werte festgelegt.
Baulastträger	Baulastträger ist die Institution, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung einer Straße zuständig ist. In § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist geregelt wer Baulastträger für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ist. Die §§ 41 – 44 des Hessischen Straßengesetzes regeln die Zuständigkeit für alle übrigen Straßen.
Bauleitplanung/ Flächennutzungsplanung	Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB). Gegenstand der städtebaulichen Planung ist damit die Vorbereitung und Leitung der gesamten Bebauung in Stadt und Land, der zu ihr gehörigen baulichen Anlagen und Einrichtungen sowie der mit der Bebauung in Verbindung stehenden Nutzung des Bodens. Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan) (§ 1 Abs. 2 BauGB). Im Flächennutzungsplan ist die sich

	aus der beabsichtigen städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen grundsätzlich für das gesamte Gemeindegebiet darzustellen (§ 5 BauGB). Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und bildet die Grundlage für weitere zum Vollzug des BauGB erforderliche Maßnahmen (§ 8 BauGB).
Betroffene (von Umgebungslärm)	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.
Beurteilungspegel	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.
Einvernehmen(sregelung)	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.
Emission – Emissionsort	Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm. Der Ort wo der Lärm entsteht, wird Emissionsort genannt.
Emissionspegel	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.
Gewerbe-/Industriegebiet	In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gewerbliche Bauflächen (G) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete(GI) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung -BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9

	BauNVO) dienen vorwiegend bzw. ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Eine Wohnnutzung ist hier – von ganz wenigen Ausnahmen für dem Gewerbebetrieb zugeordnete Zwecke abgesehen – unzulässig. Daher bleiben diese Gebietstypen in der Lärmaktionsplanung in der Regel außer Betracht.
Grenzwerte	Hier: Grenzwerte der 16.BImSchV. Beim Überschreiten der Grenzwerte im Sinne des Gesetzes sind Maßnahmen zu treffen
Hauptverkehrsstraße	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine regionale, nationale oder grenzüberschreitenden Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.
Haupteisenbahnstrecke	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.
Immission – Immissionsort	Die Immission bezeichnet den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht. Dabei weicht die Immission aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab. Der Ort, wo die Immission wirkt, wird Immissionsort genannt.
Immissionspegel	Immission ist das bei einem Empfänger - das kann das menschliche Ohr aber auch ein Mikrophon sein - ankommende Geräusch. Den Standpunkt des Empfängers bezeichnet man als Immissionsort. Der Schallpegel wird Immissionspegel genannt. Immissionspegel des Straßen- und Schienenverkehrs sind Beurteilungspegel.
Immissions(richt)werte	Immissions(richt)wert ist der gebietsspezifisch festgelegte Wert für den Beurteilungspegel am Immissionsort.
Knotenpunkte	Ein Kontenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege kreuzen.
Lärm/Geräusch Unterschied	Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall, sondern von Lärm. Lärm ist also unerwünschter Schall.
Lärmindex	Lärmindex ist eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitlichen Auswirkungen in Verbindung steht.

L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die allgemeine Belästigung
L_{Night} (Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für Schlafstörungen

Lärmkonfliktpunkt
In Hessen definiert als Bereich in dem die Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von L_{DEN} > 65 dB (A) und /oder L_{Night} > 55 dB (A) ausgesetzt ist.

Lärmpegel
Der Begriff Lärmpegel umfasst den Emissionspegel, den Immissionspegel, den Mittelungspegel und den Beurteilungspegel. Sie werden in Dezibel (A) oder dB (A) angegeben.

Lärmsanierung
Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen verwendet wird.

Lärmvorsorge
Lärmvorsorge ist der Begriff, der für verpflichtenden Lärmschutz bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen verwendet wird. Der Standard der Lärmvorsorge ist deutlich besser als bei der Lärmsanierung, es gibt verbindliche Grenzwerte. Die Regelungen dazu finden sich in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Mittelungspegel
Der Mittelungspegel dient der Kennzeichnung zeitlich veränderlicher Schallpegel durch nur eine Zahl. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (z.B. 1 Stunde) ein. Beispiel: Herrscht in einem Zeitraum von 1 Stunde während 54 Minuten ein Pegel von 30 dB (A) und verursachen Lkw nur 6 Minuten lang 80 dB (A), dann würde der arithmetische Mittelwert 35 dB (A) betragen. Der Mittelungspegel ist aber 70 dB (A).

Mischgebiet
In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung Gemischte Bauflächen (M) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) oder Kerngebiete (MK) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung – BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Dorfgebiete (§ 5 BauNVO) dienen der Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets

	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 Lärmminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.
Pegelspitzen	Pegelspitzen können durch kurze, aber sehr laute Einzelereignisse 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). Pegelspitzen können in der Realität jedoch Ursachen haben, die innerhalb der Lärmberechnungen nicht berücksichtigt/vorhergesagt werden können. Das fahrerabhängige Beschleunigen von Motorrädern, das Zuschlagen von Autotüren, das Überfahren eines Schlagloches/Kanaldeckels etc. stellen Schallereignisse dar, die im Rahmen von Lärmberechnungen unberücksichtigt bleiben müssen.
Progressionsgeschwindigkeit	Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von Grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.
Prüfwerte	Festgelegte Werte für L_{DEN} und L_{Night}, deren Überschreitung einen Prüfprozess zur Identifizierung der Lärmbelastungen und daraus folgend die Erarbeitung und Prüfung von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auslöst.
Quell- und Zielverkehr	Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.
Rechtsnorm	Als Rechtsnorm beziehungsweise Norm versteht man eine gesetzliche Regelung mit abstrakt-generellem Charakter. Da sie für eine Vielzahl von Sachverhalten wirkt, ist diese abstrakt; aufgrund der Wirkung für eine Vielzahl von Personen generell. (=Gesetz)
Rechtsverordnung	Rechtsverordnungen sind Rechtsnormen, die von Organen der Exekutive (z.B. Regierung, Minister) ohne förmliches Gesetzgebungsverfahren auf der Grundlage und im Rahmen einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden.
Richtwerte	Hier: Richtwerte des Lärmschutz RL-StV.
Rollgeräusch	Das Rollgeräusch steht für den Schall, der aus dem Zusammenspiel von Reifen und Fahrbahn erzeugt wird (auch Reifen-Fahrbahngeräusch genannt). Das Rollgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch ab ca. 50 km/h maßgeblich.

Quellenverzeichnis

Beschreibung der Ballungsräume:
Homepages der Ballungsräume, www.wikipedia.de

Weitere Quellen:
Siehe Fußnoten

Hintergrundkarten (Lärmkarten):
©GeoBasis-de / BKG 2022
©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und

Rechtsgrundlagenverzeichnis

16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)
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 durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)
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 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225)
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) vom 28. Dezember 2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7) berichtigt: 7. September 2021 (BAnz. AT 02.12.2021 B6)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
HGO	Hessische Gemeindeordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 90, 93)
HKO	Hessische Landkreisordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 183) verlängert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2020 (GVBl. S. 915)
HStrG	Straßengesetz i. d. F. vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)
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)), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 4. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2142)
Lärmschutz-RL-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm v. 23.11.2007 (VkBl. 2007 S. 767)
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 31.10.2019, VkBl. 2019, S. 698
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 6. Juni 2006 (AllMBl. Nr. 6 vom 28.06.2006 S. 207)
StVG	Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236)
Umgebungslärmrichtlinie	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)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665)
VkRZustV	Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 17.05.2023 (GVBl., S. 372)

Abkürzungsverzeichnis

/a	pro Jahr
A	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
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	Eisenbahn-Bundesamt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Erdgeschoss
GE	Gewerbegebiet (§ 8 Baunutzungsverordnung)
GI	Industriegebiet (§ 9 Baunutzungsverordnung)
/h	pro Stunde
HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
HMLU	Hessisches Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat
HMWVW	Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
K	Kreisstraße

Kfz	Kraftfahrzeug
kHz	Kilohertz
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
L_{DEN}	Lärm-Tagesmittelwert
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
LOA 5D	Lärmoptimierter Asphalt, so genannter Düsseldorfer „Flüsterasphalt“
LSW	Lärmschutzwand/ -wall
MD	Dorfgebiet (§ 5 Baunutzungsverordnung)
MI	Mischgebiet (§ 6 Baunutzungsverordnung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
o. g.	oben genannt
OD	Ortsdurchfahrt
OG	Obergeschoss
OPA	offenporiger Asphalt, mögliche Ausführung eines „Flüsterasphaltes“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pa	Pascal
Pkw	Personenkraftwagen
P & R	Park and Ride
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

RP	Regierungspräsidium
t	Tonne
UBA	Umweltbundesamt
u. U.	unter Umständen
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. *World health organization,* Weltgesundheitsorganisation
WR	Reines Wohngebiet (§ 3 Baunutzungsverordnung)
z. T.	zum Teil
/a	pro Jahr
A	Autobahn
AS	Anschlussstelle