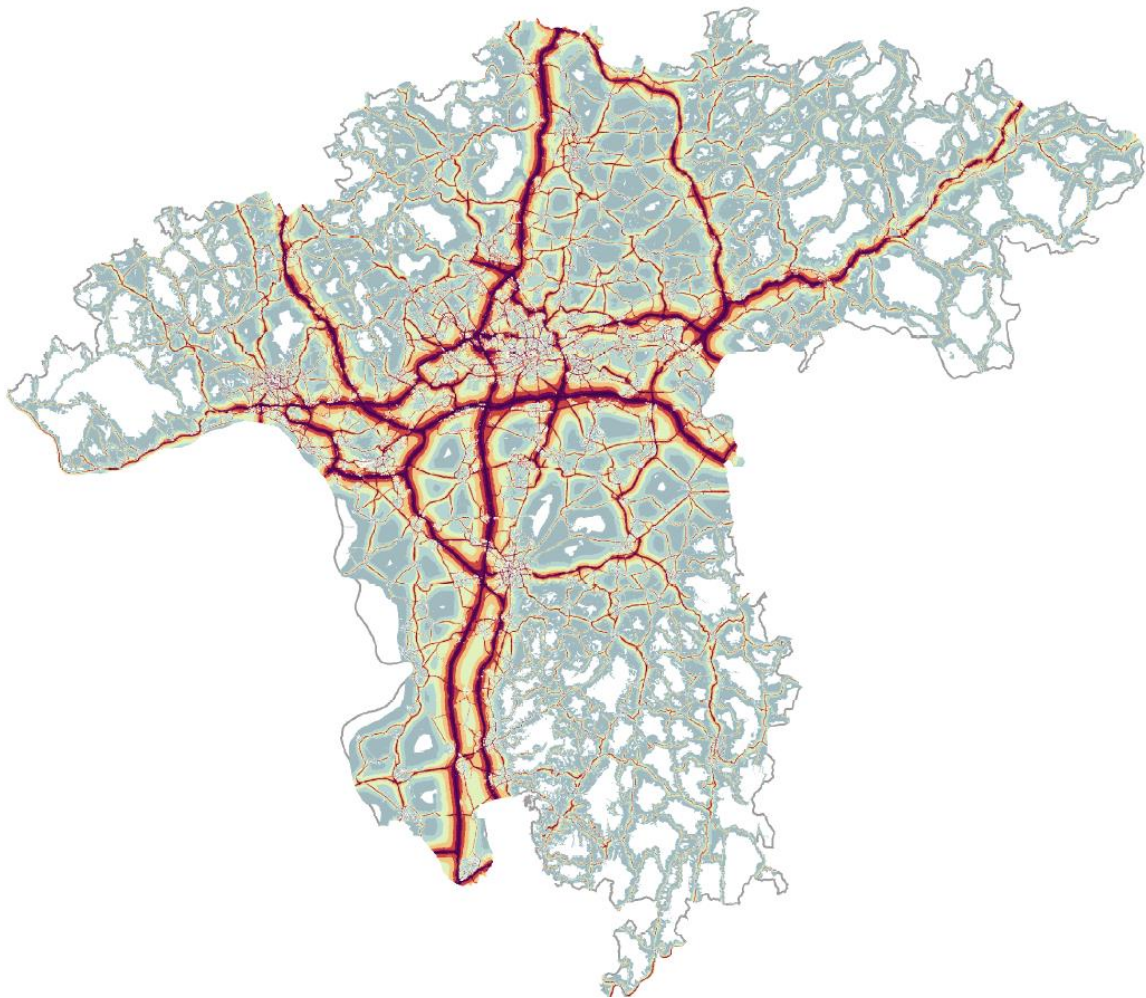




LÄRMAKTIONSPLAN HESSEN (4. RUNDE)

Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise



28. Oktober 2024

Titelblatt:

©GeoBasis-de / BKG 2022

©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vorwort

In den Landkreisen des Regierungsbezirks Darmstadt sind etwa 450.000 Menschen Straßenverkehrslärm ausgesetzt, der gemäß den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Das entspricht 16 Prozent der Bevölkerung in einer Region, die zu den am dichtesten besiedelten und wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas zählt. Hierzu zählen auch die Gebiete des ländlichen Raums.



Für alle diese Gebiete lässt sich feststellen, dass für die Bewohnerinnen und Bewohner das Ruhebedürfnis vor Lärm gestiegen ist. So gingen fast 1.100 Eingaben im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen dieser 4. Runde der Lärmaktionsplanung zu Lärmkonflikten an Straßen in den Landkreisen des Regierungsbezirkes ein. Das sind mehr als doppelt so viele Eingaben gegenüber der letzten Runde. Für die Menschen, die im Odenwald, an der Bergstraße oder im Taunus wohnen, stellt nach Auswertung der Eingaben der Motorradlärm gerade an Wochenenden und Feiertagen eine besondere Belastung dar. Hier zeigt der Lärmaktionsplan bereits praktizierte lärmmindernde Maßnahmen von einzelnen Kommunen auf.

Seit der letzten (3.) Runde der Lärmaktionsplanung wurden in den Landkreisen von den Straßenverkehrsbehörden insgesamt 97 neue Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen angeordnet. Diese Reduzierungen stehen im Zusammenhang mit der Stärkung der eigenverantwortlichen Entscheidungskompetenz der Kommunen und Landkreise für die Anordnung solcher verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Zudem konnte bei den zuständigen Verkehrsbehörden durch eine Reihe von Informations- und Austauschveranstaltungen das Bewusstsein für Umsetzungsmöglichkeiten von lärmmindernden Maßnahmen im Straßenverkehr gestärkt werden. Im Hinblick auf straßenbauliche Möglichkeiten zur Minderung von Verkehrslärm hat das Land Hessen ein Lärmsanierungsprogramm verabschiedet. Dies umfasst zum einen ein Informationstool für betroffene Hauseigentümerinnen und -eigentümer und zum anderen eine Priorisierung der jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen und Landesstraßen. Es wird nun seitens des zuständigen Straßenbaulastträgers in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte geprüft, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Darüber hinaus konnten drei weitere ruhige Gebiete festgelegt werden, die vor einer weiteren Lärmzunahme zu schützen sind.

Unser festes Ziel ist es, mit allen aufgezeigten Maßnahmen eine weitere Minderung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms zu erreichen und eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dieses Zusammenspiel soll für die Bevölkerung in den Landkreisen nicht nur deren Lebensqualität am Wohnort erhöhen, sondern auch zur Stärkung der Attraktivität der Region beitragen.



Prof. Dr. habil. Hilligardt
Regierungspräsident

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
1 Impressum	14
2 Einleitung	15
3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung	16
3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung	16
3.1.1 Allgemein	16
3.1.2 Lärmkartierung.....	16
3.1.3 Lärmaktionsplanung.....	17
3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete	17
3.1.5 Rechtsvorschriften	18
3.2 Zuständige Behörden	21
3.2.1 Lärminderungsplanung	21
3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau und -verkehr	22
3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr	23
3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen	23
3.2.5 Flugverkehr	23
3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten	23
3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	24
3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen	24
3.4.1 Straßenverkehrslärm	24
3.4.2 Schienenlärm.....	31
3.4.3 Industrielärm	32
3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	33
3.5.1 Der Landesentwicklungsplan Hessen 2020.....	33
3.5.2 Regionalpläne	34
3.5.3 Lärmschutz im Städtebau (Bauleitplanung).....	34
3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende.....	35

4	Lärm - physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen.....	36
4.1	Physikalische Grundlagen	36
4.2	Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit	37
4.3	Lärm ausgehend vom Straßenverkehr.....	38
4.4	Lärm ausgehend vom Schienenverkehr	39
4.5	Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten	40
5	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	41
5.1	Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	41
5.2	Maßnahmen an Schienenstrecken	45
5.3	Maßnahmen bei industriellen Anlagen	46
5.4	Betrachtung ausgewählter Maßnahmen	46
5.4.1	Reduzierung von antriebsbedingten Fahrzeuggeräuschen auf Straßen	46
5.4.2	Leise Reifen	48
5.4.3	Elektromobilität.....	49
5.4.4	Lkw-Maut.....	50
5.4.5	Geschwindigkeitskontrollen.....	50
5.4.6	Maßnahmen gegen Motorradlärm.....	51
5.4.7	Optimierung der Übergangskonstruktionen von Autobahnbrücken	54
5.4.8	Versetzen von Ortstafeln.....	54
5.4.9	Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit).....	54
5.4.10	Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen	55
5.4.11	Stärkung des ÖPNV.....	55
6	Lärmkartierung	56
6.1	Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm.....	56
6.2	Straßenverkehrslärm	56
6.3	Schienenverkehrslärm	58
6.4	Industrielärm	59
6.5	Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen	60

7	Ablauf der Lärmaktionsplanung der 4. Runde in Hessen.....	63
8	Mitwirkung der Öffentlichkeit in der 4. Runde in Hessen	65
8.1	Informationsveranstaltungen	65
8.2	Informationsbroschüren	65
8.3	1. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	65
8.4	2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	66
8.5	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	67
9	Der Regierungsbezirk Darmstadt	69
9.1	Beschreibung des Regierungsbezirks	69
9.2	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	72
9.3	Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	77
10	Weitere Lärmprobleme, verbesserungswürdige Situationen und Maßnahmen in den Landkreisen und den einzelnen Kommunen.....	80
10.1	Überregionale Stellungnahmen zu besonderen Lärmkonflikten in Südhessen	80
10.1.1	Hinweis zur Verwendung der Verkehrsdaten aus dem Jahr 2021.....	80
10.1.2	Motorradlärm	81
10.1.3	Ortsumgehungen	83
10.1.4	Regionales Entwicklungskonzept Südhessen	83
10.2	Landkreis Bergstraße	85
10.2.1	Abtsteinach.....	87
10.2.2	Bensheim	91
10.2.3	Biblis.....	105
10.2.4	Birkenau	108
10.2.5	Bürrstadt.....	112
10.2.6	Einhausen	119
10.2.7	Fürth	125
10.2.8	Gorxheimertal	133
10.2.9	Grasellenbach	134
10.2.10	Groß-Rohrheim	135
10.2.11	Heppenheim	137

10.2.12	Hirschhorn	151
10.2.13	Lampertheim	155
10.2.14	Lautertal	163
10.2.15	Lindenfels	169
10.2.16	Lorsch	172
10.2.17	Mörlenbach	182
10.2.18	Neckarsteinach.....	186
10.2.19	Rimbach	190
10.2.20	Viernheim.....	192
10.2.21	Wald-Michelbach.....	196
10.2.22	Zwingenberg	198
10.3	Landkreis Darmstadt-Dieburg	204
10.3.1	Alsbach-Hähnlein.....	206
10.3.2	Babenhäuser	209
10.3.3	Bickenbach	213
10.3.4	Dieburg.....	214
10.3.5	Eppertshausen	217
10.3.6	Erzhausen	219
10.3.7	Fischbachtal.....	221
10.3.8	Griesheim	223
10.3.9	Groß-Bieberau	232
10.3.10	Groß-Umstadt	236
10.3.11	Groß-Zimmern.....	245
10.3.12	Messel	249
10.3.13	Modautal.....	250
10.3.14	Mühltal	252
10.3.15	Münster	257
10.3.16	Ober-Ramstadt.....	261
10.3.17	Otzberg.....	263

10.3.18	Pfungstadt.....	266
10.3.19	Reinheim.....	271
10.3.20	Roßdorf.....	275
10.3.21	Schaafheim.....	283
10.3.22	Seeheim-Jugenheim.....	286
10.3.23	Weiterstadt.....	289
10.4	Kreis Groß-Gerau.....	300
10.4.1	Biebesheim am Rhein.....	302
10.4.2	Bischofsheim.....	304
10.4.3	Büttelborn.....	311
10.4.4	Gernsheim.....	317
10.4.5	Ginsheim-Gustavsburg.....	319
10.4.6	Groß-Gerau.....	328
10.4.7	Kelsterbach.....	334
10.4.8	Mörfelden-Walldorf.....	336
10.4.9	Nauheim.....	344
10.4.10	Raunheim.....	348
10.4.11	Riedstadt.....	353
10.4.12	Rüsselsheim am Main.....	356
10.4.13	Stockstadt am Rhein.....	378
10.4.14	Trebur.....	379
10.5	Hochtaunuskreis.....	383
10.5.1	Bad Homburg vor der Höhe.....	387
10.5.2	Friedrichsdorf.....	411
10.5.3	Glashütten.....	415
10.5.4	Grävenwiesbach.....	417
10.5.5	Königstein im Taunus.....	423
10.5.6	Kronberg im Taunus.....	433
10.5.7	Neu-Anspach.....	439

10.5.8	Oberursel (Taunus).....	443
10.5.9	Schmitten.....	455
10.5.10	Steinbach (Taunus).....	459
10.5.11	Usingen.....	462
10.5.12	Wehrheim.....	470
10.5.13	Weilrod.....	474
10.6	Main-Kinzig-Kreis.....	478
10.6.1	Bad Orb.....	480
10.6.2	Bad Soden-Salmünster.....	481
10.6.3	Biebergemünd.....	491
10.6.4	Birstein.....	494
10.6.5	Brachtal.....	496
10.6.6	Bruchköbel.....	499
10.6.7	Erlensee.....	504
10.6.8	Flörsbachtal.....	506
10.6.9	Freigericht.....	508
10.6.10	Gelnhausen.....	511
10.6.11	Großkrotzenburg.....	516
10.6.12	Gründau.....	518
10.6.13	Hammersbach.....	524
10.6.14	Hasselroth.....	526
10.6.15	Jossgrund.....	530
10.6.16	Langenselbold.....	532
10.6.17	Linsengericht.....	535
10.6.18	Maintal.....	538
10.6.19	Neuberg.....	550
10.6.20	Nidderau.....	552
10.6.21	Niederdorfelden.....	558
10.6.22	Rodenbach.....	560

10.6.23	Ronneburg.....	562
10.6.24	Schlüchtern.....	563
10.6.25	Schöneck	567
10.6.26	Sinntal.....	569
10.6.27	Steinau an der Straße	573
10.6.28	Wächtersbach	575
10.7	Main-Taunus-Kreis.....	580
10.7.1	Bad Soden am Taunus	582
10.7.2	Eppstein	588
10.7.3	Eschborn.....	594
10.7.4	Flörsheim	597
10.7.5	Hattersheim am Main	605
10.7.6	Hochheim am Main	613
10.7.7	Hofheim am Taunus.....	622
10.7.8	Kelkheim	638
10.7.9	Kriftel	647
10.7.10	Liederbach.....	651
10.7.11	Schwalbach am Taunus.....	654
10.7.12	Sulzbach.....	657
10.8	Odenwaldkreis.....	661
10.8.1	Bad König	666
10.8.2	Brensbach.....	669
10.8.3	Breuberg.....	673
10.8.4	Brombachtal	678
10.8.5	Erbach	680
10.8.6	Fränkisch-Crumbach	683
10.8.7	Höchst im Odenwald.....	684
10.8.8	Lützelbach.....	689
10.8.9	Michelstadt	691

10.8.10	Mossautal.....	694
10.8.11	Oberzent.....	698
10.8.12	Reichelsheim	710
10.9	Landkreis Offenbach.....	715
10.9.1	Dietzenbach	717
10.9.2	Dreieich.....	722
10.9.3	Egelsbach	728
10.9.4	Hainburg.....	732
10.9.5	Heusenstamm	734
10.9.6	Langen	741
10.9.7	Mainhausen	749
10.9.8	Mühlheim.....	753
10.9.9	Neu-Isenburg	757
10.9.10	Obertshausen.....	769
10.9.11	Rodgau.....	773
10.9.12	Rödermark.....	778
10.9.13	Seligenstadt.....	784
10.10	Rheingau-Taunus-Kreis.....	789
10.10.1	Aarbergen	792
10.10.2	Bad Schwalbach.....	797
10.10.3	Eltville am Rhein.....	802
10.10.4	Geisenheim	806
10.10.5	Heidenrod	809
10.10.6	Hohenstein	812
10.10.7	Hünstetten	813
10.10.8	Idstein.....	816
10.10.9	Kiedrich.....	828
10.10.10	Lorch.....	829
10.10.11	Niedernhausen	830

10.10.12 Oestrich-Winkel	835
10.10.13 Rüdesheim.....	841
10.10.14 Schlangenbad	842
10.10.15 Taunusstein.....	850
10.10.16 Waldems.....	858
10.10.17 Walluf	861
10.11 Wetteraukreis.....	863
10.11.1 Altstadt.....	865
10.11.2 Bad Nauheim.....	868
10.11.3 Bad Vilbel.....	871
10.11.4 Büdingen	876
10.11.5 Butzbach	886
10.11.6 Echzell	891
10.11.7 Florstadt.....	892
10.11.8 Friedberg.....	896
10.11.9 Gedern.....	906
10.11.10 Glauburg.....	909
10.11.11 Hirzenhain.....	912
10.11.12 Karben.....	914
10.11.13 Kefenrod	921
10.11.14 Limeshain.....	923
10.11.15 Münzenberg	925
10.11.16 Nidda.....	932
10.11.17 Niddatal	937
10.11.18 Ober-Mörlen	942
10.11.19 Ortenberg.....	945
10.11.20 Ranstadt	947
10.11.21 Reichelsheim (Wetterau).....	950
10.11.22 Rockenberg	951

10.11.23 Rosbach v. d. Höhe.....	954
10.11.24 Wölfersheim	959
10.11.25 Wöllstadt.....	961
11 Lärm an nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken	966
11.1 Bahnstrecke Mannheim-Weinheim.....	966
11.2 Taunusbahn Friedrichsdorf - Brandoberndorf.....	969
12 Finanzielle Informationen & Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	973
12.1 Kosten für die Aufstellung	973
12.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen	973
12.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	973
12.4 Lärmschadenskosten	974
13 Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	976
14 Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit.....	977
14.1 Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans.....	977
14.2 Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplan	977
15 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	979
15.1 Information der Öffentlichkeit.....	979
Glossar	980
Abbildungs- und Quellenverzeichnis.....	986
Rechtsgrundlagenverzeichnis	987
Abkürzungsverzeichnis	989
Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“	992

1 Impressum

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Regierungspräsidium Darmstadt
Abteilung Regionalplanung, Bauwesen, Wirtschaft, Verkehr
Dezernat III 33.3 - Luft- und Güterkraftverkehr, Lärmschutz -
Luisenplatz 2
64278 Darmstadt

Tel.: +49(6151) 12 0

Fax: +49(6151) 12 6347

E-Mail: poststelle@rpda.hessen.de

Internet: <https://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 Gesamtumschlagsleistung 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 Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise 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 wird 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 den Lärm ausgehend vom Straßenverkehr und den nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken in den 10 Landkreisen des Regierungsbezirkes Darmstadt ohne die fünf Ballungsräume. Diese werden im Lärmaktionsplan, Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden betrachtet.

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, abgerufen am 10.09.2024

3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung

3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung

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 definiert, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

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 Lärminderungsplanung, um etwaige Auswirkungen zu verhindern und zu mindern.

Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

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

3.1.2 Lärmkartierung

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten. Die Vorgaben für die Durchführung der Lärmkartierung 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 - e 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 3.2.2. 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.

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.

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

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.

3.1.5 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)
<u>Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland</u> vom 3. 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.
<u>Umgebungslärmrichtlinie (ULR)</u> 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.

³ https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2023-11/leitfaden_ruhige_gebiete_hessen_stand_november_2023.pdf, abgerufen am 19-09-2024

⁴ https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2023-11/leitfaden_ruhige_gebiete_hessen_stand_november_2023.pdf, abgerufen am 11.01.2024

⁵ <https://landesplanung.hessen.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-lep>, abgerufen am 12.09.2023

<p><u>Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG)</u> 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)</p>	<p>Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt.</p>
<p><u>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</u> 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)</p>	<p>Das Gesetz verpflichtet das Eisenbahn-Bundesamt zur Überwachung und Genehmigung von Bundeseisenbahnstrecken.</p>
<p><u>Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV)</u> Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 26.11.2014 (GVBl. I S.331), zuletzt geändert am 13.03.2019 (GVBl. I S. 432)</p>	<p>Die Verordnung legt u. a. in § 3 Nr. 1 sowie in § 1 die Zuständigkeit für die Durchführung der Lärmkartierung sowie die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden fest.</p>
<p><u>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV)</u> 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)</p>	<p>Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.</p>
<p><u>Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BlmSchV)</u> Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)</p>	<p>Die Verordnung regelt Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen, die mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung an einem Vorhaben, das der 16. BlmSchV unterliegt, einhergehen. Sie findet gemäß Nr. 39 der VLärmSchR auch Anwendung zu Ermittlung des Umfangs passiver Schutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.</p>
<p><u>Verordnung über die Lärmkartierung (34. BlmSchV)</u> 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)</p>	<p>Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BlmSchG.</p>
<p><u>Lärmschutz-Richtlinien-StV</u> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. 2007 S. 767)</p>	<p>Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben.</p>

<p><u>Straßenverkehrsgesetz (StVG)</u>, 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))</p>	<p>Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.</p>
<p><u>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</u>, 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)</p>	<p>Die Verordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Beschränkungen und Verbote werden mit Vorschriftszeichen nach § 41 gekennzeichnet.</p>
<p><u>Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)</u>, insbesondere §§ 41, 45 vom 26.01.2001 (BAAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 08.11.2021 (BAAnz AT 15. November 2021 B1)</p>	<p>Die Verwaltungsvorschrift konkretisiert die Vorgaben der StVO. Während § 41 VwV-StVO Vorschriften zur Zulässigkeit der Aufstellung von bestimmten Verkehrszeichen enthält, regelt § 45 die im Rahmen der Aufstellung zu beteiligenden Behörden.</p>
<p><u>Hessisches Straßengesetz (HStrG)</u> 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)</p>	<p>Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.</p>
<p><u>Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkrZustV)</u> vom 12.11.2007 (GVBl. I, 800), zuletzt geändert am 17.05.2023 (GVBl., S. 372)</p>	<p>Die Verordnung legt in § 10 die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ausführung der StVO in Hessen fest.</p>
<p><u>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)</u> Stand: 10.04.1990, VkB. 1990, S. 258</p>	<p>Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen fest. Sie gelten nur noch für verkehrsrechtliche Maßnahmen nach StVO.</p>
<p><u>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)</u> Stand: 31.10.2019, VkB. 2019, S. 698</p>	<p>Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen fest. Sie sind bisher nur für bauliche Lärminderungsmaßnahmen (Lärmvorsorge, Lärmsanierung) eingeführt.</p>
<p><u>Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)</u> Stand 27.05.1997, VkB. 1997, S. 434 Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.</p>	<p>Diese Richtlinien stellen die fachliche Grundlage für bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beim Bau neuer oder bei wesentlicher Änderung bestehender Straßen (Lärmvorsorge) sowie bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)</p>

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 (BAanz AT 28.12.2018 B7)
berichtigt am 17. November 2021
(BAanz. AT 02.12.2021 B6)

Berechnungsverfahren für Umgebungslärm, welches in der 34. BImSchV geregelt ist.

3.2 Zuständige Behörden

3.2.1 Lärminderungsplanung

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

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

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

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

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung besteht, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht 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

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

Lärmaktionsplanung das Eisenbahn-Bundesamt rechtlich klar verpflichtet, einen Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes innerhalb und außerhalb der Ballungsräume aufzustellen, soweit es um Lärminderungsmaßnahmen geht, die in Bundeshoheit liegen, demnach also um Entscheidungen, für deren Erlass der Bund die Verwaltungskompetenz besitzt. Die hessischen Regierungspräsidien sind demgegenüber 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.

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 Gesamtumschlagsleistung 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 oder Verkehrslandeplätzen wie der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach, 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 Maßnahmevorschläge, 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).



Abbildung 1: Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund Lärmschutz
© Regierungspräsidium Darmstadt

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 Erholungsgebiete 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 ermessenfehlerfreie 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

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 verkehrsbeschränkende Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar

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

zu verringern⁸, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, Anwohner anderer Straßen über Gebühr zu belasten oder die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen. 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.

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

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 Lärmschutzes“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 06.02.2023

¹⁰ Jens Ortscheid, Heidemarie Wende, Aufsatz: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“, UBA 2004

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 lärmindernden Straßenbelages in Betracht gezogen werden. Das Aufbringen eines lärmindernden Deckenbelages erfolgt in der Regel aus Kostengründen nur bei einer Sanierungsnotwendigkeit der Straße.

Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)

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), 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 Verfügung¹³. 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:

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

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

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	Bahnhofplatz 1 56410 Montabaur	02602 924-0	west@autobahn.de
Südwest	Augsburger Str. 748, 70329 Stuttgart	071134250-0	Suedwest@autobahn.de

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,
- 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

Das Land Hessen hat die VLärmSchR 97 ebenfalls für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes Hessen eingeführt.

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.

¹⁴ <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/strassenverkehr/laermsanierung-strasse>, abgerufen am 19.09.2023

Im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen ([Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen, www.wirtschaft.hessen.de](http://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 Bundesstraßen 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 lärmindernden Asphalts oder andere Lärminderungsmaßnahmen 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 75 % der Aufwendungen für passiven Schallschutz stellen. Nach Eingang des Antrages wird geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Bezuschussung von 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 ist¹⁵. 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

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.

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

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, lärmindernde Fahrbahnoberflächen, Einhausungen), soweit diese gemäß dem Stand der Technik realisierbar sind und deren Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (also die Einhaltung der Grenzwerte) stehen. Die Lärmvorsorge führt in der Praxis zu einem deutlich höheren Schutzniveau, als es bei der 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.

Auslöse-, Grenz- und Richtwerte für Lärmsanierung, Lärmvorsorge und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an Straßen

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	16. BImSchV Grenzwerte [dB(A)]		VLärmSchR97 Auslösewerte [dB(A)]		Lärmschutz-Richtlinien-StV Richtwerte [dB(A)]
Berechnungsgrundlage	RLS-19		RLS-19		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	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 Haushaltsmittel. 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.)

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

Auslöse- und Grenzwerte für Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Schienenwegen**Tabelle 4: Geltende Auslösewerte für Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienen** ¹⁷

Maßnahmenart	Lärmvorsorge		Lärmsanierung	
	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

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

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

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 Lärmbelastung 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 Lärminderung 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 Regionalpläne¹⁹

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

Darüber hinaus 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.
- 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.

Nähere Informationen finden Sie auf dem Landesplanungsportal²⁰.

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).

Durch die Bauleitplanung soll bei Planungsvorhaben (z. B. von Neubaugebieten) vor allem durch einen angemessenen Abstand von Lärmquellen (z. B. Hauptverkehrsstraße) zu

¹⁹ Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

²⁰ <https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/regionalplan-suedhessen-regionaler-flaechennutzungsplan> , abgerufen am 16.07.2024

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 10.1.4 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.

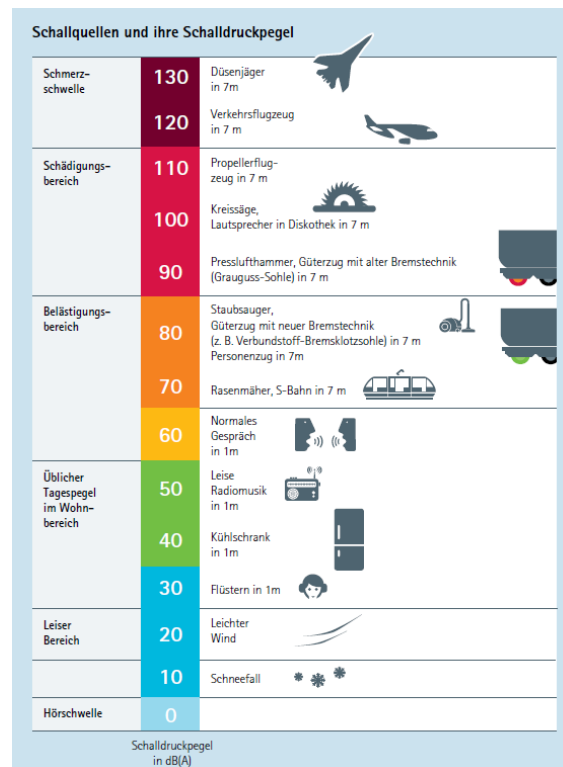
Die Wahrnehmung von Lärm und dessen Wirkung auf den Menschen wird neben subjektiven Bewertungen von folgenden physikalischen Größen beeinflusst:

- 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)).²¹ Dieses Maß gibt an, wievielfach größer die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist.²² Die Lautstärke einzelner Geräuschquellen ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

²¹ Dezibel; der Zusatz „(A)“ sagt aus, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

²² Hörschwelle: Schalldruck von $2 \cdot 10^{-5}$ Pa bei einer Frequenz von 1 kHz, entspricht 0 dB (A). Schmerzgrenze: beginnt ab einem Schalldruck von 20 Pa, entspricht 100 dB (A).

Abbildung 3: Schallquellen und ihre Schalldruckpegel© BMVI²³

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

²³ 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/laerm-schutz-im-schieneverkehr-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.²⁴

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.²⁵

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.

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.

²⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>, abgerufen am 13.09.2023

²⁵ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>, abgerufen am 23.04.2024

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.

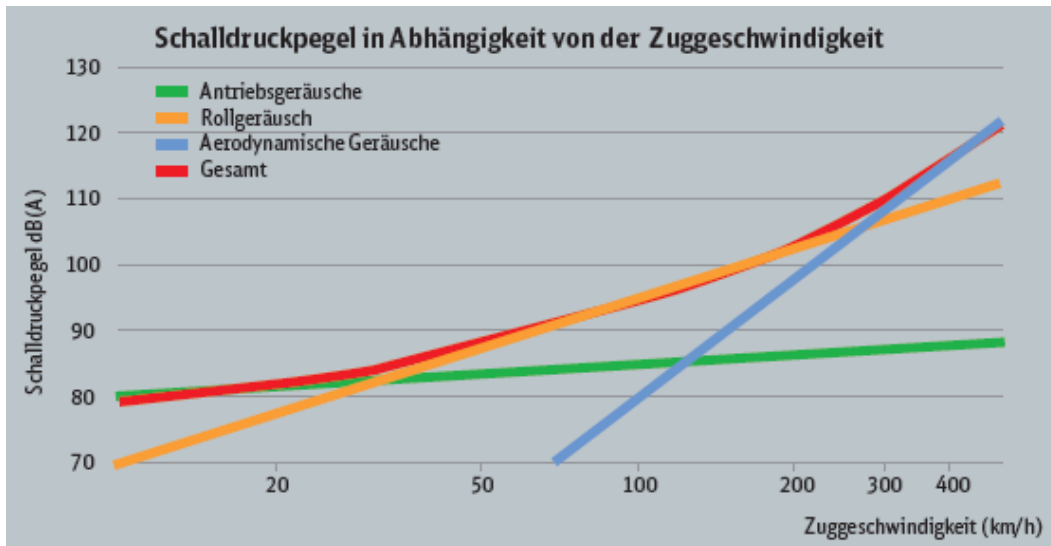


Abbildung 4: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit © EBA²⁶

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.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.²⁷

²⁶ Eisenbahn-Bundesamt, Lärmaktionsplan Teil A an Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes, 2017/2018, S.14, https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf, abgerufen am 13.09.2023

²⁷ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>, abgerufen am 23.04.2024

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.

5 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

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

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

5.1 Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Eine wirksame Lärminderung in von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich erfolgversprechend durch die Umsetzung eines Maßnahmenbündels erzielen. Hierbei sind planerische, 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 Lärminderung.

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 ausfahrungsabhängig	keine Auswirkungen
	Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften ²⁸	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 ²⁹	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 Tempo 30; um bis zu 4 dB(A) bei Tempo 70	Verstetigung des Verkehrs
	Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Kfz-Verkehrs
	Kreisverkehre	Je nach Situation geringfügige Reduzierung	Je nach Situation Verstetigung des Verkehrs
Straßenraumgestaltung	Radfahr- und Parkstreifen	geringfügige Reduzierung wg.	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer

²⁸https://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_Aspaltdecken_innerorts.pdf, abgerufen am 13.09.2023

²⁹https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2022-05/kurzinfo_tempo_30_aus_laermschutzgruenden.pdf, abgerufen am 13.09.2023

		Abstandsvergrößerung	
	Verringerung der Anzahl der Fahrzeugbahnen	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 Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche und Erhöhung des 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;	Entlastung der Innenstadtbereiche

		Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	
	Verbesserung des Radwegenetzes	Verbesserung der Lärmsituation durch Umstieg aufs Fahrrad; Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Parkraumbewirtschaftung	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Maut	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Logistik (Konzepte zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs)	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Einrichtung von Park&Ride- sowie Park&Bike-Plätzen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegel-minderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
passiver Lärmschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern incl. Lüftungseinrichtungen ³⁰	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

³⁰ nähere Ausführungen bei Kapitel 3.4.1

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

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

Tabelle 7: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Schienenstrecken

Maßnahme		Auswirkung
		Lärm
Fahrweg	Schienenschleifen: Schienenoberfläche wird beim Erreichen einer definierten Riffeltiefe geschliffen	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)
	Schienenstegdämpfer (mit Kunststoff ummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten des Schienensteges montiert werden)	
	elastischer Oberbau (Schwellen elastisch gelagert, Unterschottermatten eingebaut oder Verschäumung des Schotterbettes)	
	Lückenlos verschweißte Gleise	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)
	Durchgehendes Schotterbett auf modernen Brücken	Pegelminderung bis zu 9 dB(A)
Fahrzeug	Güterzüge: Bremsklötze mit K-Sohlen (Kunststoff-Verbund-Bremssystem) gegenüber Graugussbremsklötzen, Umbau der Bremsausrüstung erforderlich	Pegelminderung bis zu 10 dB(A)
	Güterzüge: Bremsklötze mit LL-Sohle („Low-Low“) aus gesinterten Werkstoffen, Erprobungsphase	
	Radabsorber (im Rad montierte Objekte/Massen, die die Vibrationsenergie in innere Reibungsenergie umwandeln), Radabdeckungen/Radschürzen; zur Minderung der von den Rädern abgestrahlten Rollgeräusche (für Hochgeschwindigkeitszüge)	
	Einsatz leiser Kompressoren, Ventilatoren, Getriebe etc. zur Minderung der Antriebgeräusche	
	Veränderungen am Wagendesign bei Hochgeschwindigkeitszügen zur Minderung aerodynamischer Emissionen	

	Ersatz von Diesel-Antrieb durch E-Mobilität	
Übertragungsweg	Lärmschutzwände und -wälle Auch: niedrige Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 75 cm und niedrigste Lärmschutzwände von ca. 36 cm Höhe	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich
Immissionsort	Schallschutzfenster, schallgedämmten Rolllädenkästen 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 Motornendrehzahl eines Motorrads mittlerer und hoher Leistung in das Geräuschbestimmungsverfahren einbezogen. Zudem erfolgt die Prüfung zusätzlicher Geräuschforderungen 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 Auspuffrohr 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 schalldämpfte 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.³¹

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.

Der Bundesrat hat in seiner EntschlieÙung von 15.Mai 2020 (Drucksache 125/20)³² einen Maßnahmenkatalog zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm gefordert.

³¹ Verkehrsblatt BMVI 5/18

³²[https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1), abgerufen am 13.09.2023

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 öffentlich³³:

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.³⁴

Die mechanischen und konstruktiven Eigenschaften bestimmen dabei maßgeblich die Geräuschemission der Reifen. So steigt die Lärmemission durch zunehmende Reifenhärte, Reifenbreite und fehlende Längsprofilierung. Unregelmäßige Profiltailungen 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 (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

³³ <https://www.umweltministerkonferenz.de/> abgerufen am 13.09.2023

³⁴ Lärmarme Reifen und geräuschkindernde 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

entspricht einem Lärmpegel von <69 dB(A) bei Reifen mit einer Nennbreite von 245 bis 275 mm.



Abbildung 5: Klasse externer Rollgeräusche.³⁵

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 sehbeeinträchtigte 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 lärmindernden 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.³⁶

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.

³⁵ Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. November 2009, Anhang I.

³⁶ BMUV: Luftschadstoffe und Lärm: Mehr Elektroautos - mehr Lebensqualität?, abgerufen am 05.08.2024

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.

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

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs werden mit einem zusätzlichen Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten von mindestens 0,012 Euro je Kilometer berücksichtigt.³⁷

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 stationären 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.

³⁷ 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 Durchschnittslärbetrachtung 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 öffentlich³⁸.

Verkehrsüberwachung und technische Fahrzeugkontrollen

Die Steigerung der Verkehrsregeltreue bei motorisierten Zweiradfahrenden und hiermit

³⁸ <https://www.umweltministerkonferenz.de/> abgerufen am 13.09.2023

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 Standgeräuschemessungen 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 sanktioniert 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“

Zur Aufklärung und Sensibilisierung der Motorradfahrenden setzt das Land Hessen so ge-

nannte Lärmdisplays ein. Bei Lärmdisplays werden den Motorradfahrenden über ein Display negative Rückmeldungen (z. B. „leiser“ ☹️) gegeben, wenn ein bestimmter Lärmpegelwert überschritten wird. Es handelt sich dabei um eine unverbindliche Aufforderung an die Motorradfahrenden, die an deren Vernunft und deren Einsicht appelliert und ergänzend zu der repressiven Verkehrsüberwachung vorgenommen wird. 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



Abbildung 7: Lärmdisplay in Mossautal © Regierungspräsidium Darmstadt

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 fahrdynamisch 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 8: Hinweisschild in Mossautal © Regierungspräsidium Darmstadt

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

Die spezifische Problematik des Motorradlärms im Regierungsbezirk Darmstadt wird eingehender in Kapitel 10.1.2 behandelt.

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 Ortsschildern 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.³⁹

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 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.⁴⁰

5.4.11 Stärkung 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 wie die Regionaltangente West, die Nordmainische S-Bahn um nur einige zu nennen.

³⁹ <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>, abgerufen am 28.02.2024

⁴⁰ <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 Verkehrslärberechnungen 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 Lärmbe-rechnungsvorschrift für Straßenverkehrslärm (BUB) wird von den deutschen Straßenver-kehrsverwaltungen 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 unter-scheiden, 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 Lärmras-ter 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 Immissions-pegel und in den Belastetenzahlen zwischen den unterschiedlichen Kartierungsjahrgän-gen nicht zwingend auf eine tatsächliche Veränderung der Straßenlärmbelastung inner-halb der betroffenen Kommune zurückzuführen sind. Im Folgenden werden einige we-sentliche Gründe hierfür erläutert.

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

- den verwendeten Eingangsdaten (Abweichungen durch unterschiedliche Ermitt-lungen der Verkehrsmengen und der maßgebenden Lkw-Anteile),
- der Modellierung der Schallausbreitung (Boden- und Meteorologiedämpfung, Ab-schirmung etc.),
- der unterschiedlichen Berücksichtigung lokaler Begebenheiten (Kreuzungszu-schlag, Einfluss des Straßenbelages etc.) und aus
- der Berechnung der 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)

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

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)

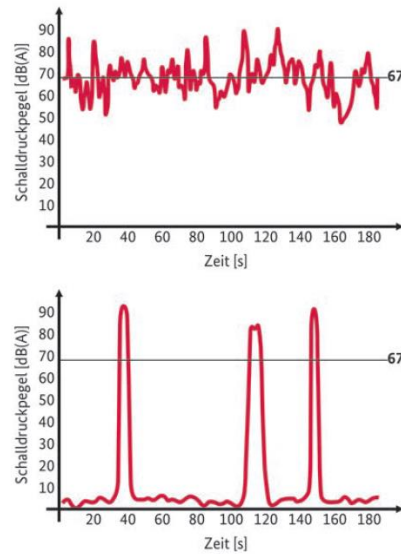


Abbildung 9: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten) © EBA.⁴¹

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 2021,⁴² 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.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 für den Regierungsbezirk Darmstadt werden in Kapitel 9 dargestellt.

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.

⁴¹ Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

⁴² BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6

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.

6.5 Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen

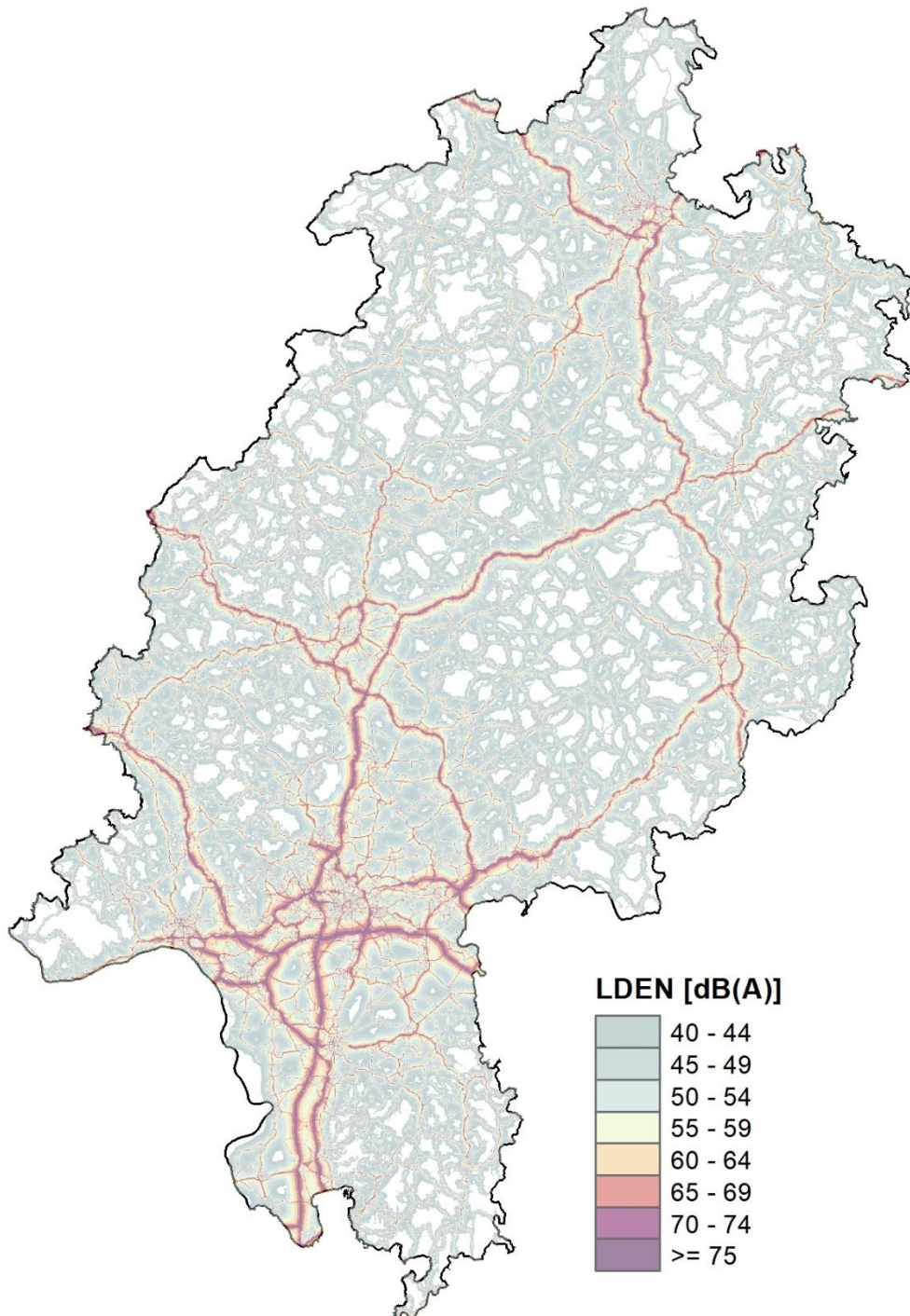


Abbildung 10: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen PLUS 2022 [HLNUG 2022]

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 Lärminderungsplanung 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 2022⁴³.

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.⁴⁴ Die Belastetenzahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.⁴⁵ 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.

⁴³https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf, abgerufen am 19.09.2023

⁴⁴https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNo-des=15,11,12,10,13&E=579056.88&N=5687905.82&zoom=5, abgerufen am 19.09.2023

⁴⁵ 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 der 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.

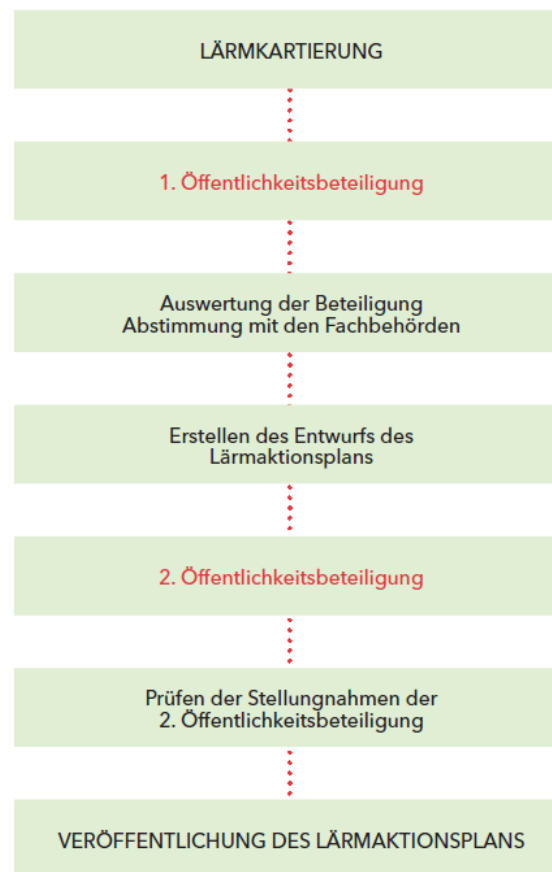


Abbildung 11: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung⁴⁶

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-

⁴⁶https://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.⁴⁷

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden die Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt vor Aufstellung des Planes mit dem Vorliegen der Lärmkartierung. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Stellungnahmen der Betroffenen werden ausgewertet, 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 lärmindernden Maßnahmenvorschläge, die von der für die Umsetzung zuständigen Behörde geprüft und bestätigt wurden, werden als Maßnahmen zur Umsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Lehnt eine Fachbehörde eine Lärminderungsmaßnahme begründet ab, wird dies im Lärmaktionsplan dargestellt.

Im Rahmen einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung kann zum Lärmaktionsplanentwurf Stellung genommen werden. Neue Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen dieser 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.

⁴⁷https://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 in 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 Informationsveranstaltungen

Da die Fortschreibung des Lärmaktionsplans - Teilplan Landkreise Straßenverkehr und Ballungsräume 4. Runde - eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfordert, wurden landkreisweise für die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Bauämter, sowie der Straßenverkehrsbehörden aller Kommunen im Regierungsbezirk Informations- und Austauschveranstaltungen angeboten.

Eine erste Veranstaltungsreihe wurde im digitalen Format im Januar und Februar 2022 angeboten, ein zweites Angebot wurde im Rahmen von Präsenzveranstaltungen bei den Kreisverkehrsbehörden von Juni bis September 2023 geschaffen.

Eine dritte Informationsveranstaltung wurde vom HMLU mit Unterstützung des HMWWV für die Ballungsräume, Kreisverkehrsbehörden und regionalen Polizeidienste im Dezember 2023 in Kassel veranstaltet.

Ziel aller Veranstaltungen war, die rechtlichen Möglichkeiten und notwendigen Aufgaben, die sich aus der Lärmaktionsplanung für die beteiligten Behörden ergeben, darzulegen.

8.2 Informationsbroschüren

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

8.3 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

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

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

Die Kommunen wurden zudem gebeten, die Bevölkerung über Homepage, gemeindliche Mitteilungsblätter und Bekanntmachungskästen entsprechend zu informieren. Über die Homepage der Regierungspräsidien wurde die Öffentlichkeit ebenfalls informiert und mit Verlinkung zum Hessischen Beteiligungsportal weitergeleitet.

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 eingeben und Vorschläge zur Lärminderung hervorbringen. Im Anschluss erfolgte eine automatisierte Eingangsbestätigung. Die Rückmeldung zu den Stellungnahmen erfolgt im Lärmaktionsplan.

Weitere Träger Öffentlicher Belange wurden per E-Mail und z.T. auf dem Postweg angeschrieben und über die nun stattfindende Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Die Frist zur Eingabe von Stellungnahmen endete am 22. Januar 2023.

8.4 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 Lärminderungsplanung zu informieren.

Dieser aktuelle Stand wurde im Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen (4. Runde) Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise 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.

8.5 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Würdigung aller Anregungen über Lärm an Hauptverkehrsstraßen, sowie Haupteisenbahnstrecken erfolgt in diesem Lärmaktionsplan. Alle Einwendungen, die Schienenverkehrslärm an Strecken des Bundes betreffen, 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. Diese werden in einem separaten Lärmaktionsplan behandelt.

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

Im Rahmen der **865 Eingaben** die Landkreise des Regierungsbezirkes Darmstadt betreffend waren die die häufigsten gewünschten Lärminderungsmaßnahmen:

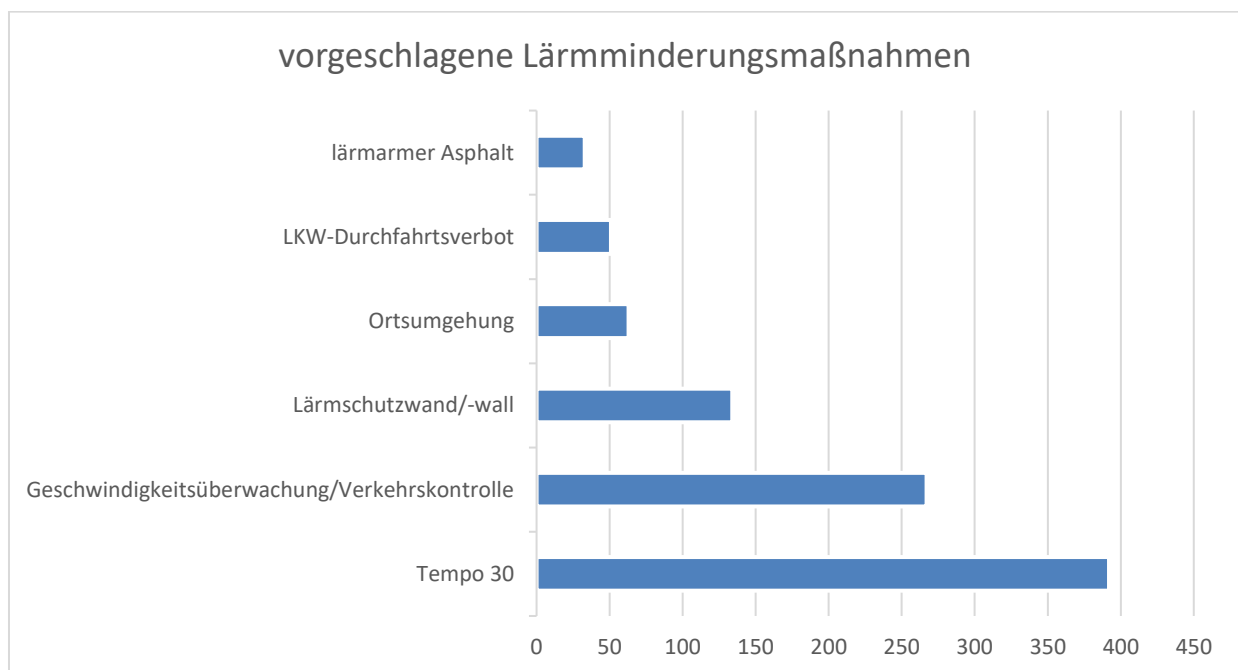


Abbildung 12: Maßnahmenvorschläge im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Insgesamt gingen **37 neue Vorschläge** zu ruhigen Gebieten ein.

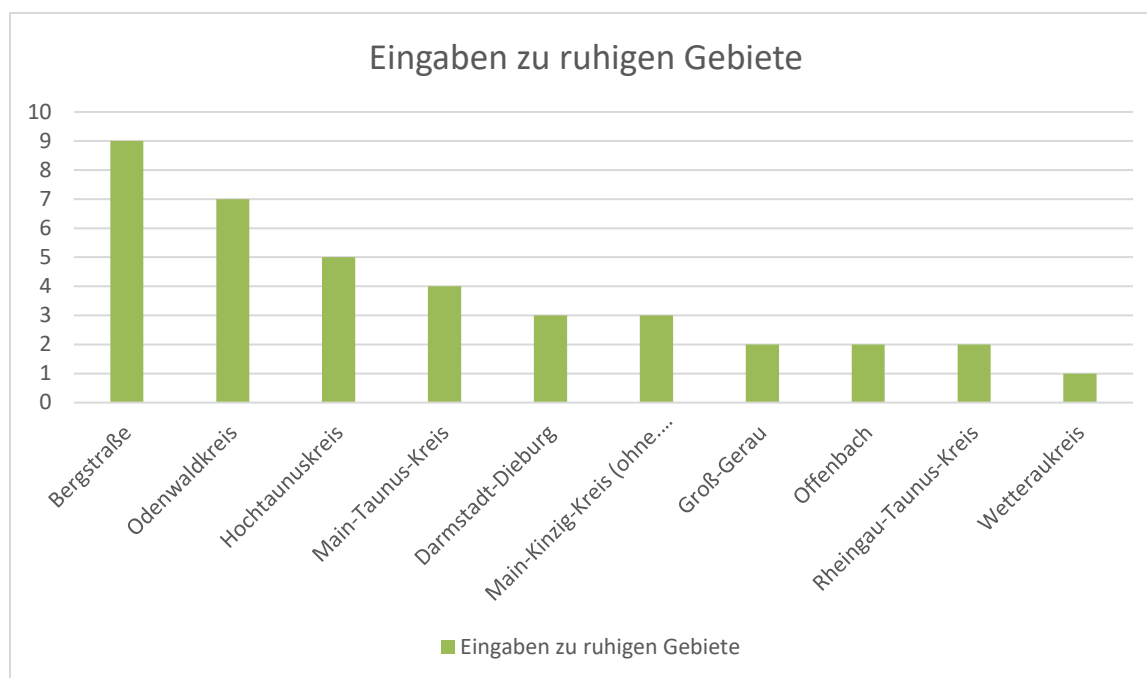


Abbildung 13: Anzahl der neu genannten ruhigen Gebiete je Landkreis

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden **226 Stellungnahmen** zu dem veröffentlichten Entwurf des Lärmaktionsplans Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise eingereicht. Es wurden 45 % der Stellungnahmen über das Hessische Beteiligungsportal abgegeben, 55 % der Einwände gingen per Post oder E-Mail ein.

Es wurden insgesamt 25 neue Lärmkonflikte genannt, die nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt werden.

9 Der Regierungsbezirk Darmstadt

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirks

Der Regierungsbezirk Darmstadt ist eine Verwaltungseinheit ohne eigene Rechtspersönlichkeit und bildet die Planungsregion Südhessen. Er umfasst den südlichen Teil des Bundeslandes Hessen einschließlich der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Ballungsraumes Frankfurt/Rhein-Main. Im Regierungsbezirk Darmstadt leben 4.110.302 Menschen (31.12.2023) 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).

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.⁴⁸

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.⁴⁹

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.⁵⁰ Unter dem Autobahnkreuz verläuft ein Tunnel der ICE-Strecken Köln Rhein/Main. Durch

⁴⁸<https://www.region-frankfurt.de/%C3%9Cber-uns/Der-Regionalverband/>, abgerufen am 08.03.2024

⁴⁹<https://www.frankfurt-main.ihk.de/hauptnavigation/wirtschaftspolitik/konjunktur-und-statistik/wirtschaftsstruktur/ihk-bezirk-in-zahlen-5309952>, abgerufen am 08.03.2023

⁵⁰<https://mobil.hessen.de/Planung-und-Bau/Projekte/Besondere-Projekte/Das-Frankfurter-Kreuz>, abgerufen am 12.03.2024

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.⁵¹ 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 Verkehrsverbände.⁵²

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.⁵³

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

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

⁵¹<https://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-main-hauptbahnhof-knotenpunkt-gleise-parken-essen-geschaefte-anfahrt-13456499.html> , aufgerufen am 12.03.2024

⁵² <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv>, aufgerufen am 12.03.2024

⁵³ <https://egelsbach-airport.com/>, aufgerufen am 12.03.2024

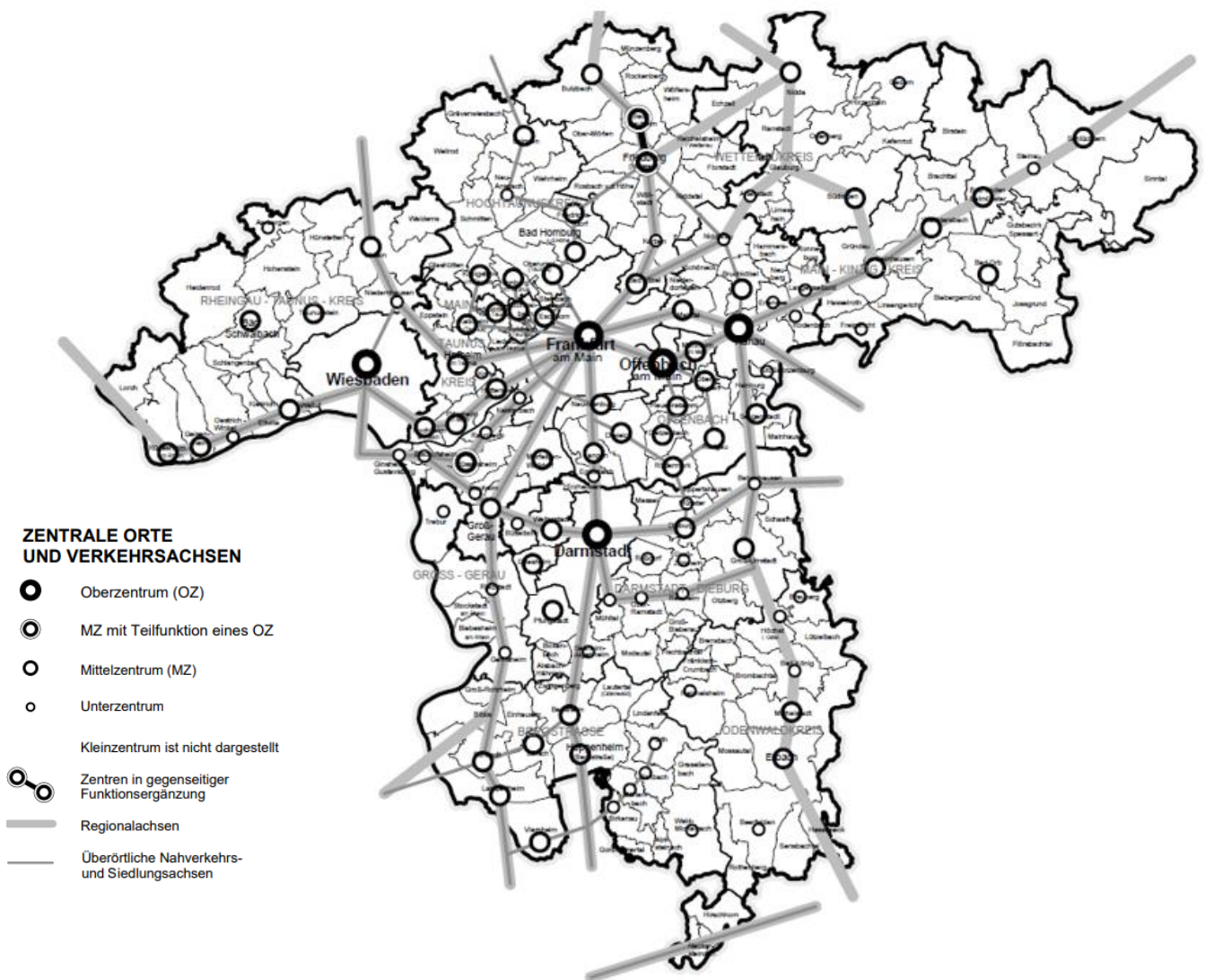


Abbildung 14: Planungsregion Südhessen; Zentrale Orte und Verkehrsachsen⁵⁴

⁵⁴<https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/regionalplan-suedhessen-regionaler-flaechennutzungsplan> abgerufen am 08.03.2024

9.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

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

<http://laerm.hessen.de>

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

<http://www.hlnug.de>

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

[https://Geoportal.EBA-Verfügbare Kartendienste](https://Geoportal.EBA-Verfügbare_Kartendienste) abgerufen am 10.09.2024

Die Lärm-/Betroffenheitskarten für die Haupteisenbahnstrecken in Hessen können außerdem hier abgerufen werden: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/he/he_node.html, abgerufen am 10.09.2024

Für die verbleibenden Eisenbahnstrecken in den Ballungsräumen ist im Regierungsbezirk Darmstadt das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. Außerhalb der Ballungsräume gibt es im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Darmstadt eine Haupteisenbahnstrecke nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, die nicht bundeseigen sind und kartierungspflichtig ist.

In den folgenden Tabellen werden die statistischen Daten der Umgebungslärmkartierung 2022 des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umweltschutz und Geografie aufgeführt.

Für Informationen zu den Belastetenzahlen an Schienenstrecken des Bundes wird nachrichtlich auf die bereits veröffentlichten Daten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) verwiesen⁵⁵.

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

⁵⁵https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html, siehe Lärmaktionsplan Runde 4 mit den Anhängen 1 und 2, abgerufen am 15.01.2024

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

	Straßen	Straßen	nicht bundes-eigene Eisenbahnstrecken	nicht bundes-eigene Eisenbahnstrecken
dB (A)	L _{DEN} (24 Std)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Std.)	L _{Night} (22-06 Uhr)
> 50 - 54	-	165.111	0	491
> 55 - 59	235.258	89.054	516	403
> 60 - 64	116.353	41.523	472	224
> 65 - 69	68.160	3.163	300	36
> 70 - 74	31.247	346	111	0
> 75	1.725	-	2	0
Summe	452.743	299.538	1.401	1.154

Die folgende Tabelle und Abbildung zeigt die Verteilung der ganztags Belasteten aus Umgebungslärm in den einzelnen Pegelbereichen ab 55 dB(A) auf die 10 Landkreise im Regierungsbezirk Darmstadt.

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der ganztags von Umgebungslärm betroffenen Einwohner je Landkreis

	Einwohner im Bereich L _{DEN} [dB(A)]				
	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
Straßenverkehr					
Bergstraße	21.377	9.826	6.247	3.830	443
Darmstadt-Dieburg	26.522	12.548	6.893	3.173	94
Groß-Gerau	38.805	18.955	9.890	3.657	385
HTK	17.331	7.337	6.175	2.193	7
MKK	30.822	14.072	7.147	2.757	220
MTK	29.053	15.301	7.940	3.084	78
Odenwaldkreis	3.308	1.675	1.120	553	28
LK Offenbach	38.777	22.880	14.151	6.448	341
RTK	10.158	4.145	2.458	1.641	42
Wetterau	19.105	9.614	6.139	3.911	87
nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecken	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
Bergstraße (Viernheim)	516	472	300	111	2

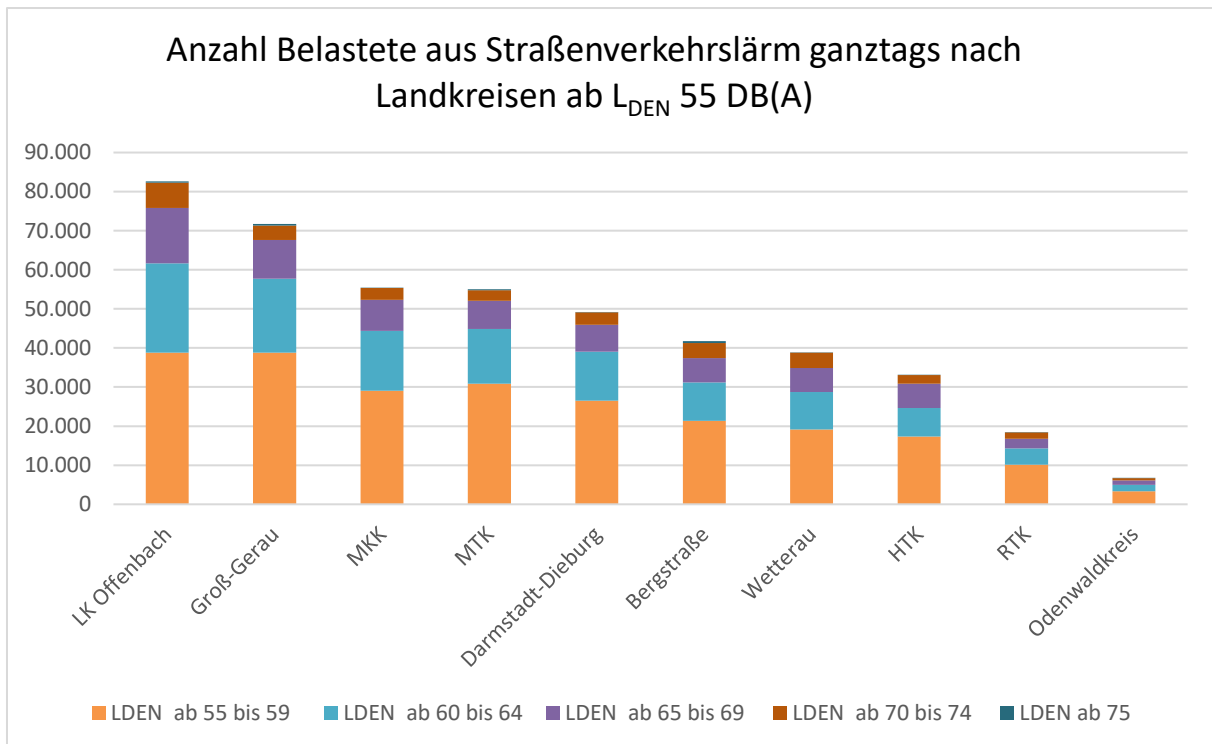


Abbildung 15: Anzahl der von Straßenlärm betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) je Landkreis

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der im Nachtzeitraum Belasteten aus Umgebungslärm in den einzelnen Pegelbereichen ab 55 dB(A) auf die 10 Landkreise im Regierungsbezirk Darmstadt.

Tabelle 10: Geschätzte Zahl der nachts von Umgebungslärm betroffenen Einwohner je Landkreis

Straßenverkehr	Einwohner im Bereich L_{DEN} [dB(A)]				
	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
Bergstraße	14.555	7.469	4.809	798	11
Darmstadt-Dieburg	18.526	9.220	4.386	282	3
Groß-Gerau	27.787	14.330	5.635	428	194
HTK	11.064	6.970	2.993	53	1
MTK	21.410	9.745	4.139	391	27
MKK	20.345	11.235	4.109	156	20
Odenwaldkreis	2.071	1.249	628	63	0
LK Offenbach	29.728	18.483	8.190	606	79
RTK	6.346	2.968	2.009	117	2
Wetterau	13.279	7.385	4.625	269	9
nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecken	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
Bergstraße (Viernheim)	491	403	224	36	0

Die von Umgebungslärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten, belastete Fläche, Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude können für den Tagesmittelungspegel (L_{DEN}) den folgenden Tabellen entnommen werden.

Tabelle 11: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Regierungsbezirk Darmstadt ohne Ballungsräume

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1.357	473	87
Zahl der Wohnungen	215.275	47.979	781
Zahl der Krankenhausgebäude	75	16	0
Zahl der Schulgebäude	453	58	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	76.017		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	19.062		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	91		

Tabelle 12: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Wohnungen, Flächen je Landkreis

	Wohnungen mit L_{DEN} [dB(A)]			Flächen (km ²) mit L_{DEN} [dB(A)]		
	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
Bergstraße	19.832	4.989	204	116,98	41,58	7,86
Darmstadt-Dieburg	23.399	4.814	40	178,81	58,34	10,63
Groß-Gerau	34.112	6.619	180	181,16	73,72	14,06
HTK	15.714	3.977	2	76,05	26,72	4,44
MTK	26.147	4.794	100	188,11	64,39	12,37
MKK	26.383	5.270	33	95,44	39,82	7,00
Odenwaldkreis	3.170	801	11	20,45	5,00	0,87
LK Offenbach	39.305	9.953	157	169,64	60,85	10,24
RTK	8.756	1.959	18	99,79	25,52	5,17
Wetterau	18.457	4.803	36	212,67	69,27	13,10

Tabelle 13: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Krankenhausgebäude, Schulgebäude

	Einrichtungen mit L_{DEN} [dB(A)]					
	Krankenhausgebäude			Schulgebäude		
	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
Bergstraße	18	2	0	25	4	0
Darmstadt-Dieburg	0	0	0	54	5	0
Groß-Gerau	2	0	0	92	17	0
HTK	26	7	0	45	5	0
MTK	0	0	0	53	2	0
MKK	8	1	0	45	3	0
Odenwaldkreis	0	0	0	4	0	0
LK Offenbach	18	6	0	73	17	0
RTK	3	0	0	16	0	0
Wetterau	0	0	0	46	5	0

Tabelle 14: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm betroffenen Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung, ischämischer Herzkrankheiten

	Zahl der Fälle starker Belästigung	Zahl der Fälle starker Schlafstörung	Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
Bergstraße	7.226	1.839	8
Darmstadt-Dieburg	8.131	2.051	7
Groß-Gerau	11.742	2.974	18
HTK	5.578	1.354	7
MTK	8.909	2.228	8
MKK	9.131	2.246	12
Odenwaldkreis	1.151	262	0
LK Offenbach	14.292	3.706	22
RTK	3.097	743	2
Wetterau	6.760	1.659	7

Tabelle 15: Geschätzte Zahl der von Schienenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Regierungsbezirk Darmstadt ohne Ballungsräume (nur Viernheim)

dB (A)	nicht bundeseigene Schienen L _{DEN} ab 55	nicht bundeseigene Schienen L _{DEN} ab 65	nicht bundeseigene Schienen L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,081	0,313	0,008
Zahl der Wohnungen	663	194	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	294		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	146		

9.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Die Beurteilung der Betroffenheit erfolgt anhand gesundheitsrelevanter Schwellenwerte, die aus der Lärmwirkungsforschung (u. a. des Umweltbundesamtes) resultieren.

Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt insbesondere ab einer

Dauerbelastung von 55 dB (A) nachts und 65 dB (A) ganztags

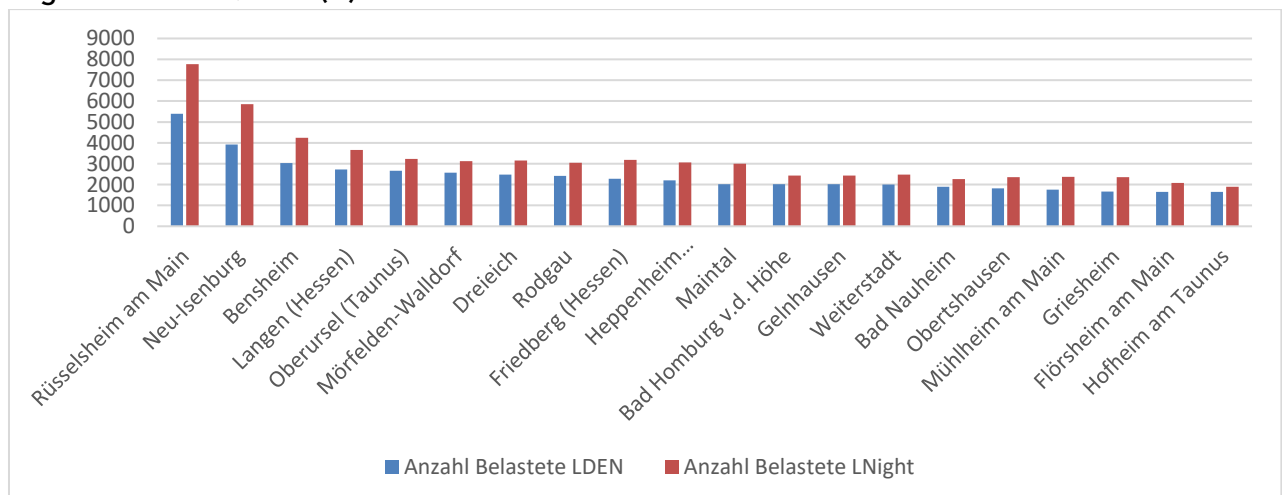
das Risiko von Gesundheitsgefahren. Die Einhaltung dieser Werte soll laut Umweltbundesamt erreicht werden und wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung als mittelfristiges Ziel verfolgt.

Tabelle 16: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Einwohner ab 65 / 55 dB(A)

	Summe L _{DEN}	Summe L _{Night}
Straßenverkehr	ab 65 dB(A)	ab 55 dB(A)
Bergstraße	10.520	13.087
Darmstadt-Dieburg	10.160	13.891
Groß-Gerau	13.932	20.587
HTK	8.375	10.017
MTK	11.102	14.302
MKK	10.124	15.520
Odenwaldkreis	1.701	1.940
LK Offenbach	20.940	27.358
RTK	4.141	5.096
Wetterau	10.137	12.288
nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecken	ab 65 dB(A)	ab 55 dB(A)
Bergstraße (Viernheim)	413	663

Ausweislich der Lärmkartierung des HLNUG liegen die am meisten von Straßenlärm ab 65/55 dB(A) belasteten Personen in folgenden Kommunen des Regierungsbezirks Darmstadt:

Tabelle 17: Die 20 am stärksten betroffenen Kommunen aus Straßenverkehrslärm im Pegelbereich > 65/55 dB(A)



Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen 2022 und der Öffentlichkeitsbeteiligung und der noch offenen Prüfaufträge aus der 3. Runde ergab für den Regierungsbezirk Darmstadt ohne die separat untersuchten Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt am Main, Hanau, Offenbach am Main und Wiesbaden eine Anzahl von **731 Lärmkonfliktpunkten im Straßenverkehr**, die in dieser 4. Runde näher untersucht wurden.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Verteilung der Lärmkonflikte auf die zehn Landkreise.

Tabelle 18: Anzahl der untersuchten Straßenabschnitte je Landkreis

Landkreis	Anzahl der betrachteten Straßenabschnitte insgesamt	Straßenabschnitte, die neu identifiziert wurden
Bergstraße	77	59
Darmstadt-Dieburg	72	49
Groß-Gerau	97	73
Hochtaunuskreis	81	15
Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau)	91	72
Main-Taunus-Kreis	59	38
Odenwaldkreis	33	29
Offenbach	65	31
Rheingau-Taunus-Kreis	65	35
Wetteraukreis	92	71
SUMME	732	523

Tabelle 19: Anzahl der untersuchten Schienenabschnitte je Landkreis

Landkreis	Anzahl Schienenabschnitte
Bergstraße	1
Hochtaunuskreis	1
SUMME	2

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 Lärminderungsmaßnahmen beschrieben.

Die im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu genannten 25 Lärmkonflikte werden nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt werden. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Ein weiteres Augenmerk liegt auf der Identifizierung und Festsetzung ruhiger Gebiete.

Tabelle 20: Anzahl der untersuchten ruhigen Gebiete je Landkreis

Landkreis	Anzahl ruhige Gebiete insgesamt	Ruhige Gebiete, die neu genannt wurden
Bergstraße	29	9
Darmstadt-Dieburg	5	3
Groß-Gerau	3	2
Hochtaunuskreis	7	5
Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau)	20	3
Main-Taunus-Kreis	16	4
Odenwaldkreis	7	7
Offenbach	3	2
Rheingau-Taunus-Kreis	8	2
Wetteraukreis	3	1
SUMME	102	38

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

10.1 Überregionale Stellungnahmen zu besonderen Lärmkonflikten in Südhessen

10.1.1 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.⁵⁶

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 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

⁵⁶ <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/SVZ-Hinweise-2021.html> , abgerufen am 05.08.2024

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. Erstmals werden die Verkehrszahlen im Zeitraum von zwei Jahren erfasst, mit dem Ziel die Datenqualität zu erhöhen.

Eine Neubetrachtung einzelner Lärmkonflikte kann in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen, soweit sich die Verkehrsdaten maßgeblich verändert haben oder lokale Besonderheiten hinzugekommen sind.⁵⁷

10.1.2 Motorradlärm

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen verstärkt Lärmbeschwerden über Motorradlärm ein. In ziemlich genau 10 % der Stellungnahmen aus den Landkreisen des Regierungsbezirkes Darmstadt wurde die Lärmbelästigung durch Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer thematisiert. Die Lärmbeschwerden weisen durchgehend darauf hin, dass die Lärmbelastung in den frühen Abendstunden, sowie an Wochenend- und Feiertagen besonders hoch ist. Dies entspricht dem Zeitraum, in welchem das Ruhebedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner besonders hoch ist.

Geografisch kamen die Eingaben vor allem von Bürgerinnen und Bürgern aus der Feldbergregion, dem Odenwaldkreis und dem östlichen Kreis Bergstraße, aber auch aus dem Rheingau-Taunus-Kreis. Auch Kommunen und Kreisverkehrsbehörden aus diesen Gebieten haben die Belastungen durch den vorherrschenden Motorradlärm und die aus ihrer Sicht unzureichenden Handlungsmöglichkeiten thematisiert.

Eingaben und Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Bei dem störenden Verkehr handele es sich vornehmlich um Freizeitverkehr, was auch daran erkennbar ist, dass oft Gruppen von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern unterwegs sind und auf beliebten Streckenabschnitten Wiederholungsfahrten stattfinden. Auch Geschwindigkeitsüberschreitungen sowohl im innerörtlichen Bereich, als auch in Außerortslage würden zu Lärmspitzen und stark belastenden Einzelereignissen führen. Auswertungen eines Lärmdisplays im Odenwaldkreis haben ergeben, dass an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen, der Motorradanteil oft höher als der restliche Verkehr ist. An diesen Tagen lag der aufgezeichnete höchste Schallwert mit 100 dB(A) deutlich höher als an den restlichen Wochentagen, der saisonale Spitzenwert lag bei 118 dB(A).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen eine Vielzahl unterschiedlicher Vorschläge zur Lärminderung ein.

Als erfolgsversprechend werden temporäre Streckensperrungen wie Fahrverbote an (ausgewählten) Wochenenden gesehen, wie dies bereits beim Verkehrsversuch Hochtaunus aus der Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner positiv umgesetzt wurde. Die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen, möglicherweise auch temporär am Wochenende, war ebenfalls ein oft geäußerter Vorschlag.

⁵⁷ abgerufen am 05.08.2024

Ein vielfach angemerkt Wunsch waren verstärkte Kontrollen, insbesondere der Auspuffanlagen. Auch permanente Kontrollen und Einsatz von mobilen Blitzern, die geeignet sind, Motorräder zu blitzten, wurden vorgeschlagen. Zivile Kontrollen werden ebenfalls für geeignet gehalten, um eine Bekanntgabe der Kontrollen über Social Media zu erschweren. Auch der Einsatz von (zivilen) Motorrädern, die technisch geeignet sind, Geschwindigkeitsüberschreitungen festzustellen, war Gegenstand der Eingaben.

Es sollten nach Willen der Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer strengere gesetzliche Vorgaben erlassen werden, um zum einen die Verstöße verfolgbare zu machen aber auch eine härte Ahndung von Verstößen zuzulassen.

Weitere Ideen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung waren bauliche Maßnahmen wie Verkehrsinseln oder andere Formen der Verengungen an Ortseingänge sowie Rüttelstreifen in beliebten Kurven um Beschleunigungsvorgänge zu verhindern.

Als positiv wahrgenommen werden die Installation von Lärmmessanlagen, Sperrung von beliebten Parkplätzen und wie bereits erwähnt die temporären Wochenendsperrungen im Taunusgebiet, mit denen Lärmpausen erzeugt werden konnten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Hinsichtlich des Geräuschverhaltens von Motorrädern gibt es seitens des Landes Hessen nur ganz eingeschränkte Einflussmöglichkeiten, die Vorschriften im Sinne der lärmbeeinträchtigten Anwohnerinnen und Anwohner zu ändern, da die meisten Vorgaben unionsrechtlich geregelt sind.

Auch die gewünschten Verbote für den Motorradverkehr können aktuell nicht rechtssicher angeordnet werden, da es die derzeitige Gesetzeslage nicht hergibt. Die Beurteilung der Zumutbarkeit der Motorradgeräusche kann daher wegen ihrer besonderen Art nur im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden. Die Motorradlärmproblematik wird daher weiterhin virulent sein, da einerseits zeitnah nicht mit spürbaren Verbesserungen im Zulassungsrecht (und keinen Einschränkungen für die Bestandsfahrzeuge) zu rechnen ist und zum anderen für die Anordnung von Fahrverboten für den Motorradverkehr aus Lärmschutzgründen hohe rechtliche Hürden bestehen.

Ein Hauptproblem stellt auch dar, dass die von einer Straße ausgehenden Lärmimmissionen werden gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem Berechnungsverfahren ermittelt werden, bei denen Motorräder wie Pkw gewertet werden. Überdies wird in dem Berechnungsverfahren auf eine Durchschnittslärbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt. Insofern fällt hier der Motorradlärm, der oft nur temporär auftritt, nicht in dem Maße ins Gewicht, als dass es Auswirkungen auf die Immissionswerte des durchschnittlich täglichen Verkehrs hätte.

Gleichwohl hat die Lärmaktionsplanung die hervorgebrachten Sachargumente und Maßnahmvorschläge an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) weitergeleitet.

In Teilen werden die Antworten unter den in Kapitel 5.4.6 angeführten Maßnahmen gegen Motorradlärm dargestellt.

In den Kapiteln, die die Lärmsituation und die Lärminderungsplanung im Hochtaunuskreis und Odenwaldkreis abbilden, wird noch einmal explizit auf den Umgang mit der Problematik des Motorradlärms vor Ort eingegangen.

10.1.3 Ortsumgehungen

Soweit von Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen als lärmmindernde Maßnahmen für die Ortschaften der Bau einer Ortsumgehung hinsichtlich **Bundesstraßen** vorgeschlagen bzw. gefordert wurde ist auszuführen, dass eine solche Planung und Festlegung des Baus von Ortsumgehungsstraßen in der Zuständigkeit des Bundes liegt. Dieser legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Für die danach in Hessen vorgesehenen Ortsumgehungen ist wiederum das Land Hessen im Rahmen der Auftragsverwaltung gehalten, Prioritäten bei der Bearbeitung von Projekten des BVWP 2030 bzw. des BVWP 2016 an Bundesstraßen zu setzen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des BVWP 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

Das Land Hessen setzt angesichts des über Jahrzehnte entstandenen Sanierungsstaus im Netz der **Landesstraßen** im Landesstraßenbau einen deutlichen Schwerpunkt auf die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Daneben sind nur in besonders dringlichen Fällen Investitionen in den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen vorgesehen. Zwingende Voraussetzung für Investitionen in neue Straßen sind immer konkrete Straßenplanungen. Da sich Hessen Mobil bei der Planung von Neubauvorhaben auf die vordringlichsten Projekte konzentrieren muss, wurden in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt 21 Ortsumgehungs-Projekte im Zuge von Landesstraßen, die in der Vergangenheit in der Diskussion waren, sich aber noch nicht in Planung bei Hessen Mobil befanden, eingehend geprüft. Im Rahmen der vorgenommenen Priorisierung wurden diese 21 Maßnahmen nach den Kriterien Unfallgeschehen, Lärm- und Schadstoffbetroffenheit in der Ortslage sowie verkehrliche Entlastungswirkungen und Umweltauswirkungen einer Ortsumgehung bewertet.

Nur die insoweit konkret geplanten oder bereits in Umsetzung befindlichen Ortsumgehungen werden daher in den einzelnen Kapiteln der Landkreise abgebildet.

10.1.4 Regionales Entwicklungskonzept Südhessen

Das Regionale Entwicklungskonzept Südhessen als fachlicher Beitrag im Rahmen der Neuaufstellung 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. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang bestehender und künftiger Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs nimmt einen besonderen Stellenwert ein. Zudem identifiziert es sogenannte Impulsräume, die sich besonders für eine Siedlungs- und Gewerbeentwicklung eignen und ermittelt einen „Flächenpool“, „“, der auch für Logistik

geeignete Flächen enthält. Der Flächenpool enthält insoweit auch 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. Das Konzept dient(e) als eine Vorarbeit zur Herleitung der zukünftigen regionalplanerischen Flächenkulisse in den Bereichen Siedlung, Gewerbe und Logistik. Dieses wurde durch nachfolgende Planungs- und Abwägungsprozesse weiterentwickelt wurde und mündete im Ergebnis in einem Planentwurf.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung bewertet die Ausweisung neuer 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 DIN 4109 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 lärm-mindernde Maßnahmen wie beispielsweise aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig werden.

10.2 Landkreis Bergstraße

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

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

Der Landkreis Bergstraße hat 276.295 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist in die raum- und siedlungsstrukturell unterschiedlichen Teilräume Ried, Bergstraße und Odenwald gegliedert. Die Bergstraße ist eine Tourismusregion. Durch das milde Klima werden jedoch auch Wein, Spargel und Tabak angebaut.

Durch das Kreisgebiet führen insgesamt 42,5 Kilometer Bundesautobahnen, im Einzelnen die BAB 5 (Heidelberg-Darmstadt), BAB 6 (Kaiserslautern-Heilbronn), BAB 67 (Mannheim-Darmstadt) und BAB 659. Ferner wird das Kreisgebiet von 135,1 km Bundesstraßen erschlossen, darunter die B 3 (Heidelberg-Darmstadt), die B 37, B 38, B 44, B 47 und B 460 und 212,1 Kilometer Landesstraßen.

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

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

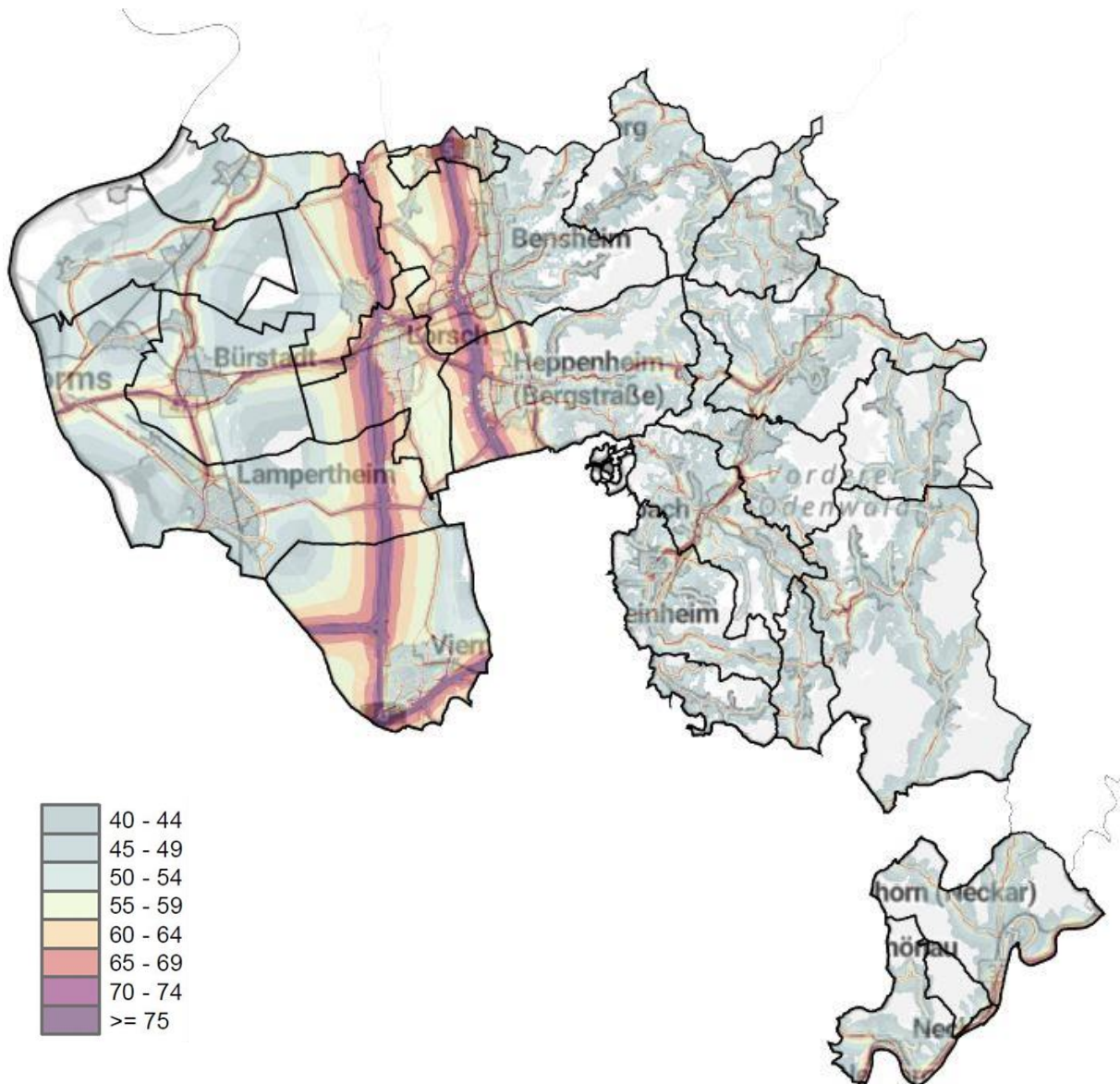


Abbildung 16: Lärmbelastung LDEN durch Straßen im Kreis Bergstraße [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

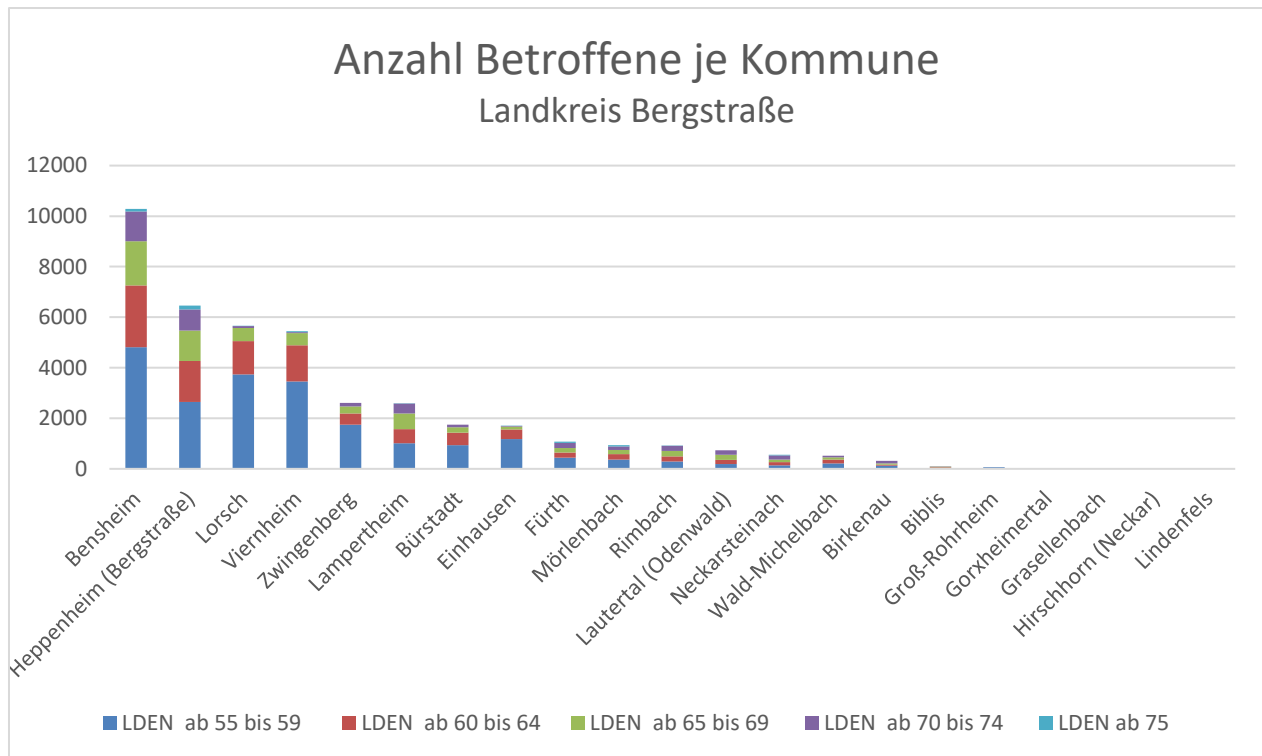


Abbildung 17: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Das gemeindefreie Gebiet **Michelbuch** ist ein unbewohntes Waldgebiet, welches an Hirschhorn und Neckarsteinach grenzt. Es gibt somit keine belasteten Personen auf Straßenabschnitten, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmminde- rungsplanung vorschreibt (ab ca. 8.200 Kfz/24 h).

Schutz ruhiger Gebiete

a. UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, den UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald als ruhiges Gebiet auszuweisen.

b. FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“

Zusätzlich wurde im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde vorge- schlagen, das FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“ als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

10.2.1 Abtsteinach

Abtsteinach ist mit 2.472 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die kleinste Gemeinde im Land- kreis Bergstraße. Abtsteinach besteht aus den drei Ortsteilen Mackenheim, Ober-Abt- steinach (Sitz der Gemeindeverwaltung) und Unter-Abtsteinach.

Abtsteinach liegt abseits von großen Bundesstraßen im Naturpark Bergstraße-Odenwald und ist über Landesstraßen mit den größeren Nachbarkommunen Weinheim nach Wald-

Michelbach verbunden. Täglich verkehren Linienbusse nach Weinheim und Grasellenbach.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 22: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Abtsteinach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmevorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 OT Ober- Abtsteinach, L 3408	Die Lörbacher Straße führt als Hauptdurchfahrts- straße durch den Ort. Hier ist Tempo 50 km/h.	55	70

Eingabe aus der Beteiligung

Die viel befahrenen Ortsdurchfahrt dient dem Berufsverkehr und dem Schwerlastverkehr aus dem Odenwald in Richtung Weschnitztal und weiter in Richtung Bergstraße. Besonders auffällig werden auch immer wieder Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

In der Lörbacher Straße wurden an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Ober- Abtsteinach, L 535	Die Neckarstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Ober-Abtsteinach. Hier ist Tempo 50 km/h. Der DTV beträgt 3.382 Kfz/Tag.	112	134

Eingabe aus der Beteiligung

Die viel befahrenen Ortsdurchfahrt dient dem Berufsverkehr und dem Schwerlastverkehr aus dem Odenwald in Richtung Weschnitztal und weiter in Richtung Bergstraße. Besonders auffällig werden auch immer wieder Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

In der Neckarstraße wurden an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Ortsdurchfahrt wird in 2024 auf der Länge von ca. 1 km erneuert.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Ober- Abtsteinach, L 535	Die Neckarstraße Richtung Siedelsbrunn führt am Ortsausgang an Sportstätten vorbei und durch Gewerbegebiet. Hier ist in Außerortslage Tempo 70 km/h angeordnet.	0	0

Eingabe aus der Beteiligung

Lärmbelästigung v.a. durch Motorräder. Da auch in diesem Bereich ein Sportplatz und Tennisplatz besteht, der auch von Kindern benutzt wird, wurde um Tempo 50 km/h gebeten. Außerdem sollten verstärkte Kontrollen, insbesondere der Auspuffanlagen, durchgeführt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das zuständige Polizeipräsidium wurde gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Ober-Abt- steinach/Unter- Abtsteinach, L 535	Die L 535 verbindet Ober-Abtsteinach mit Unter-Abtsteinach. Hier ist in Außerortslage Tempo 70 km/h angeordnet.	0	0

Eingabe aus der Beteiligung

Es herrscht eine hohe Lärmbelästigung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Unter- Abtsteinach, L 535	Die Hauptstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Ober-Abtsteinach. Hier ist Tempo 50 km/h. Der DTV beträgt 3.382 Kfz/Tag.	69	94

Eingabe aus der Beteiligung

Die Ortsdurchfahrt ist vielbefahren. Besonders auffällig werden auch immer wieder Motorräder wahrgenommen. Die zum Teil extremen Geräuschemissionen von lauten Einzelfahrzeugen und der organisierte Motorrad- Freizeitverkehr im sonst ruhigen Abtsteinach und zu besonders schützenswerten Zeiten wie Sonn- und Feiertagen sind problematisch.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

In der Hauptstraße können an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vorliegen. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das zuständige Polizeipräsidium wurde gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 OT Unter- Abtsteinach, L 3257	Für die Weinheimer Straße gilt Tempo 50 km/h. Der DTV beträgt 1.943 Kfz/Tag.	0	0

Eingabe aus der Beteiligung

Die Weinheimer Straße ist vielbefahren. Besonders auffällig werden auch immer wieder Motorräder wahrgenommen. Die zum Teil extremen Geräuschemissionen von lauten Einzelfahrzeugen und der organisierte Motorrad- Freizeitverkehr im sonst ruhigen Abtsteinach und zu besonders schützenswerten Zeiten wie Sonn- und Feiertagen sind problematisch.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das zuständige Polizeipräsidium wurde gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Mackenheim, K 18	Für die Ortsstraße gilt Tempo 50 km/h. Der DTV be- trägt 467 Kfz/Tag.	0	0

Eingabe aus der Beteiligung

Es liegen massive Lärmbelastigungen durch Motorräder vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das zuständige Polizeipräsidium wurde gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.

10.2.2 Bensheim

Bensheim ist mit 41.758 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die einwohnerstärkste Kommune des Landkreises Bergstraße, zählt zum wirtschaftlich starken Rhein-Neckar-Dreieck und ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Die Stadt ist der wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt des Kreises Bergstraße. Das Stadtgebiet Bensheim gliedert sich in zehn Stadtteile: Luftkurort Auerbach, Bensheim-Mitte, Fehlheim, Gronau, Hochstädten, Langwaden, Schönberg, Schwanheim, Wilmshausen und Zell.

Bensheim liegt an mehreren überregional bedeutenden Verkehrsachsen, sowie am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen B 3 und B 47. Im Westen der Stadt verläuft die BAB 5 und parallel hierzu weiter westlich die BAB 67. Ergänzt wird das Straßennetz durch verschiedene Landes- und Kreisstraßen, sowie kommunale Straßen.

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

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

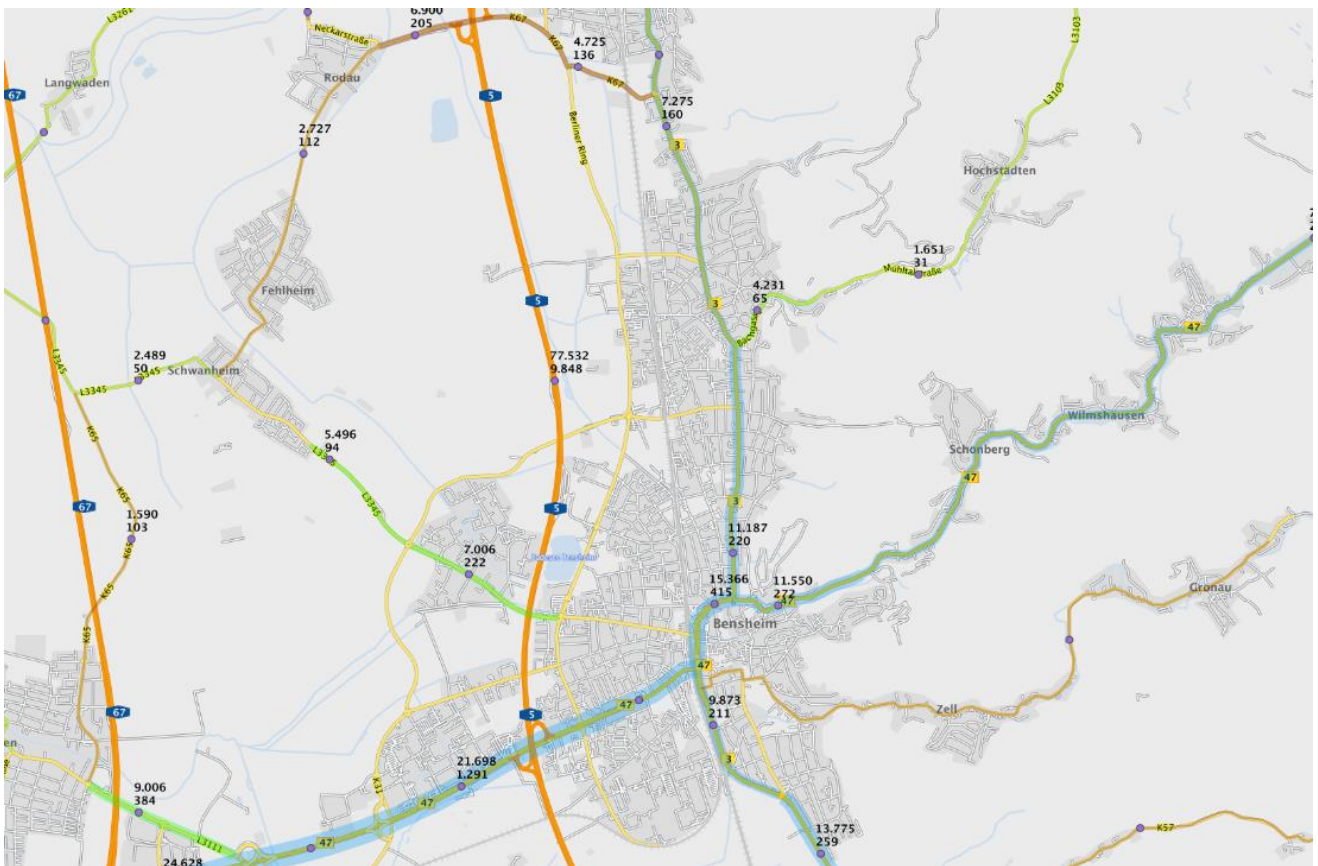
Das Segelfluggelände Bensheim ist Segelflugzeugen, Motorseglern oder kleineren Motorflugzeugen vorbehalten.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.815	2.441	1.746	1.183	98	10.283
Nachts (L _{Night})	3.480	1.973	1.465	218	0	-	7.136

Tabelle 24: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bensheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	17,559	7,574	1,461
Zahl der Wohnungen	4.894	1.440	46
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	10	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.848		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	489		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

**Abbildung 18: Verkehrsmengenkarte 2021_Bensheim © Hessen Mobil****Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen**

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Kernstadt BAB 5	Die Wohnbebauung entlang der BAB 5 in Bensheim wurde in den 80er Jahren errichtet. Im Zuge der Ausweisung der Baugebiete wurde von der damals zuständigen Straßenbauverwaltung Hessen Mobil ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Forderungen auf Lärmschutzeinrichtungen gegen die Straßenbauverwaltung ausgeschlossen sind. Ein Anspruch könnte allerdings unter Umständen bestehen, wenn die Gebäude bereits vorab genehmigt wurden. Haus- und Wohnungseigentümer können sich nun an die Autobahn GmbH wenden (Verfahrenshinweise 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.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung von der Bevölkerung und seitens der Kommune Forderungen nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 laut. Weiter wurde angemerkt, dass es durch die Autobahnbrücke Schwanheimer Straße zu sehr großer Lärmbelästigung kommt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Langwaden BAB 67	Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Die Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bensheim hat die Beschilderung im Hinblick auf die Bedarfsumleitung überprüft mit dem Ergebnis, dass alle notwendigen Verkehrszeichen vorhanden waren.
3	Kernstadt B 3, südl. Bereich Schwarzwaldstraße/ Heidelberger Straße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden im Bereich Schwarzwaldstraße/ Heidelberger Straße in weiten Bereichen Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Der Bereich Keltensstraße wurde nicht untersucht. Der Bebauungsplan wurde erst mit Datum vom 11.04.1975 rechtskräftig und sieht zudem eine Bauverbotszone zur B 3 hin vor. Die Gebäude mit einem Abstand von ca. 20m haben keine Fenster zur Bundesstraße hin. Die Gebäude mit Fenster zur B3 hin sind mindestens 25m entfernt.
4	Kernstadt B 3 Darmstädter Straße	Am 08.05.2023 wurde auf der B 3 Darmstädter Straße zwischen dem Ritterplatz und der Einmündung Hochstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise Kapitel 3.4.1).

		Die B 3 ist außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. (s. u.)
5	Kernstadt B 3 / B 47 Nibelungen- straße	Am 23.11.2023 wurde auf der Nibelungenstraße 1-38 in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Festlegung:</u> Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung umzusetzen Die B 3 und B 47 sind außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. (s. u.)
6	Kernstadt B 47 Wormser Straße	Am 24.11.2023 wurde auf d der B 47 Wormser Straße zwischen den Hausnummern 17 und 67 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Festlegung:</u> Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung umzusetzen Das Ordnungsamt Bensheim und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Geschwindigkeits- und Verkehrskontrolle gebeten. Weiterhin wurde um Prüfung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung gebeten. Die B 47 ist außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. (s. u.)

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Auto- und Motorradposer-Szene, die sich hier an der B47 zwischen Ortseingang und Bahnunterführung austobt, führt zu hohen Belastungen. Eine Lösung wären regelmäßige Kontrollen und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung wurde angeregt.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Die Stadtpolizei der Stadt Bensheim wurde seitens der städtischen Verkehrsbehörde angewiesen, im Rahmen des Streifendienstes die Bereiche gesondert in den Blick zu nehmen und nach Möglichkeit verstärkt Kontrollen durchzuführen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
7	Kernstadt L 3345 Schwanheimer Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmkartierung ließ für auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Aus Gründen der Haushaltskonsolidierung kann derzeit leider kein freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster aufgestellt werden. Das Ordnungsamt Bensheim und die zuständige Polizeidirektion wurden um Geschwindigkeits- und Verkehrskontrolle gebeten.

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Straßenverkehrslärm hat in den letzten Jahren extrem zugenommen, so dass Tempo 30 km/h hilfreich wäre.

Durch die Ansiedlung von Harley-Davidson wird die Schwanheimer Str. als Rennstrecke benutzt, verstärkt an den Wochenenden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die Stadt Bensheim weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Gemäß Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes der Beurteilungspegel unter den maßgeblichen Richtwert abgesenkt werden, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden hier an keinem Gebäude überschritten.

Die Straßenverkehrsbehörden können Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Dies ist in der Schwanheimer Straße seitens der L3345 nicht der Fall. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde gemäß schalltechnischer Untersuchung der Stadt Bensheim an keinem Gebäude zu einer Pegelsenkung von 3 dB(A) führen, so dass sich aus verkehrsrechtlicher Seite ein Eingreifen nicht im Rahmen der Verhältnismäßigkeit für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße bewegen kann.

Die Stadtpolizei der Stadt Bensheim wurde angewiesen, im Rahmen des Streifendienstes diesen Bereich gesondert in den Blick zu nehmen und nach Möglichkeit verstärkt Kontrollen durchzuführen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
8	Kernstadt Berliner Ring	<p>Die schalltechnische Berechnung der Stadt Bensheim in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Lärmpegel, die als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen dienen können.</p> <p>Durch die Stadtpolizei der Stadt Bensheim werden regelmäßige Geschwindigkeits-, wie auch Parkraumkontrollen im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Die Kreuzung des Berliner Ringes mit der B 47 (Wormser Straße) wird darüber hinaus dauerhaft über eine fest installierte Anlage überwacht. Die zuständige Polizeistation hat ebenfalls mehrere Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.</p> <p>Der Berliner Ring ist beiderseits mit baulich angelegten Radwegen ausgestattet. Die zusätzliche Anlage von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn kommt daher nicht in Frage und ist davon abgesehen auch mit Blick auf den DTV-Wert des Berliner Ringes nicht in Betracht zu ziehen.</p>
9	OT Auerbach B 3	<p>Nach verkehrsrechtlicher Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Bergstraße in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden lediglich im mittleren Abschnitt die maßgeblichen Richtwerte an 3 Gebäuden für eine verkehrsrechtliche Anordnung überschritten. Zwei Gebäude werden gewerblich genutzt, in dem anderen Gebäude befindet sich ein Verein. Im</p>

Übrigen werden nur die Auslösewerte für Schallschutzfenster/Lärmsanierung erreicht. Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden somit nicht begründet.

Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden darüber hinaus abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise Kapitel 3.4.1)

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen, auch aus Landwirtschaft und Güterverkehr. Neben lauten und rücksichtslosen Motorradfahrern, finden hier auch Straßenrennen statt. Es wurde weiterhin die Anordnung von Tempo 30 km/h, sowie die Aufstellung eines Blitzers gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 nicht gestiegen sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
10	OT Schönberg B 47 Nibelungenstraße	Es ist seit dem 20.04.2021 in der Nibelungenstraße zwischen der Einmündung Hofweg und der Hausnummer 183 Tempo 30 km/h in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise Kapitel 3.4.1)
11	OT Wilmshausen B 47	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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

		<p>Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise Kapitel 3.4.1).</p> <p>An 8 Gebäuden wurden bereits passive Schallschutzmaßnahmen bezuschusst.</p> <p>Nach Beurteilung durch die Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Bergstraße werden verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht begründet., da nur die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden.</p>
12	<p>OT Gronau + Zell K 58</p>	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Die Stadt Bensheim hat auf Eigeninitiative eine schalltechnische Begutachtung vorgenommen. Nach Aussage der Stadt werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Dies ist in der Gronauer Straße nicht der Fall. Eine Beschränkung auf 30 Stundenkilometer führte in der Berechnung lediglich zu stellenweisen marginalen Senkungen der Werte im niedrigen Nachkommabereich, sodass sich auch aus dieser Seite ein Eingreifen nicht im Rahmen der Verhältnismäßigkeit bewegen kann.</p> <p>Aus Gründen der Haushaltskonsolidierung kann derzeit kein freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster aufgestellt werden.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. ÖPNV

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Wünsche nach einer Stärkung des ÖPNV, wie beispielsweise eine Vernetzung mit der Bahn oder auch den Stadtteilen und gemeinsame Tarifregelungen zwischen den Verkehrsverbänden RMV und VRN gefordert.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Im Rahmen der aktuellen Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wird eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten erfolgen. Hierbei spielt auch der ÖPNV eine wichtige Rolle.

Die Stadt Bensheim weist darauf hin, dass beispielsweise ein pauschaler Verweis auf die Preise des ÖPNV, höhere Bahntaktungen (die den Lärmpegel sogar erhöhen würden) oder Vereinbarungen zwischen Verkehrsverbänden weder Gegenstand des Lärmaktionsplanes sind, noch in diesem Rahmen durch die zuständigen Fachabteilungen überhaupt sinnvoll und zielführend behandelt werden können.

Die Eingabe wird darüber hinaus an den Kreis Bergstraße und die VRN GmbH weitergegeben.

b. Radwege

Eingaben aus der Beteiligung:

Es fehlen noch immer sehr viele Radwege, noch immer werden Straßen ohne Schutzstreifen erneuert bzw. neu angelegt - z. B. von Kirchbergstraße bis Ritterplatz.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Im Rahmen der aktuellen Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wird eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten erfolgen. Hierbei spielt auch der Radverkehr eine wichtige Rolle.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B3/B47	Die Bundesstraßen 3 und 47 ziehen in Nord-Süd- und West-Ost- Richtung durch die Kernstadt und die Stadtteile von Bensheim. Im innerstädtischen Bereich der Kernstadt führen sie einen längeren Abschnitt parallel. Sie werden hier in folgenden Abschnitten behandelt:
9	OT Auerbach B 3, Darmstädter Straße
4	Bensheim-Mitte, B 3 Darmstädter Straße
3	Bensheim-Mitte, B 3 südlicher Abschnitt (Schwarzwaldstraße/Heidelberger Straße)
15	Bensheim-Mitte, B3/B 47 Rodensteinstraße
6	Bensheim-Mitte, B 47 Wormser Straße
5	Bensheim-Mitte, B 47 Nibelungenstraße
12	OT Schönberg, B 47, Nibelungenstraße
13	OT Wilhelmshausen, B 47, Nibelungenstraße

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
13 Kernstadt B3/B47 Rodensteinstraße	Die Bundesstraßen B 3 und B 47 laufen parallel und teilweise vierspurig im Kernstadtbereich als Rodensteinstraße. Der DTV 2021 beträgt 8.98515.366 Kfz/Tag, der Schwerverkehr liegt bei 415 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Am 31.07.2023 wurde auf der Rodensteinstraße zwischen Ritterplatz und Hausnr. 21, sowie auf der B 47/B 3 in Fahrtrichtung Norden Rodensteinstraße zwischen Hausnr. 54 und Ritterplatz eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und im August 2023 umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung vorliegen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 3 und B 47 sind außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen (s. o.)

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

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Eine Beschränkung auf 30 Stundenkilometer führte in der Berechnung an vielen Gebäuden zu einer Unterschreitung der Grenzwerte der BImSchV. In der Saarstraße wird daher die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer geplant.

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

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Eine Beschränkung auf 30 Stundenkilometer führte in der Berechnung, vor allem im Abschnitt zwischen Schillerstraße und Starenweg, an vielen Gebäuden zu einer Unterschreitung der Grenzwerte der BImSchV. Im Brückweg wird daher die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer geplant.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16	OT Fehlheim; OT Schwanheim BAB 67	Die BAB 67 führt ohne Geschwindigkeitsbegrenzung an den Stadtteilen Fehlheim und Schwanheim vorbei. Der DTV in diesem Bereich beträgt 59.527 Kfz/Tag.	29	123

Eingaben aus der Beteiligung

Es liegt eine hohe Lärmbelastigung vor, da es aus Richtung Langwaden keinerlei Lärmschutzmaßnahmen gibt. Die Bahn möchte neben der A67 Ihre Trasse führen und dadurch entsteht in Zukunft noch mehr Lärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
17	Kernstadt K 58 Friedhofstraße	Die Friedhofstraße führt von der Kernstadt zum Stadtteil Zell. Auf einem ehemaligen Industriegelände ist ein neues Wohnviertel entstanden.	91	107

Eingaben aus der Beteiligung

Aufgrund der in einer Art Schlucht verlaufenden Straße kommt es zu einer hohen Lärmbelastigung tagsüber und nachts. Lärm der Lkw, Pkw und Motorräder ist unerträglich laut, auch herrscht viel landwirtschaftlicher Verkehr. Das neue Wohnviertel wurde zu nah an der Straße gebaut, Radwege existieren nicht.

Vorschläge: Errichtung einer Tempo-30-Zone, Anbringen von Bremsschwellen/Rüttelschwellen, Sperrung für landwirtschaftlichen Verkehr, Anbringen von schallreduzierenden Maßnahmen (z. B. Straßenbelag), Anbringen von schallreduzierenden Elementen an den Gebäudefassaden, Veränderung der Parksituation, so dass Parkbereiche auf der Straße den Verkehr beruhigen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab Überschreitungen der Immissionswerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Alle weiteren Eingaben aus der Öffentlichkeit wurden an die Stadt Bensheim weitergeleitet.

Im Rahmen der Bauleitplanung muss bei der Ausweisung neuer Baugebiete seitens der Stadt Bensheim sichergestellt werden, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Die Friedhofstraße wird im kommenden Jahr in einem längeren Abschnitt saniert. Hierbei

wird auch der Straßenschnitt in Teilen verändert. Die Straßenverkehrsbehörde wird mit Abschluss der Arbeiten die Situation in der Friedhofstraße neu bewerten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18 Kernstadt Europaallee	Die Europaallee hat eine innerörtliche Erschließungsfunktion.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Es kommt permanent zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es wird gebeten, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h zu prüfen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt Bensheim und die zuständige Polizeidirektion wurden um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Die Stadt Bensheim hat auf Eigeninitiative eine schalltechnische Begutachtung vorgenommen. Nach Aussage der Stadt werden weder die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, noch die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an einem Gebäude überschritten.

Die Straßenverkehrsbehörden können Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Dies ist in der Europa-Allee nicht der Fall. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kein wirksames Mittel gegen ohnehin nicht eingehaltene Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern alleine die Kontrolle der bestehenden Beschränkungen.

Die Stadtpolizei der Stadt Bensheim wurde angewiesen, im Rahmen des Streifendienstes diesen Bereich gesondert in den Blick zu nehmen und nach Möglichkeit verstärkt Kontrollen durchzuführen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
19 Kernstadt Rodensteinstraße (nicht B 3)	Die kommunale Rodensteinstraße liegt im Kernstadtgebiet	29	40

Eingaben aus der Beteiligung

Es herrscht eine übermäßige Verkehrsbelastung - kommend von der B3 / Wormser Straße - Richtung Rodensteinstraße - abbiegend in die Heidelberger Straße und auch kommend von der Friedhofstraße. Von der Friedhofstraße kommend ist das Abbiegen nur nach rechts erlaubt, so dass die Bitte geäußert wird, dass von beiden Seiten abgebogen werden kann. Es sollte zudem eine Aufhebung der Autosperre für die Hermannstraße geprüft werden und eine Lösung für den "Schwertransport" - Verkehr gefunden werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Die gemeindliche Rodensteinstraße ist bereits seit vielen Jahren aufgrund des anliegenden Hospitals mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Stundenkilometer versehen. In ihrer Funktion als Kreisstraße K58 ist sie dazu bestimmt, den überörtlichen und auch schweren Verkehr aufzunehmen.

Weitere (verkehrslenkende) Maßnahmen sind nicht geplant.

Aus Gründen der Haushaltskonsolidierung kann aktuell leider kein freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster aufgestellt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
20 OT Langwaden L 3261	Die Jägersburger Straße bildet die Ortsdurchfahrt von Langwaden. Der DTV beträgt 1.282 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Es wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Es wurde nochmals gebeten, die Stau-Bedarfs-Umleitungsschilder auf der BAB 67 zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Eingaben zur Beschilderung wurden an die Stadt Bensheim und die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bensheim:

Die Stadt Bensheim hat auf Eigeninitiative eine schalltechnische Begutachtung vorgenommen. Nach Aussage der Stadt werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden (selbst unter hypothetischer Annahme als Wohngebiet) an keinem Gebäude überschritten. Die Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 Satz 3 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes anordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Dies ist in Langwaden seitens der L3261 nicht der Fall (auch mit Blick auf die nur geringfügigen nächtlichen Überschreitungen gemäß der deutlich schärferen Grenzwerte nach der BImSchV). Eine Beschränkung auf 30 Stundenkilometer in der Nacht führte in der Berechnung lediglich zu marginalen Senkungen

der Werte im Nachkommabereich, sodass sich auch aus dieser Seite ein Eingreifen nicht im Rahmen der Verhältnismäßigkeit bewegen kann.

Aus Gründen der Haushaltskonsolidierung kann aktuell leider kein freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster aufgestellt werden.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Badeseer Bensheim

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

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

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB 5 und dem Berliner Ring belastet das hier hellgrün umrandete betrachtete Gebiet „Bensheimer Badesee“.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 74 dB(A) auf und erfüllt somit nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

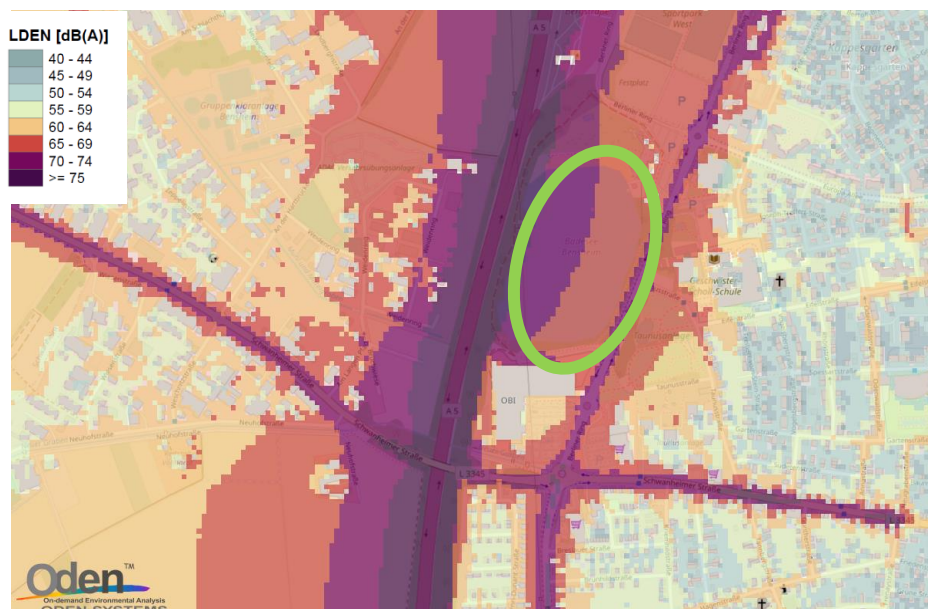


Abbildung 19: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Bensheimer Badesee

b. Winkelbachau / Jägersburger Wald

Eingaben aus der Beteiligung:

Um Langwaden sollten die Naherholungsgebiete Winkelbachau und Jägersburger Wald als ruhige Gebiete festgesetzt werden. Hier suchen nicht nur die Bürger aus Langwaden Erholung und nutzen die dortigen Wege. Diese Region ist als Erholungsraum von überregionaler Bedeutung. Lärmarme Bereiche sind selten, da diese Gebiete von der A67 tangiert werden.

Die Rad- und Wanderwege um Langwaden sind von überregionaler Bedeutung (z. B. Nibelungensteigzubringer, Vier-Länder-Weg). Der zur Renaturierung anstehende Winkelbachlachlauf benötigt besonderen Schutz. Hier wurden zu Beispiel wiederholt Kraniche gesichtet, die in diesem Bereich eine Nachrast einlegen. Bei einer oberirdischen Führung der Neubaustrecke der Deutschen Bahn und der Verlegung der L3345 ist dieses Gebiet für den Naturschutz verloren. Jägersburger Wald und Winkelbachau benötigen besonderen Schutz insbesondere vor Lärm.

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 sind die Gebiete von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB5 und der Bundesstraße 3 belastet das hier hellgrün umrandete betrachtete Gebiet „Winkelbachau / Jägersburger Wald“.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 69 dB(A) auf und erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

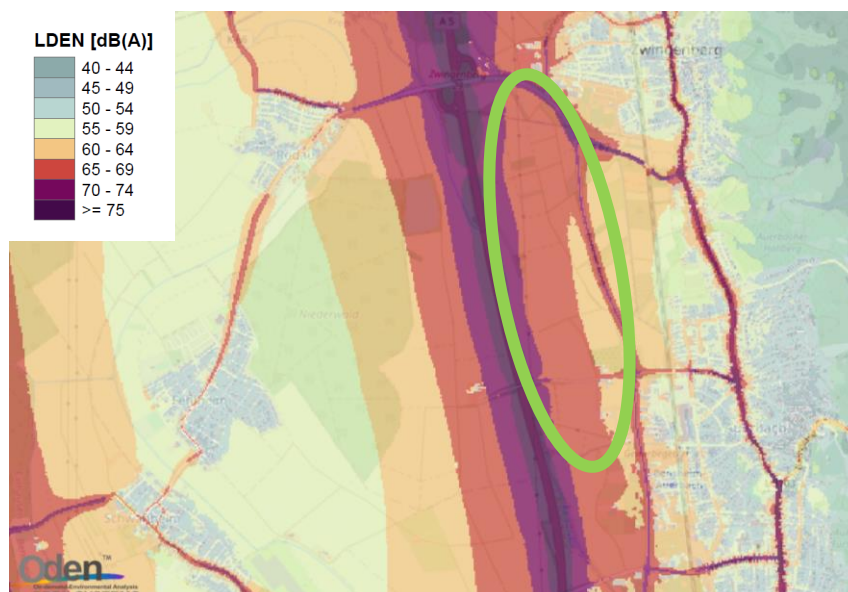


Abbildung 20: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Winkelbachau/Jägersburger Wald

c. Niederwaldsee

Im Zuge der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Niederwaldsee zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB5 belastet das hier betrachtete Gebiet Niederwaldsee.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene hellgrün umrandete Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 69 dB(A) auf. Das Gebiet Niederwaldsee erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

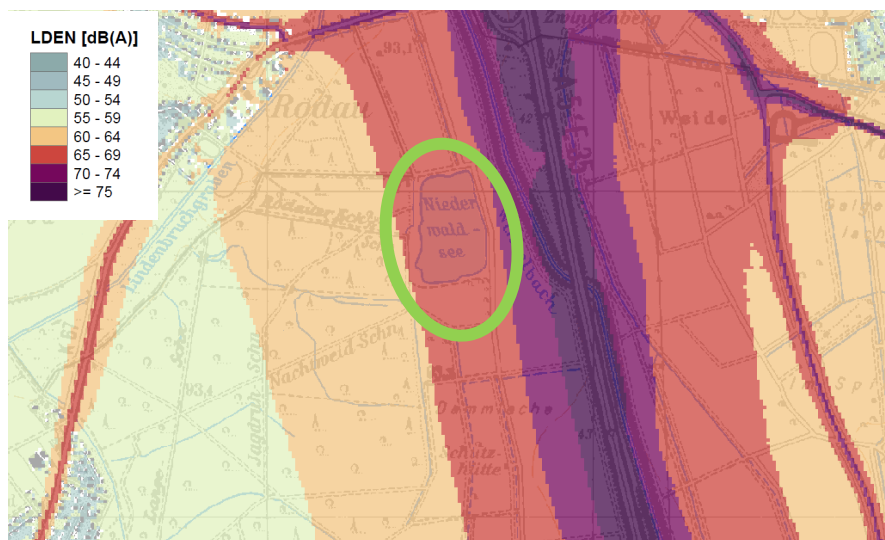


Abbildung 21: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022]- Niederwaldsee

10.2.3 Biblis

Die Gemeinde Biblis liegt im Nordwesten des Landkreises Bergstraße, besteht aus den drei Ortsteilen Biblis, Nordheim und Wattenheim und hat 9.145 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	32	31	25	16	0	104
Nachts (L_{Night})	32	30	18	0	0	-	80

Tabelle 26: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Biblis (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,070	0,183	0,034
Zahl der Wohnungen	47	18	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	20		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Darmstädter Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in 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. Es sind allerdings keine Mittel für freiwillige Lärmsanierungen im Haushalt der Gemeinde Biblis eingeplant.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 44	Die Bundesstraße 44 verläuft als zweispurige Ortsumgehung am östlichen Rande der Wohnbebauung von Biblis. Die derzeit zulässige Geschwindigkeit beträgt 100 km/h am Tag und in der Nacht.

Eingaben aus der Beteiligung:

Aufgrund der neu angesiedelten Logistikzentren ist das Verkehrsaufkommen insbesondere durch Lkws sehr gestiegen. Insbesondere die Grundstücke an der Pfadgasse sind sehr belastet. Es wird um Anordnung von Tempo 60 km/h auf dem kompletten Straßenabschnitt und den Bau einer Lärmschutzwand gebeten.

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine schalltechnische Berechnung durch Hessen Mobil gefertigt. Für die Berechnung wurden repräsentativ über den gesamten Abschnitt Gebäude herausgesucht. Die Berechnung des Straßenbaulasträgers ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen. Somit wurden keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Vereinzelt werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 66 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1)

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Die B44 verläuft im Kreis Bergstraße von Nord nach Süd und führt durch die Gemarkungen der Kommunen Groß-Rohrheim, Biblis, Bürstadt und Lampertheim, parallel westlich zur A67. Für die B44 gibt es in jeder Kommune, außer in Lampertheim, eine Ortsumgehung. Bei den drei Kommunen haben sich zahlreiche Gewerbegebiete unmittelbar an die B44 angesiedelt, da die Anbindung an die A67 und die A5 gut zu erreichen sind. Die B44 hat demnach eine bedeutende Funktion für das Gewerbe und auch für die Anwohner, die regelmäßig pendeln.

Gemäß der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil hervorgeht, werden nur teilweise die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden somit nicht begründet. Für die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße besteht kein Handlungsbedarf. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 L 3261	Die L 3261 führt ortsumfahrend im Norden an Biblis vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung.

Die Gebüschhecke entlang der Landesstraße reduziert den Lärm enorm. Daher sollte Hessen Mobil die Hecke nicht mehr gänzlich zurückschneiden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich

die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Dennoch wird die Eingabe an Hessen Mobil weitergegeben werden.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Bruchlandschaft

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Bruchlandschaft zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bruchlandschaft ist ein Gebiet zwischen Einhausen, Riedrode und Biblis. Mit sehr abwechslungsreichen Landschaftstypen bietet sie vielen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum.

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 Immissionschutz 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.

10.2.4 Birkenau

Zur Großgemeinde Birkenau gehören die Ortsteile Reisen, Nieder-Liebersbach, Hornbach, Löhrbach, Buchklingen, Kallstadt. Birkenau hat 9.992 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und liegt im Weschnitztal im Naturpark Bergstraße-Odenwald.

Birkenau befindet sich an der B 38, die durch die Öffnung des Saukopftunnels im Jahre 1999 die Wohnbebauung nicht mehr tangiert. Die „alte B 38“ ist nun die L 3408. Die Kerngemeinde wird durch die Weschnitztalbahn Weinheim-Fürth (Odenwald) bedient. Unterstützt werden die Züge durch die mehrmals täglich verkehrenden Busverkehrslinien 680, 684 und 688 des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN). Zusätzlich gibt es einen Ruftaxi-Betrieb mit den Linien 6980, 6988 und 6989.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	124	43	51	101	0	319
Nachts (L _{Night})	59	50	104	0	0	-	213

Tabelle 28: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Birkenau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,053	0,274	0,044
Zahl der Wohnungen	151	72	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	67		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	17		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3408 Hauptstraße	<p>Die Hauptstraße ist die offizielle Umleitungsstrecke im Falle einer Sperrung des Saukopftunnels. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen, mit Ausnahme des Bereiches am Schlosspark, wo eine Temporeduzierung auf 30 km/h besteht.</p> <p>An der Ortsdurchfahrt L 3408 sind an mehr als 108 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.</p> <p>Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde sind im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Gebäude an zu wenig Gebäuden die maßgeblichen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien- StV erreicht. Die am stärksten belasteten Gebäude haben zudem im höchstbelasteten Erdgeschoss teilweise Geschäftsräume. Zudem würde eine im lärmbelastesten Bereich der Ortsdurchfahrt vorhandene Ampel bereits zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen. Im Bereich des Schlossparkes sei zudem bereits eine Tempo 30-Anordnung umgesetzt. Ein permanenter Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sei nicht zielführend. Somit wären darüber hinausgehende verkehrrechtliche Maßnahmen nicht angezeigt.</p>

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3408 Kallstädter Talstraße	Die L 3408 führt von Abtsteinach kommend nach Birkenau. Der DTV 2021 beträgt 3.839 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 102 Fz7Tag.	3	9

Eingaben aus der Beteiligung:

Seit der Eröffnung der innerörtlichen Umgehungsstraße ist die Verkehrsbelastung im Bereich der "zuführenden" Straßen, hier der Kallstädter Talstraße deutlich angestiegen. Außerdem wurde das Verbot für Lkw über 12m aufgehoben. Trotz Tempo 30 km/h kommt es täglich zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, und Überholvorgänge. Die Straße ist weder in der Straßenbreite noch in der Verkehrsführung (S-Kurve) geeignet, um von Schwerlastverkehr genutzt zu werden. Der Straßenbelag ist ebenfalls sehr marode. Für Pkw und Motorräder wurde diese Straße zur Rennstrecke. Es besteht auch eine hohe Gefährdung für Fußgängerinnen und Fußgänger durch zunehmenden und zu schnell fahrenden Verkehr, unzureichenden Überquerungshilfen und zu schmalen Gehwegen.

Vorgeschlagene Maßnahmen sind häufigere Kontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Errichtung von verkehrsberuhigenden Elementen und ein Fahrverbot/Beschränkung für den Schwerlastverkehr (auf 3,5t).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einige wenige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Reisen L 3408 Odenwaldstraße	Die L 3408 führt in der Ortsdurchfahrt durch Reisen und ist ebenfalls offizielle Umleitungsstrecke für die B 38 im Falle einer Sperrung des Saukopftunnels.	52	61

Eingaben aus der Beteiligung:

Viele Pkws, Lkws, Busse und auch große JohnDeere-Traktoren fahren durch die kleine Ortschaft Reisen. Dadurch nimmt die Lärmbelästigung sehr stark zu und auch die Gefahrenlage. Durch das Betonwerk in Birkenau fahren außerdem sehr viele Schuttlaster, die Ladung verlieren und sehr laut sind. Vor allem nachts kommt es zu massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen. Daher sollte Tempo 30 km/h angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die angeordnete Geschwindigkeit nicht eingehalten wird. Die angebrachte Geschwindigkeitsanzeige zeigt regelmäßig Überschreitungen an. Ein Blitzer wird als unbedingt erforderlich angesehen. Als weiterer Lösungsvorschlag wird hervorgebracht, einen Kreisverkehr an der Kreuzung zu bauen, versehen mit Zebrastreifen, und die gesamte Straße auf 30 km/h zu beschränken. Zudem sollte das Ortseingangsschild weiter nach außen verlegt werden, und zwar auf beiden Seiten der Ortseinfahrt (Richtung Jäger und Richtung Mörlenbach). An beiden Ortseingängen sollten Hindernisse angebracht werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4 OT Nieder-Liebersbach, K 11; Liebersbacher Straße	Die Straße gehört zu den sogenannten Umgehungs- bzw. Kreisverbindungsstraßen. Sie ist daher besonders stark verkehrstechnisch frequentiert. Die Straße ist an vielen Stellen sehr eng und an einigen Stellen wiederum verleitet sie zum Rasen. Viele Stellen sind so unüberschaubar und sind durch ein zu hohes Tempo der Fahrzeuge daher auch äußerst gefährlich. Tempo 30 wäre hier eine große Entlastung für die Anwohner.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher werden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

10.2.5 Bürstadt

Die Stadt Bürstadt ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen, hat 16.980 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in drei Stadtteile Bobstadt, Bürstadt und Riedrode.

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

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	940	490	220	97	0	1.747
Nachts (L _{Night})	639	245	146	0	0	-	1.030

Tabelle 30: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bürstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,793	2,268	0,475
Zahl der Wohnungen	830	150	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	284		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	64		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 47	Die B 47 führt als offizielle Ortsumgehung von Bürstadt, Die Wohnbebauung ist allerdings an die Bundesstraße herangerückt. Es befinden sich entlang der B 47 umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von verschiedenen Lärmschutzwänden in unterschiedlicher Höhe und eines Lärmschutzwalles.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Lärmschutzmauer auf Seiten des Krieglachrings ist angesichts der neuen Lärmschutzmauer gegenüber (Sonneneck), der geplanten Erweiterung der B47 und des deutlich erhöhten Verkehrsaufkommens nicht mehr ausreichend.

Bisheriger Sachstand:

Die schalltechnische Beurteilung durch Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Die Überschreitungen befinden sich im Bereich des Lärmschutzwalls (Südlich der Kettlerstraße). Das Baugebiet wurde erst in den 80'er Jahren ausgewiesen. Nur für Gebäude die bereits zum April 1974 genehmigt waren, ist eine Lärmsanierung möglich.

Betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden (siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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

Langfristige Projekte: Bürstadt B 47 - Ortsumgehung:

Die bestehende zweistreifige OU Bürstadt soll auf einer Länge von 5,2 km vierstreifig ausgebaut werden. Der 4-streifige Ausbau der B 47 zwischen Bürstadt-Riedrode und Lorsch befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.⁵⁸

⁵⁸<https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-suedhessen/b-47-vierstreifiger-ausbau-zwischen-worms-und-bensheim>, abgerufen am 12.03.2024

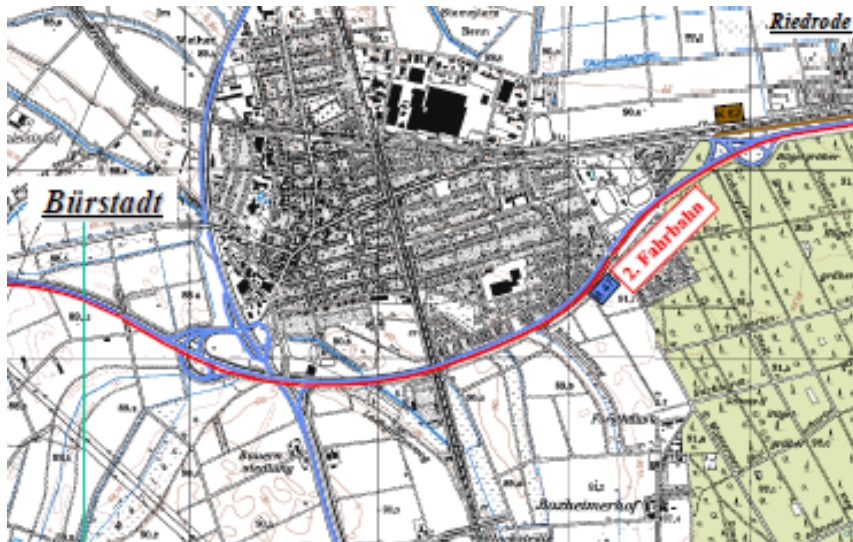


Abbildung 22: Übersichtsplan B 47 Ortsumgebung Bürstadt © Hessen Mobil

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Bobstadt, L 3411 Frankenstein- straße	Die Frankensteinstraße führt als Ortsdurchfahrt mitten durch den Bürstädter Ortsteil Bobstadt. Der Straßenraum ist stellenweise ausreichend großzügig, damit Flächen für den ruhenden Verkehr vorhanden sind. Viele der Ein- und Zweifamilienhäuser stehen durch Vorgärten oder Anliegerstraßen einige Meter von der Straße abgesetzt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Das Lkw-Durchfahrtsverbot wird regelmäßig missachtet. Außerdem besteht der Wunsch nach Tempo 30 km/h.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine schalltechnische Untersuchung durch Hessen Mobil keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, aber an 56 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Weiterhin wurde die Ordnungsbehörde gebeten, das Lkw-Durchfahrtsverbot zu kontrollieren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Abschnittsweise werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Bürstadt als Straßenverkehrsbehörde:

In der Frankensteinstraße wird von Maßnahmen im Rahmen des Lärmschutzes abgesehen, da aufgrund der vorliegenden Messungen lediglich eine Grenzüberschreitung festgestellt wurde. Es handelt sich hierbei um die Höhe der Einmündung „Wattenheimer Weg“, im Bereich der Lichtsignalanlage, Grenzbebauung. Die Anwohner wurden über die möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen entsprechend unterrichtet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 B 44	Die B 44 führt ortsumfahrend in teilweise geringem Abstand zur Wohnbebauung im Westen von Bürstadt entlang.	393	539

Eingaben aus der Beteiligung:

Seitdem die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h aufgehoben wurde, hat die Lärmemission erheblich zugenommen. Dem Bebauungsplan der Stadt Bürstadt war eine Lärmbelastung von 80 km/h zugrunde gelegt worden. Die Lärmschutzwand wird daher als zu niedrig empfunden.

Außerdem herrscht eine große Lärmbelastung nachts durch rasende Motorräder und Sportwagen. Ein Blitzer an der Stelle würde Abhilfe schaffen, ebenso wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h in der Nacht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Auf kurzen Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 66 dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1)

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Die B44 verläuft im Kreis Bergstraße von Nord nach Süd und führt durch die Gemarkungen der Kommunen Groß-Rohrheim, Biblis, Bürstadt und Lampertheim, parallel westlich zur A67. Für die B44 gibt es in jeder Kommune, außer in Lampertheim, eine Ortsumgebung. Bei den drei Kommunen haben sich zahlreiche Gewerbegebiete unmittelbar an die B44 angesiedelt, da die Anbindung an die A67 und die A5 gut zu erreichen sind. Die B44 hat demnach eine bedeutende Funktion für das Gewerbe und auch für die Anwohner, die regelmäßig pendeln.

Gemäß der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil, werden nur teilweise die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden somit nicht begründet. Für die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße besteht kein Handlungsbedarf. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	Mainstraße	Die Mainstraße führt von Norden kommend nach Bürstadt und den Verkehr von Bobstadt und der B 44 in die Kernstadt.	472	542

Eingaben aus der Beteiligung:

Aufgrund des sehr hohen Fahrzeugaufkommens und zu schnellen Geschwindigkeiten wird die Einführung von Tempo 30 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bürstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bürstadt:

Der Teilbereich Mainstraße ab Bahnübergang südlich bis Übergang in die Nibelungenstraße wird bzgl. Lärmschutzmaßnahmen in der nächsten Sitzung der Verkehrskommission beraten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	Nibelungenstraße	Die Nibelungenstraße bildet die Fortführung der Mainstraße. Es handelt sich um die Hauptverkehrsstraße von Bürstadt.	532	625

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hier dauerhafter Durchgangsverkehr (Pkws, Busse, Lkws), da es sich um eine Hauptstraße handelt. Es kommt zu deutlich überhöhter Geschwindigkeit (50km/h erlaubt) und es gibt lediglich zwei inaktive Blitzer. Bitte um Tempo-Reduzierung und regelmäßige Kontrollen an unterschiedlichen Stellen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bürstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bürstadt:

Die Nibelungenstraße ist im besagten Bereich bereits abgeschlossen grundhaft saniert und wird in allen weiteren Bereichen weiter grundhaft saniert. Selbstverständlich wurde hierbei der Lärmschutz der Anwohner im Zuge der Bauweise wie beispielsweise Stellung von Pflanzkübeln und weiteren verkehrsberuhigten Maßnahmen, berücksichtigt und umgesetzt.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass für den Bereich der Nibelungenstraße von Forsthausstraße bis Ortsausgang Ost seit Dezember 2020 der Stadtverwaltung eine „orientierende schalltechnische Untersuchung“ vorliegt zu einem Grundstück das nördlich der Nibelungenstraße gelegen ist und evtl. baureif gemacht werden soll. Hierin sind Lärmpegel nördlich der Bahntrasse genannt, die dringend eine Verkehrsreduzierung erforderlich erscheinen lassen. Da auch südlich diverse Wohnhäuser in Wohngebieten erstellt wurden ist davon auszugehen, dass auch hier lärmreduzierende Maßnahmen erforderlich sind. Diese könnten darin bestehen, dass der Schwerlastverkehr in die Industrie-/Gewerbegebiete auf der B47 und B44 um Bürstadt herumgeleitet werden und/oder eine Tempobegrenzung erfolgt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	Wasserwerkstraße	Die Wasserwerkstraße bildet die Erschließung der neuen Baugebiete im Bereich Sonneck Richtung Kernstadt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Eine Lärmschutz ist an der Wasserwerkstrasse entlang der neuen Baugebiete dringend geboten. Es sollte komplett Tempo 30 angeordnet, Flüsterasphalt und eine Baumbepflanzung angebracht werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die

EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Werden Bebauungen in Kenntnis der vorhandenen Straße errichtet, ist die Stadt selbst für den eventuellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Bepflanzungen bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit vermindern sich die berechneten Lärmpegel durch eine Bepflanzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Alle Eingaben wurde an die Stadt Bürstadt weitergeleitet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 Magnusstraße	Die Magnusstraße ist eine relativ stark frequentierte kommunale Straße im Kernstadtbereich. Es ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Verkehrsbelastung auch durch Schwerlast- und Omnibusverkehr vor und hierdurch ist auch die Sicherheit und Ordnung gefährdet, auch die Feinstaubbelastung und Verschmutzung ist prägnant. Permanent kommt es zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Das Geschwindigkeitsanzeigendisplay zeigt keine Wirkung, es müssen Kontrollen erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Bruchlandschaft

Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Bruchlandschaft zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bruchlandschaft ist ein Gebiet zwischen Einhausen, Riedrode und Biblis. Mit sehr abwechslungsreichen Landschaftstypen bietet sie vielen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum.

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 Immissionschutz 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.

10.2.6 Einhausen

Einhausen weist eine Einwohnerzahl von 6.657 (Stand: 31.12.2023) aus und hat keine weiteren Ortsteile.

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

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.178	379	118	18	2	1.695
Nachts (L _{Night})	756	234	43	3	0	-	1.036

Tabelle 32: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Einhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	14,985	6,158	1,126
Zahl der Wohnungen	804	64	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	246		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	59		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30 flächendeckend

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

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 67	<p>Die Bundesautobahn A 67 führt östlich von Einhausen entlang. Direkt an der Autobahn befinden sich einige Gewerbebetriebe. Die Wohnbebauung ist mindestens 180 m zurückversetzt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (eine vier Meter hohe Lärmschutzwand/-wandkombination sowie eine OPA-Fahrbahndecke) schützen das Wohngebiet bereits vor dem Verkehrslärm.</p> <p>Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche und/oder verkehrsrechtliche Maßnahmen. Somit wurden keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Die vorhandene Lärmschutzwand muss in Höhe und Qualität auf den heutigen Verkehr nachgebessert und außerdem nach Norden verlängert werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Alle Eingaben wurden dennoch an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

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.

Ob, wann und in welchem Umfang aktive freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.

(siehe Kapitel 3.4.1)

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass spätestens im Zuge des geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A67 im Abschnitt zwischen AS Lorsch und AK Darmstadt, der im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung ausgewiesen ist, die Lärmsituation erneut überprüft und bewertet wird.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Eine Neubetrachtung kann jedoch nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	L 3111 Mathilden- straße Ludwigstraße Hauptstraße Jägersburger Straße	Auf der L 3111 ist zwischen der Einmündung Jakobstraße/ Mathildenstraße bis zur Einmündung Hauptstraße/ Falltorstraße Tempo 30 km/h (Z 274-30) angeordnet. Ergänzend können passive Schallschutzmaßnahmen möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Ergänzende verkehrsrechtliche Anordnungen werden seitens der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Bergstraße nicht für erforderlich gehalten, da durch die vorliegende schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil keine Überschreitungen der maßgebenden Auslösewerte vorliegen.

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Für das ca. 200 m lange Teilstück der Mathildenstraße zwischen dem Kreisverkehrsplatz am östlichen Ortseingang und der Jakobstraße sowie für das ca. 800 m lange Teilstück der Hauptstraße zwischen der Falltorstraße und dem nordwestlichen Ortsausgang wurde die Geschwindigkeitsreduktion durch die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße bislang abgelehnt, da dort die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben seien. Infolgedessen vertreten wir nach wie vor die Sichtweise, dass entlang unserer hochbelasteten Ortsdurchfahrt unbedingt eine Reduktion der Geschwindigkeit auf durchgehend 30 km/h als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme umgesetzt werden sollte.

Die Forderung wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	K 65 Industriestraße	Die Industriestraße führt zwischen Wohnbebauung und Gewerbegebiet im Westen von Einhausen entlang.	2	5

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige wenige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Bergstraße:

Haushaltsmittel für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind aktuell nicht im Haushaltsplan eingestellt. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist derzeit auch nicht damit zu rechnen, dass freiwillige Leistungen hierfür bereitgestellt werden.

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Im Zuge der Erschließung des Wohnbaugebiets „Im Knippel“ westlich der Industriestraße zwischen den Knotenpunkten Industriestraße / Schwanheimer Straße/ Rudolf-Diesel-Straße und Industriestraße/ Carl-Benz-Straße / Lise-Meitner-Straße bereits eine 3,0 m hohe Gabionenwand als Lärmschutz errichtet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	Waldstraße	Die kommunale Straße stellt die verkehrliche Erschließung zur südlichen B 47 und der BAB 67 sicher.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 Händelstraße Im Böhlchen	Die kommunale Industriestraße führt zwischen Wohnbebauung und Gewerbegebiet im Westen von Einhausen entlang.	6	19

Eingaben aus der Beteiligung:

Die „Händelstraße“ und die Straße „Im Böhlchen“ werden von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Umfahrung des Ortskerns von den im Süden und im Südwesten gelegenen Wohngebieten zum östlichen Ortseingang und umgekehrt genutzt. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist bereits angeordnet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Friedhof Süd

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB 67 und der L3 111 belastet das hier betrachtete Gebiet „Friedhof Süd“.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich. Für eine innerstädtische Erholungsfläche gelten maximale Lärmpegel von 60 dB(A) im Kernbereich und 65 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 74 dB(A) auf und erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum bzw. innerstädtische Erholungsfläche.



Abbildung 23: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Friedhof Süd

Stellungnahme der Gemeinde Einhausen:

Aus Sicht der Gemeinde Einhausen wird diese Auffassung geteilt. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, mit dem Begriff „Ruhige Gebiete“ bestehende, weitgehend unverlärmt Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

b. Naherholungsgebiet Riedforsten /Jägersburger Wald

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

c. BruchlandschaftForderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Bruchlandschaft zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bruchlandschaft ist ein Gebiet zwischen Einhausen, Riedrode und Biblis. Mit sehr abwechslungsreichen Landschaftstypen bietet sie vielen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum.

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 Immissionschutz 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.

10.2.7 Fürth

Fürth hat 10.886 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Das Gemeindegebiet von Fürth liegt im Vorderen Odenwald des Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald im Oberen Weschnitztal. Neben der Kerngemeinde Fürth gibt es elf weitere Ortsteile: Brombach, Ellenbach, Erlenbach, Fahrenbach, Kröckelbach, Krumbach, Linnenbach, Lörzenbach, Seidenbach, Steinbach und Weschnitz mit dem Weiler Leberbach. Der Weiler Altlechtern gehört ebenfalls in die Gemarkung von Fürth. Fürth und seine Ortsteile haben eine dörfliche Struktur.

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

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	441	207	179	201	43	1.071
Nachts (L_{Night})	236	183	190	88	0	-	697

Tabelle 34: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Fürth (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,476	0,640	0,111
Zahl der Wohnungen	508	200	20
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	215		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	56		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Radverkehrsanlage erfolgen, ebenso eine Verringerung der Fahrspurbreiten und Entfernung der Mittelmarkierung, die zu einer optischen Einengung der Fahrbahn führen und zu einer Steigerung der Sicherheit für Radfahrer.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden an Hessen Mobil weitergeleitet.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Krumbach B 460 Erbacher Straße	<p>Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil auf Basis der Verkehrsdaten 2021 werden in Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten.</p> <p>Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Bewertung der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Bergstraße werden an keinem Gebäude die Werte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten. Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße sieht daher keinen Handlungsbedarf.</p> <p>Es wurden alle Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer, die in Betracht kommen, von der Gemeinde Fürth „proaktiv“ angeschrieben und über die Möglichkeiten der Förderung baulicher Schallschutzmaßnahmen unterrichtet.</p>
3	OT Lörzenbach, B 38 Weinheimer Straße	<p>Im Bereich der Weinheimer Straße, Einmündung Forststraße bis zur Haus Nr. 18 ist bereits Tempo 30 aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.</p> <p>Im Februar 2023 wurde auf der B 38 im Abschnitt Weinheimer Straße 1 bis Einmündung Forststraße und zwischen der Weinheimer Straße 18 bis zur Hausnr. 24 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für</p>

diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Festlegung wieder aufgehoben werden.

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Gemeinde Fürth hat die Bevölkerung bereits über die grundsätzliche Möglichkeit der Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen informiert.

Es wurde bereits an 6 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Die B 38 im Stadtgebiet Fürth ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 38 Ortsumfahrung für den Ortsteil Lörzenbach ist als Bestandteil der Ortsumfahrung Rimbach und im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 38	Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt von der Kerngemeinde Fürth OT Krumbach OT Lörzenbach

B 38 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 B 38 Erbacher Straße / Hep- penheimer Straße	Die Bundesstraße 38 führt als Ortsdurchfahrt durch Fürth, wo sie parallel zur B 460 verläuft. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in der Kerngemeinde Fürth zwischen 12.661 und 14.478 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 583 und 853 Fahrzeugen/Tag.

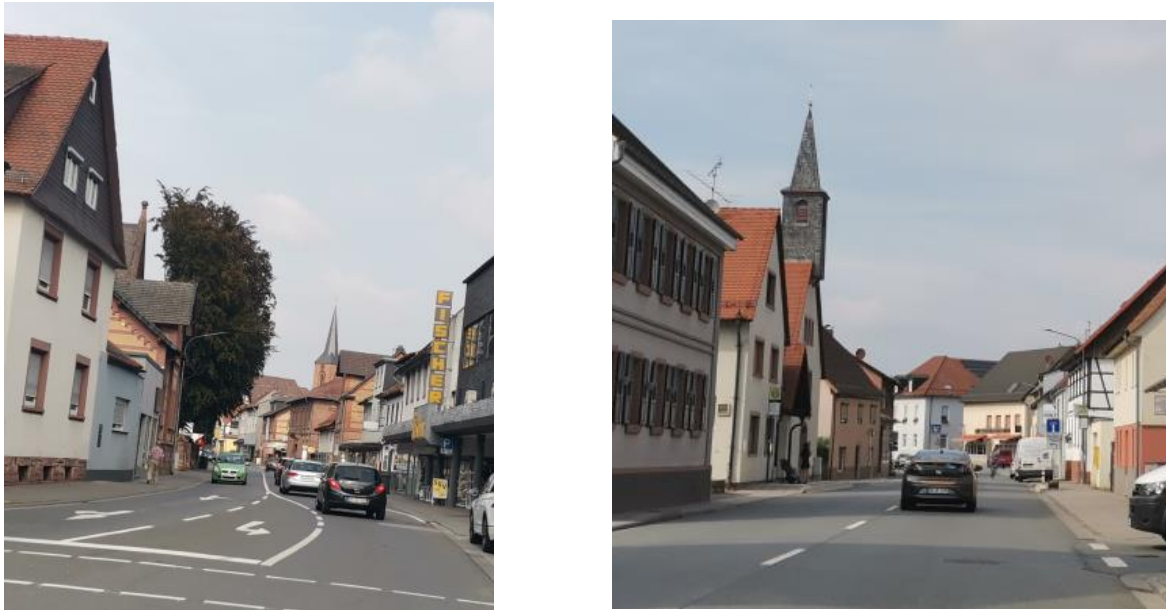


Abbildung 25: Fürth i.Odw., B 38/B 460 © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine Verlängerung des Tempo 30- Abschnittes bis zur Freiherr von Eichendorff Straße, bzw. der Carl Benz Straße und der Hauptstraße (2 neue Mehrfamilienhäuser) gewünscht. Weiterhin wäre eine Erweiterung der Geschwindigkeitsreduzierung auf der B38/460 von der Schützengasse bis zum Kreisverkehr wünschenswert. Es stehen auf der Höhe von dm/netto an der Nordseite der B38 direkt am Fahrbahnrand noch Wohnhäuser. Die Behindertenhilfe Bergstraße in der Erbacher Straße 61 bis 63 hat ein Wohnheim, deren Bewohner vor Lärm geschützt werden müssen.

Da es zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt - ab der Fussgängerschutzanlage an der B38 auf Höhe der Adalbert Stifter Straße beschleunigen vor allem in den Abend und Nachtstunden die teilweise getunten Fahrzeuge (Autoposerszene) - sollte eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle installiert werden.

Die Schaffung eines attraktiveren ÖPNV würde mehr Menschen dazu bewegen, die Autos nicht zu nutzen.

Bisheriger Sachstand:

Am 13.06.2022 wurde auf der B 38 / 460 zwischen der Heppenheimer Straße, Einmündung Fahrenbacher Straße und der Erbacher Straße, Einmündung Schützengasse eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Es wurde bereits an 27 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Die B 38 im Stadtgebiet Fürth ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. (s. o.)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund der Eingaben wurde die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Bergstraße gebeten, eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung bis Erbacher Str. 42 und Heppenheimer Straße 42 (neues Mehrfamilienhaus) zu prüfen.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Hinsichtlich der Eingaben bezüglich einer Förderung des ÖPNV wird auf Kapitel 5.4.10 verwiesen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Bei der Heppenheim Straße 42 (Neubau) wurde der Lärmschutz im Bebauungsplan bereits hinreichend berücksichtigt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind aus dem Grund nicht erforderlich. Bis zur Erbacher Straße 42 ist auch keine Verlängerung erforderlich, da die Mehrzahl der Gebäude nicht als Wohnraum genutzt werden. Es bleibt festzuhalten, dass der ÖPNV bereits heute Probleme hat, seine Taktung einzuhalten. Aus den vorgenannten Gründen, wird keine Verlängerung der Geschwindigkeitsreduzierung in Erwägung gezogen

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 38 Ortsumfahrung für Fürth ist im weiteren Bedarf des Bedarfsplans zum Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Information über passive Schallschutzmaßnahmen

Eingaben aus der Öffentlichkeit:

Plakataktionen wäre eine bessere Information der Bürgerschaft über die Fördermöglichkeiten im Hinblick auf Lärmsanierung am eigenen Gebäude eine gute Maßnahme. Dies könnte man auch gut in Ergänzung zu einer energetischen Sanierung der Bestandsgebäude kombinieren und durch Fördergelder attraktiver gestalten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Idee aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an Hessen Mobil als Straßenbaulastträger für Landes- und Bundesstraßen weitergeleitet.

Informationen für die Bürgerinnen und Bürger sind auf der Homepage von Hessen Mobil (<https://mobil.hessen.de/verkehr/laermschutz>) zu finden. Auch das HMWW informiert umfassend im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen über die Möglichkeiten straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.

Stellungnahme des HMWWV:

Als Informationsangebot für Bürgerinnen und Bürger über die Möglichkeiten einer Lärmsanierung werden seitens des Landes Hessen entsprechende Ausführungen in den Lärmaktionsplänen sowie auf den Internetseiten der betreffenden Landesbehörden vorgesehen. Im Falle der sukzessiven Abarbeitung des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen werden die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer zusätzlich noch über ortsübliche Bekanntmachungen oder persönliche Anschreiben auf die Möglichkeit einer Antragsstellung auf Lärmsanierung hingewiesen. Kommunen steht es frei, Ihre Bewohnerinnen und Bewohner darüber hinaus über die Möglichkeit einer Lärmsanierung gesondert zu informieren.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten:

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 B 38/B 460	Der Bundesstraßenabschnitt zwischen den Ortstafeln von Fürth und Krumbach weist einen DTV 2021 von 10.421 Kfz/Tag und ein Schwerverkehr von 554 Fz/Tag aus. Die Ortstafel Richtung Krumbach steht ca. 170m nach östlich des Kreisverkehrsplatzes, danach ist keine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet.	93	126

Eingaben aus der Beteiligung:

Auf der B38 von Ortsende Fürth bis Krumbach sollte eine Maximalgeschwindigkeit von 70 km eingeführt werden. Die Lärmbelastung durch Motorradfahrer ist dort extrem hoch, besonders an Wochenenden, wenn die Freizeitfahrer kommen und regelrecht „durchdrehen“. Dieser Lärm breitet sich bis hoch in den Siemensring aus.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Im untersuchten Bereich sind alle Gebäude im Gewerbegebiet gelegen. Für den Siemensring ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 L 3099 Ellenbacher Straße	Die L 3099 führt von Fürth nach Ellenbach und weiter nach Schlierbach und erfüllt somit eine vorwiegend überregionale Funktion.	35	44

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Tempo 30 Zone in der Ellenbacherstraße sollte bis zum Ortsende hinter dem Gasthaus Schlehenhof verlängert werden. Hier entsteht im Schlehenacker zurzeit ein Gebäude für betreutes Wohnen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ellenbach L 3099 Schlierbacher Straße	Die L 3099 führt von Fürth nach Ellenbach und weiter nach Schlierbach und erfüllt somit eine vorwiegend überregionale Funktion.	147	174

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete**a. „innerörtlicher Park“**Forderung aus der Beteiligung:

Direkt nach dem Ende der aktuellen Tempo 30 Zone kommt ein Park, dessen Ruhe geschützt werden sollte. Dieser Park stellt die einzige öffentliche Grünzone in der Ortsmitte von Fürth dar.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.2.8 Gorxheimertal

Die Gemeinde Gorxheimertal hat eine Einwohnerzahl von 4.181 (Stand: 31.12.2023) und ist in drei Ortsteile gegliedert: Gorxheim, Unter-Flockenbach und Trösel. Gorxheimertal hat Wohnsitzcharakter mit dörflicher Struktur und ist landwirtschaftlich geprägt.

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

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 36: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Gorxheimertal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3257 Hauptstraße	Die L 3257 führt als Ortsdurchfahrt durch Gorxheim, Unterflockenbach und Trösel. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Landesstraße ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen.



Abbildung 26: OD Trösel © Regierungspräsidium Darmstadt

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

10.2.9 Grasellenbach

Die Gemeinde Grasellenbach hat 4.177 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Ortsteile Gras-Ellenbach (Verwaltungssitz), Wahlen, Hammelbach, Litzelbach, (Ober-/Unter-) Scharbach und Tromm. Grasellenbach hat eine dörfliche Struktur.

Die inmitten des Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald gelegene Gemeinde ist über die Landesstraßen L 3105 und L 3346 an die B 460 (Siegfriedstraße) angeschlossen, die wiederum die Mittelzentren Heppenheim und - über die anschließende B 45- Erbach/Odw. verbindet.

Es verkehren Linienbusse zu den Bahnhöfen in Heppenheim und Weinheim.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 38: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Grasellenbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3105 Nibelungenstraße / Siegfriedstraße L 3346 Litzelbacher Straße / Wechnitzer Straße	Die genannten Landesstraßen führen als Ortsdurchfahrten durch die Ortsteile Grasellenbach, Wahlen und Hammelbach und bilden die Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde. Der Schwerpunkt liegt auf der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.2.10 Groß-Rohrheim

Groß-Rohrheim liegt im Nordwesten des Landkreises Bergstraße und besteht nur aus der Kerngemeinde und einer Gemarkung. Groß-Rohrheim hat 3.666 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

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

Tabelle 39: Anzahl von Personen in Groß-Rohrheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	67	0	0	0	0	67
Nachts (L _{Night})	2	0	0	0	0	-	2

Tabelle 40: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Groß-Rohrheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,177	0,749	0,078
Zahl der Wohnungen	31	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	8		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 K 41 Kornstraße/ Rheinstraße	<p>Die Kreisstraße 41 läuft als Kornstraße und Rheinstraße als Hauptverkehrsstraße durch Groß-Rohrheim und dient vor allem der innerörtlichen Erschließung.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt soll in 2024/205 grundhaft erneuert werden.</p>

Schutz ruhiger Gebiete**a. Bruchlandschaft****Forderung aus der Beteiligung:**

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Bruchlandschaft zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bruchlandschaft ist ein Gebiet zwischen Einhausen, Riedrode und Biblis. Mit sehr abwechslungsreichen Landschaftstypen bietet sie vielen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum.

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.

10.2.11 Heppenheim

Heppenheim ist eine Kreisstadt des südhessischen Landkreises Bergstraße, ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen und mit 27.610 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) viertgrößte Kommune des Kreises.

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

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

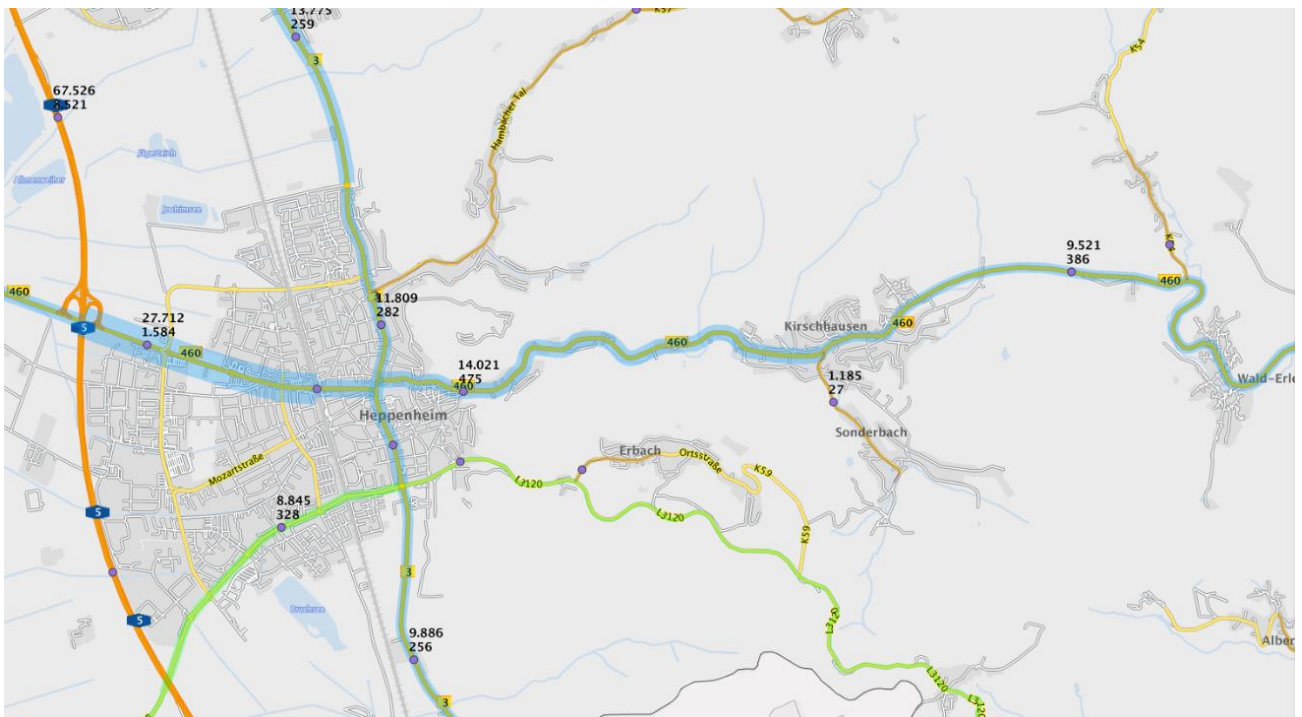


Abbildung 27: Verkehrsmengenkarte 2021_Heppenheim © Hessen Mobil⁶⁰

⁶⁰ https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do

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

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

Tabelle 41: Anzahl von Personen in Heppenheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.643	1.626	1.207	835	151	6.462
Nachts (L _{Night})	2.163	1.261	956	238	0	-	4.618

Tabelle 42: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Heppenheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	18,310	7,236	1,501
Zahl der Wohnungen	3.074	1.042	71
Zahl der Krankenhausgebäude	18	2	0
Zahl der Schulgebäude	7	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.222		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	325		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 3	<p>Am 20.02.2024 wurde auf der B 3</p> <p>Darmstädter Straße 2 bis 24 und Ludwigstraße 1 bis 19</p> <p>d.h. zwischen der Lindenstraße und der Nibelungenstraße / Unteren Gartenstraße</p> <p>eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags und auf dem Streckenabschnitt</p> <p>B3 Ludwigstraße zwischen der Nibelungenstraße und dem „Mühlenkreisel“ (L3120/L3398)</p> <p>eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Die B 3 in Heppenheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau einer B 3-Ortsumgehung ist im weiteren Bedarf des BVWP 2030 enthalten.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die Reduzierung des Tempos auf 30 km/h auch im nördlichen Abschnitt der B 3 die Lärmbelastung deutlich reduzieren würde. Außerdem wurden Geschwindigkeitskontrollen, bzw. die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung gewünscht.

Weiterhin wurde für die Ludwigstraße bzw. die komplette Ortsdurchfahrt der B 3 eine ganztägige Tempo 30 km/h-Anordnung und ein LKW-Durchfahrtsverbot gewünscht. Eine Installation von „Blitzersäulen“ wurde als erforderlich angesehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	B 460 Lorsche Straße (Europaplatz bis Bahnunterführung)	<p>Nördlich der Fahrbahn sind vorrangig Gewerbebetriebe angesiedelt; eine Ausnahme bilden zwei Mehrfamilienwohnblöcke. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ein Wohngebiet mit Einfamilienwohnhäusern. Auf beiden Seiten befindet sich ein Grünstreifen zwischen der Bundesstraße und der Bebauung.</p> <p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im westlichen Bereich der Lorsche Straße an einzelnen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die zuständige Polizeidirektion sieht den Lärmkonflikt als Kontrollstelle ungeeignet, da keine durchgehende Bebauung vorherrscht, sondern ein außerörtlicher Charakter. Auf halber Strecke befindet sich zudem eine LSA (Lichtsignalanlage)- geregelte Kreuzung.</p> <p><u>Langfristige Projekte zur Lärminderung:</u> Nach Auskunft der Kreisstadt Heppenheim ist die Ortsumfahrung der B 460 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, allerdings aufgrund eines schlechten Nutzen- Kosten-Faktors nicht in die Liste aufgenommen worden.</p>

- 3 B 460
Lorscher Straße
(westl der B 460
- Bahnunterführung
bis Postknoten)
- Ende 2019 wurde auf der B 460 Lorscher Straße von der Kreuzung B 3 bis zur Einmündung Kalterer Straße (Unterführung) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.
- Rechtsfolge: Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.



Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 460 in Heppenheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

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

Eingaben aus der Beteiligung:

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Einbau lärmarmen Asphalt
- Geschwindigkeitskontrollen, da nach dem Blitzer beschleunigt wird
- Die Ampelschaltungen Postknoten und Kreuzung Weiherhausstraße/Uhlandstraße synchronisieren um Verkehrsfluss zu verbessern.
- Einrichtung von Fahrradstreifen in beide Fahrtrichtungen/ Ausbau von Fahrradwegen im gesamten Stadtgebiet
- bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Drosselung der Geschwindigkeit durch Bodenschwellen auf der Straße oder durch Verengung der Fahrbahn durch Pflanzung von Bäumen
- Generelle Anlage von Straßenbegrünung / insbesondere Pflanzung von Bäumen wäre auch zur Verbesserung der Luftqualität wünschenswert
- Einrichtung einer Einbahnstraße in der Lorscher Straße

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmen Asphalt eingebracht werden kann.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind

keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Heppenheim, den Straßenbaulastträger Hessen Mobil und die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße weitergeleitet.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Bepflanzungen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
4	OT Kirschhausen, B 460 Siegfriedstraße	<p>Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim sowie die Stadtteile Kirschhausen und Wald-Erlenbach. Sie ist eine Hauptroute vom vorderen Odenwald zur Autobahn.</p> <p>Am 25.10.2023 wurde auf der B 460 Siegfriedstraße von Hausnummer 341 bis Hausnummer 393 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Es wurde bereits an 22 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.</p> <p>Die B 460 in Heppenheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>
5	Bürgermeister-Kunz-Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegen starke Lärmbelastungen aus der BAB 5, der B 460 und der Bürgermeister-Kunz-Straße selbst vor. Es werden Lärmschutzwände/-wälle gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Hinsichtlich der Lärmimmissionen von der BAB 5 und der B 460 wird auf die jeweilige Darstellung in diesem Kapitel verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Es sind keine Maßnahmen vorgesehen, da es keine Auswirkungen auf die Wohnbebauung gibt. Im Zuge der Erschließung des Neubaugebietes "Ehemalige Gärtnerei Mai" ist passiver Lärmschutz zur Bürgermeister-Kunz-Straße vorgesehen. So wird an der straßenseitigen

Fassade rauer Außenputz aufgetragen. Zudem erfolgt die Gebäudestellung riegelförmig und parallel zu der Bürgermeister-Kunz-Straße, wodurch an der straßenabgewandten Seite ein lärmgeschützter Bereich entsteht. In diesem lärmgeschützten Bereich sind die Wohn- und Aufenthaltsräume der Wohnbebauung vorgesehen. Außerdem sind bei der Errichtung oder der baulichen Änderung von Schlaf- und Kinderzimmern schalldämmende Lüftungseinrichtungen oder andere geeignete Maßnahmen vorzusehen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Ortsumgehungen Heppenheim

Der Bau einer B 3-Ortsumgehung ist im weiteren Bedarf des BVWP 2030 enthalten.

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

Die Planung, Untersuchung und Favorisierung der unterschiedlichen Varianten obliegt alleine dem Straßenbaulastträger.

Es wird zudem auf die allgemeinen Ausführungen zu Ortsumgehungen in Kapitel 10.2 verwiesen.

b. ÖPNV

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Der Stadtbusverkehr wurde mittlerweile mehr ausgedehnt (Linienführung und Taktung). Es laufen Planungen zur Einrichtung einer weiteren Buslinie für die Anbindung von zwei weiteren Stadtteilen.

Im gesamten Stadtgebiet sind als Ergänzung des Nahverkehrs 16 VRN-Nextbike Stationen verfügbar. Darüber hinaus befinden sich Maßnahmen eines Radverkehrskonzepts in der Umsetzung.

c. Kreisverkehrsplätze

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

An allen verkehrsrelevanten Knotenpunkten im Zuge der klassifizierten Straßen im Stadtgebiet Heppenheim wurden inzwischen Kreisverkehrsplätze eingerichtet. Ein weiterer Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt L 3398 / Viernheimer Straße / Tiergartenstraße ist in Planung. Für weitere Kreisverkehrsplätze an den Bundesstraßen B 3 und B 460 sind die räumlichen Verhältnisse nicht vorhanden.

d. Bauleitplanung

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Aktiver Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden bzw. Grüngürteln wurde und wird im Zuge der Erschließung neuer Wohngebiete umgesetzt.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 460	Die B 460 führt in Ost-West-Richtung durch die Kernstadt von Heppenheim sowie die Stadtteile Kirschhausen und Wald-Erlenbach. Sie ist eine Hauptroute vom vorderen Odenwald zur Autobahn.
	Sie wird hier dargestellt in den Abschnitten:
2	Lorscher Straße (Europaplatz bis Bahnunterführung bis Postknoten)
3	B 460 Lorscher Straße (westl B 460- Bahnunterführung - Postknoten)
6	B 460 Lehrstraße / Siegfriedstraße
4	OT Kirschhausen, B 460, Siegfriedstraße
7	OT Wald-Erlenbach, B 460, Siegfriedstraße

Die Bundesstraßen 3 und 460 sind Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

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

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die starke Verkehrsbelastung und die enorme Zunahme von Schwerlastverkehr hingewiesen und eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf dem kompletten bebauten Abschnitt gefordert. Der Streckabschnitt ab der Kreuzung Siegfriedstraße/Graben bis zum Haus Siegfriedstraße Nr. 188 ist ca. 1150 m lang und sehr kurvenreich und durch beidseitig parkende Kraftfahrzeuge eingeengt. Auf dem genannten Streckenabschnitt gibt es nur zwei „gesicherte“ Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/Schulkinder, es gibt ebenfalls keinen ausgewiesenen Fahrradweg oder Fahrradspur. Unabhängig von der verringerten Lärmbelastung durch Tempo 30, würde sich mit Tempo 30 eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ergeben.

Weiterhin wurde eine Umgehungsstraße oder einen Tunnel um den Odenwald-Autobahn-Verkehr umzulenken vorgeschlagen.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in

der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h auf der B 460 Siegfriedstraße von der Kreuzung B 3 bis zum Ende der nördlichen Bebauung am Ortsausgang in Richtung Kirschhausen angeordnet.

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

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde aufgrund der Eingaben der Bürgerinnen und Bürger und der ausweislich der Lärmkartierung vorliegenden Lärmbelastung seitens der planaufstellenden Behörde eine Prüfung der Ausweitung der Tempo 30-Anordnung auf eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung angeregt.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil erneut ein schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Auf dem kompletten östlichen Abschnitt der B 460 werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, tagsüber und auch noch immer nachts überschritten. Hiervon wurde an 31 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ganztags und an 46 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 73 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 460 in Heppenheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Festlegung:

Aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte hat die Straßenverkehrsbehörde eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Straßenverkehrsbehörde sieht eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung als geeignet und erforderlich an, um die vorhandene Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren. Es sind allerdings mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Bergstraße Abstimmungen dahingehend erforderlich, dass die Buslinien die Zuganschlüsse am Bahnhof in Heppenheim sicherstellen können.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

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

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

Eingaben aus der Beteiligung:

Von Anwohnerinnen und Anwohnern wurde die Anordnung von Tempo 30 und der Einbau von lärmarmen Asphalt gewünscht.

Bisheriger Sachstand:

Die Ortsdurchfahrt von Wald-Erlenbach ist bereits seit letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung Hessen.

An 2 Gebäuden wurden bereits passive Lärmschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil erneut ein schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Abschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass nahezu flächendeckend die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 460 in Heppenheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Am 22.12.2023 wurde auf der B 460 Siegfriedstraße zwischen Hausnummer 507 und Hausnummer 521 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Diese wurde im Februar 2024 umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	L 3120 Erbacher Tal	Die L 3120 führt den überörtlichen Verkehr aus den Orten im östlichen Kreisgebiet zur Kreisstadt und Richtung Autobahn. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 4.096 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 237 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Von Anwohnerinnen und Anwohnern wurde die Anordnung von Tempo 30 gewünscht. Weiterhin wurden Hinweise auf Erschütterungen gegeben, die durch Lastkraftwagen erfolgen. Der DTV habe sich von 182 Schwerlastfahrzeuge auf 237 erhöht.

Bisheriger Sachstand:

Es liegt eine schalltechnische Untersuchung von Hessen Mobil auf Grundlagen der Verkehrsdaten 2015 vor. Demnach waren an einzelnen Gebäuden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Darüber hinaus waren an einigen Gebäuden die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten.

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

Bis zur grundhaften Erneuerung des Streckenabschnitts wurde im Februar 2022 im Erbacher Tal zwischen Kolpingstraße und Laudensbacher Tor die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge über 3,5 t auf 30 km/h begrenzt. Im Sommer 2023 wurde die Fahrbahndecke schließlich von Hessen Mobil instand gesetzt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Schwerverkehr 2021 ist laut Straßenverkehrszählung gestiegen, während jedoch der Gesamt-DTV deutlich gesunken ist.

Eine Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30

Eingaben aus der Beteiligung:

Im gesamten Stadtgebiet von Heppenheim sollte Tempo 30 eingeführt und auch überwacht werden.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Heppenheim hat sich der Städteinitiative "Lebenswerte Städte" angeschlossen. Seit Jahren wurde im gesamten Stadtgebiet in den Stadtstraßen Tempo 30 verwirklicht.

b. RadwegeEingaben aus der Beteiligung:

Es wurde der Ausbau von Fahrradwegen im gesamten Stadtgebiet gefordert.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Der Ausbau von Radwegen im Stadtgebiet wird im Rahmen des kommunalen Radverkehrskonzeptes sukzessive umgesetzt. Dies beinhaltet neben der zukünftigen Einrichtung von Fahrradstraßen, die Herstellung von sicheren Radverkehrsanlagen in Form von Fahrradstreifen und -wegen, sowie die zukünftig geplante Raddirektverbindung zwischen Darmstadt und Mannheim. Es gibt z.B. entlang der L 3120 oder der L 3398 überörtliche Radverbindungen entlang von klassifizierten Straßen, die gemeinsam mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Hessen Mobil realisiert wurden bzw. werden. Zudem werden bereits vorhandene Wirtschaftswege ertüchtigt, um die Verbindungen in die Nachbarkommune z.B. in die Gemeinde Lorsch zu optimieren.

c. Straßenbegrünung/BepflanzungEingaben aus der Beteiligung:

Die generelle Anlage von Straßenbegrünung / insbesondere Pflanzung von Bäumen wäre auch zur Verbesserung der Luftqualität wünschenswert.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Die Stadt Heppenheim hat seit Jahren nicht nur im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen, sondern insbesondere als klimafreundliche Stadt eine Vielzahl von Grünflächen geschaffen. Entlang von Straßen wird die Begrünung stetig vorangetrieben.

d. VerkehrsplanungEingaben aus der Beteiligung:

Der überörtliche Verkehr sollte schon an der Kreuzung Tiergartenstraße / Bürgermeister Kunz Straße um die Innenstadt herumgeleitet werden.

Es sollte ein Verkehrsleitsystem zur Entlastung der Innenstadt zum Einsatz kommen, z. B. durchschleusen im Block ohne Halt an Kreuzungen.

Eine Anzeige der aktuellen Verkehrsbelastung der Innenstadtbereiche an den Stadtgrenzen wird ebenso als sinnvoll erachtet.

Die Ampelsteuerung sollte optimiert werden.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Alle Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten entlang der B 3 und B 460 sind mittlerweile durch den zuständigen Straßenbaulastträger erneuert und optimiert worden.

Maßnahmen wie die überörtliche Lenkung des Verkehrs um die Innenstadt, die Etablierung eines Verkehrsleitsystems oder die Anzeige der aktuellen Verkehrsbelastung sind derzeit nicht geplant.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9 BAB 5	Die BAB 5 läuft im Westen von Heppenheim in Nord-Süd-Richtung und tangiert direkt nur ein Gewerbegebiet.	95	252

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Forderung nach einem lärm mindernden Asphaltbeleg auf der BAB 5 wurde erhoben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergegeben.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern ein immissionstechnisches Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärm mindernder Straßendeckschichten favorisiert.

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.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 L 3398 Bürgermeister- Metzendorf- Straße	Die Bürgermeister-Metzendorf-Straße ist eine Haupterschließungsstraße in Heppenheim. Sie führt im südliche Kernstadtgebiet in West-Ost-Richtung und geht über ins Erbacher Tal. Nur wenig Wohnbebauung ist direkt angeschlossen.	26	41

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Lärmviewer sind trotz Fahrbahndeckenerneuerung Lärmbelastungen ausgewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Als Straßenverkehrsbehörde sieht die Stadt Heppenheim keinen Bedarf für eine verkehrsrechtliche Anordnung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11	K 57 Hambacher Tal	Die K 57 ist die Erschließungsstraße und Hauptverkehrsstraße für Ober-Hambach und Unter-Hambach.	707	813

Eingaben aus der Beteiligung:

Ab dem Ortschild Unter-Hambach bis Ortsende Ober-Hambach ist die ca. 2,65 km lange Kreisstraße kurvenreich und durch enge Bebauung geprägt. Die befahrbare Straßenbreite ist stets durch am Straßenrand parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Bei Begegnungsverkehr muss deshalb oft in Parklücken ausgewichen werden. Es kommt zur Lärmbelästigung und zu gefährlichen Situationen, vor allem durch zu schnelles Fahren.

Da ein Befahren mit Tempo 50 km/h insbesondere tagsüber nicht durchgängig möglich ist, würde Tempo 30 km/h keinen erheblichen Zeitverlust für den Durchgangsverkehr mit sich bringen, zumal bereits 950 m des ca. 2,65 km langen Streckenabschnitts ganzjährig mit Tempo 30 km/h ausgewiesen sind.

Es gibt weitere Gefahrpunkte, bedingt durch die Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Im Hinblick auf die diversen vorliegenden Beschwerden aus der Bevölkerung soll die Prüfung der Voraussetzungen von Tempo 30 bis zum Ortsende Unter-Hambach weiterverfolgt werden. Ein Zeitverlust des Durchgangsverkehrs ist nicht zu erwarten, da bereits jetzt der untere Bereich von Unter-Hambach dieser Geschwindigkeit unterliegt und im oberen vor geraumer Zeit Parkmarkierungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs eingeführt wurden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Landkreis Bergstraße als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde, die Stadt Heppenheim, weitergegeben.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Bergstraße:

Laut Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil 2021 ergibt sich lediglich ein DTV von 615 Fahrzeugen/Tag und ein Schwerverkehr von 32 Fahrzeugen/Tag, welches signifikant geringer ist als im Lärmviewer Hessen dargestellt.

Innerhalb der OD Unter-Hambach gilt überwiegend Tempo 30, teilweise Tempo 50. Auf der freien Strecke ab OD-Ende Unter-Hambach bis Ober- gilt Tempo 70, in der Ortslage Ober-Hambach wiederum Tempo 30.

In Absprache mit der planaufstellenden Behörde kann daher zunächst auf eine Lärmberechnung verzichtet werden.

Haushaltsmittel für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind aktuell nicht im Haushaltsplan eingestellt. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist derzeit auch nicht damit zu rechnen, dass freiwillige Leistungen hierfür bereitgestellt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Neubetrachtung kann nach Vorliegen neuer Daten aus einer Straßenverkehrszählung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 Gießener Straße	Die Gießener Straße ist eine kommunale Straße im Südwesten von Heppenheim.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gießener Straße wurde von der Anliegerstraße zur hochfrequentierten Durchgangsstraße. Es wurde gefordert, die Gießener Straße wieder als Anwohnerstraße auszuweisen. Es sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Schrittgeschwindigkeit im großen mittleren Abschnitt der Gießener Straße (Einmündung Mannheimer Straße bis Einmündung Frankfurter Straße in Westrichtung gesehen) erfolgen. Eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung könnte durch Aufpflasterung von Schwellen oder Metallköpfen unterstützt werden, also Maßnahmen, die ein Abbremsen erzwingen wie z. B. auf der Verbindung von der Bürgermeister Metzendorf-Straße zum Schwimmbad. Der in Aussicht gestellte Verkehrskreislauf an der Kreuzung Tiergartenstraße /Bürgermeister-Metzendorf-Straße sollte zeitnah umgesetzt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Heppenheim:

Die Gießener Straße hat die Funktion einer Sammelstraße für das dicht bebaute gleichnamige Wohngebiet mit eigener gewerblicher Infrastruktur. Insofern ist die Ausweisung einer Anliegerstraße nicht mit den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung vereinbar. Darüber hinaus wird das Wohngebiet über die Gießener Straße mittels drei Buslinien erschlossen. Mittlerweile wurde der ruhende Verkehr unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV neu geordnet. Nach Auswertung verkehrlicher Erhebungen ist ggf. über die Einrichtung einer fest installierten Geschwindigkeitsmessaanlage zu entscheiden.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Friedhof „Erbacher Tal“

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Fläche zur Ausweisung als ruhiges Gebiet vorgeschlagen:

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das vorgeschlagene 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.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der L 3120 belastet das hier betrachtete Gebiet Friedhof „Erbacher Tal“.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich. Für eine innerstädtische Erholungsfläche gelten maximale Lärmpegel von 60 dB(A) im Kernbereich und 65 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 64 dB(A) (im Bereich der L3120 von bis zu 69 dB(A)) auf. Auch im Randbereich werden Lärmwerte von bis zu 64 dB(A) erreicht. Das Gebiet Friedhof „Erbacher Tal“ erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum bzw. einer innerstädtischen Erholungsfläche.



Abbildung 28: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Friedhof „Erbacher Tal“

10.2.12 Hirschhorn

Hirschhorn (Neckar) ist eine Kleinstadt mit 3.473 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) und liegt im Hessischen Odenwald. Mit dem benachbarten Neckarsteinach bildet es im Neckartal den südlichsten Teil Hessens.

Bei Hirschhorn kürzt die B 37 / B 45 über zwei Brücken und einen Tunnel die große Flussschleife des Neckars ab. Seit 1933 gibt es die Hirschhorner Neckarstaustufe mit Schleuse. Das Bauwerk dient gleichzeitig als Brücke über den Neckar, mittels der südlich des

Neckars liegende Stadtteil Ersheim und auch der Kleine Odenwald erreicht werden können.

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

Tabelle 43: Anzahl von Personen in Hirschhorn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 44: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hirschhorn (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,073	0,654	0,142
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3105, Jahnstraße	Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren im Bereich der Jahnstraße an 26 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3105 Langenthaler Straße	Die L 3105 führt von Wald-Michelbach kommend durch Langenthal am Ulfenbach entlang nach Hirschhorn. Der DTV 2021 beträgt 2.120 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Achse Neckartal - Odenwald (B37 - L3105 und L3119) ist sehr stark vom Motorradverkehr und die daraus resultierenden Geräuschemissionen belastet. Verkehrsteilnehmer hal-

ten sich außerdem nicht an die angeordnete Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit im Innerortsbereich - mindestens jedoch an den Ortseingängen der Stadt Hirschhorn (L3105 und L3119) - sollte auf 30 km/h reduziert werden. Ein stationärer Blitzer wird nach Bürgerangaben ebenfalls als sinnvoll angesehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden außerdem um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3119 Hainbrunner Straße	Die L 3119 führt vom Finkenbachtal kommend nach Hirschhorn. Der DTV 2021 beträgt 2.721 Kfz/Tag.	1	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Achse Neckartal - Odenwald (B37 - L3105 und L3119) ist sehr stark vom Motorradverkehr und die daraus resultierenden Geräuschemissionen belastet. Die Geschwindigkeit im Innerortsbereich - mindestens jedoch an den Ortseingängen der Stadt Hirschhorn (L3105 und L3119) - sollte auf 30 km/h reduziert werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	L 3119 Neckarsteinacher Straße	Die Neckarsteinacher Straße ist eine Hauptverkehrsstraße in Hirschhorn.	2	2

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelnen Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	K 38/K 4105 Schönbrunner Straße	Die Schönbrunner Straße bildet die Hauptverkehrsstraße des Stadtteils Ersheim.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Schönbrunner Straße ist eine der Einfallstraßen nach Hirschhorn. Sie verfügt über ein Gefälle. Es gibt zahlreiche Tagesausflügler und Motorradfahrer, die die Altstadt und ihre Restaurants besuchen. Der hieraus entstehende Lärm belastet nicht nur die direkte Bebauung/Anwohnerschaft auf der „Insel Ersheim“, sondern schallt jenseits des Neckars (Ortsmitte).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Schutz ruhiger Gebiete

- a. FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn
- b. UNESCO-Naturpark „Bergstraße-Odenwald“

Forderung aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung schlägt die Stadt Hirschhorn vor, alle Bereiche im FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“, sowie alle Bereiche im UNESCO-Naturpark „Bergstraße-Odenwald“, die den Lärmpegel von 40 dB (ggf. 35 dB) nicht überschreiten, als ruhige Gebiete auszuweisen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.2.13 Lampertheim

Lampertheim ist mit 33.053 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) drittgrößte Kommune des Landkreises Bergstraße und ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Neben der Kernstadt gehören die Ortschaften Hofheim, Hüttenfeld, Neuschloß und Rosengarten als Stadtteile zur Stadt Lampertheim. Darüber hinaus gibt es verschiedene Siedlungen und Gehöftgruppen. Lampertheim grenzt direkt an das Stadtgebiet von Mannheim und liegt somit im unmittelbaren Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Neckar.

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

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.017	553	618	393	14	2.595
Nachts (L _{Night})	681	598	478	45	0	-	1.802

Tabelle 46: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lampertheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	21,966	7,466	1,351
Zahl der Wohnungen	1.234	487	6
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	499		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	130		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3110 Römerstraße, Neuschloß- straße (östlich der B44)	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung erfolgte eine schalltechnische Be- gutachtung durch die Stadt Lampertheim. Die Berechnung ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaß- nahmen erforderlich.
2	OT Rosengarten B 47 Nibelungen- straße	Am 01.10.2021 wurde auf der B 47 Nibelungenstraße zwischen den Ein- mündungen Rheingoldstraße und Wingertsgewann eine Geschwindigkeits- beschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutz- gründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbe- grenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wie- der aufgehoben werden. Ergänzend könne die Lärmsanierungswerte überschritten werden. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mo- bil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finansi- elle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfah- renshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

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

Die neue Ortsumgehung Rosengarten verläuft südlich des Ortsteiles von Lampertheim, kreuzt die L 3110 mit einem Brückenbauwerk und schwenkt im Bereich der alten Orts-
straße nach Bürstadt in die B 47 ein. Die Einmündung der L 3261 wird planfrei und die
Kreuzung mit der L 3110 teilplanfrei ausgebildet. Die Baulänge beträgt 3,6 Kilometer.
Durch den Neubau der Ortsumgehung Rosengarten wird die Ortsdurchfahrt bis zu 80 %
vom Verkehr entlastet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Abgasimmission
in der Ortslage spürbar minimiert.⁶¹ Der Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen
erging am 11. August 2015. Der VGH Kassel hat jedoch in seiner Entscheidung vom 5. De-
zember 2019 – Az. : C 1823/15.T – festgestellt, dass dieser Planfeststellungsbeschluss
rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.⁶² Es ist davon auszugehen, dass nun ein
Planänderungsverfahren erfolgen wird.

⁶¹<https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/b-47-ortsumgehung-rosengarten>, 11.06.2019

⁶² https://verwaltungsgerichtsbarkeit.hessen.de/OrtsumgehungLampertheim_Rosengarten.pdf,
25.02.2020

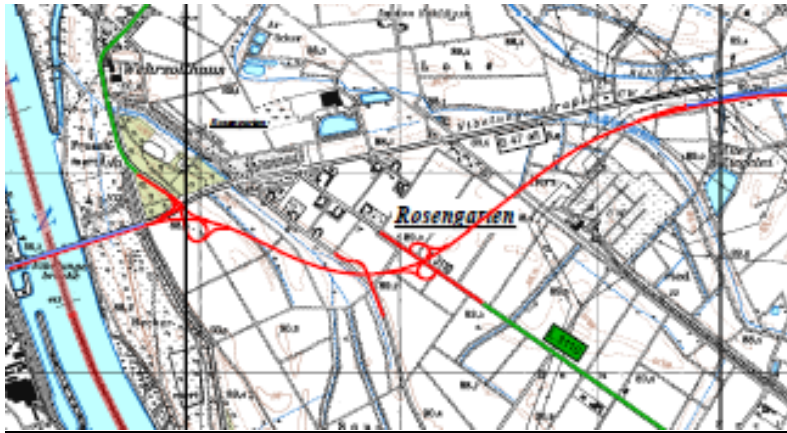


Abbildung 29: Übersichtsplan B 47 Ortsumgehung Rosengarten, ©Hessen Mobil

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 B 44, Mannheimer Straße/Worm- ser Straße/An- dreasstraße	Die Bundesstraße 44 zieht vierspurig in der Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Kernstadtbereich Lampertheim und bildet die Frankenthaler Straße, Wormser Straße und Andreasstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 14.844 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 962 Fahrzeugen/Tag. Seit November 2005 gilt für die OD Lampertheim ein Lkw-Fahrverbot in den Nachtstunden

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Ausweitung der angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung auf eine ganz-tägige Anordnung für die komplette Ortsdurchfahrt gefordert. Der Zustand der Straße sei zudem sehr schlecht. Viele LKWs fahren hupend durch die Stadt. Das nächtliche LKW-Durchfahrtsverbot muss stringenter kontrolliert werden und sollte auf ein ganz-tägiges aus-geweitert werden.

Die TU Darmstadt habe eine Radverkehrskonzeption für die Stadt Lampertheim erstellt, die zur Lärm-minderung beiträgt und umgesetzt werden sollte.

Bisheriger Sachstand:

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

Ein seit der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung Hessen anhängiges Prüfungsverfahren hin-sichtlich eines möglichen ganz-tägigen Lkw-Durchfahrtsverbotes wurde von der Oberen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Hier wäre ein umfangreiches bundeslandübergrei-fendes Abstimmungsverfahren mit verschiedenen Behörden notwendig gewesen, da die zu nutzenden Umfahrstrecken sowohl im Bereich der Autobahnen von Rheinland-Pfalz (BAB 6) und Hessen (BAB 67) als auch über Bundesstraßen in Rheinland-Pfalz verlau-fen.

Die für Hessen zuständigen Behörden (Obere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt, Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße, Stadt Lampertheim, Hessen Mobil und Polizeipräsidium Südhessen) haben sich auf Grund dessen darauf verständigt, das Durchfahrtsverbot für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr aufrecht zu erhalten.

Gleichzeitig wurde Ende 2020 auf der B 44 Andreasstraße und Wormser Straße zwischen Oberlacher Straße und Römerstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr i. V. m. einer "Grünen Welle" aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden nach wie vor die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, insbesondere tagsüber überschritten. Hiervon wurde an 41 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 75 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte hat die Straßenverkehrsbehörde eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Prüfung einer möglichen Ausweitung auf eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung konnte noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 44 Lampertheim:

Die Ortsumgehung B 44 Lampertheim ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als weiterer Bedarf enthalten.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	L 3110 Wormser	Die Landesstraße L 3110 ist eine Hauptverkehrsstraße im Westen Lampertheims.

Straße (westlich
der B44)

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden seitens der Lärmaktionsplanung nach der Auswertung der Lärmkartierung die Erforderlichkeit eines schalltechnischen Gutachtens festgestellt.

Die Stadt Lampertheim hat trotz mehrfacher Intervention seitens der Lärmaktionsplanung kein korrektes Gutachten vorgelegt.

Festlegung:

Die Stadt Lampertheim hat nach wie vor ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 Oberlacher Straße	Die kommunale Straße stellt eine Verbindung zwischen der B 44 und der Wormser Straße her.	1	3

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Oberlacher Straße wird als Abkürzung zwischen den Ortsdurchfahrten der Wormser Straße und der B44 genutzt. Hinzu kommen Autoposer. Das bestehende Tempo 30 und LKW-Durchfahrtsverbot wird nicht eingehalten. Aufgrund Lärmbelastigungen sollte die Oberlacher Straße für den kompletten Durchgangsverkehr, aber zumindest für Fahrzeuge ab 3,5 t gesperrt werden. Regelmäßig durchgeführte mobile oder fest installierte Geschwindigkeitskontrollen sind unbedingt erforderlich. Die Errichtung von Hindernissen/wechselseitigen Fahrbahnverengungen wird ebenso als sinnvoll angesehen. Eine intelligenter Ampelschaltung von der B44 kommend um das Abbiegen in die Oberlacher Str. unattraktiv zu machen, wenn diese nur als Abkürzung genutzt werden soll, wird darüber hinaus vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Lampertheim weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Lampertheim:

Eine Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 3,5 t und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sind bereits angeordnet, die Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“ ist ebenfalls bereits umgesetzt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	K 3 Alte Viernheimer Straße	Die Alte Viernheimer Straße weist einen geraden Straßenverlauf auf mit breiten Gehwegen, Parkstreifen und Fahrradschutzstreifen.	169	201

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine Lärmbelästigung durch zu schnell fahrende Autos und Motorräder, aber auch durch landwirtschaftlichen Verkehr und Lkw's. Die hohen Mehrfamilienhäuser reflektieren den Schall zusätzlich. Durch das Neubaugebiet Rosenstock III und die Umgehungsstraße Spange Rosenstock hat sich der Straßenlärm deutlich erhöht. Es wird die Einführung eines Tempolimits von 30km/h für die gesamte Alte Viernheimer Straße und ein Verbot für Fahrzeuge >3,5t vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab insbesondere zwischen Ostendstraße und Bruchgasse Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Lampertheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Im Rahmen der Bauleitplanung ist bei der Ausweisung von neuen Baugebieten zu prüfen, dass weitere erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Stellungnahme der Stadt Lampertheim:

Ein korrektes schalltechnisches Gutachten und eine abschließende Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen wurden trotz mehrfacher Erinnerung seitens der Lärmaktionsplanung nicht vorgelegt.

Festlegung:

Die Stadt Lampertheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	Martin-Kärcher-Straße	Die kommunale Straße ist eine enge Straße, die am Stadtpark entlang verläuft und nur einseitig mit Mehrfamilienhäuser bebaut ist. Es ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet und es handelt sich um eine Einbahnstraße.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsüberschreitungen vor. Es ist eine Verkehrsberuhigung für Anwohner und den Stadtpark erforderlich.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Hofheim L 3411 Lindenstraße Bahnhofstraße	Die L 3411 zieht in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hofheim. Sie bildet die Hauptverkehrsstraße	855	967

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine Lärmbelästigung durch Buslinie, LKWs und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Das Verkehrsaufkommen steigt in den letzten Jahren kontinuierlich. Dies liegt u.a. auch an der Unterführung (Heinrichstraße) und an der Erweiterung des Neubaugebiets Rheinlüssen, welches nur durch die Lindenstraße angefahren werden kann. Als Maßnahmenvorschläge wurden Tempolimit auf 30 Stundenkilometer bessere Kontrollen des Lkw-Durchfahrtsverbotes und Förderung von Schallschutz (z. B. Fensteraustausch) hervorgebracht. Eine Tempo30 Zone wäre laut Bürgereingaben auch vor dem Hintergrund der Einrichtung „Betreutes Seniorenwohnen“ in der Lindenstr. 16 zu rechtfertigen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Tempo 30 km/h - Anordnung vor einem Seniorenheim) können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Im Rahmen der Bauleitplanung ist bei der Ausweisung von neuen Baugebieten zu prüfen, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Stellungnahme der Stadt Lampertheim:

Die Bahnhofstraße wurde von einem Planungsbüro hinsichtlich des ruhenden Verkehrs überprüft. In diesem Zusammenhang sollte eine Lärmberechnung für die L 3110 in Hofheim erstellt werden.

Ein korrektes schalltechnisches Gutachten und eine abschließende Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen wurden trotz mehrfacher Erinnerung seitens der Lärmaktionsplanung nicht vorgelegt.

Festlegung:

Die Stadt Lampertheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Hüttenfeld L 3110 Lampertheimer Straße	Die L 3110 zieht in der Ortsdurchfahrt in Ost-west-Richtung durch den Stadtteil Hüttenfeld.	17	27

Eingaben aus der Beteiligung:

Es schepperten Lastwagen durch die Lampertheimer Straße in Richtung Autobahnzufahrt in Hemsbach.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Lampertheim:

Eine Stellungnahme zu möglichen Haushaltsmitteln steht trotz Erinnerung bislang aus.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
10	Wilhelmstraße	Die Wilhelmstraße in Lampertheim ist neben der Römerstraße eine Hauptverkehrsader im Innenstadtbereich. Es gibt keine Geschwindigkeitskontrolle. Die Höchstgeschwindigkeit sollte auf ganztägig Tempo 30km/h beschränkt werden.
11	OT Hüttenfeld L 3111,	Im Wohnabschnitt Alfred-Delp-Straße bis zum Wald kommt es zu gesteigerten Lärmbelastungen. Seit der Erneuerung eines Teilabschnitts der L3111 wurde die Geschwindigkeit in oben genanntem Abschnitt von 60 auf 70 km/h erhöht und das Überholverbot aufgehoben. Hierdurch hat die Lärmbelästigung vor allem nachts durch Autos, LKWs und durch Motorräder weiter deutlich zugenommen. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer hält die Geschwindigkeit nicht ein. Außerdem steigt die Verkehrsfrequenz im oben genannten Abschnitt seit die Viernheimer Straße in Hüttenfeld zur Einbahnstraße wurde und die Abbiegung von Viernheim kommend nach Hüttenfeld zur Viernheimer Straße umgebaut wurde, Diese Abzweigung stellt eine Gefährdung für jeden abbiegenden Autofahrer dar, weil dieser bis auf 20 km/h abbremsen muss. Zu Rush-Hour-Zeiten reihen sich die Autos auf oben genanntem Abschnitt hintereinander. Vor allem der LKW-Verkehr hat rapide zugenommen. Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, von 22-6 Uhr auf 30 km/h, Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeit durch weiteren Blitzer auf Höhe

Spargelstand und/oder durch Verlegung des aktuellen Blitzers auf Höhe Objekt Waldstraße 42/44, die Wiedereinführung des Überholverbots auf beiden Fahrbahnseiten, eine Sicherstellung eines lärmindernden Fahrbahnbelags zur Lärmreduzierung, die Aufhebung der Einbahnstraße in der Viernheimer Straße und Verbesserung der Fahrbahnführung / Einfahrt von L3111 in Richtung Viernheimer Straße, sowie ein LKW-Verbot gefordert.

Eine Entlastung der L3111 würde auch durch den Bau einer alternativen Straßenführung gewährleistet werden.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Stadtpark

Forderung aus der Beteiligung:

Der Stadtpark ist die grüne Oase im Stadtgebiet.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.2.14 Lautertal

Die Gemeinde Lautertal verzeichnet 7.167 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den elf Ortsteilen Reichenbach (Sitz der Gemeindeverwaltung), Lautern, Gadernheim, Raidelbach, Knoden mit dem Weiler Breitenwiesen, Schannenbach, Elmshausen, Beedenkirchen, Staffel und den benachbarten Weilern Schmal-Beerbach und Wurzelbach.

Durch die dörflich geprägten Ortsteile führt zum Teil die Bundesstraße 47 (Nibelungenstraße), die den Anschluss zum Mittelzentrum Bensheim gewährleistet. Die Erschließung der weiteren Ortsteile übernehmen Kreisstraßen.

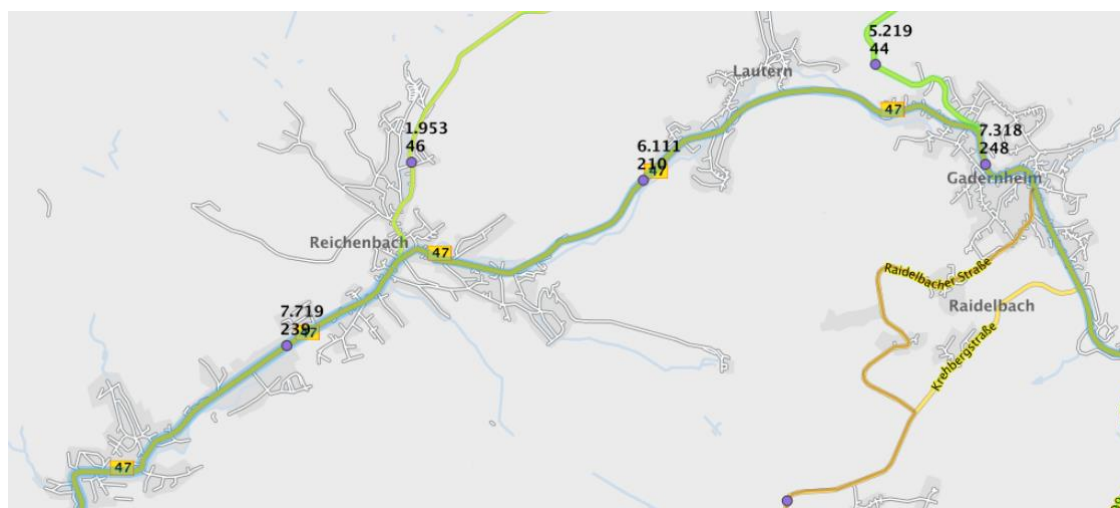
Der ÖPNV wird durch die Buslinien 664, 665 und 666 bedient. Der Abend- und Wochenendverkehr wird durch Rufbusse sichergestellt.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	184	166	208	177	0	735
Nachts (L _{Night})	171	187	227	4	0	-	589

Tabelle 48: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lautertal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,365	0,109	0,001
Zahl der Wohnungen	349	183	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	157		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	45		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

**Abbildung 30: Verkehrsmengenkarte 2021 Hessen Mobil⁶³**

Lärmkonflikt	Maßnahme
- B 47	Die Bundesstraße zieht sich West-Ost-Richtung von Rheinland-Pfalz bis nach Bayern und Baden-Württemberg. In Lautertal führt sie in ständiger Steigung durch folgende Ortsteile: Elmshausen Reichenbach Lautern Gadernheim.

⁶³ https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do, abgerufen am 18.03.2024

B 47 in Lautertal ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Elmshausen B 47 Nibelungen- straße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren an einer Vielzahl der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>In den 90er Jahren wurden allerdings bereits großflächig Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.</p> <p>Die B 47 in Lautertal ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.).</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße sieht keinen Handlungsbedarf. Im dicht bebauten Bereich ist die Geschwindigkeit bereits auf Tempo 30 km/h beschränkt. Darüber hinaus werden an keinem oder nur wenigen Gebäuden die Werte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten.</p> <p>Die Gemeinde Lautertal überwacht regelmäßig auch abends und am Wochenende die Geschwindigkeit entlang der B 47 im Lautertal. Geschwindigkeitskontrollen der Polizei waren unauffällig, es gab kaum Verstöße. Dennoch wird der Streckenabschnitt auch von der Polizei weiterhin überwacht.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Zwischen dem Tempolimit an der Grundschule und der 45-Grad Kurve Richtung Bensheim wird auf dem kurzen Teilstück von ca. 200m jeweils in beiden Richtungen beschleunigt und gebremst. Eine gleichmäßigere Durchfahrtsgeschwindigkeit würde hier Abhilfe schaffen. Des Weiteren kommt es durch die breiteren, kombinierten Fuß-Radwege, oft vor, dass die Rinnsteine mit überfahren werden, dies erinnert dann an Kopfsteinpflaster. Auf der Bundesstraße zwischen Lautertal/Elmshausen und Reichenbach herrscht eine hohe Lärmbelastung in den Berufsverkehrszeiten und sonntags durch Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Alle Eingaben wurden an die Gemeinde Lautertal und die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße weitergegeben.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Reichenbach B 47 Nibelungen- straße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren an einer Vielzahl der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Es wurden bereits an 21 Gebäuden Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die B 47 in Lautertal ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße sieht keinen Handlungsbedarf. Es werden an keinem oder nur wenigen Gebäuden die Werte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten.</p> <p>Die Gemeinde Lautertal überwacht regelmäßig auch abends und am Wochenende die Geschwindigkeit entlang der B 47 im Lautertal. Geschwindigkeitskontrollen der Polizei waren unauffällig, es gab kaum Verstöße. Dennoch wird der Streckenabschnitt auch von der Polizei weiterhin überwacht.</p>
3	OT Gadernheim B 47 Nibelungen- straße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an 13 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße sieht in Absprache mit der Gemeinde Lautertal keinen Handlungsbedarf. Es werden an nur wenigen Gebäuden die Werte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten. Im Jahr 2022 wurde zudem die Fahrbahn auf der kompletten Ortsdurchfahrt erneuert.</p> <p>Laut Lärmberechnung waren an einer Vielzahl der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Es wurden bereits an 12 Gebäuden Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die B 47 in Lautertal ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)</p> <p>Die Gemeinde Lautertal überwacht regelmäßig auch abends und am Wochenende die Geschwindigkeit entlang der B 47 im Lautertal. Geschwindigkeitskontrollen der Polizei waren unauffällig, es gab kaum Verstöße.</p>

Dennoch wird der Streckenabschnitt auch von der Polizei weiterhin überwacht.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Beedenkirchen L 3098/ L 3101 Reichenbacher Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Beedenkirchen und bildet die Hauptverkehrsstraße. Der DTV 2021 beträgt 1.953 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht enormes Fahrzeugaufkommen am Ortsausgang Richtung Friedhof, zum Teil mit stark überhöhten Geschwindigkeiten und immer lauten Beschleunigungsvorgängen. Der wartende Bus macht bei laufendem Motor morgens um 6 Uhr auf der gegenüberliegenden Straßenseite Pause (Wiesengrundstück am Naturschutzgebiet). Abhilfe würde ein Tempo 30 ab Ortsschild am Friedhof, Verkehrskontrollen und eine Nutzungseinschränkung der Parkmöglichkeit durch Poller oder ähnliches schaffen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt wurde um Durchführung von Kontrollen und Prüfung von Maßnahmen in eigener Zuständigkeit gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Beedenkirchen K 69 Modaustraße	Die Kreisstraße verbindet Beedenkirchen mit der Nachbarkommune Modautal. Der DTV beträgt 2.758 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

In Beedenkirchen vom Kreuzungsbereich alter Friedhof in Richtung Modaustraße herrscht enormes Fahrzeugaufkommen. Es kommt zum Teil zu stark überhöhten Geschwindigkeiten. Es wird Tempo 50 auf der Modaustraße von Ortsschild alter Friedhof bis Abzweig Radweg Lautern/Brandau vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Schmal-Beerbach L 3098 Lindenfelser Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Beedenkirchen und weiter nach Wurzelbach und Staffell und bildet die Hauptverkehrsstraße	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Beschwerden über den durch Motorradfahrer und laute Autos verursachten Lärm hervorgebracht. Es sollte ein Motorradfahrverbot entlang der L 3098 geprüft werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt im Jahr 2020 grundhaft erneuert.

Die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorraddlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Staffell L 3101 Jugenheimer Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Staffell und bildet die Hauptverkehrsstraße Der DTV 2021 beträgt 3.430 Kfz/Tag.	4	5

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrssituation auf der Ortsdurchfahrt sollte verbessert werden.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers auf Basis der Verkehrsdaten von 2015 ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorraddlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Wurzelbach L 3098 Jugenheimer Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Wurzelbach und weiter nach Staffell und bildet die Hauptverkehrsstraße	2	3

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt im Jahr 2020 grundhaft erneuert.

10.2.15 Lindenfels

Lindenfels liegt im nordöstlichen Landkreis Bergstraße und teilt demzufolge seine Stadtgrenze mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und dem Odenwaldkreis. Zu Lindenfels gehören die Stadtteile Eulsbach, Glattbach, Kolmbach, Schlierbach, Seidenbuch, Winkel und Winterkasten. Lindenfels hat 5.378 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Durch Lindenfels zieht die von Worms nach Michelstadt führende B 47 (Nibelungenstraße), sowie die L 3099.

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

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 50: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lindenfels (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 47, Nibelungen- straße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden in weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem in den Nachtstunden überschritten.</p> <p>Für die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße besteht kein Handlungsbedarf. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.</p> <p>Laut Lärmberechnung waren an der B 47 an 33 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht immenser Motorradlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Kolmbach B 47	Die Bundesstraße 47 führt kurven- und steigungsreich durch Lindenfels und den Stadtteil Kolmbach.	27	43

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht massive Lärmbelästigung durch Motorradverkehr. Es seien seit 2015 in Deutschland über 1 Mio. Motorräder zugelassen worden. Die Ortseinfahrt Kolmbach wird von Lindenfels kommend (östliche Richtung) oft und wiederholt von einzelnen Motorradfahrern als Drehpunkt genutzt, um wieder und wieder hin und her zu fahren. Oft wird "der Ritt" in totaler Schräglage gefilmt, per Helmkamera oder von anderen Teilnehmern. Bis zu 26 Wendemanövern, bis tief in die Dämmerung hinein, wurden gezählt. Aber auch in Richtung Gadernheim wird ab Ortsausgang kräftig beschleunigt, was im ganzen Ort über 500m und mehr "herausragend" zu hören ist.

Es wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorräder z. Bsp. am Teufelsloch in Lindenfels angebracht, incl. einer stetigen Überwachung. Auch eine Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen Ortsausgang Kolmbach Richtung Lindenfels und Abzweig Winterkasten in beiden Richtungen wurde vorgeschlagen.

In Richtung Gadernheim wäre gleiches sicher ebenfalls ratsam. Innerhalb Kolmbachs wirkt die unregelmäßig aufgestellte, mobile Geschwindigkeitsüberwachung per Anhänger auch lange nach dem Abbau der Anlage.

Es sollten deutlich häufigere Kontrollen stattfinden, insbesondere bei Ausflugs Wetter. Von

Gadernheim kommend ist am Ortseingang eine Lärmmessanlage installiert. Bürgerinnen und Bürger zeigen sich an den Ergebnissen interessiert und monieren den Standort.

Stellungnahme der Stadt Lindenfels:

Die Auswertung des Lärmdisplays für das Jahr 2022 ergab unter anderem folgende Werte:

Anzahl vorbeifahrende Motorräder	28.015
Durchschnitt Anzahl Motorräder / Tag	88
Max. Anzahl Motorräder / d	399
Anzahl Tage mit mehr als 100 Motorradvorbeifahrten:	124
Anzahl Überschreitungen Lärmpegel > 85 dB	162
Durchschnittlicher Schallpegel aller Messungen (dB)	73,6
Maximal erfasster Schallpegel (dB)	98
Minimum Schall bei allen Messungen (dB)	62,5

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

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 sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärberechnungen für eine regelmäßige verkehrsrechtmäßige Anordnung zulässig.

Die von einer Straße ausgehenden Lärmimmissionen werden gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem Berechnungsverfahren ermittelt, bei denen Motorräder wie Pkw gewertet werden. Überdies wird in dem Berechnungsverfahren auf eine Durchschnittslärbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt. Insofern fällt hier der Motorradlärm, der oft nur temporär auftritt, nicht in dem Maße ins Gewicht, als dass es Auswirkungen auf die Immissionswerte des durchschnittlich täglichen Verkehrs hätte.

Es liegt eine schalltechnische Berechnung auf Basis der Verkehrsdaten 2015 vor. Demnach sind keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, ergeben, aber abschnittsweise die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Glattbach L 3099 Ortsstraße	Die L 3099 Ortsstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Glattbach.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt im Jahr 2019 grundhaft erneuert.

10.2.16 Lorsch

Die Karolingerstadt Lorsch hat 14.088 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen. Lorsch umfasst eine Gemarkung. Im Süden von Lorsch befindet sich außerdem die Siedlung Seehof. Das Kloster Lorsch ist seit 1991 UNESCO-Weltkulturerbe. Im Südosten der Stadt befindet sich das Naturschutzgebiet Weschnitzinsel.

Durch die Gemarkung der Stadt führen die Bundesautobahn 67 und die Bundesstraßen 47 und 460. Lorsch ist direkt an die BAB 5 und die BAB 67 angeschlossen.

Der Bahnhof von Lorsch liegt an der Linie der Nibelungenbahn zwischen Bensheim und Worms, zudem bestehen dichte Busverbindungen mit Lampertheim/Bürstadt, Heppenheim, Einhausen und Bensheim.

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

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.732	1.317	524	80	4	5.657
Nachts (L _{Night})	2.486	790	259	20	0	-	3.555

Tabelle 52: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lorsch (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	20,701	6,632	1,207
Zahl der Wohnungen	2.692	288	1
Zahl der Krankenhausgebäude	2	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	841		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	208		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 67	Die Bundesautobahn 67 verläuft mit einem Abstand ab 170 m zur Wohnbebauung direkt am westlichen Stadtrand von Lorsch entlang. Auf der BAB 67 ist in diesem Bereich ein lärmindernder Asphalt mit einem Schallminderungswert von - 4 dB(A) eingebaut worden. Zum Schutz der Wohnbebauung

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

Eine schalltechnische Untersuchung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Eingabe aus der Beteiligung:

Nach Fällung des Bannwaldes für den Bau von Parkplätzen hat sich die sowieso schon vorherrschende Lärmbelastung noch weiter verstärkt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Eingaben wurden dennoch an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest:

Im Zuständigkeitsbereich der Niederlassung Südwest liegt eine Vielzahl von Lärmschwerpunkten mit deutlich höheren Betroffenheiten als in den Stadtgebieten von Lorsch. Dies bestätigen u.a. die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung der Länder. Aufgrund der im Fachrecht vorgesehenen Abarbeitung von Lärmschwerpunkten nach Dringlichkeit kann die Niederlassung Südwest kurz- bis mittelfristig keine Verbesserung des Lärmschutzes in Form von lärmindernden Belägen, Lärmschutzwällen oder -wänden in den entsprechenden Streckenabschnitten in Aussicht stellen.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 B 47	<p>Die Bundesstraße 47 verläuft im Norden des Stadtgebietes und tangiert den bebauten Bereich. Sie ist vierstreifig ausgebaut und als Kraftfahrstraße ausgewiesen, d. h. es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Lkw. Zum Schutz der Wohnbebauung wurden Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von 2,50 bis 4,00 m entlang der B 47 und der A 67 errichtet.</p> <p>Eine schalltechnische Untersuchung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren keine Lärmminierungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Eingabe aus der Beteiligung:

Der Altbestand der bestehenden Lärmschutzwand, die seinerzeit in Stahl/Blech ausgeführt wurde, wackelt, dadurch entsteht zusätzlicher Lärm. Hier muss Hessen Mobil aufgefordert werden, die Lärmschutzwand (auch altersbedingt) zu ersetzen

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Eingaben wurden dennoch an Hessen Mobil weitergeleitet.

Lärmkonflikt	Maßnahme
3 Hirschstraße	Es wurde im Jahr 2018 der Straßenbelag erneuert. Im Bereich der Hirschstraße von Haus-Nr. 1 bis Haus-Nr. 47 wurde im Jahr 2019 Tempo 30 angeordnet. Der Vorschlag der Parkplatzmarkierung aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde durch die Stadt Lorsch umgesetzt.
4 Nibelungenstraße / Stiftstraße / Heppenheimer Straße / Odenwaldallee	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung.</p> <p>In der kompletten Heppenheimer Straße, sowie in der Nibelungenstraße 56 bis Stadtausgang, in der Stiftstraße und in der Odenwaldallee ist Tempo 30 angeordnet.</p> <p>Für eventuelle Maßnahmen im Rahmen der baulichen Lärmsanierung sind keine Mittel im HH-Plan eingestellt.</p>
5 Seehofstraße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen und wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Für eventuelle Maßnahmen im Rahmen der baulichen Lärmsanierung sind keine Mittel im HH-Plan eingestellt.</p>
6 Am Birkengarten	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen und wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Für eventuelle Maßnahmen im Rahmen der baulichen Lärmsanierung sind keine Mittel im HH-Plan eingestellt.</p>

7	In der Dieterswiese	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen und wenige Überschreitungen der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Für eventuelle Maßnahmen im Rahmen der baulichen Lärmsanierung sind keine Mittel im HH-Plan eingestellt.
---	---------------------	---

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Verkehrskonzept

Die Stadt Lorsch hat ein eigenes Verkehrs-Konzept erstellt. Dafür wurden der Stadtentwicklungsplan, das Parkraum- und das Radverkehrskonzept sowie die Lärminderungsplanung der Stadt einbezogen und in ein integriertes Gesamtkonzept überführt. Daraus ergibt sich u.a., dass trotz des Einfahrverbots für Kraftfahrzeuge über 3,5 t der Schwerverkehr-Anteil im Stadtgebiet mit mindestens 5 % immer noch hoch ist.

Ferner wurden vor allem in der Platanenstraße und der Seehofstraße viele überhöhte Geschwindigkeiten festgestellt. Auch in der Online-Beteiligung wurden überhöhte Geschwindigkeiten und als Folge die Forderung nach einer stadtweiten Tempo-30-Zone genannt.

Tempo-30-Zonen: Die Stadt Lorsch hat daraufhin fortlaufend weitere Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Inzwischen ist auf 162 Straßenabschnitten Tempo 30 angeordnet.

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

Für den Bereich der Seehofstraße werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich östlich der Seehofstraße geprüft. Hier soll aus heutigem Gewerbegebiet ein Wohngebiet größeren Umfangs werden.

b. Ausbauvorhaben, die das Stadtgebiet von Lorsch betreffen

Eingabe der Stadt Lorsch:

Die Stadt Lorsch ist derzeit bzw. in absehbarer Zeit von zahlreichen neuen Infrastrukturvorhaben betroffen, die voraussichtlich weitere Lärmbelastungen schaffen werden.

Die geplanten Ausbau- und Neubauvorhaben (Erweiterung der BAB 67 auf 6 Spuren, vier-spurige Erweiterung der B 47, DB-Neubaustrecke) sollten besser mit der Lärmaktionsplanung verzahnt werden.

Da die Aufgabe der Lärmaktionsplanung auch in der Vermeidung und Vorbeugung schädlicher Umweltauswirkungen durch Lärm besteht (Art. 1, Absatz 1, Satz 1 der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Nr. 2002/49/EG), sieht die Stadt Lorsch das Regierungspräsidium (und ggfs. Hessen Mobil) in der Pflicht, bereits jetzt etwa den Ausbau der A 67 und der B 47 bei der Lärmaktionsplanung und der Berechnung der Schutzfälle zu berücksichtigen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat vorrangig die Aufgabe, bestehende Lärmkonflikte und Berücksichtigung des Ist-Zustandes zu identifizieren und hieraus Lärminderungsansätze zu entwickeln. Alle anderen Interessenslagen sind in den hierfür vorgesehenen Genehmigungsverfahren zu prüfen.

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

Die Lärmaktionsplanung wird regelmäßig als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Durchführung von Planfeststellungsverfahren, die für die von der Stadt Lorsch benannten Projekte erforderlich sind, beteiligt. Die Lärmaktionsplanung bewertet dabei, welche Lärmbelastungen und Lärmkonflikte bereits dort vorhanden sind und welche Betroffenheiten die Anwohnerinnen und Anwohner durch die Genehmigung und Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen ausgesetzt sein können. Für die Genehmigung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung jedenfalls darauf geachtet werden, mit welchen negativen Auswirkungen auch für die umliegenden Bereiche zu rechnen ist. Gebunden an die Stellungnahme der Lärmaktionsplanung ist die Genehmigungsbehörde nicht, hat die Lärmaspekte jedoch in ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Neue Maßnahmenansätze zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. ÖPNV

Eingabe aus der Beteiligung:

Der ÖPNV sollte gestärkt werden und kleine E-Busse als Stadtlinien eingeführt werden. Weiterhin sollte verbindlich festgesetzt werden, dass der ÖPNV auf E-Mobilität umzustellen ist und der ÖPNV fahrgastgerecht organisiert wird.

Stellungnahme des Landkreises Bergstraße als ÖPNV-Aufgabenträger:

Bei der Neuausschreibung des Linienbündels Ried wird der Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebsformen geprüft. Ein Stadtbus für Lorsch mit kleinen Fahrzeugen war bisher kein Thema. Hierzu müsste sich die Stadt Lorsch im Zusammenhang mit der Ausschreibung des LB Ried uns gegenüber äußern, falls so etwas gewünscht ist.

b. Bauleitplanung

Eingabe der Stadt Lorsch:

Die Stadt Lorsch informiert über die bauliche Verdichtung der nachfolgend genannten Gebiete im Bereich der Stadt Lorsch. Für alle genannten Gebiete müssen deshalb die Lärmwerte neu berechnet und die Betroffenheiten von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind, neu ermittelt werden:

- B-Plan Nr.68 - Lagerfeld West
- B-Plan Nr. 62 - Kriemhildenstraße/Oberstraße
- B-Plan Nr. 63 - zwischen Siegried- und Heinrichstraße
- Baugebiet „In der Viehweide“

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es handelt sich vorliegend um Neubaugebiete, die von der Stadt Lorsch in Kenntnis der bestehenden Straße ausgewiesen wurden. Da die Bebauung in Kenntnis der vorhandenen Straßen errichtet wurden, ist alleine die Stadt Lorsch für den eventuellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Die Durchführung von Verkehrsuntersuchungen und Erstellung von Lärmgutachten werden dringend angeraten und sind von Seiten der Stadt durchzuführen.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	Friedensstraße Kriemhildenstraße	Die kommunalen Straßen sind die Hauptverkehrsstraßen von Lorsch.	3	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Ein zehn Jahre lang geltendes striktes Lkw-Durchfahrtsverbot auf Kriemhilden- und Friedensstraße wurde Ende 2019 außer Kraft gesetzt. Die Friedensstraße wird zudem in immer stärkerem Maß frequentiert. Friedens- und Kriemhildenstraße bilden die Hauptachse für den innerörtlichen Individualverkehr und die Hauptachse für den Schwerverkehr von und nach Lorsch.

Es kommt zu hohen Geschwindigkeiten. Auch Autorennen werden durchgeführt. Es sind zwar neue Radstreifen und am Kindergarten herrscht Tempo 40 km/h aber die Lärmbelastung wird immer größer. Die Radaranlagen sind veraltet und die Gehwege verfügen nicht über die angegebenen Breiten, sondern sind deutlich schmaler (0,84 bis 1,33 Meter) Die Fahrbahn besteht aus zehn bis fünfzehn Zentimetern Asphalt auf Dünensand, überzogen mit Flickern, Wellen und Dellen.

Als Maßnahmenvorschläge wurden bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (bspw. Fahrbahnteiler, Mini-Kreisverkehre, Blumenkübel, Parkplätze, Temposchwellen/Bremschwellen), Erneuerung der Fahrbahndecke, Radaranlage, Vorfahrtsänderungen, Einbahnregelung, aber auch verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Durchfahrtsverbot für den landwirtschaftlichen Verkehr und Fahrzeuge oberhalb der Gewichte von Heizöl- oder Holzpellets-Transportern (geschätzt 12 t) oder auch für den kompletten Kfz-Verkehr, Nachtfahrverbot für Schwerverkehr, Tempolimit von 30 km/h oder auch Beschilderung der Friedensstraße (West) mit dem Verkehrszeichen 253 plus Zusatz „Anlieger frei“.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für jedoch für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als

sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier der Stadt Lorsch.

Weitere Eingaben aus der Beteiligung:

Sobald die Arbeiten an den im Süden und Südwesten projektierten Neubaugebieten beginnen, wird die Andienung der beiden Großbaustellen über Kriemhilden- und Friedensstraße abgewickelt. Die künftigen Bewohner dieser Neubauviertel werden die Belastung dauerhaft erhöhen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung der neuen Baugebiete zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Alle Eingaben wurden an die Stadt Lorsch weitergeleitet. In diesem Zusammenhang wurde der Stadt Lorsch die Durchführung von Verkehrsuntersuchungen und Erstellung von Lärmgutachten im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans dringend angeraten.

Stellungnahme der Stadt Lorsch:

Eine Stellungnahme ist nicht erfolgt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	L 3111 Starkenburggring/ Kreisverkehr L 3111 Starkenburggring / Seehofstraße	Der Kreuzungsbereich Starkenburggring/Seehofstraße sowie der anschließende Abschnitt des Starkenburggrings liegen vollständig in gewerblicher Bebauung.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hier ein hohes Verkehrsaufkommen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	Willy-Brandt-Straße	Die kommunale Straße grenzt an das Gewerbegebiet Ludwig-Ehrhardt-Straße 20.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

In der Ludwig - Ehrhard Straße sind einige Betriebe mit LKWs ansässig, die auch Nachtbaustellen anfahren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Maßnahmenvorschlag wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:**a. Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes**Eingabe aus der Beteiligung:

Durch einen beschleunigten Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
11 BAB 5	Der Verkehrslärm im Stadtgebiet durch die BAB 5 - vierspurig und ohne Geschwindigkeitsbegrenzung - ist enorm.

Schutz ruhiger GebieteForderung aus der Beteiligung:

Für das Stadtgebiet Lorsch wurden im Rahmen der 3. und 4. Runde der Lärmaktionsplanung bereits eine Vielzahl von Vorschlägen zur Ausweisung ruhiger Gebiete hervorgebracht:

- a. Weltkulturerbe Kloster Lorsch
- b. Kloster Altenmünster, Freilichtlabor Lauresham
- c. Wattenheimer Brücke
- d. Weschnitzinsel
- e. Erholungsgelände Klosterspatzen
- f. Friedhof Losch
- g. Birkengarten Lorsch (samt Spielplatz und Vogelpark=
- h. Bruch (Bruchhäusel)
- i. Naherholungsgebiet Riedforsten

- j. Lorscher Wald im Westen des Stadtgebiets (alle Waldflächen beidseits von A 67 und B 47)

zu b - j: Bewertung 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 Immissionschutz 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 (b) bis (j) stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

zu a. Weltkulturerbe Kloster Lorsch - Festsetzung innerstädtischer Erholungsfläche (Stadtoase)

Ist-Zustand:

Für die Stadt Lorsch stellt das Gelände des „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ sowie dessen nahes Umfeld eine Erholungsfläche dar, die für ausgedehnte Spaziergänge dient. Im Jahr 2014 wurde das Klosterareal mit Mitteln des Bundes und des Landes umfänglich zu einer Parkanlage umgestaltet. Der heutige Klosterhügel dient den Menschen für Spaziergänge, Verweilen, Ausruhen, Blicke in die Landschaft und Kommunikation sowie Beisammensein. Ausdrücklich wollte die Planung die Nutzung schaffen, dass Bürgerinnen und Bürger und Besucherinnen und Besucher den Ort als Oase der Ruhe zu schätzen wissen. Es wurden stille Ecken geschaffen, wie bspw. im Bereich des versteckt liegenden Kräutergartens, der Bestandteil des UNESCO-Weltdokumentenerbes Lorsch Arzneibuch ist, und Großbäume erhalten bzw. gepflanzt, die das Stadtklima verbessern.

Die lärmtechnische Beurteilung, des von der Stadt Lorsch ausgewiesenen Gebietes „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ als innerstädtische Erholungsfläche (Stadtoase) ergab, dass die zulässigen Lärmpegel sowohl im Kern- als auch im Randbereich eingehalten werden.

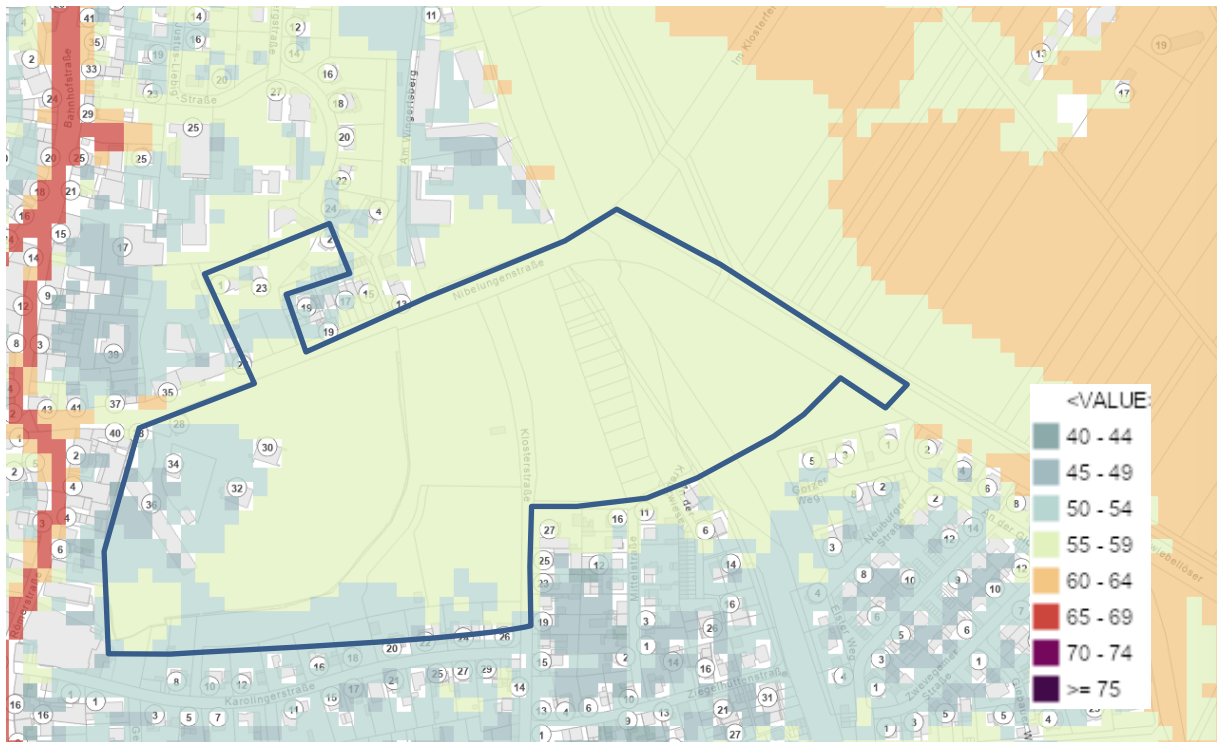


Abbildung 31: „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ in Lorsch, Lärmkarte mit eingezeichneter innerstädtischer Erholungsfläche (Stadtoase) © [HLNUG 2022]

LDEN Lärmkartierung 2022 HLNUG - Bereich „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“

- Lärmpegel Kernbereich: 50-59 dB(A)
- Lärmpegel Randbereich: 50-59 dB(A)

Das Gebiet „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ erfüllt somit die lärmtechnischen Voraussetzungen für eine innerstädtische Erholungsfläche (Kernbereich < 60 dB(A) und Randbereich < 65 dB(A)).

Das „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ dient zusätzlich neben der Option von ausgedehnten Spaziergängen auch als Möglichkeit einen Eindruck des mittelalterlichen und klösterlichen Lebens aus der Zeit Karls des Großen zu erhalten und zudem die museale Nutzung eines Wissensspeichers mit Objekten aus über 200 Jahren Ausgrabungsgeschichten. Das Klostergelände mit Kirchenfragment, Zehntscheune, Kräutergarten und Königshalle ist fußläufig für die Wohnbevölkerung der Stadt Lorsch frei zugänglich. Die Anlage ist barrierefrei gestaltet.

Es sind keine Planungen bekannt, die berücksichtigt werden müssen.

Tabelle 53: Flurstückbezeichnungen zu Innerstädtischen Erholungsfläche (Stadtoase) „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“

Flur	Zähler	Nenner	Lagebezeichnung	Fläche [qm]	Art/Nutzung
2	68	5	Paul-Schnitzer-Weg	Ca. 2.500 qm aus der Gesamtparzelle	Platz am Pavillon / Museumszentrum
2	397	2	Nibelungenstraße	6.700 qm	Straße/Weg/verkehrsberuhigter Bereich (mit Elektropollern abgesperrt)

2	76	2	Nibelungenstraße	28.867 qm	Klostergarten mit Königshalle, ehem. Klosterkirche, Zehntscheune und kurfürstliches Haus
2	77		Nibelungenstraße	1.356 qm	Klostergarten mit ehemaligem Forsthaus und Adalher-Haus
2	70	3	Kirchengarten der ev. Kirche	Ca. 2.350 qm aus der Gesamtparzelle	Kirchengarten mit Päoniengarten
2	424/1, 463/4,321, 51/2, 47, 49/1, 413		Kulturachse als Spazierweg	Ca. 6.900 qm aus den aufgeführten Parzellen	Nibelungenstraße / Odenwaldallee / Wanderweg
				48.673 qm = 4,86 ha	

Festsetzung

Gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b ULR i.V.m. § 47 d Abs. 2 S. 2 BImSchG wird das Gebiet „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ in Lorsch, Gemarkung Lorsch, mit den in der Tabelle 53 genannten Flurstückbezeichnungen als innerstädtische Erholungsfläche (Stadtoase) festgelegt. Die Festlegung erfolgt ohne konkreten Maßnahmenkatalog.

Die Festlegung des Gebietes „UNESCO Welterbe Kloster Lorsch“ in Lorsch als innerstädtische Erholungsfläche (Stadtoase) tritt mit Verkündung des vorliegenden Lärmaktionsplans in Kraft. Die Verkündung erfolgt durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen.

Hinweis:

Bei der Festlegung des Gebietes „Weltkulturerbe Kloster Lorsch“ in Lorsch als innerstädtische Erholungsfläche (Stadtoase) ohne konkrete Maßnahmen handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind. (§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Dieses ruhige Gebiet ist demnach bei heranrückenden Planungen und Vorhaben (z.B. Vorhaben des Straßen-, Bahn- oder Luftverkehrs) als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen. Der Stellenwert des ruhigen Gebietes ist seiner der Erholung und Gesundheit dienenden Funktion entsprechend zu gewichten.

10.2.17 Mörlenbach

Mörlenbach hat 10.154 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus dem gleichnamigen Hauptort, sowie den Ortsteilen Ober-Liebersbach, Bonsweiher mit der Siedlung Juhöhe, Weiher, Vöckelsbach, Ober-Mumbach und Rohrbach, sowie einer Vielzahl von Weilern. Die Ortsteile haben Wohnsitzcharakter mit dörflicher Struktur.

Aufgrund der zentralen Lage im Weschnitztal ist Mörlenbach ein Verkehrsknotenpunkt für die umliegenden ländlichen Orte. Durch Mörlenbach führt die stark frequentierte Bundesstraße 38, welche die Hauptverkehrsader aus dem Odenwald in den Ballungsraum Rhein-Neckar ist. Im Ortskern mündet die L 3120 aus dem Überwald kommend in die B 38 und führt weiter nach Heppenheim.

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

Tabelle 54: Anzahl von Personen in Mörlenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	363	216	174	128	54	935
Nachts (L _{Night})	249	178	114	93	0	-	634

Tabelle 55: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mörlenbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,703	0,586	0,127
Zahl der Wohnungen	441	167	25
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	187		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	49		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 B 38 Fürther Straße/ Weinheimer Straße	Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Sie bildet die Ortsdurchfahrt der Kerngemeinde. Nahezu parallel der B 38 verläuft die Bahnlinie. Von Rimbach kommend ist zunächst nur eine einseitige Bebauung mit Gewerbe und Einzelhandel vorhanden; auf der anderen Seite befinden sich Felder. Die dann einsetzende Wohnbebauung ist zunächst durch große Vorgärten weit von der Fahrbahn zurückversetzt. Im Bereich des alten Ortskerns stehen die Häuser zumeist direkt am Gehweg. In Richtung Birkenau ergibt sich ein vergleichbares Bild mit nur noch einseitiger und zurückversetzter Wohnbebauung. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die B 38 ist seit mehreren Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung Hessen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Untersuchung von Hessen Mobil aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vor. Demnach werden auf der vollständigen Ortsdurchfahrt die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Zudem wurde nahezu flächendeckend an allen Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden sowie an 24 Gebäuden in den Tagstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

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

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Am 08.07.2024 wurde auf der B 38 in der Ortsdurchfahrt Mörlenbach zwischen der Ofenbergstraße und der Parkstraße (ca. 1 km) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet. Eine geringe Verlängerung der Fahrzeit wird durch die Geschwindigkeitsreduzierung nur in der Nacht erwartet. Eine negative Auswirkung auf den Öffentlichen Personennahverkehr wurde bei der Anhörung nicht geäußert. Eine Verlagerung des Verkehrs in umliegende Straßenbereiche des Gemeindegebietes ist nicht zu erwarten. Die angrenzenden Wohngebiete sind als Tempo 30er-Zonen ausgewiesen und dürften aus dem Grund als Ausweichstrecken nicht in Betracht kommen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung durch Aufstellen der Beschilderung zeitnah umzusetzen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 38 Mörlenbach:

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

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

Die Bauzeit der etwa 3,8 km langen Strecke mit zwei Tunneln und drei großen Talbrücken begann am 16. Oktober 2020 und beträgt voraussichtlich sieben Jahre.⁶⁴



Abbildung 32: B 38 Ortsumgehung Trassenverlauf ©Hessen Mobil⁶⁵

⁶⁴ <https://mobil.hessen.de/ortsumgehung-moerlenbach>, abgerufen am 18.03.2024

⁶⁵ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-11/hessen_mobil_3d_uebersicht_b_38_ortsumgehung_moerlenbach.pdf, abgerufen am 18.03.2024

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3120 Weiherer Straße	Die Landesstraße führt von der Ortsmitte von Mörlenbach in Richtung des Ortsteiles Weiher. Der DTV 2021 beträgt 6.468 Kfz/Tag, bei einem Schwerkverkehr von 332 Fz/Tag.	65	77

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 L 3120 Bonsweiherer Straße	Die Landesstraße führt von der Ortsmitte von Mörlenbach in Richtung des Ortsteiles Bonsweiher. Der DTV 2021 beträgt 4.076 Kfz/Tag, bei einem Schwerkverkehr von 95 Fz/Tag.	17	23

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an einzelnen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Mörlenbach

Durch den Bau des Radweges hat sich der Abstand zwischen der Landesstraße und den Häusern entlang der Bonsweiherer Straße verbreitert.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 OT Bonsweiher L 3120 Edertalstraße	Die Landesstraße bildet die Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße des Ortsteiles Bonsweiher. Der DTV 2021 beträgt 4.076 Kfz/Tag, bei einem Schwerkverkehr von 95 Fz/Tag.	158	188

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt in weiten Bereichen auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil An-

träge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Weiher L 3120 Hauptstraße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Weiher. Der DTV 2021 beträgt 6.468 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 332 Fz/Tag.	337	321

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu starken Lärmbelastungen aufgrund der Vielzahl von LKWs, die durch Weiher zum Steinbruch in Mackenheim fahren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Nahezu flächendeckend werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte hat die Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Gemeinde Mörlenbach als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden. Somit liegt noch keine Stellungnahme vor.

10.2.18 Neckarsteinach

Die Vierburgenstadt Neckarsteinach liegt am Neckar, 15 Kilometer östlich von Heidelberg. Der südlichste Punkt Hessens befindet sich im Stadtgebiet. Neckarsteinach hat 4.099 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Stadtteile Neckarsteinach, Darsberg, Grein und Neckarhausen

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

Tabelle 56: Anzahl von Personen in Neckarsteinach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	136	127	108	155	35	561
Nachts (L _{Night})	134	110	160	36	0	-	440

Tabelle 57: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Neckarsteinach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,201	0,871	0,182
Zahl der Wohnungen	264	140	16
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	128		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	35		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 45 / B 37 Bahnhof- straße / Haupt- straße / Neckar- gemünder Straße	<p>Am 20.06.2023 wurde auf der B 45/B 37 zwischen der Neckargemünder Straße 35 und der Bahnhofstraße 24 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung vorliegen.</p> <p>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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p><u>Langfristige Projekte zur Lärminderung:</u> Der Bau einer B 37 Ortsumfahrung für Neckarsteinach ist im BVWP 2030 als weiterer Bedarf enthalten. Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWVW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Neckarhausen B45 / B37 Burgenstraße	Die Bundesstraßen 45 und 37 verlaufen parallel zur Bahnlinie und zum Neckar als Ortsdurchfahrten durch den Stadtteil Neckarhausen und die Ansiedlung Lanzenbach. Neben dem Bahnhofsgebäude liegt lediglich ein Gebäude auf der rechten Seite (Gasthof Lamm / Burgenstraße 5) getrennt von einem Mehrzweckstreifen in der Nähe der B37. Die Bebauung der Odenwaldstraße liegt rund 40m von der B37 entfernt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in Neckarhausen ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Ortsdurchfahrt von Neckarhausen war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An den 8 untersuchten Gebäuden werden größtenteils die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße:

Von einer verkehrsbehördlichen Anordnung für das Anwesen Bahnhof Neckarhausen wird derzeit abgesehen. Außerhalb der straßenrechtlichen OD ist lediglich das eine Haus betroffen. Die Fachbehörden kommen hier zu einem einheitlichen Ergebnis. Die Lärmentwicklung durch das Abbremsen und die Beschleunigung sind lauter einzuschätzen, als dass sie für ein Haus einen „Lärmschutz“ bieten. Eine Geschwindigkeitsüberwachung wäre hier nicht möglich.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Lanzenbach B45 / B37	Die Bundesstraßen 45 und 37 verlaufen parallel zur Bahnlinie und zum Neckar als Ortsdurchfahrten durch den Stadtteil Neckarhausen und die Ansiedlung Lanzenbach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in Neckarhausen ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Ortsdurchfahrt von Lanzenbach war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An allen untersuchten Gebäuden werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, tags und nachts überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An einzelnen Gebäuden wurde in der Vergangenheit bereits eine Lärmsanierung durchgeführt.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße:

Am 10.03.2023 wurde auf der B 37 Lanzenbach zwischen Hausnummer 3 und Hausnummer 20 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	L 535 Schönauer Straße	Die Landesstraße führt von der Kernstadt in Neckarsteinach Richtung Lindenbach	61	71

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete

- a. FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn
- b. UNESCO-Naturpark „Bergstraße-Odenwald“

Forderung aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung schlägt die Stadt Hirschhorn vor, alle Bereiche im FFH-Gebiet „Odenwald bei Hirschhorn“, sowie alle Bereiche im UNESCO-Naturpark „Bergstraße-Odenwald“, die den Lärmpegel von 40 dB (ggf. 35 dB) nicht überschreiten, als ruhige Gebiete auszuweisen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.2.19 Rimbach

Rimbach hat 8.887 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Ortsteile Albersbach, Lauten-Weschnitz, Mitlechtern, Rimbach (Verwaltungssitz) und Zotzenbach. Die Gemeinde Rimbach liegt im Weschnitztal als Teil des Naturraums Vorderer Odenwald.

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

Tabelle 58: Anzahl von Personen in Rimbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	294	195	223	200	4	916
Nachts (L _{Night})	206	212	238	18	0	-	674

Tabelle 59: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rimbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	1,364	0,362	0,060
Zahl der Wohnungen	434	202	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	188		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	52		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	B 38 Schloßstraße / Staatsstraße	Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Nahezu parallel der B 38 verläuft die Bahnlinie. Der DTV 2021 beträgt zwischen 12.349 Kfz/Tag und 15.206 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es ist zu einer massiven Zunahme des Lkw-Verkehrs tagsüber, aber auch in den Nachtstunden gekommen. Es sollte Tempo 30 km/h im kompletten Ortsbereich angeordnet werden. Dies wäre auch in Anbetracht der in unmittelbarer Nähe befindlichen Schule eine sinnvolle Sicherheitsmaßnahme.

Bisheriger Sachstand:

Die B 38 ist seit der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung Gegenstand der Lärmminde-
rungsplanung. Anfang der 90er Jahre wurde bereits an sieben Gebäuden in der Schloß-
straße eine Lärmsanierung durchgeführt. Die B 38 wurde im Jahr 2019 grundhaft saniert.

Die Prüfung möglicher Lärmminde-
rungsmaßnahmen konnte nicht zum Abschluss ge-
bracht werden.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der An-
ordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch
nachts überschritten. Hiervon wurde an 39 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte
der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zu-
ständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich ein-
schränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 64 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöse-
werte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentü-
mer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passi-
vem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen
(Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße:

Am 21.09.2023 wurde auf der B 38 Staatsstraße und Schloßstraße zwischen den Einmün-
dungen Friedrich-Ebert-Straße und Pestalozzistraße/Kleiststraße eine Geschwindigkeits-
beschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Langfristige Projekte zur Lärmminde- rung:

Die Umgehungsstraße B 38a für Rimbach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vor-
dringlichen Bedarf genannt.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Mitlechtern, B 460 Siegfriedstraße	Die Bundesstraße 38 führt als Haupterschließungsstraße und zugleich überregionale Verbindungsstraße durch die Gemeinde. Nahezu parallel der B 38 verläuft die Bahnlinie. Der DTV 2021 beträgt zwischen 12.349 Kfz/Tag und 15.206 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die B 460 in Mitlechtern ist bereits seit letzter Runde Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden in weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 16 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung von 2,5 dB(A).

Laut Lärmberechnung waren an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Insgesamt haben bereits 14 Gebäudeeigentümer am Lärmsanierungsprogramm teilgenommen

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße:

Für die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße besteht kein Handlungsbedarf. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden weitgehend eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Bergstraße:

Derzeit besteht keine Absicht, die Entscheidung neu zu bewerten. Es bleibt festzuhalten, dass der ÖPNV bereits heute Probleme hat, seine Taktung einzuhalten.

10.2.20 Viernheim

Viernheim stellt mit 34.348 (Stand: 31.12.2023) die zweitgrößte Kommune des Landkreises Bergstraße dar und grenzt im Westen, im Süden und im Osten direkt an Baden-Würt-

temberg. Viernheim ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen. Als Industriestadt nordöstlich von Mannheim ist sie wesentlicher Bestandteil der Metropolregion Rhein-Neckar. Der Stadtbezirk ist nicht in Stadtteile gegliedert.

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

Viernheim ist durch eine nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) betriebene, meterspurige Eisenbahnstrecke (Streckennummer 9400 Mannheim - Weinheim, aktuell bedient durch die Linie 5) und eine Regionalbuslinie des Busverkehrs Rhein-Neckar (BRN) an die umliegenden Städte angebunden. Zudem gibt es zwei Stadtbuslinien der Stadtwerke Viernheim.

Tabelle 60: Anzahl von Personen in Viernheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.460	1.429	486	36	38	5.449
Nachts (L _{Night})	2.200	1.018	120	34	11	-	3.383

Tabelle 61: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Viernheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	31,431	13,869	2,608
Zahl der Wohnungen	2.593	266	18
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	818		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	193		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 BAB 67/BAB 6	Das Stadtgebiet Viernheim wird direkt von den Autobahnen BAB 6 und BAB 67 begrenzt, die sich am Viernheimer Kreuz kreuzen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 76.800 Kfz/Tag. Im Bereich der BAB 6/BAB 67 befinden sich bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wall/Wandkombinationen bzw. Lärmschutzwänden.

Eingaben aus der Beteiligung:

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

Aktuell wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der BAB 6 vor dem Viernheimer Kreuz

(Fahrtrichtung aus Mannheim Richtung Darmstadt) aufgehoben. In Folge dessen kommt es zu hohen Beschleunigungen vieler Fahrzeuge und damit die Lärmbelastung in dem nun nahezu vollständig bebauten Gebiet "Am Schmittsberg II" in Viernheim.

Die Geschwindigkeit sollte auf 100 km/h mit dem Zusatzzeichen 1012-36 (Lärmschutz) ab Höhe Mannheim-Wallstadt bis nach dem Viernheimer Dreieck (Fahrtrichtung von Mannheim Richtung Darmstadt bzw. Kaiserslautern) begrenzt werden.

Der Asphalt ist sanierungsbedürftig, es sollte Flüsterasphalt verbaut werden.

Eine Schließung der Lärmschutzwände/-wälle entlang der BAB 6/BAB 67 sollte nochmals geprüft werden auch im Hinblick der neuen Wohnbebauung im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Ausweisung neuer Baugebiete ist zu prüfen, dass entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Da die Bebauung in Kenntnis der vorhandenen Autobahn errichtet wurde, ist nicht die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger, sondern die Stadt Viernheim den eventuellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Alle Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest:

Fahrbahndeckensanierungen werden auf Grundlage der regelmäßigen Zustandserfassung geplant und umgesetzt. Anlassbezogen prüft die Niederlassung Südwest bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen, ob in den betreffenden Abschnitten Lärmschwerpunkte bestehen, welche den Einbau von lärmminderndem Asphalt rechtfertigen können, sofern die bautechnischen Voraussetzungen vorliegen.

Im Zuständigkeitsbereich der Niederlassung Südwest liegt eine Vielzahl von Lärmschwerpunkten mit deutlich höheren Betroffenheiten als im Stadtgebiet von Viernheim. Dies bestätigen u.a. die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung der Länder. Aufgrund der im Fachrecht vorgesehenen Abarbeitung von Lärmschwerpunkten nach Dringlichkeit kann die Niederlassung Südwest kurz- bis mittelfristig keine Verbesserung des Lärmschutzes in Form von lärmmindernden Belägen, Lärmschutzwällen oder -wänden in den entsprechenden Streckenabschnitten in Aussicht stellen.

Für den Lärmschutz von neuerer oder zukünftiger Bebauung liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungsplan zuständigen Gemeinde.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Autobahnen in Hessen ist die Verkehrszentrale Deutschland zuständig. Auf Grundlage der aktuellen Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass entsprechende Maßnahmen an Autobahnen aufgrund der Vorgaben der maßgeblichen Lärmschutzrichtlinien-StV in der Regel ausschließlich bei großflächiger Überschreitung von Pegeln oberhalb der in diesen Richtlinien verankerten Richtwerten möglich sind. Gemäß Umgebungslärmkartierung 2022 sind diese Richtwerte im betreffenden Bereich deutlich unterschritten.

Im relevanten Streckenabschnitt wird derzeit ausschließlich der Umbau des Viernheimer Kreuzes geplant, bei welchem die Lärmvorsorge greift. Somit wird im unmittelbar angrenzenden Gebiet eine Verbesserung des Lärmschutzes erfolgen. Mit der Fertigstellung der Maßnahme ist nach aktuellem Stand nicht vor 2030 zu rechnen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3111	Die L 3111 führt im Osten Viernheim in Nord-Süd-Richtung und hat keine direkt angrenzende Bebauung.	6	10

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner der Starkenburgstrasse beschwerten sich über Verkehrslärm von der L 3111. Durch Neubau eines Hotels habe der Lärm durch Schallreflexion zugenommen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Tivolipark

Forderung aus der Beteiligung:

Im Zuge der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde vorgeschlagen, dass der neu angelegte Tivolipark künftig als „ruhiges Gebiet“ vor Verkehrslärm, welcher hauptsächlich durch die frequentierte Straße „Am Königacker“ verursacht wird, geschützt werden soll, um auch dahingehend die Aufenthaltsqualität für die Bürger*innen Viernheims weiter zu steigern. Des Weiteren soll durch eine Ausweisung des Tivoliparks als „ruhiges Gebiet“ ebenso die Attraktivität der für alle kleinen und großen Bürger*innen vorhandenen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung verbessert werden, so wie zum Verweilen einladen.

Bewertung 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.

10.2.21 Wald-Michelbach

Wald-Michelbach hat 10.840 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und stellt mit 74 km² die flächenmäßig größte Gemeinde im Kreis Bergstraße dar, es liegt inmitten des GeoNaturparks Bergstraße-Odenwald. Die Gemeinde Wald-Michelbach besteht aus der Kerngemeinde und den neun Ortsteilen Affolterbach, Aschbach, Gadern, Hartenrod, Kocherbach, Kreidach, Ober-Schönmattenweg, Siedelsbrunn, und Unter-Schönmattenweg.

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

Tabelle 62: Anzahl von Personen in Wald-Michelbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	209	162	80	67	0	518
Nachts (L _{Night})	168	92	69	0	0	-	329

Tabelle 63: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wald-Michelbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,908	0,229	0,025
Zahl der Wohnungen	245	69	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	94		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	22		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3120, Ludwigstraße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren im Bereich der Ludwigstraße an 96 von 102 untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.</p> <p>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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Zudem plant Hessen Mobil bei der für 2024/2025 anstehenden Sanierung der Ortsdurchfahrt Wald-Michelbach die Variante DSH-V 5 auftragen lassen,</p>

die gerade bei Pkw deutlich wirksamer ist als die bisher verbauten Fahrbahndecken.

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner fühlen sich aufgrund des Durchgangsverkehrs durch Lärm belästigt, es kommt oft zu überhöhten Geschwindigkeiten. Die Lösung wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Ortsumgehung mit direktem Anschluss an die Ortsumgehung Mörlenbach.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Kreidach L 3120 Mörlenbacher Straße	Die L 3120 zieht kurvenreich in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Kreidach. Im Jahr 2018 wurde die Ortsdurchfahrt grundhaft saniert.	3	7

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner fühlen sich aufgrund des Durchgangsverkehrs durch Lärm belästigt, es kommt oft zu überhöhten Geschwindigkeiten. Die Lösung wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Ortsumgehung mit direktem Anschluss an die Ortsumgehung Mörlenbach.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Aschbach L 3105	Die L 3105 erschließt den Ortsteil Aschbach und befindet sich Ortsrandlage. Der DTV 2021 beträgt	74	84

Adolf-Koch-Straße	6.004 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 281 Fz/Tag.
-------------------	--

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.2.22 Zwingenberg

Zwingenberg hat 7.284 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den beiden Stadtteilen Zwingenberg und Rodau. Zwingenberg hat seit 1274 die Stadtrechte inne und ist somit die älteste Stadt im Landkreis Bergstraße.

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

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

Tabelle 64: Anzahl von Personen in Zwingenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.742	444	280	143	0	2.609
Nachts (L _{Night})	893	308	222	1	0	-	1.424

Tabelle 65: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Zwingenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,354	1,380	0,276
Zahl der Wohnungen	1.241	201	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	404		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	89		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	B 3 Darmstädter Straße/ Paß / Heidelberger Straße	Die Bundesstraße 3 führt von Bickenbach kommend in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch Zwingenberg Richtung Bensheim.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht enormer Verkehr in der Ortsdurchfahrt, was durch die häufigen Autobahnsperrungen aufgrund von Unfällen noch verstärkt wird.

Aus der Bevölkerung wurden außerdem Bedenken laut, dass durch den Ausbau des Anschlusses K 67 zur B 3 zu einem Kreisels sich die Verkehrsbelastung (Abgase, Lärm, erhöhtes LKW Aufkommen) stark erhöhen wird. Seit der Grunderneuerung der B3 ist der Lärmpegel stark angestiegen, da die B 3 nun auf 6,50 m verengt ist. Außerdem hat der Lkw-Verkehr zugenommen, es kommt öfter zu Staus und die Lärmbelastung durch Motorräder ist insgesamt gestiegen.

Es wurden Verkehrsinsel und Fahrbahnverengung - eventuell mit Baumbepflanzung oder mit nicht laubabwerfenden, wintergrünen Sträuchern zur Reduzierung Abgasimmissionen - am Ortsausgang Zwingenberg, ca. 250 m vor dem Kreisels in südlichen Richtung und ca. 150 m nördlich des Kreisels gewünscht. Die Pflanzung weiterer Bäume entlang der B3 zusätzlich zur bestehenden Bepflanzung wurde ebenso als Wunsch geäußert.

Da die neue Fahrbahnmarkierung Überrollgeräusche verursacht, wird gebeten, hier Abhilfe zu schaffen, bzw. auch die Schichtdecke der Fahrbahnmarkierung zu reduzieren. Überflüssige Fahrbahnmarkierungen wie Radschutzstreifen sollen zugunsten „echter Radwege“ weichen.

Weitere Forderungen waren nach mehr Tempo 30-Abschnitten, z. B. im Bereich des Kreisels oder auch für die komplette B 3, Zuschüsse für passiven Schallschutz an bestehender Bebauung und Lärmschutzwände, dort wo es technisch möglich ist.

Es kommt häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, so dass mehr Kontrollen durch das Ordnungsamt und die Aufstellung von (mobilen) Blitzgeräten gefordert wird.

Des Weiteren wurde die Trockenlegung und Verbesserung der Wegdecke des parallel verlaufenden Radweges R8 gewünscht, so dass dieser auch im Winter von Radfahrern, Fußgängern benutzt werden kann.

Eine weitere Idee war die Verbesserung der Verkehrsanbindung nach Auerbach und Bensheim an den Berliner Ring und die BAB 5.

Bisheriger Sachstand:

Die B 3 in Zwingenberg ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hessen.

Teilweise sind die in den letzten Jahren eingegangenen Forderungen aus der Öffentlichkeit bei der Bauausführung im Rahmen der Umbau- und Sanierungsarbeiten umgesetzt worden. An 6 Gebäuden wurden seitens Hessen Mobil auch bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Sowohl die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten 2015 und 2021 ergab in Streckenabschnitten eine Überschreitung der Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Bergstraße:

Die aktuelle Berechnung von Hessen Mobil ergeben keine Überschreitungen der Richtwerte auf der B3 in Zwingenberg. Für die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße besteht kein Handlungsbedarf. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden eingehalten, sodass sich keine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen ergibt.

Stellungnahme der Stadt Zwingenberg:

Die B3 wurde in der Ortsdurchfahrt Zwingenberg von Süden kommend in den vergangenen Jahren in bislang drei Bauabschnitten grundhaft erneuert. Eine Deckensanierung im Abschnitt zwischen der Einmündung der L3100 (Alsbacher Straße) und dem Ortsausgang Richtung Bickenbach ist seitens Hessen Mobil für 2024 geplant.

Im Zuge der Bauabschnitte 1-3 wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger getroffen, der Innenstadtbereich wurde gestalterisch aufgewertet, der Anteil an "Verkehrsrün" (Bäume, sonstige Bepflanzung) wurde, soweit technisch möglich, stark erhöht. In Höhe des Ev. Kindergartens konnte in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Kreises "Tempo 30" (zeitlich begrenzt) angeordnet werden. Die Stadt Zwingenberg hat ergänzende Hinweistafeln (elektronisch) installiert. Aus Sicht der Stadt Zwingenberg sind daher alle möglichen Maßnahmen bereits getroffen und es besteht aktuell kein weiterer Handlungsbedarf. Zur Einführung einer Tempo-30-Regelung auf der gesamten B3 besteht örtlich keine Zuständigkeit.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der B 3 wird auf der Grundlage der neuen Verkehrszählung für die B 3 eine neue verkehrsrechtliche Bewertung des Straßenabschnitts erfolgen.

Alle Eingaben werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans weiterbearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion werden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Forderungen nach einer Ortsumgehung wird auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zu dieser Thematik in Kapitel 10.1.3 verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30

Eingaben aus der Beteiligung:

Im kompletten Stadtgebiet sollte Tempo 30 km/h angeordnet werden.

Stellungnahme der Stadt Zwingenberg:

Im Stadtgebiet Zwingenberg gilt bereits auf allen Straßen, bei denen der Bürgermeister als örtliche Straßenverkehrsbehörde zuständig ist, Tempo 30. Ausgenommen ist insoweit allein die Platanenallee, bei der eine erneute Prüfung erfolgen wird. Alle anderen Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit > 30 km/h beträgt, befinden sich nicht in kommunaler Zuständigkeit (B3 / L3100).

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 BAB 5	Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung im Westen von Zwingenberg in geringer Entfernung zum Gewerbegebiet vorbei. Der DTV beträgt 79.091 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 9.873 Fz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	50	141

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Bitte geäußert, die Geschwindigkeit nachts auf Tempo 100 km/h zu beschränken.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

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)

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3100 Alsbacher Straße	Die Landesstraße führt von Alsbach kommend auf die Bundesstraße B3 in Zwingenberg. Der DTV beträgt 1.858 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	35	52

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Bitte geäußert, die Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h zu beschränken.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Zwingenberg:

Auf dem südlichen Abschnitt der L3100 (von der Einmündung auf die B3 bis zum Abzweig der Friedhofstraße) gilt bereits "Tempo 30", bedingt durch die dort stark verengte Fahrbahn. Eine Weiterführung dessen bis zum Ortsausgang Richtung Alsbach obliegt der Verkehrsbehörde des Landkreises und würde von hier aus grundsätzlich befürwortet.

Schutz ruhiger Gebiete**a. Niederwaldsee**Forderung aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Niederwaldsee zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB 5 belastet das hier betrachtete Gebiet Niederwaldsee.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene hellgrün umrandete Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 69 dB(A) auf. Das Gebiet Niederwaldsee erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

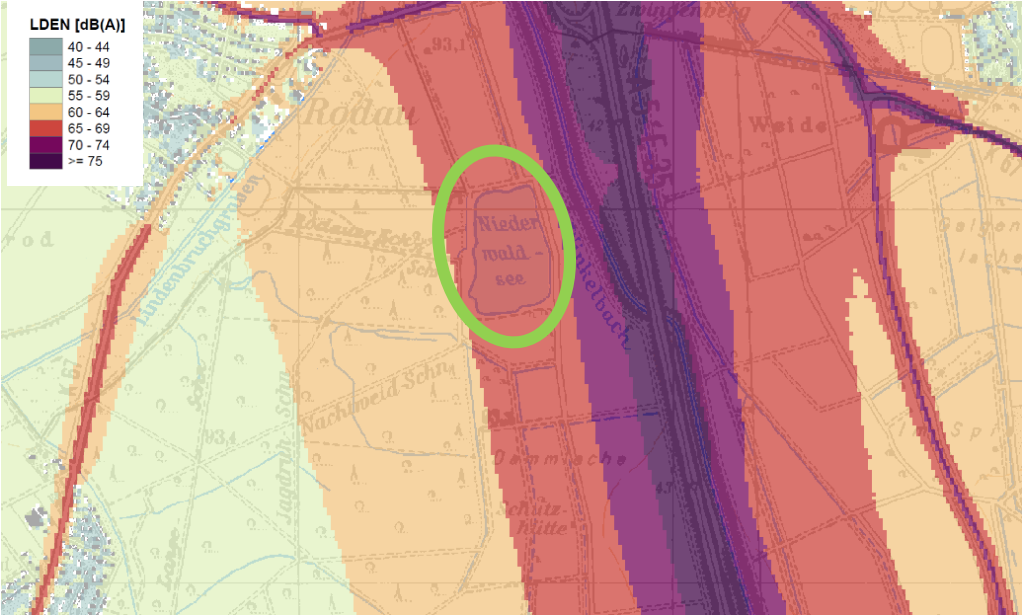


Abbildung 33: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Niederwaldsee

10.3 Landkreis Darmstadt-Dieburg

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg liegt im Süden des Regierungsbezirks Darmstadt und grenzt im Osten an Bayern. Die kreisfreie Stadt Darmstadt ragt von Norden in das westliche Kreisgebiet. Der Landkreis mit 301.827 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) wird von 23 Kommunen, genauer von neun Städten und 14 Gemeinden mit insgesamt 93 Ortsteilen gebildet. Die fünf Städte Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Pfungstadt und Weiterstadt werden im Sinne der Raumordnung als Mittelzentren eingestuft.

Die Landschaft im Kreis ist vielfältig und wird von mehreren Naturräumen gebildet. Im Westen liegt die Hessische Rheinebene. Im Nord-Osten sind Untermainebene, Messeler Hügelland und Reinheimer Hügelland zu finden. Der Süd-Osten gehört naturräumlich zum vorderen Odenwald und der Bergstraße. Hier wird im Bereich von Groß-Umstadt sogar Weinbau betrieben und im Westen des Kreises floriert der Spargelanbau. Bekannt ist der Kreis für die Grube Messel, mit seinen subtropischen bis tropischen Pflanzen- und Tierfossilien (seit 1995 UNESCO-Weltnaturerbe).

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

Die Verkehrsinfrastruktur ist sehr gut. Im Westen führen die Bundesautobahnen 5 (Heidelberg-Frankfurt) und 67 (Mannheim-Darmstadt) durch den Landkreis. Weiterhin verlaufen mehrere Bundesstraßen durch das Kreisgebiet, darunter die B 3, B 26, B 38, B 42, B 45 und B 426, mit teilweise autobahnähnlich ausgebauten 4-spurigen Abschnitten.

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg stellt seinen Kommunen als einziger Landkreis Hessens einen Verkehrsentwicklungsplan zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Datenbasis können Entscheidungsträger die Auswirkungen von Maßnahmen auch über den unmittelbaren Bereich hinaus bewerten. Die Planung und Organisation der Angebote im öffentlichen Nahverkehr im Landkreis Darmstadt-Dieburg wird von der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) geleistet. Die DADINA organisiert den gesamten ÖPNV zwischen den kreisangehörigen Kommunen sowie dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und auch der Wissenschaftsstadt Darmstadt (lokale Linien). Für reine Stadt- beziehungsweise Gemeindefinien sind jedoch die jeweiligen kreisangehörigen Kommunen selbst verantwortlich.

Verkehr, der über das DADINA-Gebiet hinausgeht, organisiert der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Zu diesen regionalen Linien gehören auch die S-Bahnen.

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)

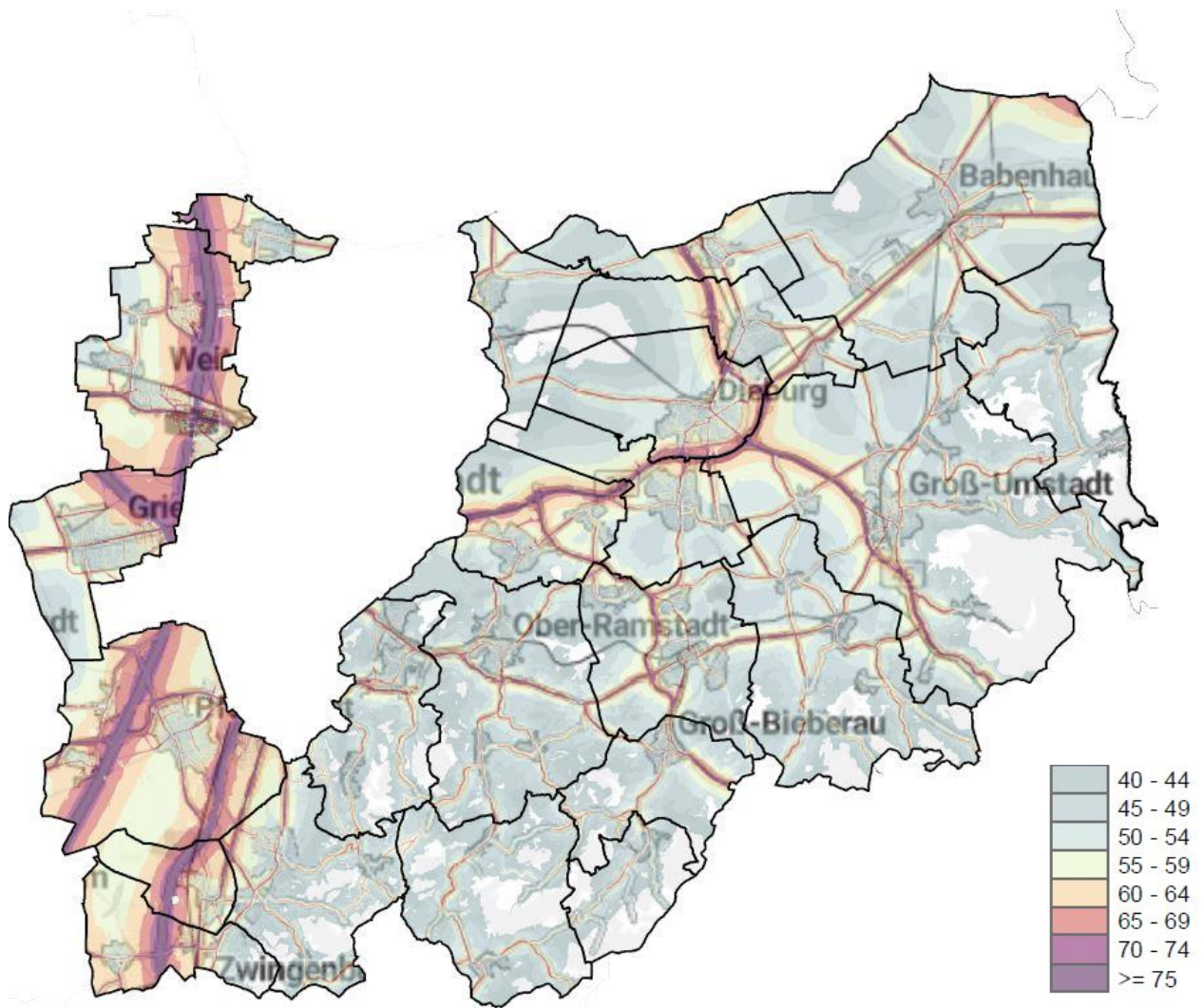


Abbildung 34: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Landkreis Darmstadt-Dieburg [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von L_{DEN} > 55 dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

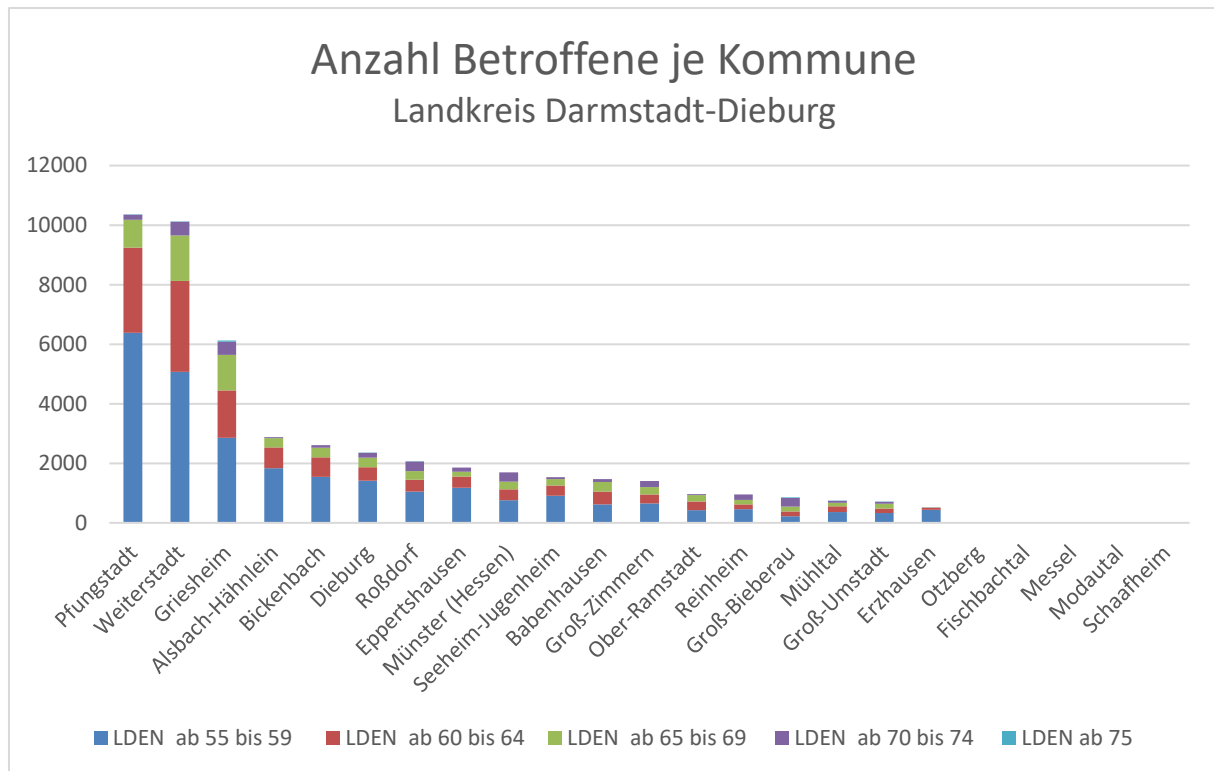


Abbildung 35: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 55 dB (A) nach EU-Kartierung

10.3.1 Alsbach-Hähnlein

Alsbach-Hähnlein ist eine Gemeinde mit 9.208 Einwohnern (31.12.2023) an der Bergstraße, am südlichen Rand des Landkreises, rund 15 Kilometer südlich der Stadt Darmstadt. Es besteht aus den Ortsteilen Alsbach (Sitz der Gemeindeverwaltung), Hähnlein und Sandwiese.

Das Gemeindegebiet wird in Nord-Süd Richtung durchzogen von der B 3 sowie der BAB 5, nicht weit ist auch die parallel verlaufende BAB 67.

Am Bahnhof Hähnlein-Alsbach halten Regionalzüge der Main-Neckar-Eisenbahn in Richtung Bensheim/Heidelberg und Darmstadt/ Frankfurt. Regionalbusse bringen ins nahegelegene Bickenbach und den Orten Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim. Und auch die Straßenbahn verbindet Alsbach mit Darmstadt und Arheilgen.

Tabelle 66: Anzahl von Personen in Alsbach-Hähnlein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.839	694	309	39	0	2.881
Nachts (L _{Night})	1.284	439	99	0	0	-	1.822

Tabelle 67: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Alsbach-Hähnlein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,002	3,021	0,521
Zahl der Wohnungen	1.370	165	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	433		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	105		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Alsbach, L 3100, Alte Bergstraße	Im Bereich der Alten Bergstraße wurden in der 3: Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil an 34 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2 OT Sandwiese B 3	An wenigen Gebäuden in der Neuen Bergstraße kam es in der 3: Runde der Lärmaktionsplanung zu Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Die Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Alle weiteren Gebäude in dem Bereich "In der Pfarrtanne" sind gewerblicher Nutzung. Gewerblich genutzte Räume sind keine schutzbedürftigen Räume
3 OT Sandwiese, L 3112	Im Bereich der Straßen Am Bahnhof, An der Fohlenweide und Rheinstraße im Ortsteil Sandwiese waren in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an allen untersuchten Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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	Ist-Zustand
4 OT Hähnlein, L 3112, Alsbacher Straße/Gerns- heimer Straße	Die L 3112 bildet die Ortsdurchfahrt von Hähnlein in West-Ost-Richtung. Der DTV beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 westlich des Ortseinganges 5.552 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 324 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein vollständiger Austausch der bestehenden Asphaltdecke in der Ortsdurchfahrt unter Vermeidung neuer Asphaltnähte quer zum Verkehrsfluss gefordert. Außerdem ein Tempo 30 für Lkw und Busse, sowie die Förderung von Elektrobussen und eine Ortsumgehung von Hähnlein.

Bisheriger Sachstand:

Im Jahr 2019 wurde von der Alsbacher Str. 14 bis Gernsheimer Str. 48 (ab Ortseingang - Ost bis auf Höhe der Einfahrt zur L 3261) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Stellungnahme der Gemeinde Alsbach-Hähnlein als Straßenverkehrsbehörde:

Am 26.01.2024 wurde in der Alsbacher- und Gernsheimer Straße (OD Hähnlein, L 3112, ab Ortseingang-Ost, Alsbacher Straße Nr. 16, bis Ortseingang-West, Gernsheimer Straße in Höhe Nr. 99 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Anordnung wurde am 28.05.2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Darüber hinaus können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung nicht eingehalten wird und regelmäßig kontrolliert werden sollte. Auch dass Sonn- und Feiertagsfahrverbot sollte stringenter kontrolliert werden und Ausnahmegenehmigungen nicht mehr erteilt werden. Eine LKW-Durchfahrtsverbot sollte ausgesprochen werden.

Die Verkehrsdaten sind nicht korrekt. Es werden deutlich mehr Fahrzeuge wahrgenommen.

Der Einsatz von E-Bussen sollte gefördert werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Alsbach BAB 5	Die BAB führt zwischen den Ortsteilen Hähnlein und Sandwiese in Nord-Süd-Richtung. Der DTV beträgt 79.091 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 9.873 Fz/Tag.	78	263

Eingaben aus der Beteiligung:

Tempo 100 km/h nachts (22-6 Uhr)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.3.2 Babenhausen

Die Stadt mit 17.579 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) liegt nördlich des Odenwaldes am nordöstlichen Rand des Landkreises zwischen Frankfurt am Main, Aschaffenburg und Darmstadt. Babenhausen liegt an der Deutschen Fachwerkstraße und ist eine der waldreichsten Gemeinden Südhessens. Die Stadt gliedert sich in die Stadtteile Babenhausen (Kernstadt), Harpertshausen, Hergershausen, Harreshausen, Langstadt und Sickenhofen, sowie die Wüstung Altdorf.

Babenhausen liegt an der Bundesstraße 26, welche die Verbindung von Darmstadt nach Aschaffenburg bildet und mit guten Anschlussmöglichkeiten an die BAB 3, BAB 45 oder über Darmstadt an die BAB 5 und die BAB 67.

Babenhausen, Hergershausen und Langstadt haben einen eigenen Bahnhof mit Anschluss an die Rhein-Main-Bahn zwischen Darmstadt und Aschaffenburg bzw. an die Odenwaldbahn zwischen Hanau und Eberbach. Babenhausen ist ein Kreuzungsbahnhof und Knotenpunkt des regionalen Busverkehrs.

Tabelle 68: Anzahl von Personen in Babenhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	624	430	318	102	0	1.474
Nachts (L _{Night})	455	314	139	1	0	-	909

Tabelle 69: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Babenhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,875	2.375	0,269
Zahl der Wohnungen	700	199	0

Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	5	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	259		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	59		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3065 / L 3116 Bouxwiller Straße / Hindenburgstraße	<p>Im Bereich der L 3065/L 3116 Bouxwiller Straße/ Hindenburgstraße waren gemäß schalltechnischen Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an nahezu allen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 26, Aschaffener Straße / Darmstädter Straße	<p>Die B 26 stellt eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung zwischen den westlich von Babenhausen gelegenen Kommunen und der Anbindung an die BAB 3 im östlich von Babenhausen gelegenen Bayern dar. Sie bildet eine wichtige Verbindungsachse zwischen Dieburg im Südwesten und Aschaffenburg im Osten und dient gleichermaßen der Anbindung des Odenwaldkreises an das Autobahnnetz östlich von Babenhausen und dem innerörtlichen Verkehr.</p> <p>Im nordwestlichen Bereich begleitet die Bahnlinie größtenteils den Verlauf der B 26. Am Ortsausgang Richtung Aschaffenburg ist ein großes ehemaliges Kasernengelände, das aktuell für eine Wohn- und Gewerbenutzung umgebaut wird. Der DTV am östlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt beträgt rd. 16.000 Kfz/Tag; im Bereich zwischen den beiden Landesstraßenkreuzungen rd. 22.500 Kfz/Tag.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Einführung von Tempo 30 ganztags, einem Lkw-Durchfahrtsverbot (Umleitung auf Über die B45/A3/B469); die Umsetzung einer Südumgehung gefordert. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen sollen auf beiden Seiten installiert werden. Durch den Kasernenumbau ist eine weitere Verkehrszunahme zu erwarten.

Bisheriger Sachstand:

Am 14.04.2021 wurde zwischen der zwischen Darmstädter Straße 40 und Aschaffener Straße 15 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Es können zudem die Lärmsanierungswerte überschritten werden. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Rechtsfolge:

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

Ausbau der Ortsdurchfahrt Babenhausen

Seit 2023 wird als Gemeinschaftsmaßnahme von Hessen Mobil mit der Stadt Babenhausen die B 26 in der Ortsdurchfahrt umgebaut. Die geplanten Arbeiten betreffen zum einen die Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen dem westlichen Stadteingang bis zum neu gebauten Knotenpunkt des Wohngebietes „Kaisergärten“. Zum anderen werden Fahrstreifen neu aufgeteilt, Fahrbeziehungen geändert, Querungen für den Fuß- und Radverkehr neu hergestellt und eine neue Signalanlage errichtet. Außerdem werden die beiden Bushaltestellen „Darmstädter Straße“ barrierefrei ausgebaut.⁶⁶

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten sollte bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt werden.

In Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Babenhausen soll jedoch die derzeitigen Baumaßnahmen im Straßennetz von Babenhausen abgewartet werden. Ebenso soll bei einer Neubewertung mit einfließen, welche Gebäude im ehemaligen Kasernenbereich als Wohngebäude genutzt werden.

Dies gilt auch für die Prüfung der Installation einer weiteren stationären Radarmessstelle in Fahrtrichtung Darmstadt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurde an das HMWWW weitergeleitet.

Eine B 26-Südümgehung Babenhausen ist im aktuellen Bedarfsplan zum Fernstraßenbaugesetz derzeit im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Langstadt, L 3065 Kleestädter Straße	Der zu betrachtende Streckenabschnitt der L 3065 durch den Ortsteil Langstadt ist nicht nur die Hauptverbindungsstraße innerorts, sondern wird vielfach auch von überörtlichem Verkehr in Fahrtrichtung Babenhausen bzw. Groß-Umstadt genutzt. Ab der L 3065 ist ab der Einmündung Hauptstraße in Richtung Babenhausen bereits ein Tempo-30-Straßenabschnitt von ca. 180 m eingerichtet worden. Geschwindigkeitsmessungen

⁶⁶ <https://mobil.hessen.de/presse/b-26-ausbau-der-ortsdurchfahrt-babenhausen>, abgerufen am 30.10.2023

im Tempo 50-Bereich werden durch fest installierte Anlagen bereits umgesetzt.

Bisheriger Sachstand:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde ergab eine nahezu flächendeckende Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1.)

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, auch tagsüber überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 Fahrstraße	Die Fahrstraße ist eine kommunale Straße, die in Nord-Süd-Richtung durch den Kernstadtbereich von Babenhausen führt. Im südlichen Abschnitt bildet sie als sogenannte „Bummelgasse“ die Fußgängerzone im Altstadtkern.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die ‚Bummelgasse‘ soll autofreie Fußgängerzone werden.

Stellungnahme der Stadt Babenhausen:

Die Babenhäuser „Bummelgasse“ (südlicher Bereich der Fahrstraße) ist seit 2021 eine Fußgängerzone. Lediglich im Rahmen zweier fester Lieferzeiten und durch einfahrtsberechtigter Anwohner wird die Bummelgasse befahren.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5 Seligenstädter Straße	Es wurde die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h und Geschwindigkeitskontrollen (stationäre Blitzer) gewünscht.

10.3.3 Bickenbach

Bickenbach liegt südlich von Darmstadt, mitten zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar, an der nördlichen Hessischen Bergstraße. Es besteht aus einem Ortsteil und hat 6.220 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Bickenbach liegt direkt an der BAB 5. Außerdem führt die B 3 direkt durch den Ort.

Bickenbach ist durch Anbindung an die Main-Neckar-Bahn verbunden mit Frankfurt a.M. (über Darmstadt) sowie Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen und zusätzlich mit Bensheim und Heppenheim. Eine Buslinie verbindet den Ort mit Alsbach-Hähnlein sowie Seeheim-Jugenheim und Mühltal. Außerdem gibt es Spätverbindungen mit dem Bus von Darmstadt aus.

Tabelle 70: Anzahl von Personen in Bickenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.542	663	319	86	0	2.610
Nachts (L _{Night})	955	521	140	2	0	-	1.618

Tabelle 71: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bickenbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	8,537	3,463	0,546
Zahl der Wohnungen	1.240	191	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	408		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	99		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 3, Darmstädter-/Zwingenberger Straße	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde bereits zwischen der Darmstädter Straße 40 und der Zwingenberger Straße 4 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Gemäß schalltechnischen Gutachten von Hessen Mobil in der 3: Runde der Lärmaktionsplanung an einem Großteil der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 BAB 5	Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung im Westen von Bickenbach in geringer Entfernung zum Gewerbegebiet vorbei. Der DTV beträgt 79.091 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 9.873 Fz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	75	248

Eingaben aus der Beteiligung:

Es besteht erheblicher Dauerlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.3.4 Dieburg

Dieburg ist eine Stadt mit 15.723 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) im östlichen Teil des Landkreises und liegt etwa 15 km östlich von Darmstadt. Die Stadt ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Dieburg besteht aus nur einer Gemarkung.

Dieburg liegt unmittelbar an den Bundesstraßen B 26 (Darmstadt-Aschaffenburg) und B 45 (Hanau-Heilbronn). Diese bieten Anschluss an die BAB 5 (Basel-Karlsruhe-Frankfurt-Kassel) bzw. BAB 67 und die BAB 3 bzw. BAB 45 (Hanau).

Ein Bahnhof bietet Zugang zum Schienennetz der Deutschen Bahn in Richtung Darmstadt/Babenhausen/Aschaffenburg (Ost-West-Verbindung) und in Richtung Offenbach/Frankfurt, aber auch an die S-Bahnlinie mit Bahnhof in Rödermark, OT Ober-Roden in Richtung Offenbach/Frankfurt/Innenstadt Wiesbaden. Weiterhin gibt es sieben Buslinien und das Anrufsammeltaxi.

Tabelle 72: Anzahl von Personen in Dieburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.416	454	316	168	4	2.358
Nachts (L _{Night})	723	367	173	15	0	-	1.278

Tabelle 73: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Dieburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,506	1,602	0,287
Zahl der Wohnungen	1.121	231	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	384		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	81		

Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
---	---

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3094, Frankfurter Straße	<p>Es gilt seit 14.02.2022 auf der L 3065, Frankfurter Straße 32 bis 49 aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p>Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. (siehe Kapitel 3.4.1)</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 L 3094, Darmstädter Straße / Minnefeld	<p>Die Landesstraße L 3094 ist eine überörtliche Verbindungsstraße, die die Stadt Dieburg von Westen her mit Darmstadt und Messel verbindet. An zunächst offener Bebauung führt die L 3094 in den dichter bebauten älteren Ortskern Dieburgs. Der DTV 2021 liegt bei rd. 5.300 Kfz/Tag. Für 25 Gebäude im Planungsgebiet erfolgte bereits eine Lärmsanierung mit passiven Schallschutzmaßnahmen.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gingen Forderung nach Tempo 30 ganztags ein.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber aber vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentü-

mer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Dieburg:

Am 04.03.2024 wurde zwischen im Verlauf der L 3094 (Minnefeld) zwischen dem Kreisverkehrsplatz Marienplatz und der Steinstraße bzw. Fuchsberg in beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und am 10.05.2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

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

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße ist zwischen Marienplatz und Evangelischer Kirche in kommunaler Straßenbaulast.	388	424

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht extremer Verkehrslärm, auch durch massive Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dieburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dieburg:

Die Stadt Dieburg teilte mit, dass ein schalltechnisches Gutachten beauftragt werden soll, sobald ein genehmigter Haushalt für 2023 vorliegt.

Trotz mehrfacher Nachfrage wurde kein neuer Sachstand seitens der Stadt Dieburg mitgeteilt.

Festlegung:

Die Stadt Dieburg hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden außerdem um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dieburg:

Die Bitte um Geschwindigkeitskontrolle wurde der Ordnungspolizei übergeben und an die Polizeistation Dieburg weitergeleitet.

10.3.5 Eppertshausen

Eppertshausen liegt am nördlichen Rand des Landkreises, 15 km nordöstlich von Darmstadt und hat 6.405 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Es gibt keine weiteren Ortsteile.

Eppertshausen ist in alle Richtungen verkehrlich gut angebunden. Den Anschluss an die BAB 3 (Köln-Frankfurt a.M.-Würzburg) erreicht man mit dem Auto in etwa einer viertel Stunde und zur BAB 5 (Kassel-Frankfurt a.M.-Heidelberg) in etwa einer halben Stunde.

Über Eppertshausen verläuft eine Busverbindung zwischen Darmstadt, Münster und Ober-Roden. Und es gibt dort einen Haltepunkt der Rodgaubahn, mit einer stündlichen Verbindung nach Dreieich-Buchsschlag über Rödermark in den Norden, sowie nach Dieburg in den Süden. Zusätzlich gibt es eine Direktverbindung nach Frankfurt am Main zu den Hauptverkehrszeiten.

Tabelle 74: Anzahl von Personen in Eppertshausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.180	372	162	144	0	1.858
Nachts (L _{Night})	724	191	153	1	0	-	1.069

Tabelle 75: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Eppertshausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,546	0,613	0,104
Zahl der Wohnungen	883	145	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	295		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	65		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 45	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2	L 3095 Ober-Röder Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3	L 3095, Hauptstraße	Am 28.03.2023 wurde auf der L 3065, Hauptstraße zwischen den Hausnummern 41/44 und 95/110 aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet und umgesetzt.

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

Ergänzend können passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (siehe Kapitel 3.4.1)

Neue Eingaben aus der Beteiligung:

Die Fahrbahnschäden auf der L 3065 im Bereich "Im Birkes" erhöhen die Lärmpegel.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderung nach einer Fahrbahndeckensanierung wurden an Hessen Mobil weitergegeben.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Mögliche Maßnahmen werden derzeit geprüft.

Die Fahrbahndeckensanierung im Bereich „Im Birkes“ ist erfolgt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	K 183 Babenhäuser Straße	Die Babenhäuser Straße führt von Hergershausen in den Kernortsbereich von Eppertshausen. Insbesondere zwischen Kreisverkehr und Einmündung „auf der Wilze“ ist der Bereich eng bebaut und kurvig. Zwischen der Hausnummer 1 bis 15 und Nummer 2 bis 20 besteht bereits eine 30 km/h - Anordnung aus Sicherheit und Ordnung wegen schmaler Gehwege. Zwischen den Straßen Im Failisch und der Bonhoefferstraße, sowie entlang von vier Grundstücken zwischen der Bonhoefferstraße und der Kurt-Schumacher-Straße ist eine Lärmschutzwand vorhanden.	73	99

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h für die gesamte Babenhäuser Straße. Der Verkehr nimmt durch die Bebauung neuer Baugebiete und Auslastung des Gewerbegebietes sowie die Neuerrichtung eines Boardinghauses stetig zu. Außerdem wird derzeit ein Seniorenwohnheim an der Babenhäuser Straße gebaut.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Vorberechnung der Lärmaktionsplanung ergibt die höchsten Lärmbelastungen zwischen Hausnummer 1 und 25. In diesen Bereich fällt die bereits bestehende Tempo 30 km/h-Anordnung. Ab der Einmündung Käthe-Kollwitz-Straße Richtung Osten ergibt die Auswertung der Lärmkartierung keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wären nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Für eine vollständige Bewertung ist die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens erforderlich. Für die Kreisstraße ist der Landkreis Darmstadt-Dieburg zuständige Stelle für die Durchführung von Lärmberechnungen.

Nach § 45 Abs. 9 Ziffer 3 STVO können Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Alten- und Pflegeheimen angeordnet werden. Dies ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit zu prüfen und ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung der neuen Baugebiete von der Kommune zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

10.3.6 Erzhausen

Die Gemeinde Erzhausen liegt zwischen Darmstadt und Frankfurt am Main und besteht aus nur einem Ort mit 8.147 Einwohnern (Stand: 31.12.2023).

Erzhausen liegt zwischen der BAB 5 und der BAB 3 mit Anschluss an die BAB 661 in der Nachbargemeinde Egelsbach.

Vom Erzhäuser Bahnhof verkehrt eine S-Bahnlinie halbstündig zum Darmstädter Hauptbahnhof bzw. über Langen und Frankfurt a.M. nach Bad Soden in den Taunus. Eine Buslinie verbindet Erzhausen mit Darmstadt, über Weiterstadt führend. Eine andere Buslinie zwischen Darmstadt-Arheilgen und Neu-Isenburg hat eine Haltestelle an der B 3, ca. 1,5 km östlich von Erzhausen. Dort hält auch die Nachtbuslinie zwischen Frankfurt a.M. und Darmstadt.

Tabelle 76: Anzahl von Personen in Erzhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	441	65	2	3	0	511
Nachts (L _{Night})	244	14	2	1	0	-	261

Tabelle 77: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Erzhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,516	2,026	0,326
Zahl der Wohnungen	241	1	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	67		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	13		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	K 167 Wilhelm- Leuschner- Straße, Bahnstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Für freiwillige Lärmsanierungen stehen beim Landkreis Darmstadt-Dieburg keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Neue Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrschen hohe Lärmbelastung, Autoschlangen bis in die Ortsmitte hinein durch geschlossene Bahnschranken. Autofahrer lassen ihre Motoren laufen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bitte an die Gemeinde Erzhausen zu prüfen, ob Hinweisschilder „Bitte Motor abstellen“ aufgestellt werden können.

Stellungnahme der DADINA:

Die DADINA begrüßt die in der Stellungnahme genannten Vorhaben und Planungen, welche die Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu umweltverträglicheren Mobilitätsformen zum Ziel haben, da dadurch schädliche Umwelteinflüsse wie z. B. Lärm minimiert werden können.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	BAB 5	Die BAB 5 führt westlich von Erzhausen in Nord-Süd-Richtung mit einem DTV von 107.425 Kfz/Tag und Schwerverkehr von 15.620 Fz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	40	67

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht immenser Autobahnlärm. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, z.B. auf 80kmh der BAB 5 von 22 bis 6 Uhr wäre eine starke Entlastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung**Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:****a. ÖPNV**

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die Möglichkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Darmstadt optimiert werden sollte. Dies betrifft die aktuelle Taktung sowie die Pünktlichkeit der Linie WE1. Darüber hinaus sind die Ortschaften Arheiligen und Darmstadt aufgrund fehlender direkten Verbindungen nicht gut an Erzhausen angeschlossen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

b. Verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Tempo 30 -Anordnungen, LKW-Durchfahrtsverbote, Fahrradstraßen, Einbahnstraßen, Verkehrsinseln und Zebrastreifen

Eingaben aus der Beteiligung:

Nach den geplanten Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes sollen Tempo 30 - Anordnungen und LKW-Durchfahrtsverbote geprüft werden. Außerdem sollten Fahrradstraßen und Einbahnstraße eingeführt werden, um den Durchfahrtsverkehr zu mindern. Auch Zebrastreifen und Verkehrsinseln werden als sinnvoll angesehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
3 Waldstraße	In der Waldstraße kommt es zu erheblicher Lärmbelästigung.

10.3.7 Fischbachtal

Fischbachtal liegt im nördlichen Naturraum Odenwald, hat 2.785 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist vor allem für sein Schloss Lichtenberg bekannt. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Niedernhausen (Sitz der Gemeindeverwaltung), Lichtenberg, Billings, Steinau, Nonrod und Meßbach. Fischbachtal hat eine dörfliche Struktur und ist landwirtschaftlich geprägt.

Fischbachtal liegt fernab der Bundesstraßen und Autobahnen. Mehrere Buslinien verbinden die einzelnen Ortsteile der Gemeinde mit den umliegenden Gemeinden. Der nächste Bahnhof befindet sich in Reinheim.

Tabelle 78: Anzahl von Personen in Fischbachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 79: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Fischbachtal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 OT Niedernhausen L 3102, Lindenstraße/ Darmstädter Straße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Niedernhausen und nimmt vorwiegend eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt ca. 4.400 Kfz/Tag.	48	61

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 für die komplette Ortsdurchfahrt für eine erhöhte Sicherheit für Schulkinder und andere Fußgänger und vor allem wegen der immer stärkeren Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Da abschnittsweise die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Haus- und Wohnungseigentümern 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Darmstadt-Dieburg:

Im Zuge der L 3102, OD Fischbachtal/Niedernhausen wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen der Darmstädter Straße 3a (Einfahrt „Freier Platz“) und der Darmstädter Straße 69 (Einmündung „Am Schlossberg“) aus Sicherheit&Ordnung angeordnet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Billings L 3102, Herrenseestraße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Billings und nimmt vorwiegend eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 2.250 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 für die komplette Ortsdurchfahrt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.3.8 Griesheim

Griesheim ist mit 28.210 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die größte Stadt im Landkreis und ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Sie liegt in direkter Nachbarschaft im Westen von Darmstadt. Griesheim besteht aus nur einer Gemarkung, zu der auch die Sankt Stephans-Siedlung gehört.

Griesheim ist überregional bekannt wegen des seit inzwischen 40 Jahren alljährlich stattfindenden Zwiebelmarkts. Griesheim ist außerdem die erste beispielbare und auch die erste besitzbare Stadt Deutschlands, mit über 100 Spielstationen für Kinder und 161 speziellen Sitzgelegenheiten in der ganzen Stadt. Für das Projekt "Die beispielbare Stadt" erhielt Griesheim mehrere Auszeichnungen.

Die Bundesstraße 26 durchquert die Stadt als Hauptverkehrsachse einmal komplett in Ost-West-Richtung und bindet Griesheim direkt an das Darmstädter Autobahnkreuz an, mit Anbindung an die Bundesautobahn 5 und der Bundesautobahn 67.

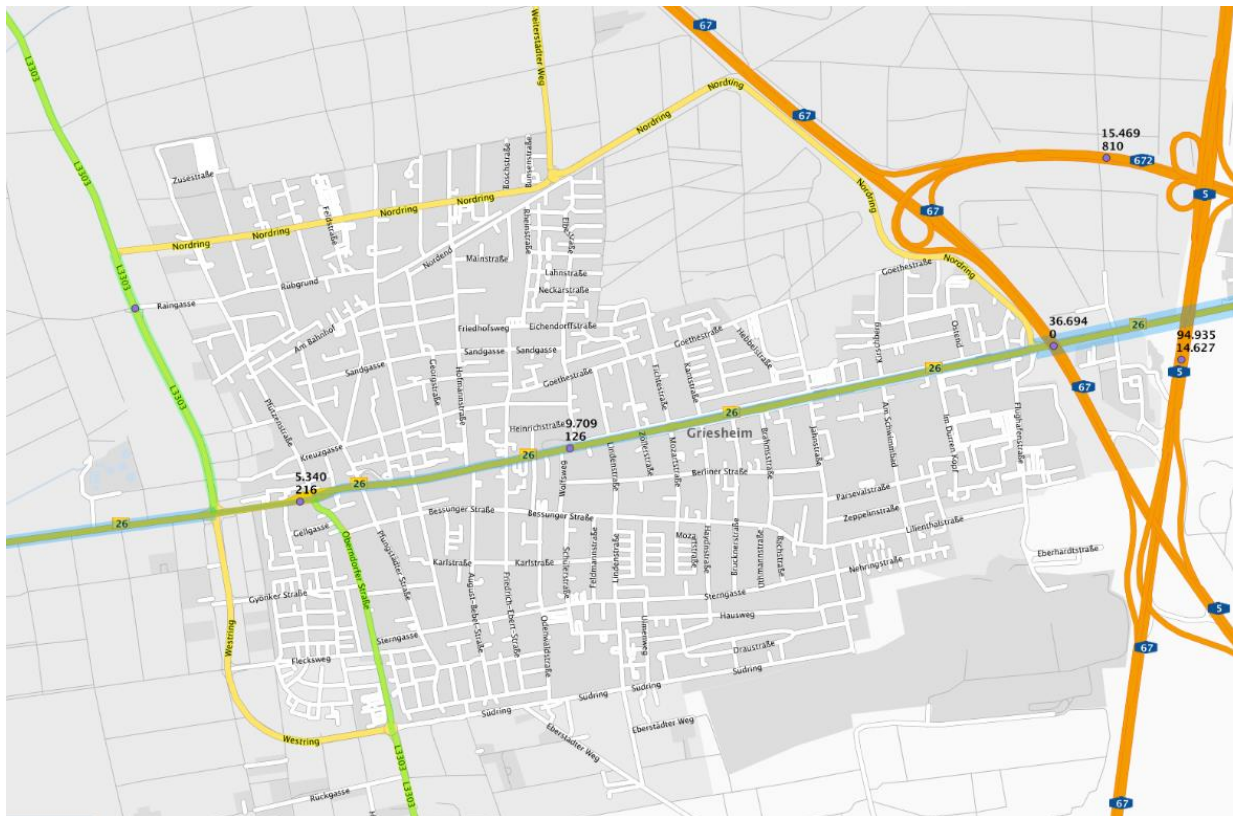


Abbildung 36: Verkehrsmengenkarte_2021 Griesheim @ Hessen Mobil⁶⁷

Zwei Straßenbahnlinsen führen durch die gesamte Stadt jeweils im 20-Minutentakt unmittelbar vorbei am Darmstädter Hauptbahnhof, in die Darmstädter Innenstadt und weiter an die südöstliche Stadtgrenze bzw. in den nördlichen Darmstädter Stadtteil Kranichstein mit zahlreichen Anschlussmöglichkeiten. Außerdem fahren fünf Buslinien ab Griesheim in Richtung Gernsheim, Geinsheim und Groß-Gerau.

Im Süden von Griesheim, auf ehemals Griesheimer Gebiet liegt der Sonderlandeplatz August-Euler-Flugplatz, dem ältesten Flugplatz Deutschlands.

Tabelle 80: Anzahl von Personen in Griesheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.859	1.593	1.185	448	37	6.122
Nachts (L _{Night})	2.220	1.631	643	77	1	-	4.572

Tabelle 81: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Griesheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,399	5,709	1,111
Zahl der Wohnungen	2.913	794	17
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	14	3	0

⁶⁷ <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte>, abgerufen am 06.11.2023

Zahl der Fälle starker Belästigung	1067
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	301
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

- On-Demand-Shuttle („DadiLiner“) als Teil des ÖPNV, der elektrisch betrieben wird und somit geringere Lärmwerte hat, als Fahrzeuge mit Verbrennermotor
- Ausbau der Ladeinfrastruktur

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten:

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Südring	<p>Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab die Auswertung der Lärmkartierung keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>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 und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.</p>
2 Straßenbahnlinien 4 und 9	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der maßgeblichen Auslösewerte für Maßnahmen.</p> <p>Die HEAG mobilo zieht einen Umbau des vorhandenen Schottergleisbettes zu einem Rasengleis aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten erst dann in Erwägung, wenn für die vorhandene Gleisanlage eine grundhafte Erneuerung erforderlich wäre. Die vorhandenen Gleise sind im genannten Abschnitt in einem guten Zustand. Die Gleise stammen überwiegend aus den Jahren 1987 und jünger. Aus aktueller betrieblicher Instandhaltungssicht sieht HEAG mobilo in den nächsten 15-20 Jahren keinen Bedarf für eine grundhafte Erneuerung.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

- Förderung des Radverkehrs**
Als Folge der Radwegenetzanalyse (2018 - 2020) wird im Juli 2024 mit dem Bau der Fahrradstraße in der Goethestraße und Darmstädter Straße begonnen, die im 2. Quartal 2025 fertig gestellt sein soll
- Stadtbus** sollte im Jahr 2024 starten, die Einführung wurde aufgrund der aktuellen Haushaltslage zurückgestellt.

c. **Straßenbahnverlängerung Griesheim-West und Riedstadt**

Gemeinsame Stellungnahme der DADINA und der STRADAD: :

Es wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die Ende 2022 fertig gestellt, präsentiert und verabschiedet wurde. Sie hat zum Ergebnis, dass eine Machbarkeit sowohl an den westlichen Stadtrand Griesheims als auch - wegen des Verkehrsmehrwerts favorisiert - bis an die Riedbahnstrecke in Riedstadt-Goddelau über Riedstadt-Wolfskehlen (im Kreis Groß-Gerau) gegeben ist und einer vertiefenden Fortführung der Planung keine Hemmnisse bestehen. Die abschnittsweise Eingleisigkeit der bestehenden Gleistrasse im Griesheimer Stadtgebiet hat keinen Einfluss auf die Machbarkeit der untersuchten Verlängerung.

Stellungnahme der Stadt Griesheim

Die Maßnahme „Straßenbahnverlängerung Griesheim-West und Riedstadt“ zur Minderung des innerörtlichen Straßenverkehrslärms halten wir für eine der besonders relevanten Maßnahmen. Der Durchgangsverkehr aus dem Ried nach Darmstadt über die die B 26 und die Umleitungsstrecke über den Nordring ist erheblich und sehr belastend für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Nachdem die Machbarkeitsstudie aus 2022 zu einem eindeutig positiven Ergebnis führte, fordern wir eine zeitnahe Umsetzung, bzw. Unterstützung von allen notwendigen Behörden.

d. **Lärmschutzwälle**

Die Kommune errichtet im Bereich des Westringes zum Schutz der Anwohner des Wohngebietes Süd-West Lärmschutzwälle.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	BAB 5 / BAB 67	An das östliche Stadtgebiet angrenzend treffen sich am Darmstädter Kreuz die Bundesautobahnen 5, die die Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar verbindet, und die BAB 67 am Darmstädter Kreuz. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich auf der BAB 5 ca. 95.000 Kfz/Tag und auf der BAB 67 37.000 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 100
- nachts Tempo 80 für Pkw und Tempo 60 für Lkw
- Überholverbot für Lkw -vor allem im Abschnitt „Autobahnbrücke am Dornheimer Weg bis Höhe August-Euler-Flugplatz“
- Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr
- Lärmschutzwände entlang der Autobahn und an den Überführungs- und Brückenbauwerken verlangt. Lärmschutzwände für die Guttenbrunnensiedlung und die Lilienthalstraße, bzw. im Bereich Nordring (Einfahrt in den Kirschberg) bis im Süden auf Höhe des Hochregallagers von Fahrrad XXL
- einen lärmindernden Straßenbelag.
- Die Ausführung und Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen ohne Schallemissionen beim Überfahren. Im Bereich des Darmstädter Kreuz sorgen diese auf Grund der vielen Spurwechsel für ständige „Pfeifgeräusche“

- Kein Ausbau der BAB 5 auf 10 Streifen
- Im Zuge des Umbaus des Darmstädter Kreuz führen die Rodungen zu höherer Lärmbelastung. Im Süd-Osten Griesheims auf der Konversionsfläche entsteht zusätzlicher dringend benötigter Wohnraum, auch wenn die Gebäude selbst vor dem Verkehrslärm entsprechend geschützt werden.

Bisheriger Sachstand:

Es wurden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den damaligen Straßenbaulastträger Hessen Mobil an einigen Gebäuden in der Wilhelm-Leuschner-Straße Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt, aber keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist zunächst nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Autobahn GmbH führt derzeit den leistungsfähigen Umbau des Bereiches zwischen dem Darmstädter Nordkreuz (A 5/A 67), Darmstädter Kreuz (A 5/A 67) und Griesheimer Dreieck (A 67/A 672) durch.

Sollte es zu Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen von Straßen kommen, wird der erforderliche Lärmschutz unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge neu geprüft werden. Betroffene Personen können in den zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Die Eingaben wurden alle an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

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.

Die gerodeten bzw. zurückgeschnittenen Flächen im Bereich des Darmstädter Kreuzes werden im Wesentlichen neu bepflanzt. Im Bereich der Südrampe des Darmstädter Kreuzes 21.800 m² Neupflanzung von Straßenbegleitgrün, sowie 2.800 m² Waldneuanlage am Rand des Fauna-Flora-Habitat-Gebietes. Außerdem erfolgt im Bereich der Nordrampe 13.600 m² die Neupflanzung von Straßenbegleitgrün.

Griesheim liegt an den Autobahnen A 5 und A 67. Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sollen die betreffenden Abschnitte der A 67 zwischen dem AK Darmstadt und dem AD Rüsselsheim sowie zwischen der AS Lorch und dem AK Darmstadt und der betreffende Abschnitt der A 5 zwischen der AS Seeheim-Jugenheim und dem AK Darmstadt 6-streifig ausgebaut werden. Die Ausbaumaßnahmen könnten Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Folge haben. In der Dringlichkeit sind die Ausbaupläne im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die konkreten Planungen wurden für die Baumaßnahmen entlang der A 5 jedoch noch nicht aufgenommen. Der 6-streifige Ausbau der A 67 südlich des Darmstädter Kreuzes wird jedoch bereits geplant.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hat die Stadt Griesheim hervorgebracht, dass die Werte aus dem Jahr 2021 aus unserer Sicht nicht aussagekräftig sind und dürfen bei der Bewertung nicht herangezogen werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	B 26 Wilhelm- Leuschner- Straße	Die B 26 führt als Ortsdurchfahrt inmitten durch das Stadtgebiet von Griesheim und gilt als konstanter Lärmschwerpunkt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 9.700 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 126 Fz/Tag..

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach

- Tempo 30 auf der kompletten B26 von Ortsschild bis Ortsschild
- Errichtung eines Radstreifens,
- Abstufung der B26 ab dem östlichen Stadteingang von Griesheim nach Westen zur Landesstraße, um bei der Ausgestaltung der städtebaulichen und verkehrlichen Belange deutlich mehr Spielräume schaffen, um die Lärmbelastung an dieser Straße deutlich zu reduzieren. Begründung: es werden keine Orte mit größeren Mitversorgungsgebieten (Mittelzentren) erschlossen
- Abschaffung von Fußgängergrün beim Überqueren der WLS nur auf Anforderung, und die Beendigung von Fußgängergrün nur gleichzeitig mit den auf die WLS einbiegenden Pkw. Zumindest jedoch an den Ampelanlagen der WLS mit der Pfungstädter/Groß-Gerauer-Str (Zugang zur Haltestelle Platz Bar-le-Duc), mit der Hofmannstraße (Zugang zur Haltestelle ‚Marktplatz‘), mit der Friedrich-Ebert-Str (Schulweg zur FES; zentraler Übergang in Griesheim), mit der Schillerstraße (Schulweg, Zugang Haltestelle ‚Wagenhalle‘), mit der Jahnstraße (Zugang Haltestelle ‚St. Stephan‘, Schulweg zur GHS)

Bisheriger Sachstand:

Infolge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Mai 2017 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts von der Einmündung Weichgasse bis Einmündung Friedrich-Ebert-Straße angeordnet. Zudem besteht ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot, Lieferverkehr ausgenommen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg:

Am 02.11.2023 wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen für die B 26 im Bereich der Wilhelm-Leuschner-Straße 63 bis 125 angeordnet.

Die B 26 stellt im Zuge der Ortsdurchfahrt von Griesheim eine wichtige Verbindung dar, insbesondere für den Pendlerverkehr nach Darmstadt. Während damit die Verkehrsbedeutung der B 26 in ihrer Funktion als überörtliche Verbindung am Tage deutlich erhöht ist, sinkt das Ruhebedürfnis und die Bedeutung des Lärmschutzes der Wohnbevölkerung in diesem Zeitraum. In der Nacht, in der das Ruhebedürfnis der Wohnbevölkerung deutlich erhöht ist, tritt die Verkehrsbedeutung der B 26 für den überörtlichen Verkehr deutlich zurück.

Aufgrund der schalltechnischen Berechnung ergeben sich insbesondere zwei Streckenabschnitte an denen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angezeigt und geeignet sind, die berechnete Lärmbelastung der Anwohner deutlich zu senken. Diese beiden Abschnitte wären durch einen Streckenabschnitt von ca. 280 m Länge getrennt, für den aufgrund fehlender Überschreitungen der Lärmgrenzwerte bei Nacht keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden könnte. In diesem Abschnitt befindet sich zudem eine signalgeregelte Kreuzung (Schillerstraße). Zur Verstetigung des Verkehrsflusses ist es daher angebracht, auch diesen Streckenabschnitt mit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr zu belegen. Für diesen Teilabschnitt berechnet sich ein theoretischer Zeitverlust zwischen 50 und 30 km/h von 9,6 Sekunden. Dies ist für alle Verkehrsteilnehmer*innen zumutbar.

Festlegung:

Die Anordnung ist zeitnah durch Aufstellen der Beschilderung umzusetzen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	Oberndorferstraße (L 3303)	Die Oberndorferstraße ist noch immer als Landesstraße klassifiziert, die bereits durch den Westring entlastet wird, aber noch immer einen Lärmschwerpunkt in Griesheim bildet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderungen nach einer ganztägigen Tempo 30-Beschränkung auf der Oberndorfer Straße erhoben. Mit dem Westring stünde eine leistungsfähige Ausweichroute ohne angrenzende bzw. mit einer Lärmschutzwand geschützte Wohnbebauung zur Verfügung.

Der als Umfahrung geplante und gebaute Westring ist seit 2011 in Betrieb. Es ist somit keine verkehrliche Notwendigkeit mehr zu erkennen, die Oberndorfer Straße als Landesstraße zu klassifizieren und eine Entwidmung sollte geprüft werden.

Das Ortsschild soll direkt an den Kreisel mit der L3303 versetzt werden, besser wäre sogar bis südlich und westlich vor den Kreisel. Zu prüfen die Oberndorfer Straße als Landesstraße zu entwidmen.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab die Auswertung der Lärmkartierung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 36 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An 26 Gebäuden erfolgte bereits eine bauliche Lärmsanierung.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit von den Straßenverkehrsbehörden zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Griesheim als Straßenverkehrsbehörde:
Die Straßenverkehrsbehörde prüft derzeit eine Tempo 30 Anordnung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und das Ergebnis zeitnah der planaufstellenden Behörde vorzulegen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 Lilienthalstraße	Die Lilienthalstraße führt vom Flugplatz, bzw. Gewerbegebiet Richtung Innenstadt durch Wohngebiet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbelastung durch die Umleitungsverkehre auf die B 26 auf den Achsen Bessunger Strasse -Lilienthalstrasse - Flughafenstraße und Sterngasse - Nehringstraße - Groenhoffstraße-Lilienthalstraße.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Griesheimer Stadtwald

Eingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Zuge der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Griesheimer Stadtwald mit Waldspielplatz zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB67 und dem Nordring belastet das hier betrachtete Gebiet „Griesheimer Stadtwald mit Waldspielplatz“ mit Lärmpegeln bis zu 69 dB(A).

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.



Abbildung 37: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Griesheimer Stadtwald mit Waldspielplatz

10.3.9 Groß-Bieberau

Die Stadt Groß-Bieberau liegt am Nordrand des Odenwalds und hat 4.762 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Sie unterteilt sich neben der Kernstadt in die Stadtteile Hippelsbach und Rodau.

Die Stadt Groß-Bieberau wird am östlichen Ortsrand von der B 38 durchquert und ist weiter im Norden an die B 426 angebunden.

Buslinien verbinden die Stadt mit Darmstadt (über Reinheim und Roßdorf) sowie nach Südwesten mit den Kommunen von Modautal. Im Nachbarort Reinheim besteht ein Anschluss zur Odenwaldbahn zwischen Frankfurt a.M., Darmstadt und Eberbach.

Tabelle 82: Anzahl von Personen in Groß-Bieberau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	218	171	159	288	20	856
Nachts (L_{Night})	172	148	308	41	0	-	669

Tabelle 83: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Groß-Bieberau (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,955	0,435	0,066
Zahl der Wohnungen	405	221	9
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	194		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	55		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 38 Jahnstraße Bahnhofstraße	<p>Im August 2021 wurde auf der B 38 zwischen der Bahnhofstraße 62 und der Jahnstraße 51 aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet und umgesetzt.</p> <p>Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p><u>Langfristige Projekte</u></p> <p>Eine Ortsumfahrung Groß-Bieberau befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 L 3106, Marktstraße / Lichtenberger Straße	Die Marktstraße ist eine der Hauptverkehrsstraßen, die durch das Zentrum der Kernstadt führt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h und in der Lichtenberger Straße begrenztes Parken für 2 Stunden um Verkehr flüssiger zu halten.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen, somit wurde Hessen Mobil um Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens und die Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Darmstadt-Dieburg um eine Ermessensentscheidung über eine verkehrsrechtliche Anordnung gebeten.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten 2021 wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt

Stellungnahme von Hessen Mobil:

In 2023 wurde eine Verkehrserhebung auf der L 3106 durchgeführt, da hier ein Durchfahrtsverbot für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t geprüft werden soll. Sobald verwertbare Verkehrsdaten vorliegen, erfolgt eine schalltechnische Untersuchung.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg:

Eine Entscheidung über mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll im Zusammenhang mit möglichen Maßnahmen an der L 3477 erfolgen.

Mit Anordnung vom 12.04.2024 wurde für die L 3477 ein Durchfahrtsverbot für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t verfügt. Diese Anordnung wurde anlässlich der Verkehrsschau in Groß-Bieberau am 22.05.2024 überprüft und durch weitere wegweisende Beschilderung ergänzt. Die Umsetzung ist noch nicht erfolgt.

Nach der Umsetzung ist bereits eine deutliche Verminderung von Schwerlastverkehr auf der L 3477 und der L 3106 (Marktstraße) zu erwarten.

Stellungnahme der Stadt Groß-Bieberau:

Ein begrenztes Parken für 2 Stunden wird nicht für zielführend erachtet, da der Parkdruck dort sehr hoch ist. Die Folge wäre, dass der Lärm- und Immissionspegel alle paar Stunden nochmals ansteigt, wenn die Anwohner ihre Fahrzeuge umparken. Auch der Verkehrsfluss wird durch die Rangiermanöver zusätzlich behindert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	L 3477, Ober-Ramstädter-Straße	Die Ober-Ramstädter-Straße führt durch Wohngebiet Richtung Ober-Ramstadt/Wembach. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung von Tempo 30, sowie Geschwindigkeitskontrollen, evtl. eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, gefordert. Durch die abschüssige Lage kommt es zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es herrscht eine hohe Verkehrsbelastung, v.a. durch viele Lkws, daher wäre auch ein Tempo 30 nachts für Lkws zu prüfen. Zudem wurde angeregt, durch geeignete Maßnahmen das Überfahren des Bürgersteigs an Engstellen durch Fahrzeuge zu unterbinden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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

Weiterhin wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen. Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

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

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die Entscheidung zeitnah vorzulegen.

Stellungnahme der Stadt Groß-Bieberau:

Tempo 30 (ganztags) wäre die beste Lösung. Aufgrund des hohen Schwerlastverkehr-Anteils wird zurzeit auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot geprüft.

Das Überfahren der Gehwege geschah in erster Linie in den an einer nicht einsehbaren Kurve bzw. an der engsten Stelle der Straße. So weit möglich wurden dort Poller aufgestellt. Die Gefahr wurde dadurch deutlich reduziert.

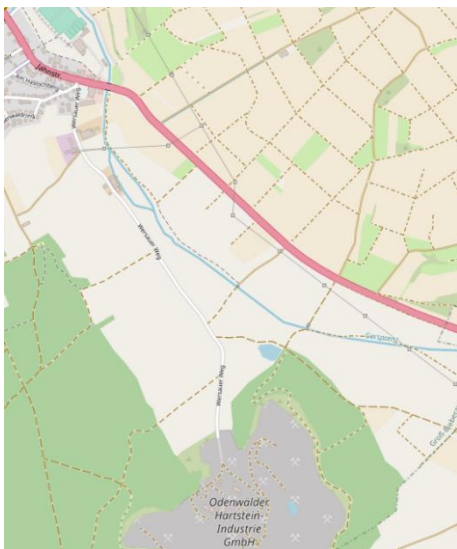
Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg:

Eine Entscheidung über mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll im Zusammenhang mit möglichen Maßnahmen an der L 3106 (Marktstraße/Lichtenberger Straße) nach der dortigen Verkehrserhebung erfolgen.

Mit Anordnung vom 12.04.2024 wurde für die L 3477 ein Durchfahrtsverbot für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t verfügt. Diese Anordnung wurde anlässlich der Verkehrsschau in Groß-Bieberau am 22.05.2024 überprüft und durch weitere wegweisende Beschilderung ergänzt. Die Umsetzung ist noch nicht erfolgt.

Nach der Umsetzung ist eine deutliche Verminderung von Schwerlastverkehr auf der L 3477 und der L 3106 (Marktstraße) zu erwarten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 Wersauer Weg	Der Wersauer Weg ist eine kommunale Straße, die im Süden der Kernstadt am Rande eines Wohngebietes verläuft und die Anbindung an den nahe gelegenen Steinbruch darstellt. Es ist eine von Schwerlastverkehr stark frequentierte Straße. Im Jahr 2017 wurde die Fahrbahn erneuert.

Eingaben aus der Beteiligung:

Eine Direktanbindung des Steinbruches an die Bundesstraße 38 fordern Anwohner und die Bürgerinitiative „Steinbruch Groß-Bieberau Direktanbindung an die B 38“.

Abbildung 38: Groß-Bieberau, südlicher Bereich
© openstreetmap

Stellungnahme der Stadt Groß-Bieberau:

Die Stadt Groß-Bieberau berichtet, dass im Juni 2017 ein Erörterungsgespräch mit Vertretern des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Stadt Groß-Bieberau, dem Steinbruchbetreiber MHI (Mitteldeutsche Hartstein-Industrie AG), dem Wasserverband Gersprenz, Hessen

Mobil und der Polizeidirektion Darmstadt-Dieburg stattfand. Ergebnis des Gespräches war, dass die Stadt Groß-Bieberau und die MHI derzeit die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine direkte Anbindung des Steinbruches an die B 38 schaffen wollen.

Da die Linienführung der geplanten Ortsumgehung B 38 noch nicht feststeht, kann die Anbindung allerdings eventuell zu einem Konflikt mit der zukünftigen Trasse der Umgehung führen. Somit kann die gesonderte Anbindung des MHI-Werks an die B 38 zurzeit nicht erfolgen.

10.3.10 Groß-Umstadt

Groß-Umstadt liegt am östlichen Rand des Landkreises und ist auch im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Etwa die Hälfte der 21.018 Einwohner (Stand: 31.12.2023) lebt in der Kernstadt, die andere Hälfte in den neun Stadtteilen Dorndiel, Heubach, Kleestadt, Klein-Umstadt, Raibach, Richen, Semd, Wiebelsbach und Frau-Nau- ses. Als „Odenwälder Weininsel“ gehört Groß-Umstadt zum Weinanbaugebiet der Hessischen Bergstraße und ist außerdem Teil der Deutschen Fachwerkstraße.

Die B 45 führt als Umgehungsstraße an der Kernstadt vorbei. Bei Dieburg besteht über die B 45 auch Anschluss an die als Kraftfahrstraße ausgebaute B 26 zwischen Darmstadt und Aschaffenburg und somit an die Bundesautobahnen A 67 und A 5 bzw. A 3.

Die hessische Odenwaldbahn zwischen Frankfurt/Hanau und Eberbach am Neckar hat Haltpunkte in den Stadtteilen Groß-Umstadt/Wiebelsbach (Umsteigeknoten von/nach Darmstadt), Groß-Umstadt/Mitte und Groß-Umstadt/Klein-Umstadt. Groß-Umstadt und seine Stadtteile werden durch Buslinien verbunden. Vom Semder Eck aus fahren zwei Schnellbuslinien nach Dieburg und Darmstadt und weitere Busverbindungen bestehen Richtung Schaafheim, Otzberg und Münster.

Tabelle 84: Anzahl von Personen in Groß-Umstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	325	160	152	72	8	717
Nachts (L _{Night})	190	148	93	13	0	-	444

Tabelle 85: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Groß-Umstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	15,191	3,239	0,724
Zahl der Wohnungen	339	109	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	130		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	31		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

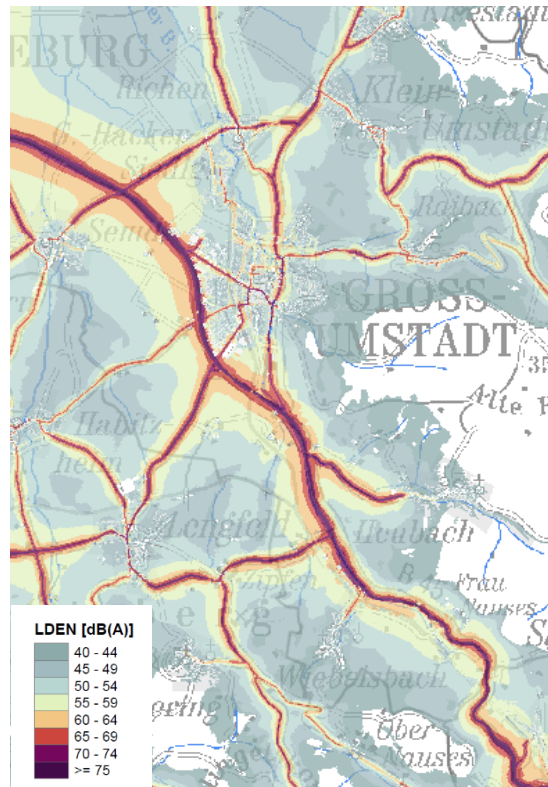


Abbildung 39: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Groß-Umstadt [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 45	<p>Direkt an der B 45 ist keine Wohnbebauung vorhanden. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich</p> <p>Der Ausbau der Ortsumgehung Groß-Umstadt-Dieburg befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP). Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.</p>
2 OT Frau Nauses B 45	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
3 OT Wiebelsbach B 45	<p>Es wurden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil an nahezu allen Gebäuden in erster Reihe Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die Bundesstraße führt in außerörtlicher Lage an Wiebelsbach vorbei, sie dient der überörtlichen Verkehrsabwicklung des Hauptverkehrsstroms aus dem Odenwaldkreis Richtung Darmstadt/Frankfurt und der Autobahn. Es</p>

		ist bereits Tempo 70 ganztags auf der vierspurigen Bundesstraße angeordnet. Da nur wenige Wohngebäude hier belastet sind, ist nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg von einer weiteren verkehrsrechtlichen Beschränkung abzusehen.
4	OT Semd L 3115	Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	L 3065 Höchster Straße/ Mörsweg/ Richer Straße	Die Landesstraße führt aus dem Süden von der B 45 kommend Richtung Klein-Umstadt und Raibach und nimmt somit vorwiegend eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Allerdings dient sie auch als Zubringer zum Krankenhaus.

Eingaben aus der Beteiligung:

Neben passiven Schallschutzmaßnahmen wird aufgrund der starken Verkehrsbelastung und den Fahrbahnunebenheiten Tempo 30 für die komplette Landesstraße in der Ortsdurchfahrt gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Am 24.08.2022 wurde auf der Richer Straße zwischen den Einmündungen Am Steinborn und Pilgerpfad eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten und neuen Eingaben wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen überschritten. Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Groß-Umstadt:

Eine Ausweitung der derzeit angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung wird derzeit geprüft und mit den beteiligten Behörden abgestimmt. Gegebenenfalls kann Hessen Mobil mittels Öffentlichkeitshinweis nochmal die Betroffenen Anwohner auf die Option auf passive Schallschutzmaßnahmen aufmerksam machen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass nördlich des Ortsschildes deutlich schneller als Tempo 70 km/h gefahren wird. Für die Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich ‚Hinter der Ziegelhütte‘ und ‚Otto-Frank-Straße‘ wirkt sich das erheblich lärmbelästigend aus. Die Geschwindigkeit sollte daher weiter reduziert werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	L 3414 Carlo-Mierendorff-Straße	Die Carlo-Mierendorff-Straße führt durch den Stadtkern von Groß-Umstadt und ist geprägt von Geschäfts- und Wohnbebauung.	212	236

Eingaben aus der Beteiligung:

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von Pkw, Lkw und Motorrädern, somit wird um eine Verkehrsberuhigung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Nach Auskunft der Stadt Groß-Umstadt ist es seitens Hessen Mobil geplant, die St.-Peray-Straße inkl. Carlo-Mierendorff-Straße im Jahr 2025 grundhaft zu erneuern.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Sobald verwertbare Verkehrszahlen vorliegen, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	L 3413 Raibacher Tal	Die L 3413 führt von der Richer Straße Richtung Raibach. Die Bebauung ist eher weitläufig. Der DTV 2021 beträgt 2.753 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 79 Fz/Tag.	10	16

Eingaben aus der Beteiligung:

Seit Abbau der Verkehrsüberwachungsanlage ist eine deutliche Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit der Pkws und Motorräder festzustellen. Es kommt auch zu Unfallhäufung. Vorschlag: bei der anstehenden Straßensanierung bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Poller, Verkehrsinseln etc.).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Richer Straße 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Stellungnahme der Stadt Groß-Umstadt:

Zur Geschwindigkeitsreduzierung wurden im Raibacher Tal zwei Geschwindigkeitsanzeigetafeln in Höhe Hausnummer 48 und Hausnummer 68 angebracht. Leider wurde die Anzeigetafel in Höhe Hausnummer 68 im März 2023 beschädigt, sodass diese unbrauchbar ist. Eine neue Anzeigetafel für diese Örtlichkeit wurde bereits bestellt. Sobald die Anzeigetafel angekommen ist, wird diese wieder in Höhe Hausnummer 68 montiert. Zusätzlich wurde die Ordnungspolizei um Geschwindigkeitskontrollen gebeten. Ggf. kann Hessen Mobil mittels Öffentlichkeitshinweis nochmal die Betroffenen Anwohner auf die Option auf passive Schallschutzmaßnahmen aufmerksam machen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass viele Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Bei der geplanten Sanierung im bebauten Gebiet evtl. sog. Flüsterasphalt eingebaut werden könnte. Eine Tempo 30-Anordnung solle geprüft werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Wie bereits dargelegt hat die Auswertung der Lärmkartierung keine Überschreitung der Richtwerte ergeben, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmere Asphalt eingebracht werden kann.

Die Ordnungspolizei wurden bereits um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Kleestadt L 3065	Die L 3065 führt in Ortsrandlage an Kleestadt vorbei. Der DTV 2021 beträgt 3.070 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 162 Fz/Tg.	2	3

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Groß-Umstadt bittet um Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Kleestadt L 3115 Friedrich-Ebert-Straße/ Schlierbacher Straße	Die L 3115 bildet die Ortsdurchfahrt von Kleestadt. Von Friedrich-Ebert-Straße Höhe Hausnr. 13 bis Friedrich-Ebert-Straße/ Ecke Untergasse Hausnr. 2 ist bereits Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.	49	65

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Groß-Umstadt bittet um Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass in der Friedrich-Ebert-Straße dringend ein Blitzer installiert werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Klein-Umstadt L 3065 Kleestädter Straße	Die L 3065 führt im Westen von Klein-Umstadt mit nur wenig Bebauung durch die Ortslage. Der DTV 2021 beträgt 7.354 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 217/Tg. Im nördlichen Abschnitt befindet sich eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.	30	39

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Groß-Umstadt bittet um Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Abschnittsweise werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 67 dB(A) / max. LrN 58 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Zur Geschwindigkeitsreduzierung steht in der Kleestädter Straße eine ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlage (GMA).

Es wird derzeit geprüft, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Verbindung mit dem Verkehrsfluss und einer ggf. vorhandenen "grünen Welle" sowie Auswirkungen auf den ÖPNV im Einklang steht.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ohne grüne Welle sich eignen würde. Die grüne Welle würde nur zum schnellen Fahren verleiten. Passive Schallschutzmaßnahmen sollten gewährt werden ebenso Förderungen von privaten Initiativen wie Lärmschutzwänden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 OT Klein-Umstadt K 105 Bahnhof- straße/Heinrich- Möser-Straße/ Ludwigstraße	Die Kreisstraße bildet quasi die Ortsdurchfahrt von Klein-Umstadt. Von der Bahnhofstraße Nr. 42 bis Nr. 4 ist Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.	25	35

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Verkehrskontrollen wegen Geschwindigkeitsüberschreitung und eine Ausweitung der Tempo 30 Anordnung gefordert. Darüber hinaus ist die Beschilderung nicht sichtbar angeordnet. Passive Schallschutzmaßnahmen sollten gewährt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

In der Bahnhofstraße und in der Ludwigstraße ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine ver-

pflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auch im Bereich der Heinrich-Möser-Straße ergab die Auswertung keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Da hier die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen im Haushalt des Landkreises Darmstadt-Dieburg keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Stellungnahme der Stadt Groß-Umstadt als Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörde:

Die vorhandene Beschilderung wurde überprüft, lediglich ein Schild war zugewachsen, dieser Zustand wurde unverzüglich beseitigt.

Eine Ausweitung der Tempo 30-Anordnung aus Sicherheit und Ordnung ist nicht möglich. Gemäß einer Unfallauswertung des Polizeipräsidiums Südhessen für die Jahre 2016 bis 2020 kann das dargestellte Unfallgeschehen als durchschnittlich beschrieben werden. Geschwindigkeitsmessungen der Stadt in der Bahnhofstraße haben in diesem Streckenabschnitt ergeben, dass bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h 85% der Fahrzeuge langsamer oder maximal 47 km/h fahren.

Hessen Mobil plant die Straße grundhaft zu erneuern. Ggf. kann durch den neuen Straßenbelag eine Lärminderung erreicht werden.

Stellungnahme der zuständigen Polizeidirektion:

Es wurden auf Bitten der Lärmaktionsplanung einzelne Messungen zu den unterschiedlichsten Tages- und Uhrzeiten durchgeführt. Hierbei konnten keine relevanten Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden. „Spitzenreiter“ waren 8 km/h „zu schnell“. Die Geschwindigkeitsmessungen haben objektiv betrachtet keine relevanten Feststellungen ergeben.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 OT Raibach L 3413 Unterdorf Oberdorf	Die L 3413 bildet die Ortsdurchfahrt von Raibach und führt in den benachbarten Odenwald sowie Richtung Bayern. Im Bereich Unterdorf Hausnr. 41 bis Oberdorf Hausnr. 51 ist bereits Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Der DTV 2021 beträgt 2.753 Kfz/Tag.	15	21

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Groß-Umstadt bittet um Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung auf Grundlage der Verkehrsdaten 2015 vor. In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Ortsdurchfahrt Raibach soll im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen grundhaft erneuert werden. Die Verkehrsfreigabe ist für 2025 geplant. Hessen Mobil prüft bei der anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmärmer Asphalt eingebracht werden kann.

Stellungnahme der Stadt Groß-Umstadt als Straßenverkehrsbehörde:

Es wird eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen nicht als erforderlich erachtet, da zu wenig Richtwertüberschreitungen feststellbar sind.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13 OT Richen L 3115 Semder Straße	Die L 3115 zieht als Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch Richen. Sie nimmt vor allem überregionale Funktion als Zubringer zur B 45 und im weiteren Verlauf zur B 26 wahr.	21	29

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu stark überhöhter Geschwindigkeit und Beschleunigungen Richtung Klein-Umstadt. Viele Bereiche der Straße sind beschädigt. Bitte um Ausbesserung der Straße, bauliche Umgestaltung und einen "Blitzer", sowie Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	OT Richen L 3095 Altheimer Straße	Die Altheimer Straße zweigt von der Semder Straße Richtung Norden und Altheim ab. Der DTV beträgt 1.515 Kfz/Tag.	21	27

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderungen nach Tempo 50 bis zu Aussiedlerhöfen (500 m nach Ortsschild) geäußert wegen der starken Beschleunigungsvorgänge (v.a. Motorrad), außerdem sollen passive Schallschutzmaßnahmen sollen gewährt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im Kreuzungsbereich zur Semder Straße 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Problematik des Motorradlärms findet Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	OT Semd K 123 Kurt-Schumacher-Ring	Die Kreisstraße führt vom südlichen Habitzheim durch Semd nördlich auf die B 45 und hat somit vor allem einen überregionalen Zubringercharakter.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Groß-Umstadt bittet um Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.3.11 Groß-Zimmern

Die Gemeinde Groß-Zimmern liegt mit seinen beiden Ortsteilen Groß-Zimmern und Klein-Zimmern östlich von Darmstadt im Herzen des Landkreises. Die Einwohnerzahl beträgt 14.859 (Stand: 31.12.2023)

Groß-Zimmern liegt an der B 26 und ist durch seine zentrale Lage im Landkreis gut an die meisten Gemeinden angeschlossen.

Die Bahnstrecken nach Darmstadt sowie Dieburg und Reinheim (Odenwald) sind stillgelegt und abgebaut. Seit 2010 bietet die Gemeinde Groß-Zimmern den Bürgerbus mit acht

Sitzplätzen als Ersatz für das Anruf-Sammel-Taxi an, der von ehrenamtlichen Bürgern gefahren wird. Mit diesem Projekt sollen die Einwohner auch ohne eigenen Pkw alle Orte innerhalb ihrer Kommune erreichen können.

Tabelle 86: Anzahl von Personen in Groß-Zimmern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	650	300	255	201	0	1.406
Nachts (L _{Night})	343	282	174	1	0	-	800

Tabelle 87: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Groß-Zimmern (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,381	0,676	0,107
Zahl der Wohnungen	667	216	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	257		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	55		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3114, Bertha-von-Suttner-Ring / Reinheimer Straße	<p>Im März 2022 wurde auf der Reinheimer Straße ab der Einmündung der Bahnhofstraße über die Wilhelm-Leuschner-Straße bis zur Bertha-von-Suttner-Straße bis zur Einmündung Weberstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Darüber hinaus werden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Im Juli 2023 wurden Bauarbeiten zur Umgestaltung und Fahrbahninstandsetzung begonnen.</p>

L 3114 im Lärmsanierungsprogramm Straße

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen.

Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	L 3115 Friedhofstraße Hirschbachweg Lebrechtstraße Klein-Zimmerner Str.	Von der Ortsdurchfahrt L 3114 zweigt die L 3115 ab und führt in mehreren Abzweigungen Richtung Klein-Zimmern. Der DTV beträgt am nördlichsten Punkt 3.148 Kfz/Tag.	36	49

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3115 Darmstädter Straße	Die L 3115 führt von Gundershausen kommend in den Ortskern von Groß-Zimmern. Der DTV beträgt am 3.533 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 128 Fz/Tag.	36	49

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Temporeduzierung und Beschwerden über Geschwindigkeitsüberschreitung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Klein-Zimmern L 3115 Burgstraße Geißberg.	Die L 3115 stellt die Ortsdurchfahrt von Klein-Zimmern dar. Sie hat vorrangig eine regionale Erschließungsfunktion. Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen ist eine Deckenerneuerung in der Ortsdurchfahrt Groß-Zimmern / Klein-Zimmern erfolgt.	56	76

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Klein-Zimmern K 126 Marktstraße	Die Marktstraße zweigt von der Ortsdurchfahrt Richtung Norden ab. Es besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Marktstraße Nr. 8 bis 20 wegen Sicherheit und Ordnung.	54	71

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegen Lärmbeschwerden im Bereich Ecke Spessartstraße bis Einmündung Semder Pfad vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:

Für Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung stehen im Haushalt des Landkreises Darmstadt-Dieburg keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Klein-Zimmern Blumenstraße	Die Blumenstraße ist eine kommunale Straße, die in Nord-Süd-Richtung durch Wohnbebauung führt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Erheblicher Durchgangsverkehr, da die Blumenstraße als Bypass für die eigentliche Ortsdurchfahrt (Mark Str.) genutzt wird. Außerdem befinden sich dort 2 Kindergärten sowie ein Spielplatz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

10.3.12 Messel

Die Gemeinde liegt nordöstlich neben Darmstadt. Sie hat 4.263 Einwohner (Stand: 31.12.2023), nur eine Gemarkung und wird aus dem Hauptort Messel und dem Ortsteil Grube Messel gebildet.

Bekannt ist Messel vor allem für die Fossilienfundstätte Grube Messel, die 1995 zum ersten UNESCO-Weltnaturerbe in Deutschland erklärt wurde. Sie bietet zahlreiche bis 48 Millionen Jahre alte Funde aus dem Zeitalter Eozän (Tertiärzeit).

Rundherum umgeben von ca. 7 km Wald liegt Messel fernab der großen Autobahnen und Bundesstraßen. Zubringerstraßen sind die Landesstraßen L 3097 und L 3317.

Im Ortsteil Grube Messel gibt es einen Bahnhof mit Anschluss an die Main-Rhein-Bahn, zwischen Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden. Die Buslinie FU führt von Urberach bzw. Messel über Grube Messel in die Innenstadt von Darmstadt. Vereinzelt führen an Schultagen noch von bzw. nach Darmstadt-Kranichstein.

Tabelle 88: Anzahl von Personen in Messel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 89: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Messel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

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

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3317 (Wohnbebauung an der Grube Messel)	Es wurde bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Darmstadt-Dieburg:

Im Juni wurde eine neue Lärmberechnung nach RLS-90 beantragt. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Eine schalltechnische Berechnung wurde bereits erstellt.

10.3.13 Modautal

Modautal liegt etwa 15 km südöstlich von Darmstadt, am südlichen Rand des Landkreises und im vorderen Odenwald. Die Gemeinde Modautal besteht aus den elf Ortsteilen Allertshofen, Asbach, Brandau (Sitz der Gemeindeverwaltung), Ernthofen, Herchenrode, Hoxhohl, Klein-Bieberau, Lützelbach, Neunkirchen, Neutsch und Webern. Dort leben insgesamt 5.114 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Modautal hat eine dörfliche Struktur und ist landwirtschaftlich geprägt.

Modautal liegt fernab der Bundesstraßen und Autobahnen. Die Abfahrten der BAB 5 in Bensheim, Darmstadt, Pfungstadt und Seeheim-Jugenheim liegen jeweils 20 km entfernt. Durchzogen wird das Gemeindegebiet von einigen Landesstraßen, wie der L 3099, L 3101, L 3102 und L 3399.

In der Gemeinde bestehen gute Busverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sowie zu den Bahnhöfen Darmstadt, Ober-Ramstadt und Bensheim und zur Stadt Darmstadt. Eine Besonderheit der Gemeinde ist die teilweise Zugehörigkeit zu zwei Verkehrsverbänden. Die Gemeinde liegt im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN).

Tabelle 90: Anzahl von Personen in Modautal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 91: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Modautal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Brandau, L 3099 Odenwald- straße/ Gadern- heimer Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Brandau L 3102	Die L 3102 verbindet sowohl die Ortsteile Modautals miteinander wie auch mit Ortsteilen der Gemeinde Fischbachtal. Der DTV beträgt in diesem Bereich 1.340 Kfz/Tag	2	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, so dass ein Blitzer sinnvoll wäre. Die Straße ist außerdem nicht sehr breit. Es kommt zu erheblichen Lärmbeeinträchtigung durch Motorradverkehr im kompletten Tal. Ein Durchfahrtsverbot für Motorradfahrer wäre wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im Bereich Am Mühlberg/Im Hafen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die zuständige Polizeidirektion wurde um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Die Problematik des Motorradlärms findet darüber hinaus Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Lützelbach L 3102 Brandauer Straße	Die L 3102 verbindet sowohl die Ortsteile Modautals miteinander wie auch mit Ortsteilen der Gemeinde Fischbachtal. Der DTV beträgt in diesem Bereich 1.340 Kfz/Tag. Im Jahr 2019 fand eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Modautal/Lützelbach und Fischbachtal/Billings, einschließlich der Ortsdurchfahrt Lützelbach statt.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.3.14 Mühlthal

Die Gemeinde Mühlthal liegt südöstlich von Darmstadt, am Rande des Odenwaldes und wird vom Naturpark Bergstraße-Odenwald durchzogen. Zu den Ortsteilen gehören Frankenhäuser, Nieder-Beerbach, und Nieder-Ramstadt (Sitz der Gemeindeverwaltung) mit den Unterortsteilen In der Mordach, Traisa, Trautheim, und Waschenbach. Insgesamt leben 13.866 Einwohner (Stand: 31.12.2023) in der Gemeinde Mühlthal.

Im Gemeindegebiet Mühlthal trifft die Bundesstraße B 449 aus Darmstadt kommend auf die in Ost-West Richtung verlaufende Bundesstraße B 426. Seit 2007 führt die B 426 über eine Ortsumgehung an Nieder-Ramstadt vorbei.

In Mühlthal gibt es eine Haltestelle der Odenwaldbahn mit Verbindungen zwischen Frankfurt am Main, Darmstadt, Erbach und Eberbach. Sechs Buslinien verbinden die Gemeinde außerdem mit der Stadt Darmstadt und den Gemeinden der näheren Umgebung wie z. B. Ober-Ramstadt und Modautal.

Tabelle 92: Anzahl von Personen in Mühlthal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	364	189	117	64	15	749
Nachts (L _{Night})	207	132	91	19	0	-	449

Tabelle 93: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mühlthal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,137	0,554	0,092
Zahl der Wohnungen	355	92	7

Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	132		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	31		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	OT Nieder-Ramstadt, B 449, Ober-Ramstädter Straße	Die B 449 führt in Ortsrandlage am Ortsteil Nieder-Ramstadt vorbei. Der DTV 2021 beträgt von rd. 15.000 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 516 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

- Bau einer Lärmschutzwand auf dem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg zwischen Waldmühle und Ortseingang Nieder-Ramstadt
- Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung, z. B. durch stationären Blitzer auf Höhe der Bushaltestelle Wackerfabrik. Insbesondere am Ortseingang wird sehr häufig zu schnell gefahren. Statt Blitzanlage könnte auch die Ampel auf Rot schalten, wie das in Wixhausen gelöst ist.
- Lärmmessung im Tunnel mit Überprüfung zu lauter Fahrzeuge, ggfs. mit Blitzanlage
- Beruhigung des Verkehrs in Nieder-Ramstadt durch Entfall der Ampel Einmündung Bahnhofstrasse, Bau zweier Kreisel an der Bahnhofstrasse sowie dem autobahnähnlich ausgebauten Abzweig nach Nieder-Ramstadt und bauliche Trennung der Fahrbahnen zwischen den Kreiseln, sowie Verlängerung des an der Wackerfabrik endenden Radwegs bis mindestens zur Bahnhofstrasse.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Die Vorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden ebenfalls an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Abschnittsweise werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, auch tagsüber überschritten. Es werden an einigen wenigen Gebäuden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentü-

merinnen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Die Bedeutung der B 449 als überörtliche Verbindung zwischen dem östlichen Landkreis und der Stadt Darmstadt kann auch aufgrund der Verkehrsdaten 2021 als sehr hoch eingestuft werden. Mit nur 2 Überschreitungen bei nebeneinanderliegenden Häusern käme theoretisch nur eine äußerst kurze Strecke von weniger als 50 m für eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht in Frage. Diese kurze Strecke kann aufgrund der geltenden Erlasslage jedoch nicht überwacht werden. Dem Verkehrsteilnehmenden würde zudem deutlich vor Augen geführt werden, dass die Strecke nur sehr kurz ist, da die Aufhebung der Beschränkung auf dann 50 km/h bereits beim Passieren der Beschränkung auf 30 km/h erkennbar ist. Eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf 30 km/h erfolgt daher aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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. (Weitere Ausführungen in Kapitel 6.1)

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Trautheim, B 449, Odenwaldstraße	Die Bundesstraße B 449 führt als wichtige Verbindungsstraße aus dem vorderen Odenwald nach Darmstadt. Der Ortsteil Trautheim wird von der B 449 durchzogen. Der DTV 2021 beträgt rd. 15.000 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gibt Bestrebungen auf Höhe des Bahnhofes Mühlthal, genau zwischen der hochbelasteten Bundesstraße 449 und der Bahnstrecke auf etwa 25.000 Quadratmeter Fläche ausge-

rechnet dort ein Wohngebiet erst zu errichten, wo bereits heute eine große Lärmbelastung durch Bundesstraße und Odenwaldbahn besteht.

Es böte sich städtebaulich sogar viel naheliegender das der Gemeinde selbst gehörende Areal des Sportplatzes im Ortsteil Nieder-Ramstadt an. Neue Sportflächen könnten etwa hinter der Feuerwehr Nieder-Ramstadt entstehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Stellungnahme der Gemeinde Mühlthal:

Sollte es zur Bebauung der Flurstücke kommen, wird die Bauleitplanung auf die Lage und die damit einhergehenden möglichen Lärmfaktoren hingewiesen.

Bisheriger Sachstand zu möglichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Abschnittsweise werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, auch tagsüber überschritten. Es werden an einigen wenigen Gebäuden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:

Im Rahmen der Berechnung wurden für einen ca. 550 m langen Abschnitt Überschreitungen der bestehenden Grenzwerte an 3 von insgesamt 219 untersuchten Häusern von 61 und 62 dB(A) in der Nacht ermittelt. Aus der Berechnung ergibt sich für die B 449 in diesem Bereich ein DTV von über 15.000 Kfz. Die Bedeutung der B 449 als überörtliche Verbindung zwischen dem östlichen Landkreis und der Stadt Darmstadt kann daher als sehr hoch eingestuft werden. Mit den nur 3 Überschreitungen an Häusern, die mehr als 50 bzw. mehr als 100 m voneinander entfernt liegen wäre eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht nicht verhältnismäßig, da diese Beschränkung dann auf einer Strecke von mehr als 200 m gelten müsste. Eine zusätzliche Beschränkung des fließenden Verkehrs in einem kurzen Teilstück würde bei den vorliegen-

den Verkehrszahlen zu einer deutlichen Beschränkung und der Bildung längerer Verkehrsstaus führen, als diese bereits ohne eine solche Einschränkung vorhanden sind. Eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf 30 km/h erfolgt daher aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Traisa Ludwigstraße	Die Ludwigstraße ist eine relativ stark belastete kommunale Straße.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung und schlechter Asphalt. Außerdem fehlen sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Fahrbahn-Markierungen und geschützte Gehwege.

Vorschlag: Einbahnstraße, Flüsterasphalt Geschwindigkeitsmessungen, Schilder 30 mit Lärmschutz

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Alle Eingaben wurde an die Stadt Mühlthal zur weiteren Prüfung weiter geleitet.

Stellungnahme der Gemeinde Mühlthal:

Die Ludwigsstraße ist Tempo 30- Zone. Hier gibt es demnach keine Notwendigkeit, Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Gehwege sind vorhanden und baulich von der Straße getrennt. Ein weitergehendes Schützen der Fußgänger ist hier aufgrund der Breite des Gehweges nicht möglich und auch weniger sinnvoll (Tempo 30, versetztes Parken, Bauminseln, etc. sind vorhanden und beruhigen den Verkehr zusätzlich).

Im Rahmen der Erstellung eines Verkehrskonzeptes werden aktuell auch Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich zur Überprüfung der Attribute für die RLS-Berechnung nutzen.

Weitere Maßnahmen werden in diesem Bereich nicht vorgesehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Waschenbach K 138 Kreisstraße	Die Kreisstraße in Waschenbach bildet die Ortsdurchfahrt und führt u.a. den Verkehr des Steinbruches Richtung B 426 und Autobahn. Sie ist die Verbindung zwischen der L 3099 und der B 426, die K138 ist die offiziell ausgewiesene Umleitungsstrecke bei der Sperrung des Lohbergtunnels.	27	35

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor. Es wird zu schnell gefahren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:
liegt bislang nicht vor.

10.3.15 Münster

Die Gemeinde Münster liegt im Städtedreieck Frankfurt-Darmstadt-Aschaffenburg. Die Gemeinde besteht aus den drei Ortsteilen Münster, Altheim und Breitefeld mit insgesamt 14.518 Einwohnern (Stand: 31.12.2023).

Münster verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur, sie liegt direkt am Kreuzungspunkt der als Schnellstraße ausgebauten B 45 sowie der B 26.

Im Ortsteil Münster hält die Rodgaubahn (Frankfurt-Dreieich-Buchschlag-Rödermark/Ober-Roden-Dieburg) und im Ortsteil Altheim hält die Main-Rhein-Bahn (Darmstadt, Mainz, Wiesbaden und Aschaffenburg). Jeweils zwei Buslinien verbinden Münster außerdem mit Rödermark, Dieburg und Reinheim bzw. über Dieburg nach Darmstadt.

Tabelle 94: Anzahl von Personen in Münster, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	762	364	257	315	0	1.698
Nachts (L _{Night})	501	271	333	0	0	-	1.105

Tabelle 95: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Münster (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,855	1,347	0,219
Zahl der Wohnungen	807	272	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	318		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	77		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 45	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu

2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. (nähere Erläuterungen in Kapitel 10.1.1)

Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Leider muss ich die Aussagekraft der Verkehrszählung aus dem Jahr 2021 aus mehreren Gründen anzweifeln, da der Verkehr auf deutschen Straßen auf Grund von Corona Einschränkungen und Homeoffice Regeln stark rückläufig war. Der Einbau von geräuschreduzierenden Asphalt ist dringend geboten, ebenso wie eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 100km/h in beide Richtungen vom Dieburger Dreieck bis Eppertshausen. Die Begrenzung auf diesen 4km Kilometern ist auch aus ökologischer Sicht geboten, zumal in diesem kurzen Bereich kein signifikanter Zeitgewinn mit erhöhter Geschwindigkeit zu erreichen ist.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. (nähere Erläuterungen in Kapitel 10.1.1). Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Altheim B 26	Es wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass der LKW-Verkehr extrem zugenommen habe. Es wurde eine Temporeduzierung auf 50 km/h vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	OT Altheim B 26	Es wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
4	OT Altheim L 3095 Münsterer Straße	Es wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil an 7 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 L 3095 Alzheimer Straße	Die Landesstraße führt von der Ortsmitte Richtung Altheim.	471	535

Eingaben aus der Beteiligung:

Am Ortseingang kommt es zu einer hohen Lärmbelästigung und Umweltverschmutzung durch zu schnell fahrende Fahrzeuge. Auch ist die Anzahl der Fahrzeuge stark gestiegen. Gleichzeitig ist eine Verkehrssicherheit der Fußgänger und Fahrradfahrer nicht mehr gewährleistet. Bitte um Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 30km/h und um eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkws und Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung im Bereich "Auf der Beune" ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Im weiteren Verlauf der Landesstraße wurden Überschreitungen der Immissionswerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen ermittelt. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Vom Ortskern bis zur Einmündung Werlacher Weg werden nahezu flächendeckend die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Im Bereich „An der Beune“ liegen die berechneten Immissionswerte an den meisten Gebäuden im Bereich LrT 63 dB(A) / max. LrN 54 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentü-

mer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Münster als Straßenverkehrsbehörde:

Am 16.01.2024 wurde in der Altheimer Straße (L 3095) von der Kreuzung Frankfurter Straße bis zur Ortstafel (Fahrtrichtung OT Altheim) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und im April 2024 durch Aufstellen der Verkehrszeichen umgesetzt.

Eine Ausweitung der Anordnung wird derzeit geprüft.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	L 3095 Frankfurter Straße	Die Landesstraße führt von der Ortsmitte Richtung Eppertshausen. Der DTV 2021 beträgt 6.770 Kfz/Tag.	247	284

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h, mindestens nachts (z. B. 22-6 Uhr) sowie die Abschaltung der Ampelanlage zu den Randzeiten (z. B. nachts) gefordert, so dass bei geringem Verkehrsaufkommen ein besserer Verkehrsfluss ermöglicht wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung flächendeckend überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.)

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	Darmstädter Straße	Die Darmstädter Straße führt in Verlängerung der L 3095 von der Ortsmitte zur B 45. Sie erfüllt somit nicht nur innerörtliche, sondern auch überregionale Erschließungsfunktion.	673	744

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Gemeinde Münster als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Münster:

Eine Stellungnahme liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Die Gemeinde Münster hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

10.3.16 Ober-Ramstadt

Ober-Ramstadt liegt etwa 10 km südöstlich von Darmstadt, im vorderen Odenwald und hat 15.313 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Zur Stadt gehören neben der Kernstadt Ober-Ramstadt selbst noch die drei Stadtteile Rohrbach, Wembach-Hahn und Modau unterteilt in Ober- und Nieder-Modau.

Ober-Ramstadt liegt an der B 426, die in einer Ortsumgebung im Süden an der Kernstadt vorbeiführt. Die Landstraße L 3104 führt nach Roßdorf und die L 3099 zu den Stadtteilen Rohrbach und Modau sowie in den Odenwald (Lindenfels). Autobahnanschlussstellen an die BAB 5 und BAB 67 befinden sich in 10 km (Darmstadt-Eberstadt) bzw. 13 km (Pfungstadt) Entfernung.

Die Kommune ist durch die Odenwaldbahn an Darmstadt, Frankfurt am Main sowie Erbach und Eberbach angebunden. Drei Buslinien, eine davon nur im Spätverkehr, verbinden Ober-Ramstadt mit Darmstadt, Modautal, sowie Fischbachtal und Roßdorf. Innerhalb der Stadt Ober-Ramstadt verkehren zwei Stadtbuslinien, sowie der Bürgerbus „midKom“, ein Ruftaxi.

Tabelle 96: Anzahl von Personen in Ober-Ramstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	426	286	217	35	0	964
Nachts (L _{Night})	311	184	106	0	0	-	601

Tabelle 97: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ober-Ramstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,489	0,750	0,115
Zahl der Wohnungen	457	119	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	165		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	39		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	OT Hahn B 426	Die B 426 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hahn. Gemäß Bundesverkehrszählung 2021 ist der Gesamtverkehr auf der B 426 in Hahn auf

ca. 12.600 Kfz/Tag gestiegen. Der Schwerverkehrsanteil lag bei ca. 1.000 Fahrzeugen/Tag.

Bisheriger Sachstand:

2015 wurde auf der kompletten Ortsdurchfahrt B 426 Reinheimer Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Für viele Gebäude werden trotz maximaler Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h ganztags zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

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

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bau der Ortsentlastungstangente B 426 Ober-Ramstadt/Hahn hat am 28.11.2022 begonnen und soll bis Ende 2025 abgeschlossen werden. Die 1.850 m lange Ortsumgehung soll nördlich des Ortsteils verlaufen. Für den westlichen Abschnitt der dann ehemaligen B 426 ist ein Teilrückbau der Fahrbahn zum Verbleib eines 3,50 m breiten kombinierten Rad- und Wirtschaftsweges beabsichtigt. Die verbleibende Ortsdurchfahrt soll von der Bundesstraße zu einer Ortsstraße abgestuft werden.

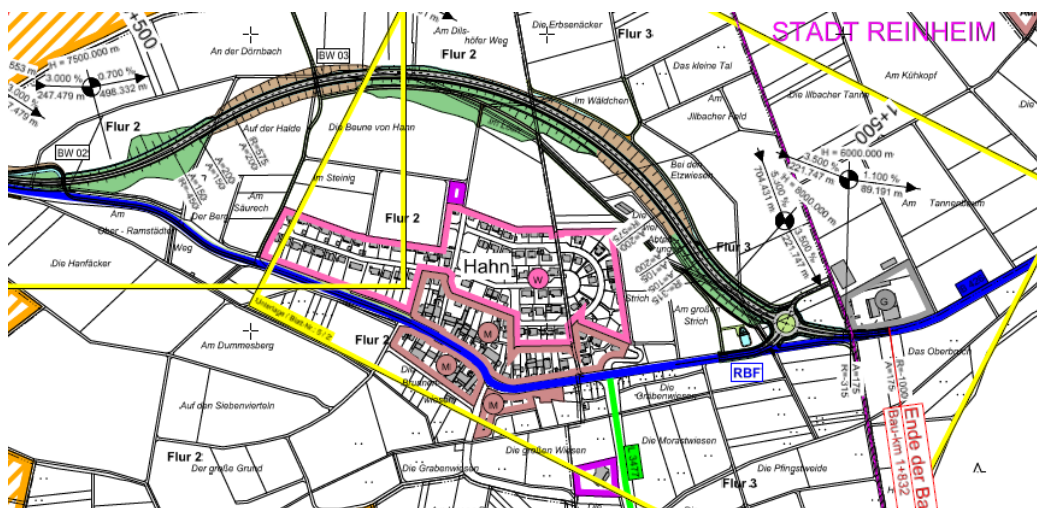


Abbildung 40: B 426 Entlastungsstraße Ober-Ramstadt/Hahn, ©Hessen Mobil

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 B 426 Margarete-Steiff- Weg	Die Bundesstraße führt als Ortsumgehung an Ober-Ramstadt vorbei und tangiert direkt nur das Gewerbegebiet. Der DTV beträgt 15.665 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohner und Anwohnerinnen des Margarete-Steiff-Weges beschwerten sich über zu schnell fahrende Fahrzeuge ab der Ampelanlage und schlagen Tempo 70 km/h für die gesamte Umgehungsstraße vor, sowie digitale Geschwindigkeitsanzeigetafel und vermehrte Geschwindigkeitskontrollen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3104 Nieder-Ramstädter Straße Roßdörfer Straße	Die Landesstraße führt von der Bundesstraße im Westen von Ober-Ramstadt durch Wohnbebauung und zwei Gewerbegebiete Richtung Roßdorf. Der DTV beträgt am nördlichen Ortsausgang 7.396 Kfz/Tag.	60	80

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h schaffen, sowie digitale Geschwindigkeitsanzeigetafel in beide Richtungen, da unübersichtliche Verkehrssituation am Rewe; Getränkemarkt und Abbiegevorgänge aus Darmstadt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

10.3.17 Otzberg

Die Gemeinde Otzberg liegt am südöstlichen Rand des Landkreises und im nördlichen Naturraum Odenwald. Die Gemeinde umfasst die Ortsteile Lengfeld mit Zipfen (Sitz der Gemeindeverwaltung), Habitzheim, Hering, Ober-Klingen, Nieder-Klingen, Ober-Nauses und Schloß-Nauses. Die Einwohnerzahl beträgt 6.502 (Stand: 31.12.2023).

Über die durch Lengfeld und Zipfen führende Bundesstraße B 426 kommt man im Westen auf die B 38 und im Osten auf die B 45.

Die Odenwaldbahn hält am Bahnhof Otzberg-Lengfeld und verbindet zwischen Frankfurt, Darmstadt, Erbach und Eberbach. Buslinien verbinden nach Groß-Umstadt und Höchst i. Odw.

Tabelle 98: Anzahl von Personen in Otzberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2	0	2	0	0	4
Nachts (L _{Night})	0	1	1	0	0	-	2

Tabelle 99: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Otzberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,819	0,159	0,027
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Lengfeld, B 426, Otzbergstraße Bismarckstraße Reinheimer-Straße	<p>Am 17.10.2023 wurde auf der B 426, Reinheimer Straße zwischen der Einmündung der Bahnhofstraße und der Hausnummer 20 aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können zudem die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrensweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>



Abbildung 41: OD Lengfeld, B 426 © Regierungspräsidium Darmstadt

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Nieder-Klingen L 3065 Schützenstraße	Die Landesstraße bildet die Ortsdurchfahrt durch Nieder-Klingen. Der DTV beträgt 3.839 Kfz/Tag.	32	41

Eingaben aus der Beteiligung:

Hohe Lärmbelastung, auch durch Schwerlastverkehr. Gefährdung durch enge Straßen und regelwidriges Parken. Forderung nach Tempo 30.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Ober-Klingen L 3065 Neckarstraße Wilhelm-Leuschner-Straße	Die Landesstraße bildet die Ortsdurchfahrt durch Ober-Klingen und stellt die Verbindung ins Sprental her.	31	43

Eingaben aus der Beteiligung:

Beschwerden über Motorräder, die am Ortsausgang lautstark ihre Maschinen aufdrehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

10.3.18 Pfungstadt

Pfungstadt liegt etwa zehn Kilometer südwestlich der Stadt Darmstadt an der Bergstraße und ist die drittgrößte Stadt des Landkreises mit 25.299 Einwohnern (Stand: 31.12.2023). Sie ist im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Pfungstadt wird aus der Kernstadt sowie den Stadtteilen Hahn und Eschollbrücken mit seinem Ortsteil Eich gebildet.

Die Kernstadt liegt direkt zwischen den beiden parallel verlaufenden Autobahnen BAB 5 und BAB 67. Die BAB 67 verläuft vertikal zwischen der Kernstadt und den beiden Stadtteilen. Die B 426 durchquert das Stadtgebiet horizontal. Seit 2004 führt sie nicht mehr durch die Kernstadt, sondern über eine Umgehungsstraße. Die „alte“ Bundesstraße durch den Ort wurde mittlerweile an einigen Stellen zurückgebaut.

Die Pfungstadtbahn fährt mindestens stündlich zum Darmstädter Hauptbahnhof. Etwa jeder zweite Zug fährt weiter über die Odenwaldbahn nach Erbach (Odenwald) bzw. Eberbach. Auch ist Pfungstadt durch per Bus an das Straßenbahn- und Busnetz der Stadt Darmstadt angeschlossen. Insgesamt drei Buslinien verbinden Pfungstadt mit seinen Stadtteilen, aber auch dem Darmstädter Stadtteil Eberstadt im Osten und den Nachbargemeinden im (Süd-) Westen.

Tabelle 100: Anzahl von Personen in Pfungstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	6.381	2.860	938	174	2	10.355
Nachts (L _{Night})	4.756	1.617	464	4	2	-	6.843

Tabelle 101: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Pfungstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	39,216	16,190	2,846
Zahl der Wohnungen	4.927	528	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	12	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.562		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	399		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 5	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat der damalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil die 20 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 5 untersucht. Die Auslösewerte der Lärmsanierung werden an keinem Gebäude überschritten. Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten

		Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.
2	BAB 67 Kernstadt / OT Hahn / OT Eschollbrücken	<p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat der damalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Bereich des Stadtteils Hahn wurden 27 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 67 untersucht. Es sind an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten, davon an 7 Gebäuden allerdings nur im 2. OG.</p> <p>Im Bereich des Stadtteils Eschollbrücken wurden 4 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 67 untersucht. Es sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.</p> <p>Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, Niederlassung West, wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen erstellt werden. (siehe Kapitel 3.4.1)</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach einer Lärmschutzwand zu Hahn hin, spätestens beim geplanten Ausbau.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Bundesverkehrswegeplan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ist der Ausbau der BAB 67 in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

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

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Entsprechend dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 soll der betreffende Abschnitt der A 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.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	OT Eich B 426	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

4	OT Hahn B 426	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
5	OT Eschollbrücken K 150 Crumstädter Straße	Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten sein können, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Der Kreis Darmstadt-Dieburg hat hierfür derzeit keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt. Die geplante Westumgehung Pfungstadt/Eschollbrücken soll auch für die K 150 eine deutliche Entlastung (42%) bringen. ⁶⁸
6	Kernstadt Feldstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Im Bereich der Friedrich-Ebert-Schule und der KITA in der Gradignanstraße ist Tempo 30 aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet. Die Stadt Pfungstadt sieht darüber hinaus gehende verkehrsrechtliche Maßnahmen als nicht angemessen an, da die Straße als Umleitungsstrecke dient und somit der Verkehrsfluss gewährleistet sein muss. Die DADINA bittet von verkehrsrechtlichen Anordnungen ebenfalls abzu- sehen, da es sonst zu Fahrzeitverlängerungen auf den Linien P/PE kommen würde, die nicht in anderen Linienabschnitten kompensiert werden können.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	L 3303 Mainstraße Borngasse Bergstraße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Pfungstadt.

Bisheriger Sachstand:

Bereits 2015 wurde von der Mainstraße Einmündung Ringstraße bis Bergstraße Einmündung Römerstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Zur verkehrlichen Entlastung der Pfungstädter Kernstadt wurde weiterhin die Entlastungsstraße „Pfungstadt West“ zwischen den Knotenpunkten B 426 / Eschollbrücker Straße und Bergstraße / Dr. Horst-Schmidt-Straße gebaut. Das hierfür erforderliche Baurecht wurde durch den Bebauungsplan „Entlastungsstraße Pfungstadt - West“ geschaffen. Diese wurde 2019 für den Verkehr freigegeben. Die Ortsdurchfahrt verbleibt zunächst in der Straßenbaulast des Landes Hessen.

⁶⁸ <https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-sued-hessen/l-3097-pfungstadt-eschollbruecken>, abgerufen am 13.11.2023

Rechtsfolge:

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	OT Eich / Eschollbrücken, L 3097, Darmstädter Straße	Die Darmstädter Straße führt als Ortsdurchfahrten durch die Stadtteile Eich und Eschollbrücken. Es wurde bereits an 19 Gebäuden Lärmsanierungen durch Hessen Mobil bezuschusst.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab bereits Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Allerdings konnte die Prüfung möglicher Lärminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörden nicht zum Abschluss gebracht werden.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber aber insbesondere nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung lärmmindernder Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde ist noch in der Prüfung. Mit der Umsetzung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wird im 2. Halbjahr 2024 gerechnet.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Geplante langfristige Projekte zur Lärminderung:

Eine Umgehungsstraße „L 3097 - Westumgehung Pfungstadt / Eschollbrücken“ befindet sich derzeit bei Hessen Mobil in Vorplanung und soll zur Verbesserung der verkehrlichen

Situation in Eschollbrücken und Eich beitragen. Das Verkehrsaufkommen soll sich im Verlauf der Ortsdurchfahrt der L 3097 nach Erkenntnissen der Vorplanung um 50 % bis 60 % reduzieren⁶⁹.



Abbildung 42: Neubau der L 3097 Ortsumgehung Eschollbrücken, © Hessen Mobil

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
9 Eberstädter Straße	Die Gemeindestraße ist eine der Hauptstraßen im Kernstadtgebiet Pfungstadt. Sie führt von der nördlichen Bundesstraße B 426 in Ost-West-Richtung durch das komplette Kernstadtgebiet Richtung Hahn Ein Lkw- Durchfahrtsverbot mit dem Zusatz "Be- und Entlader frei" ist bereits angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um Tempo 30 und Tempo 50 Richtung DA-Eberstadt „außerorts“ für 250m bis zur nächsten Ampel, sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Es kommt außerdem zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitung kurz vor dem Ortsausgang (auch Busse des öffentlichen Nahverkehrs).

Bisheriger Sachstand:

Bereits die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

⁶⁹ <https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-sued-hessen/l-3097-pfungstadt-eschollbruecken>, abgerufen am 13.11.2023

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt:

Bei der laufenden Geschwindigkeitsüberwachung mittels mobiler Messstellen ergaben sich keine Auffälligkeiten, die die Begründung von Maßnahmen erlaubten.

Im Jahr 2024 wurde zwischen Mühlstraße und Pfarrgasse eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Sicherheit & Ordnung angeordnet.

Darüber hinaus ist die Anfertigung eines schalltechnischen Gutachtens mit einem externen Ingenieurbüro geplant. Die dafür nötigen Haushaltsmittel stehen voraussichtlich noch 2024 zur Verfügung.

Festlegung:

Die Stadt Pfungstadt hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
10 Bahnhofstraße	Die Bahnhofstraße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen

Bisheriger Sachstand:

Bereits die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Pfungstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt:

Für die Anfertigung eines schalltechnischen Gutachtens wird ein externes Ingenieurbüro bestellt. Die dafür nötigen Haushaltsmittel stehen voraussichtlich noch 2024 zur Verfügung.

Festlegung:

Die Stadt Pfungstadt hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Pfungstadt schlägt im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung die

a. Ortszentren Pfungstadts und seiner Ortsteile

als zu schützende ruhige Gebiete vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Zur Bewertung des vorgeschlagenen Gebietes wurde die Stadt Pfungstadt um eine genaue Gebietseingrenzung gebeten. Eine Rückmeldung ist bisher nicht erfolgt.

10.3.19 Reinheim

Reinheim liegt im Herzen des westlichen Landkreises und gehört zum Zusammenschluss der Deutschen Fachwerkstraße. Es besteht aus der Kernstadt Reinheim, den Stadtteilen

Ueberau, Spachbrücken, Georgenhausen und Zeilhard sowie den Weilern Dilshofen und Hundertmorgen. Sie haben zusammen 16.729 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Die Gemarkung wird von der B 426 und der B 38 durchquert. Die B 426 ist Durchgangsstraße durch die Kernstadt. Sie bieten den Anschluss sowohl auf die B 26 und B 45 und dann auf die Autobahnen 3, 5 und 67.

Reinheim verfügt über einen Bahnhof, von dem halbstündlich Züge der Odenwaldbahn nach Darmstadt, Frankfurt und in den Odenwald fahren.

Das Segelfluggelände Reinheim ist im Regelbetrieb auf Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und vereinseigene Motorflugzeuge beschränkt.

Tabelle 102: Anzahl von Personen in Reinheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	461	155	154	185	0	955
Nachts (L_{Night})	214	171	196	0	0	-	581

Tabelle 103: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Reinheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,433	1,227	0,221
Zahl der Wohnungen	453	161	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	179		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	42		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

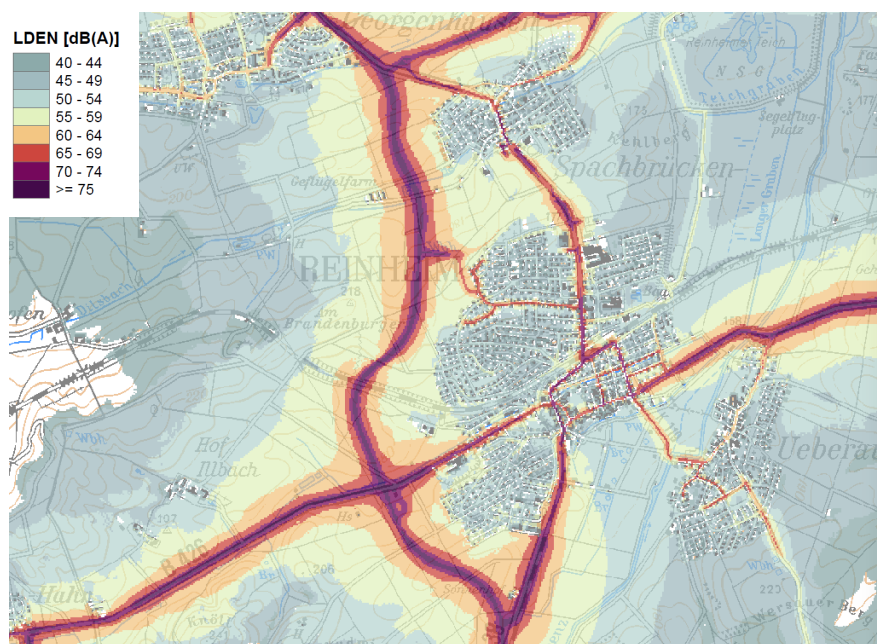


Abbildung 43: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Reinheim [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B38 / B426 Hahner Straße/ Darmstädter Straße/ Ueberauer Straße/ Krichstraße	<p>Seit 2018 ist auf der B 426 von der Hahner Straße 18 bis Darmstädter Straße 31, sowie von der Bahnhofstraße 23 bis Kirchstraße 65 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p>Darüber hinaus wurde für den Bereich zwischen der Darmstädter Straße 31 und der Bahnhofstraße 23 (Ecke Ueberauer Straße) ebenfalls eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags aus Gründen der Sicherheit und Ordnung angeordnet.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Damit gilt im gesamten Streckenabschnitt der B 426 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Reinheim zwischen Hahner Straße 18 und Kirchstraße 65 ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p>Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für fast alle Gebäude werden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p><u>Langfristige Projekte zur Lärminderung:</u> Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die B 426-Umgehung für Reinheim in den weiteren Bedarf eingestuft worden.</p>



**Abbildung 44: Reinheim, B 426,
Ueberauer Straße
@ Regierungspräsidium Darmstadt**

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Darmstadt-Dieburg:

Von einer Bürgerinitiative wird seit Jahren ein Durchfahrtsverbot für Lkw mit wechselnden Gründen, zeitweise auch Lärmschutz, gefordert. Eine Berechnung von Lärmwerten gemäß RLS-90 ist bei Hessen Mobil beauftragt, steht jedoch noch aus. Geplant ist eine umfassende Neubewertung der Forderung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf Grundlage der ausstehenden Lärmberechnung.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Eine schalltechnische Berechnung wird erstellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	Ludwigstraße	Seit Oktober 2022 ist in der Ludwigstraße zwischen Hausnr. 1 und Hausnr. 14 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärm-schutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbe-grenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wie-der aufgehoben werden.
3	OT Georgen-hausen B 38	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab keine Über-schreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärm-minderungsmaßnahmen erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	(kommunale) Darmstädter Straße	Die Darmstädter Straße ist eine stark frequentierte kommunale Straße.	107	125

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht starker Verkehrslärm durch Pkw und Lkw-Verkehr , außerdem durch Poser mit getunten Fahrzeugen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Reinheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenver-kehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Ge-schwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Reinheim:

Ein schalltechnisches Gutachten liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Reinheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung ent-sprechender lärm-mindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	Heinrichstraße	Die Heinrichstraße ist eine kommunale Straße, die die Achsen der B 426 verbindet.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung:

Das Tempolimit von Tempo 30 wird immer wieder überschritten und es finden keine Ge-schwindigkeitsmessungen statt, nur Smiley-Tafeln sind angeordnet. Des Weiteren gibt es hier (im Bereich Heinrich-/Kirchstr.) ein Altenwohnheim, eine Grundschule und 2 Kinder-gärten.

Hier muss ein Verkehrskonzept erstellt werden in dem Durchgangsverkehr unterbunden, bzw. auf die Hauptstraße gezwungen wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Reinheim:

Bei der Heinrichstraße handelt es sich um eine innerörtliche Hauptverbindungsstraße. Geschwindigkeitskontrollen wurden zwischen dem 27.07.22 und 05.08.2022 durchgeführt. In beide Richtungen fuhren 1.758 Fahrzeuge pro Tag, dabei wurde eine Überschreitungsquote von 4,3 % festgestellt. Die genannten Einrichtungen liegen bis auf die Grundschule nicht unmittelbar an der Heinrichstraße.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Spachbrücken Am Pfarrberg / Erbacher Straße / Habitzheimer Straße	Diese Straßen bilden die Hauptdurchgangsstraßen von Spachbrücken. Der Straßenbelag besteht zum Teil aus Pflaster.	60	71

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Erstellung eines Lärmgutachtens angeregt und Tempo 30 gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Reinheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Reinheim:

Ein schalltechnisches Gutachten lag bis Redaktionsschluss noch nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Reinheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

10.3.20 Roßdorf

Die Gemeinde besteht aus dem namensgebenden Ortsteil Roßdorf und Gundernhausen und hat 13.025 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Roßdorf liegt an der Bundesstraße B 26 und ist Anfangspunkt der B 38 Richtung Süden.

Mehrere Buslinien verbinden Roßdorf mit Darmstadt, bzw. den umliegenden Gemeinden in alle Richtungen. Eine Bahnanbindung gibt es nicht mehr. Die Bahnstrecke wurde abgebaut bis auf den Abschnitt zwischen Bessunger Forsthaus und Darmstadt Ost. Hier finden gelegentlich noch historische Zugfahrten statt.

Tabelle 104: Anzahl von Personen in Roßdorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.055	394	291	317	3	2.060
Nachts (L _{Night})	527	327	339	9	0	-	1.202

Tabelle 105: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Roßdorf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	10,296	2,714	0,593
Zahl der Wohnungen	978	289	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	370		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	85		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

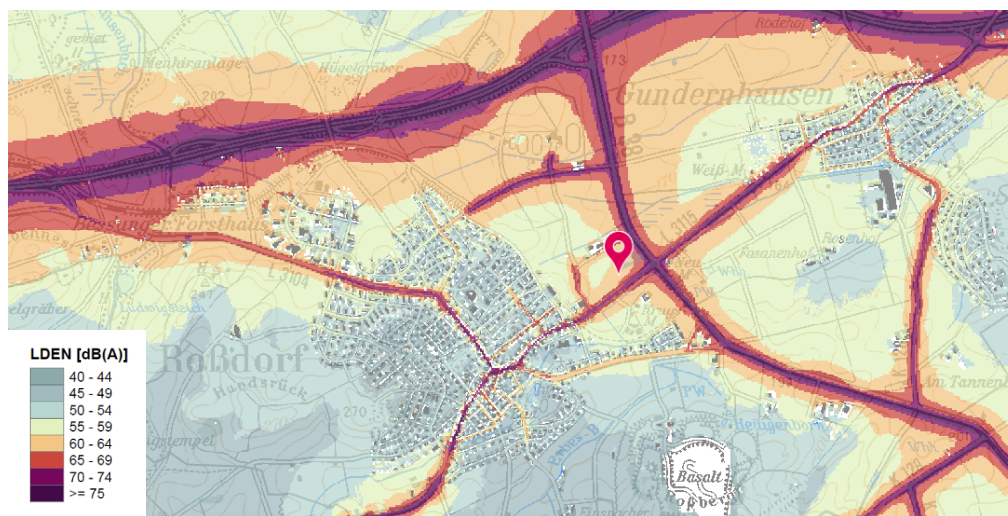


Abbildung 45: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Roßdorf HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Lkw-Durchfahrtsverbot

Für das Stadtgebiet Darmstadt wurde im Jahr 2016 aus Luftreinhaltegründen eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkws angeordnet. Im Zuge dessen wurde für das Gemeindegebiet Roßdorf ebenfalls ein Lkw-Durchfahrtsverbot erlassen. Die Maßnahme wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation in den betroffenen Straßen aus.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Ausweitung der festen Kontrollstellen für das Durchfahrtsverbot von Lkws.

Vorschlag für eine Zu- und Ausfahrt zum Gewerbegebiet "Im Münkel" von der B38 aus.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Lkw-Kontrollen erfolgen für den durchfahrenden Verkehr auf der L 3104 (Wilhelm-Leuschner- Straße) in Richtung Ober-Ramstadt. Seit dem Bestehen des Lkw-Durchfahrtsverbotes aus 2016 wird dort mittels einer stationären Überwachungsanlage der Lkw-Verkehr überwacht und konnte hierdurch erheblich reduziert werden. Zusätzlich werden durch die hiesige Ordnungspolizei mobile und stationäre Kontrollen durchgeführt. Hierbei ist festzustellen, dass die Mehrzahl der kontrollierten Fahrzeuge berechtigt als Be- und / oder Entlader im Ortsgebiet unterwegs ist.

Auch wurde eine Zufahrt von der B 38 zum Gewerbegebiet „Im Münkel“ bei der damaligen Planung des Gewerbemischgebietes geprüft. Eine solche Zufahrt wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit von Hessen Mobil und der Verkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt/Dieburg abgelehnt. Mittlerweile ist festzustellen, dass sich die Anbindung über die Dieburger Straße und den dortigen Kreisverkehrsplatz nicht negativ ausgewirkt haben.

b. Verkehrsberuhigung NebenstraßennetzEingaben aus der Beteiligung:

In den Seiten- und Parallelstraßen sollte man beidseitiges Parkverbot einrichten, die Pflanzkübel entfernen, die Sperrzeiten, Einbahnstraßenregelungen und das Durchfahrtsverbot aufheben.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Alle Straßen, abseits der Hauptverkehrsstraßen, sind mittels Beschilderung VZ 274.1 StVO (Zone 30) als Beginn einer Tempo 30 Zone ausgewiesen. An Straßen, die vom überörtlichen Berufsverkehr als Abkürzungswege genutzt wurden, wurde ein morgendliches Einfahrtsverbot angeordnet, um die Anwohner vor übermäßigen Lärmbelastungen zu schützen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Auch wurden Pflanzkübel aufgestellt, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen. Das Entfernen dieser Maßnahmen hätte die Aufhebung der errichteten Schutzmaßnahmen zur Folge, was nicht Ziel des Lärmaktionsplanes ist.

Auch ist ein generelles Anordnen von beidseitigen Parkverboten ist nicht möglich. Alle verkehrsbehördlichen Anordnungen sind im Einzelfall zu prüfen und anlassbezogen und verhältnismäßig anzuordnen.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 26 Siedlung Bes- sunger Forst- haus	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden entlang der B 26 vier Gebäude untersucht. Hierbei wurde berücksichtigt, dass im gesamten Bereich ein Splittmastixasphalt eingebaut wurde, der eine lärmindernde Wirkung hat. Weiterhin wurde berücksichtigt, dass eine Richtgeschwindigkeit für PKWs mit 130 km/h und Lkw's mit 80 km/h angeordnet ist.

An zwei Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte in der Nacht überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass auf Höhe der Siedlung Bessunger Forst keine Lärmschutzmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zur B 26 getroffen wurden. Es wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 bzw. 80 km/h und eine Lärmschutzwand gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Gundernhausen B 26	Die Berechnung des Straßenbaulastträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Hierbei wurde berücksichtigt, dass im gesamten Bereich ein Splittmastixasphalt eingebaut wurde, der eine lärmindernde Wirkung hat.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 5	L 3104 Darmstädter Straße Wilhelm-Leuschner-Straße	Die L 3104 in Roßdorf wird im nachfolgenden in den Straßenabschnitten Darmstädter Straße Wilhelm-Leuschner-Straße näher betrachtet.

L 3104 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	L 3104 Darmstädter Straße	Die Darmstädter Straße ist die Hauptverkehrsstraße, die durch die Ortschaft Roßdorf führt. Eine - gerade im alten Stadtkern - sehr dichte und fahrbahnahe Wohnbebauung zeichnet das Erscheinungsbild entlang der L 3104 aus. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits an 16 Gebäuden Lärmsanierungen durchgeführt

Bisheriger Sachstand:

Am 15.03.2023 wurde die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen auf der Darmstädter Straße zwischen Erbacher Straße und den Einmündungen Jahnstraße / Am Birkehe umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten 2021 wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Trotz bereits bestehender abschnittsweise Tempo 30-Anordnung werden in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV tagsüber ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 73 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte an vielen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der L 3104, ab Höhe Einmündung Erbacher Straße bis zur Einmündung Jahnstraße / Am Birkehe wird durch die Straßenverkehrsbehörde Roßdorf, vorbehaltlich der noch ausstehenden Anhörungen des Straßenbaulastträgers und der Polizei, in Erwägung gezogen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	L 3115 Dieburger Straße Erbacher Straße	Die östliche Erschließung von Roßdorf erfolgt über die L 3115, die im alten Ortskern in die L 3104 mündet. In diesem Bereich ist eine tägliche Verkehrsbelastung von rd. 9.900 Fz/Tag vorhanden. Der Abschnitt auf der Dieburger Straße zwischen Schwanengasse und der Erbacher Straße ist bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h beschränkt. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits an 27 Gebäuden Lärmsanierungen durchgeführt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht bis spät in die Nacht erheblicher Lärm, daher wir vorgeschlagen:

- Tempo 30 Zone (24 Std.) für die gesamten Dieburger Straße mit entsprechenden Kontrollstellen (feste Blitzeranlagen),
- Erbacher Straße und Dieburger Straße (ab B38) könnten im Zusammenspiel als Einbahnstraßen eingerichtet werden,

Bisheriger Sachstand:

Am 15.03.2023 wurde die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen auf der Dieburger Straße zwischen den Einmündungen Wiesenweg und Schwanengasse und auf der Erbacher Straße zwischen Dieburger und Darmstädter Straße umgesetzt.

Ergänzend können Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vorliegen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Rechtsfolge:

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

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Geschwindigkeitsüberwachungen finden temporär statt. Die Errichtung von stationären Anlagen ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und einer Erlasslage nicht möglich.

Das Einrichten einer Einbahnstraße hätte zur Folge, dass die Erbacher Straße (Gemeindestraße) für den überörtlichen Verkehr frei gegeben werden müsste. Diese ist hierfür nicht klassifiziert und als Zone 30 ausgewiesen. Beide Straßen eignen sich aufgrund Ihrer derzeitigen Bauweise nicht als Einbahnstraßen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	L 3104 Wilhelm-Leuschner-Straße	Die Wilhelm-Leuschner-Straße bildet die Verlängerung der L 3104 Richtung Ober-Ramstadt. Der DTV beträgt 7.396 Kfz/Tag. Die derzeit zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw beträgt von Ortseingang aus Richtung Ober-Ramstadt bis Einmündung Ringstraße 70 km/h am Tag und in der Nacht. Ab der Einmündung Ringstraße bis zur Einmündung Steingasse beträgt die derzeit zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw 50 km/h am Tag und in der Nacht. Von der Einmündung Steingasse bis zum Knotenpunkt L 3104/L 3115 beträgt die derzeit zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw 30 km/h am Tag und in der Nacht	431	493

(Verkehrssicherheit). Im Bereich des Glockenblumenweges befindet sich eine Lärmschutzwand.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine enorme Lärmbelästigung Ortsausgang Richtung Ober-Ramstadt durch Beschleunigungsvorgänge ab Kreuzung Wilhelm-Leuschner-Straße/ Ringstraße. Die vorhandene Lärmschutzwand und die 70 km/h-Zone helfen nur bedingt.

Vorschläge: Ortschild an die geänderte Situation des baulich bedingten neuen Ortseinganges anpassen. Im Kreuzungsbereich Wilhelm-Leuschner-Straße/ Glockenblumenweg/ Auf der Schmelz wird die Errichtung eines Kreisels vorgeschlagen, außerdem Tempo 50 entlang der Bebauung in der Außerortslage, im Ortsbereich Tempo 30.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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 und ist in eigener Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelmin-derung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde Roßdorf:

Eine abschließende Prüfung, ob eine verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt, wird noch erfolgen.

Eine Versetzung der Ortstafel vom Ortsausgang in Höhe der Ringstraße zur Einmündung nach dem Glockenblumenweg und die Reduzierung der Geschwindigkeit von derzeit erlaubten 70 km/h auf 50 km/h wurde mit den zu beteiligenden Behörden mehrfach geprüft und diskutiert. Derzeit besteht hierfür rechtlich noch keine Möglichkeit.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Gundernhausen L 3115 Hauptstraße	Die L 3115 bildet die Ortsdurchfahrt von Gundernhausen. Der DTV 2021 beträgt 5.317 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 155 Fz/Tag.	274	326

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung, verstärkt durch Umverlegung der Bushaltestellen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Eine Umverlegung von Bushaltestellen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich, nicht baurechtlich, geprüft. Die baulichen Gegebenheiten und die damit verbundenen Lärmkonflikte liegen nicht in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde.

Eine abschließende Prüfung, ob eine verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt, wird noch erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Gundernhausen K 128 Bruchwiesenstraße	Die Bruchwiesenstraße verbindet Gundernhausen und Stetteritz und führt auf die B 38.	29	28

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Roßdorf bitte um Untersuchung der Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträgers:
liegt bislang nicht vor

10.3.21 Schaafheim

Die Gemeinde liegt am östlichen Rand des Landkreises, im Herzen des Bachgau und direkt an der hessisch-bayerischen Landesgrenze. Sie besteht neben Schaafheim aus den weiteren Ortsteilen Mosbach, Radheim und Schlierbach und hat insgesamt 9.306 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Die autobahnähnlich ausgebaute B 469 sowie die B 26 erreicht man in wenigen Minuten.

Ein regionales Busnetz verbindet Schaafheim mit den umliegenden Gemeinden. Im nahegelegenen Babenhausen kann man mit dem Zug weiterfahren in Richtung Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Erbach oder Aschaffenburg.

Tabelle 106: Anzahl von Personen in Schaafheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 107: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schaafheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3116 Babenhäuser Straße/ Richelieu Allee	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2	Eichenweg Aueweg	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärm-minderungsmaßnahmen erforderlich.
3	Heerweg	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärm-minderungsmaßnahmen erforderlich.
4	Babenhäuser Straße/ Karl- Ulrich-Straße/ Wilhelm- Leuschner- Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde ergab eine Überschreitung der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Die Gemeinde Schaaheim hatte bislang keine Mittel für Lärmschutzmaßnahmen bereit gestellt.
5	L 3115, Großostheimer Straße	Ende 2019 wurde auf der L 3115 Großostheimer Straße zwischen der Kreuzung Müllerweg und dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und der Einmündung ‚Am Sägewerk‘ eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Es wurden bereits an 27 Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil durchgeführt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Starke Lkw-Belastung durch das östlich gelegene Gewerbegebiet, auch in den Nachtstunden. Forderung nach Lkw-Durchfahrtsverbot und dauerhaft Tempo 70 km/h außerorts Richtung Großostheim. Motorradfahrer und Autoposer sorgen für zusätzlichen Lärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 sind zwar in Vergleich zu 2015 etwas gestiegen, allerdings waren die in 2019 berechneten Lärmindizes für den Tag so gering, dass eine erneute schalltechnische Überprüfung nicht als erforderlich angesehen wird. (weiter Erläuterungen Kapitel 10.1.1.)

Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion werden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 Aschaffener Weg	Der kommunale Straßenabschnitt „Aschaffener Weg“ führt in Verlängerung der Landesstraße in den Ortskern. In diesem Bereich gibt es nur sehr wenig Bebauung.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 Langstädter Straße	Die Langstädter Straße ist eine Gemeindestraße mit Wohnbebauung.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Langstädter Straße wird seit Einrichtung der Ortskernumfahrung von vielen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung genutzt. Hiervon sind ein beträchtlicher Anteil Lastkraftwagen. Durch die hierdurch verursachten Straßenschäden, die entweder gar nicht, oder nur provisorisch repariert werden, erhöht sich der Verkehrslärm zusätzlich. An mehreren Häusern seien Setzrisse aufgetreten.

Vorschlag: Tempo 30, Durchfahrtsverbot für Lkws.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden an den Straßenbaulastträger, die Gemeinde Schaaheim, weitergeleitet, die auch gebeten wurde, den Straßenzustand zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
8 OT Radheim K 105/106, Hauptstraße	In dem engen einspurigen alten Ortskern ohne Bürgersteig erzeugen die Fahrzeuge Lärm, wenn sie über die heruntergefahrenen Kanaldeckeln fahren.

10.3.22 Seeheim-Jugenheim

Seeheim-Jugenheim, im Süden von Darmstadt und an der südhessischen Bergstraße gelegen, ist Teil des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Balkhausen, Jugenheim, Malchen, Seeheim und Ober-Beerbach mit den Siedlungen Stettbach und Steigerts und hat insgesamt 16.685 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Seeheim-Jugenheim liegt an der BAB 5 und der B 3. Durch die Straßenbahnlinien 6 und 8, aber auch per Bus, ist Seeheim-Jugenheim sowohl mit Alsbach-Hähnlein als auch Darmstadt verbunden. Alle Ortsteile sind per Bus zu erreichen und eine Buslinie verbindet diese mit Bickenbach. Über den Bahnhof Bickenbach bestehen gute Bahnverbindungen bis Frankfurt a. M. bzw. Heidelberg und Mannheim. Ein Anruf-Sammeltaxi verkehrt im westlichen Bereich der Ortslage Seeheim, ein anderes von und zu den Ortsteilen Balkhausen, Steigerts und Stettbach.

Tabelle 108: Anzahl von Personen in Seeheim-Jugenheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	907	345	216	65	0	1.533
Nachts (L _{Night})	462	239	72	0	0	-	773

Tabelle 109: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Seeheim-Jugenheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,009	0,872	0,085
Zahl der Wohnungen	727	132	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	244		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	47		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Seeheim L 3100 Heidelberger Straße	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung durch Hessen Mobil durchgeführt. Insbesondere im Abschnitt Heidelberger Straße 31 bis 55 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, tagsüber und insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an 6 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden und an einem Gebäude ganztags ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Erreichung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Gemeinde Seeheim-Jugenheim hat eine verkehrsrechtliche Anordnung nicht als angemessene Lärmschutzmaßnahme angesehen. Es würde sich hier nur um wenige belastete Gebäude handeln, die im Kreuzungsbereich mit anderen Straßen gelegen sind. Die Ortsdurchfahrt weist eine weitläufige, großzügige Bebauung auf. Viele Geschäfte und Gewerbebetriebe

		sind hier ansässig. Darüber hinaus sind in weiten Abschnitten die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)
2	OT Seeheim K 143 Pfungstädter Straße/ Darmstädter Straße/ Ober- Beerbacher- Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Nach Angaben des Landkreises Darmstadt-Dieburg stehen für freiwillige Lärmsanierung an Kreisstraßen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.
3	OT Jugenheim L 3100 Alte Bergstraße	Zu Beginn des Jahres 2022 wurde auf der L 3100 Alte Bergstraße zwischen den Kreuzungen Bickenbacher Straße / Hauptstraße und Schwarztannenstraße / Ludwigstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. Für viele Gebäude werden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gab Hinweise auf Geschwindigkeitsüberschreitungen und es wurden Forderung nach Tempo 30 für die komplette Ortsdurchfahrt, sowie einer Fahrbahndeckensanierung mit lärmarmen Asphalt gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmen Asphalt eingebracht werden kann.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Jugenheim L 3103 Schwarztannenstraße, Ludwigstraße, Hauptstraße, Balkhäuser Tal	Die L 3103 führt als Ortsdurchfahrt durch Jugenheim und erschließt vom vorderen Odenwald die B 3 und im weiteren Verlauf die BAB 5.	54	74

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hohes Verkehrsaufkommen auf der L3103, die von der A 5 in den Odenwald führt. In der warmen Jahreszeit kommt eine zusätzliche Lärmbelastung durch Motorräder hinzu. Forderung: Tempo 30 auf der kompletten L 3103

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Ober-Beerbach L 3098 Erbacher Straße	Die L 3098 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Ober-Beerbach. Der DTV 2021 beträgt 973 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Beschwerden über den durch Motorradfahrer und laute Autos verursachten Lärm; Bitte um Prüfung eines Motorradfahrverbots entlang der L 3098. Am alten Ortsausgang Ober-Beerbach in Höhe der neuen Stützmauer beschleunigen die Motorräder besonders, obwohl dort nur 50 km/h erlaubt sind.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die zuständige Polizeidirektion wurde um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Gemeinde Seeheim-Jugenheim:

Die Gemeinde Seeheim-Jugenheim hat beim Hessisches Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz angefragt, ob die im Lärmaktionsplan beschriebenen Lärmdisplays förderfähig sind, welches negiert wurde. Die Gemeinde Seeheim-Jugenheim steht der Aufstellung von Lärmdisplays, insbesondere im Ortsteil Ober-Beerbach, offen gegenüber und hat sich bei der Polizeidirektion Odenwald, die, wie im Entwurf des 4. Lärmaktionsplans beschrieben, zwei Lärmdisplays zur Reduzierung des Motorradlärms angeschafft hat, nach Erfahrungen und Kostenrahmen erkundigt. Darüber hinaus werden im Gemeindegebiet, auch im Ortsteil Ober-Beerbach, Anzeigegeräte eingesetzt, die die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer dokumentieren und auswerten.

10.3.23 Weiterstadt

Die Stadt Weiterstadt liegt westlich direkt an die Stadt Darmstadt angrenzend. Sie hat 26.291 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist damit die zweitgrößte Stadt im Landkreis und außerdem im südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Weiterstadt besteht aus der Kernstadt und den vier Stadtteilen Braunshardt, Gräfenhausen, Schneppenhausen und Riedbahn. Weiterstadt entwickelte sich zu einem sehr beliebten Standort für Großmärkte. Im Stadtteil Riedbahn befindet sich ein Gewerbe- und Industriegebiet.

Weiterstadt liegt direkt an der BAB 5 mit einem Anschluss als Vollkleeblatt, sowie an der B 42.

Es befindet sich ein Bahnhof am nordwestlichen Stadtrand an der Rhein-Main-Bahn (Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg). Mehrere Buslinien führen zwischen der Darmstädter Innenstadt und Erzhausen, Worfelden, Groß-Gerau und dem Frankfurter Flughafen durch Weiterstadt und einzelne Stadtteile. Eine Busverbindung besteht direkt zwischen dem Stadtteil Gräfenhausen und Darmstadt (Innenstadt). Eine andere Buslinie führt von der Kernstadt direkt zum Darmstädter Hauptbahnhof.

Tabelle 110: Anzahl von Personen in Weiterstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	5.070	3.053	1.524	467	5	10.119
Nachts (L _{Night})	4.238	2.223	860	98	0	-	7.419

Tabelle 111: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Weiterstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	27,652	11,376	2,373
Zahl der Wohnungen	4.816	949	2
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	7	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.666		

Zahl der Fälle starker Schlafstörung	468
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3

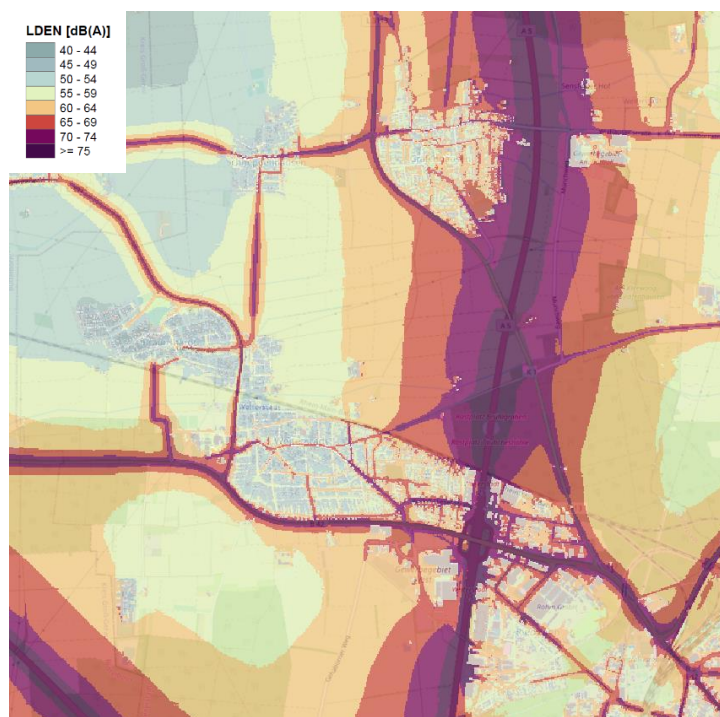


Abbildung 46: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen in Weiterstadt [HLNUG 2023]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 5	Der damalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde eine Lärmberechnung durchgeführt. Auf der BAB 5 ist die Straßenoberfläche mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag ausgestattet, wodurch sich die Lärmentwicklung um 2 dB(A) reduziert. Es wurden die 42 Gebäude mit dem geringsten Abstand zur BAB 5 untersucht. Es werden an keinem weiteren Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten.
2 Friedhofsweg/ Im Laukesgarten	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Nach Auskunft der Stadt Weiterstadt wurde der Radartrupp in Griesheim um zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen gebeten.
3 Darmstädter Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab trotz bereits bestehender Tempo 30 eine Überschreitung der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Die Stadt Weiterstadt hat allerdings keine Haushaltsmittel für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Nach Auskunft der Stadt Weiterstadt wurde der Radartrupp in Griesheim um zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen gebeten.

4	Rudolf-Diesel-Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Die Stadt Weiterstadt hat allerdings keine Haushaltsmittel für passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Die mögliche Einrichtung einer Tempo30-Zone kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Das wäre von der Kommune in eigener Zuständigkeit zu prüfen.
5	OT Braunshardt, L 3094	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
6	OT Gräfenhausen, BAB 5	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. Der ehemalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil teilte in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung mit, dass der Einbau des lärmarmen Splittmastixasphaltes als Versuchsstrecke angelegt wurde und daher keine Maßnahme der Lärmsanierung darstellt.
7	OT Gräfenhausen, Hauptstraße	Die Hauptstraße ist inzwischen als Gemeindestraße abgestuft und im Rahmen einer grundhaften Sanierung verkehrsberuhigt und als Einbahnstraße ausgebaut.
8	OT Riedbahn Riedbahnstraße	Die kommunale Riedbahnstraße führt zum größten Teil durch Gewerbegebiet, hat aber auch in einem Bereich angrenzende Wohnbebauung. Daher wurde auf Beschwerden hin, der Zulieferverkehr und das Parkverhalten des Lkw-Verkehrs von der Stadt Weiterstadt untersucht. Es konnten keine erheblichen zu beseitigenden Mängel festgestellt werden. Die Stadt Weiterstadt wurde erneut gebeten, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen
9	OT Schneppenhausen BAB 5	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
10 B 42	Südlich von Weiterstadt verläuft direkt entlang der Wohnbebauung die Bundesstraße 42, die eine überregionale Verbindungsstraße zwischen Weiterstadt und Darmstadt nach Osten bzw. Büttelborn nach Westen darstellt. Weiterhin verbindet die B 42 die Anschlussstelle Büttelborn der

BAB 67 mit der Anschlussstelle Weiterstadt der BAB 5. In einem Teilbereich ist eine Lärmschutzwand errichtet. Es besteht eine Geschwindigkeitsanordnung von Tempo 70 km/h ganztags. Der DTV beträgt seit Jahren stabil ca. 18.500 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von etwa 1.200 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die vorhandene Lärmschutzwand auf der nördlichen Seite der B42 endet derzeit auf Höhe der Gehaborner Straße (nördlich) bzw. des Gehaborner Weges (südlich). Bitte um Verlängerung der Lärmschutzwand in westliche Richtung. Bitte um Tempo 50 und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder stationären Messanlagen.

Bisheriger Sachstand:

Bereits die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hessen Mobil um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Hessen Mobil wurde weiterhin gebeten, die Möglichkeit einer Lärmschutzwand entlang der B 42 aufgrund der Vielzahl der Betroffenen zu prüfen.

Die zuständigen Fachbehörden konnte die Prüfaufträge bislang nicht zum Abschluss bringen. Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde nun bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Von 60 untersuchten Gebäuden werden an 2 Gebäuden am Tag und an 28 Gebäuden in der Nacht eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 65 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um 1 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung an der B 42 an vielen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 42 ist allerdings nicht Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Am 04.10.2023 hat die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg zwischen den Einmündungen der L 3094 und der Darmstädter Straße/Im Rödling eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Eine weitere Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zeit von 6 bis 22 Uhr würde zu Lasten des Verkehrsflusses gehen, der insbesondere in den Zeiten des erhöhten Berufsverkehrs unbedingt aufrechterhalten werden soll.

Über den Umsetzungsstand ist bislang nichts bekannt.

Festlegung:

Die Anordnung ist durch Aufstellen der Verkehrsschilder zeitnah umzusetzen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
11	OT Riedbahn BAB 5	Der Gesamtverkehr ist laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich auf 105.589 Kfz/Tag gesunken. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 14.300 Fz./Tag

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird seit Jahren ein Lückenschluss der Lärmschutzeinrichtung und eine Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Die Wirkung des vor ca. 6 Jahren aufgetragenen lärmindernden Asphalt ist verpufft.

Zurzeit wird auf der Westseite der A5 eine Oberleitung für den E-Highway im Bereich von Gräfenhausen erweitert. Die Einwanderinnen und Einwander geben an, dass lt. Autobahn GmbH auch neue Streckencharakteristika, wie die Einbeziehung einer Lärmschutzwand, berücksichtigt werden sollen. Es wäre somit ein Leichtes, die Masten für eine Lärmschutzwand, auch ohne langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren, umzusetzen. Sollte dies nicht möglich sein, soll die bereits in Planung befindliche Errichtung eines Lärmschutzwalles plus Wand umgesetzt werden. Bis zu deren Errichtung sollten stationäre Lärmblitzer aufgestellt werden.

Die Eingaben wurden an die nun zuständige Autobahn GmbH mit der Bitte um Prüfung und Stellungnahme weitergegeben.

Stellungnahme der Autobahn GmbH

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.

Der Zustand Fahrbahn rechtfertigt aktuell keine Erneuerung. Wann eine Erneuerung durchgeführt werden wird, lässt sich zurzeit nicht abschätzen. Im Bereich Riedbahn werden derzeit planerische Maßnahmen untersucht, die zu einem späteren Zeitpunkt zusätzlich Lärmschutzmaßnahmen zur Folge haben könnten. Eine mögliche Umsetzung würde voraussichtlich 7-10 Jahre dauern.

Der E-Highway steht rechtlich nicht im Zusammenhang mit Lärmschutz.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
12 OT Schneppenhausen K 165 Schulstraße/ Gräfenhäuser Straße	Die Kreisstraße führt als Ortsdurchfahrt von Braunshardt Richtung Gräfenhausen und L 3113. Neben der innergemeindlichen Erschließungsfunktion wird auch eine überregionale Erschließung erfüllt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde ein hohes Verkehrsaufkommen und hohe Lärmbelastung beklagt. Viele landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lkws nutzen die Straße, außerdem dient sie als Ausweichstrecke zu B 42. Es kommt immer wieder zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Forderungen: Ausweitung der Tempo 30-Anordnung auf die komplette Straße, Geschwindigkeitstrichter vor und auch direkt nach den Ortstafeln auf 70km und 50km, Lkw-Durchfahrtsverbot, Geschwindigkeitskontrolle, Aufstellen weiterer Poller, Umgehungsstraße, Schulstraße zur Einbahnstraße umfunktionieren - Gegenrichtung über Am Flachsgraben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde gegenüber der Stadt Weiterstadt angeregt, die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen sowie die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots in eigener Zuständigkeit zu überprüfen.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Die Bitte um Geschwindigkeitskontrollen wurde gegenüber dem Ordnungsamt und der Polizei wiederholt.

Die Auswertung der aktuellen Lärmkartierung Hessen lässt im Bereich der Schulstraße für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Auswertung der Lärmkartierung für die Gräfenhäuser Straße ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die der Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärm-berechnung gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger:

Eine Lärm-berechnung wurde bislang nicht vorgelegt. Ebenfalls liegt keine Stellungnahme zu eventuellen baulichen Maßnahmen vor.

Festlegung:

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt:

Nach Auskunft der Stadt Weiterstadt wurde der Radartrupp in Griesheim um zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen gebeten.

In der Schulstraße wurde aufgrund des vorhandenen Zuganges der Wilhelm-Busch-Grundschule Tempo 30 bis zur Ringstraße angeordnet. Wegen des Überfahrens der Gehwege durch Lkw/Busse findet derzeit zusammen mit der Unteren Verkehrsbehörde und der Polizei ein Austausch statt, um Lösungen zu erarbeiten. Für den Stadtteil Schneppenhausen kann wegen fehlender geeigneter und zumutbarer Umfahungsstrecken kein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
13	OT Schneppenhausen K 139 Albrecht-Dürer-Straße	Die Kreisstraße führt von Worfelden kommend in der Ortsmitte auf die K 165 und erfüllt vor allem eine überregionale Erschließung.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Lautstärke des Straßenverkehrs ist insbesondere Ortsausfahrt Worfelden sehr hoch, verstärkt durch überhöhte Geschwindigkeit. Es wurde der Vorschlag eingebracht, Tempo 30 anzuordnen. Ein Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt Lärmpegels würde durch eine gleichmäßige Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu einer erheblichen Senkung des Lärmpegels erreicht, da Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge durch eine geringere Höchstgeschwindigkeit deutlich reduziert werden. Stationäre Blitzer sollten zudem aufgestellt werden.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde gegenüber der Stadt Weiterstadt angeregt, die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen sowie die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots in eigener Zuständigkeit zu überprüfen. Die Bitte um Geschwindigkeitskontrollen wurde gegenüber dem Ordnungsamt und der Polizei wiederholt.

Die Auswertung der aktuellen Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung.

Es wurde somit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger: liegt bislang nicht vor.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:**a. flächendeckend Tempo 30 im Stadtgebiet**

Eingaben aus der Beteiligung:

Für das gesamte Stadtgebiet ist aus Lärmschutzgründen die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt:

In Weiterstadt und allen Stadtteilen (ausgenommen Riedbahn, da Gewerbegebiete) gibt es bereits Tempo 30-Zonen.

b. Gesamtlärmbelastung in GräfenhausenEingaben aus der Beteiligung:

Gräfenhausen ist von vielen Lärmquellen geplagt: 8-spurige A 5, Abflugroute Startbahn-West, An- und Abflüge Flugplatz Egelsbach. Die neue ICE-Trasse Frankfurt -Mannheim soll entlang der Ostseite der A 5 gebaut werden und zusätzlichen Lärm verursachen, dann fahren tagsüber ICE - und nachts Güterzüge.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärmverursacher getrennt abgezielt werden, da laut aktueller Gesetzeslage die Verantwortung nur für den eigenen Beitrag zum Verkehrslärm besteht.

Im Rahmen des Neubaus der Strecke Frankfurt-Mannheim würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden. Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14 Bahnhofstraße	Die Bahnhofstraße erschließt den Bahnhof sowohl von der L 3094 sowie der als eine Art Ortsdurchfahrt fungierende Darmstädter Straße. Teil einer Tempo 30 Zone.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Ein eventuelles Straßenbahnprojekt würde zusätzlichen Schienenverkehrslärm bedeuten. Daher die Bitte, die Bahnhofstraße in die Lärmaktionsplanung als ruhiges Gebiet, das gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen ist, aufzunehmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen eines Schienenneubauprojektes würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Weitere Ausführungen siehe unter „ruhige Gebiete“

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	OT Braunshardt BAB 67	Die BAB 67 führt in ca. 2,5 km Luftlinie Abstand an Braunshardt vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Lärm durch die Autobahn ist enorm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16	OT Braunshardt B 42	Die B 42 führt in knapp 1 km Entfernung an Braunshardt vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
17	OT Braunshardt Forststraße	Die Forststraße ist eine kommunale Straße im Stadtteil Braunshardt und durch lockere Wohnbebauung geprägt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18	OT Gräfenhausen Darmstädter Landstraße	Die Darmstädter Landstraße erschließt Gräfenhausen von Süden von der L 3113. Zwischen den Einmündungen Hauptstraße und Arheilger Weg ist bereits Tempo 30 aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.	7	13

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt nun für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt als Straßenbaulastträger:

Eine Stellungnahme zu möglichen Maßnahmen der freiwilligen baulichen Lärmsanierung liegt bislang nicht vor.

Nach Auskunft der Stadt Weiterstadt wurde der Radartrupp in Griesheim um zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
19	Taunusstraße/Dammstraße	Es sollte ein Verbot von LKW's durch das Wohngebiet (Taunusstraße/Dammstraße) ausgesprochen werden, da diese mit weiterer Gewerbeansiedlung immer mehr werden. Stattdessen sollte die Fahrzeugführung an der Autobahn entlang verlaufen.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Vorschläge zur Ausweisung ruhiger Gebiete hervorgebracht:

- a. **Schloßpark** in Braunshardt
- b. Die **Bahnhofstraße** soll als "ruhiges Gebiet", das gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen ist, aufgenommen werden
- c. **Ortskern** um Kirche/Roter Platz/Hauptstraße

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.4 Kreis Groß-Gerau

Der Großteil des Landkreises Groß-Gerau liegt im Hessischen Ried. Der Main bildet die nördliche, der Rhein die westliche Grenze. In den 14 Städten und Gemeinden des Landkreises Groß-Gerau leben 281.712 Menschen (Stand: 31.12.2023). Kreisstadt ist die gleichnamige Stadt Groß-Gerau. Die Struktur des Kreises ist sowohl geprägt durch die Landwirtschaft, als auch durch Industrie.

Durch das Kreisgebiet führen 48,8 km Autobahn mit 12 Autobahnanschlüssen, im Einzelnen: die BAB 67 (Mannheim–Darmstadt–Mönchhof-Dreieck) und BAB 60 (Rüsselsheim–Bingen am Rhein), sowie die BAB 3 (Frankfurter Kreuz–Wiesbadener Kreuz), die BAB 5 (Anschlussstelle Langen/Mörfelden) und die BAB 671 (Mainspitz-Dreieck–Wiesbaden).

Ferner erschließen 111,7 km Bundesstraßen, 90,1 km Landesstraßen und 57 km Kreisstraßen das Kreisgebiet.

Durch das Kreisgebiet verlaufen die Riedbahn (Mannheim–Frankfurt), die Rhein-Main-Bahn (Mainz–Aschaffenburg) und die Mainbahn (Mainz–Frankfurt/M). Die S-Bahn-Linien S7, S8 und S9 binden das Kreisgebiet an die Metropolregion Rhein-Main an. Die drei den Kreis durchquerenden Bahnlinien werden sowohl vom Personen- als auch vom Güterverkehr stark befahren. Die lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau mbH als 100-prozentiges Tochterunternehmen der Riedwerke nimmt die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahr.

Die sehr gute Verkehrsanbindung durch das Autobahnnetz, den Frankfurter Flughafen, sowie die Frachthäfen Gernsheim und Ginsheim-Gustavsburg bilden die Grundlage für eine hervorragende Mobilität.

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)

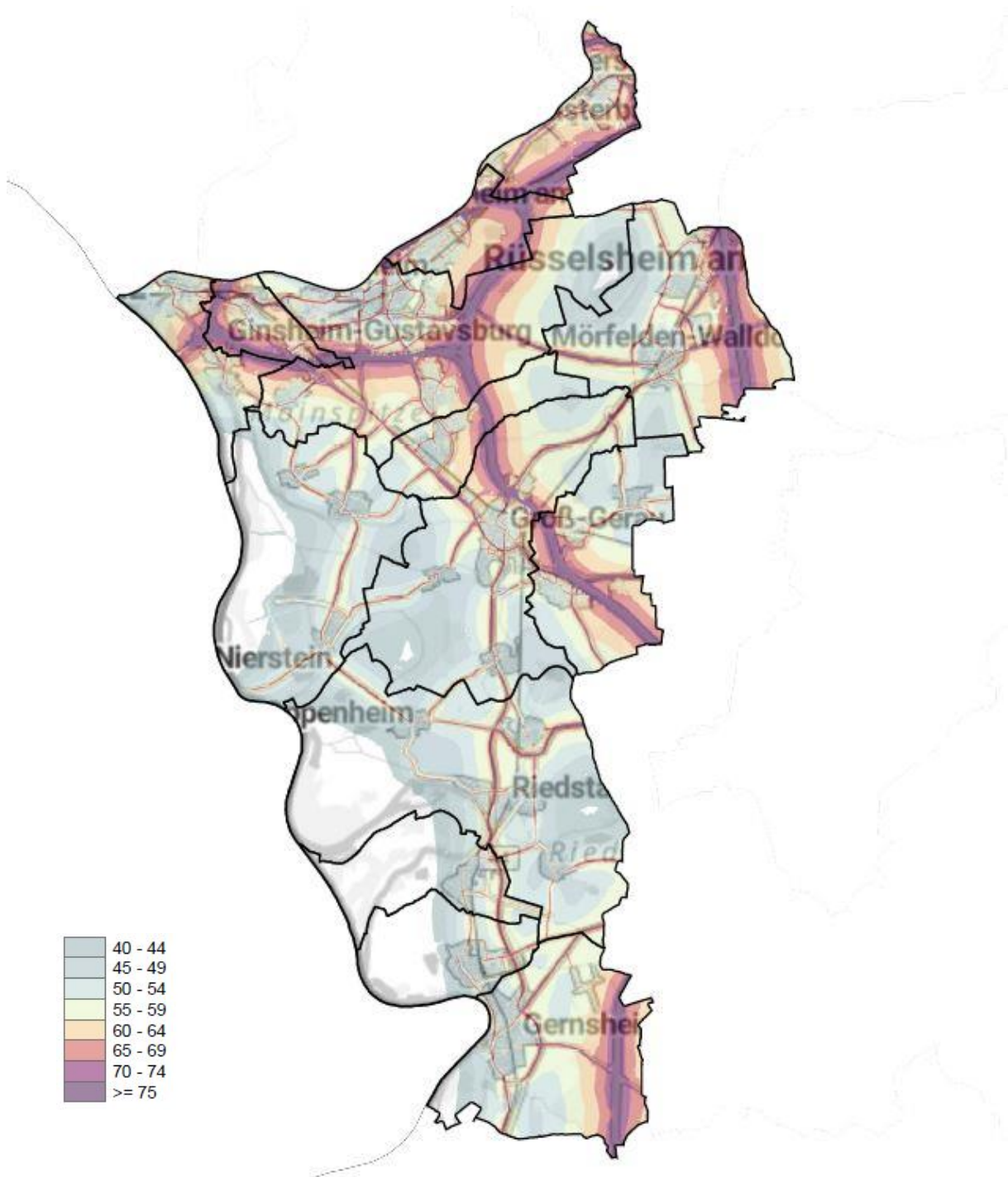


Abbildung 47: Lärmbelastung LDEN durch Straßen im Kreis Groß-Gerau [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohnern der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

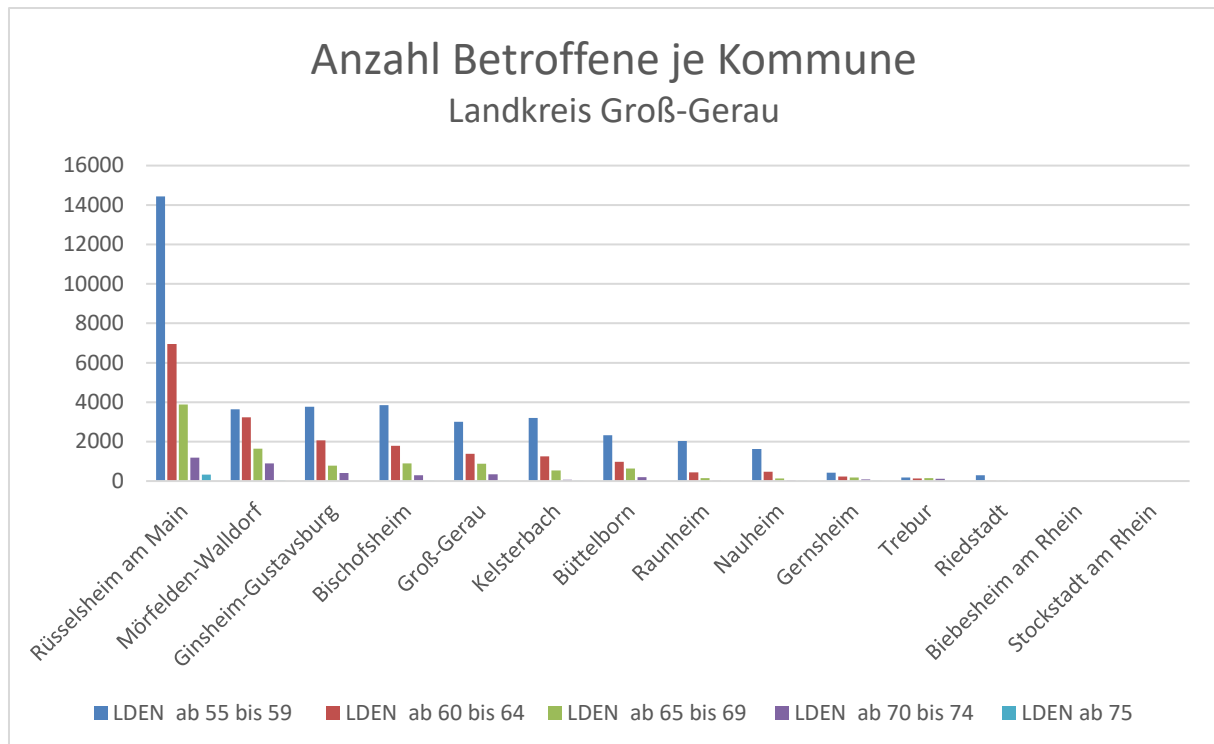


Abbildung 48: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 55 dB (A) nach EU-Kartierung

10.4.1 Biebesheim am Rhein

Biebesheim am Rhein liegt im Hessischen Ried, etwa 15 Kilometer südwestlich von Darmstadt direkt am Rhein, der die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bildet. Die Gemeinde besteht offiziell nur aus einem Ortsteil und aus einer Gemarkung (Fläche: 1.868 ha). Biebesheim am Rhein hat 6.761 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Nördlich angrenzend an Biebesheim befindet sich das Europa-Reservat Kühkopf-Knoblochsau, Hessens größtes Naturschutzgebiet.

Biebesheim wird von der B 44 gestreift und hat einen Bahnhof an der Bahnstrecke Mannheim-Frankfurt am Main (Riedbahn). Darüber hinaus besteht eine Busverbindung in die Nachbarorte und nach Darmstadt.

Biebesheim ist Standort der HIM GmbH, der zentralen Verbrennungsanlage für Giftstoffe und Industriemüll im Land Hessen.

Die Gemeinde Biebesheim, die Schöffersstadt Gernsheim und die Stadt Stockstadt am Rhein und haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Gernsheim.

Tabelle 112: Anzahl von Personen in Biebesheim am Rhein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 113: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Biebesheim am Rhein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,355	0,277	0,046
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 K 163 Gernsheimer Straße Rheinstraße	Die K 163 führt als Verlängerung der L 3361 in das Gemeindegebiet von Biebesheim. Hier geht sie als Gernsheimer Straße in die Rheinstraße über, in deren Verlauf sie in kommunale Straßenbaulast übergeführt wird. Im Abschnitt Wilhelm-Leuschner-Straße bis Krummgasse ist in der Zeit von 7 bis 17 Uhr Tempo 30 km/h aus Sicherheit&Ordnung angeordnet. Auf der kompletten Ortsdurchfahrt besteht ein LKW-Durchfahrtsverbot.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Kreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und die Gemeinde Biebesheim als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträger:

Eine schalltechnische Berechnung wurde erstellt. Diese erfolgte in Ermangelung anderer Verkehrsdaten auf Basis der Zählwerte der Zählstelle 62160517 auf der Justus-von-Liebig-Straße. Hiervon führt ein erheblicher Teil der Verkehrsströme in das Gewerbegebiet, so dass die tatsächlichen Verkehrszahlen deutlich niedriger ausfallen dürften.

Stellungnahme der Gemeinde Biebesheim:

Auf dem Abschnitt Wilhelm-Leuschner-Straße bis Krummgasse ist Tempo 30 km/h von 7 bis 17 Uhr aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Auf der kompletten Ortsdurchfahrt herrscht ein Lkw-Durchfahrtsverbot.

Von 2018 bis 2020 wurde Kreisstraße K163 in der Ortsdurchfahrt sukzessive grundhaft saniert und ortsgerecht und barrierefrei umgebaut.

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	Kommunale Rheinstraße	Die Rheinstraße geht auf Höhe der Bahnhofstraße Richtung Norden in die Straßenbaulast der Kommune über. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Gemeinde Biebesheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Biebesheim:

Auf dem Abschnitt Wilhelm-Leuschner-Straße bis Krummgasse ist Tempo 30 km/h von 7 bis 17 Uhr aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Auf der kompletten Ortsdurchfahrt herrscht ein Lkw-Durchfahrtsverbot.

Seit März 2022 wird der kommunale Abschnitt der Rheinstraße in der Ortsdurchfahrt sukzessive grundhaft saniert und ortsgerecht und barrierefrei umgebaut.

Eine schalltechnische Untersuchung erfolgt derzeit.

Festlegung:

Die Gemeinde Biebesheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	Stockstädter Straße	Die Stockstädter Straße führt vom Kreisel Nord in den Ortskern von Biebesheim. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Stellungnahme der Gemeinde Biebesheim:

Auf der kompletten Ortsdurchfahrt herrscht ein Lkw-Durchfahrtsverbot.

Seit März 2022 wird die kommunale Stockstädter Straße in der Ortsdurchfahrt sukzessive grundhaft saniert und ortsgerecht und barrierefrei umgebaut.

10.4.2 Bischofsheim

Die Gemeinde Bischofsheim weist 13.362 Einwohner (Stand: 31.12.2023) auf und besteht nur aus einer Gemarkung.

Bischofsheim liegt im sogenannten Mainspitzdreieck (BAB 60 und 671), dem Gebiet südlich der Mainmündung zwischen Main und Rhein. Nördlich führt die vierspurige autobahnähnliche B 43 mit Anschlussstelle Mainz-Bischofsheim durch die Kommune. Für Gewerbesiedlungen bietet die Kommune somit eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur.

Der Bahnhof Mainz-Bischofsheim stellt einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt im Rhein-Main-Gebiet dar. Er bietet eine Direktverbindung durch die S-Bahn-Linien 8 und 9 sowie die Regionalbahn nach Frankfurt-Flughafen, Frankfurt a.M., Darmstadt, Mainz und Wiesbaden. Seit dem Bau der Eisenbahnlinie Mainz-Frankfurt im 19. Jahrhundert ist Bischofsheim mit einer Größe von 37 Hektar und 41 Kilometer Gleisanlagen einer der wichtigsten Verschiebebahnhöfe im Rhein-Main-Gebiet. Er ist ein wichtiger Güterbahnhof, in dem zahlreiche Güterzüge zusammengesetzt und gekoppelt werden.

Direkte Busverbindungen bestehen nach Mainz, Wiesbaden, Hochheim, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach und zum Frankfurter Flughafen.

Tabelle 114: Anzahl von Personen in Bischofsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 115: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bischofsheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,355	0,277	0,046
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 L 3482, Darmstädter Straße / Mainzer Straße	Die Darmstädter und Mainzer Straße bilden die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Bischofsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 zwischen Kerngemeinde und Gewerbegebiet 9.993 Kfz/Tag. Bereits in den Jahren 1993 bis 1996 wurden gemäß Hessen Mobil in der Ortsdurchfahrt Bischofsheim (L 3482) passive Lärmschutzmaßnahmen an ca. 20 Wohngebäuden im Zuge der Lärmsanierung an Landesstraßen durchgeführt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Umgebungslärm ist nachts hoch. Vor allem in den Tag-Nacht-Übergängen kommt es sehr häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Anregungen: Einführung Tempo 30 ganztags wenigstens von 22:00-6:00 Uhr, Durchfahrtsverbot Lkw, Erneuerung des Straßenbelags, Geschwindigkeitskontrollen, feste Radarstationen, bauliche Veränderung durch Kreisel Ortsein- und -ausgang Richtung Gustavsburg als Verkehrsberuhigung, Anbringung einer Kreuzungshilfe (Zebrastrifen).

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein schalltechnisches Gutachten durch Hessen Mobil erstellt. Es wurde festgestellt, dass an fast allen untersuchten Gebäude die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten waren.

Eine Entscheidung über eine verkehrsrechtliche Anordnung wurde jedoch nicht getroffen. Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung flächendeckend überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Zuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

L 3482 als Teil des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Gemeinde Bischofsheim wird die Anordnung von Tempo 30 auf der Darmstädter Straße und Mainzer Straße von Ortseingang Friedhof bis Ortsausgang Gustavsburg anstreben und umsetzen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

Stellungnahme der Polizeidirektion Groß-Gerau:

Bei der Ortsdurchfahrt in Bischofsheim handelt es sich um eine belebte „Einkaufsstraße“ mit vielen Geschäften, Gewerbe, Banken, Bushaltestellen usw., das Geschwindigkeitsniveau ist daher als eher gering anzusehen. Weiterhin ergeben sich durch eine Vielzahl von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen viele Faktoren, welche den Verkehrsfluss hemmen und das Geschwindigkeitsniveau weiter reduzieren. Für den Schwerlastverkehr >7,5 t besteht ein Durchfahrtsverbot.

Der oben genannte Bereich eignet sich weder für eine Kontrollstelle, noch wird die tatsächliche Notwendigkeit gesehen

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	K 201 Rheinstraße	Auf der Rheinstraße ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot ist bereits angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine Tempo 30-Anordnung und Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurden seitens der Lärmaktionsplanung Lärmbelastungen festgestellt, die die Erstellung eines schalltechnischen Gutachten für erforderlich machten.

Stellungnahme der Gemeinde Bischofsheim:

Die Kommune erbittet ein schalltechnisches Gutachten für die gesamte Rheinstraße zwischen Kreuzung Darmstädter Straße bis Ringstraße. In diesem Straßenabschnitt gilt Tempo 50 und dieser ist sowohl durch Pkw-Verkehr, als auch durch den dort verkehrenden ÖPNV von Lärm betroffen. Es gingen vermehrt Anwohnerbeschwerden ein, insbesondere zum Lärmschutz während der Nachtzeiten. Eine Reduzierung auf Tempo 30 würde

aus Sicht der Gemeinde Bischofsheim für die Anwohner/innen eine Minderung der Lärmbelastung nach sich ziehen.

Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträgers:

Für den Abschnitt Einmündung Treburer Straße bis Kreuzung Darmstädter Straße wurde ein aktuelles schalltechnisches Gutachten erstellt. Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass vor allem die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen allerdings keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

b. Flächendeckend Tempo 30

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird generell für alle Straßen in Bischofsheim Tempo 30 empfehlenswert, da dann viele Staugeplagten der A 60 den Ort nicht mehr als Ausweichstrecke nutzen würden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die Gemeinde Bischofsheim weitergeleitet, mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten:

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	BAB 671	Die Autobahn 671 trifft von Norden kommend westlich von Bischofsheim am Mainspitzdreieck auf die BAB 60. Der DTV 2021 beträgt 49.457 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 4.181 Fz/Tag.	49	252

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Lärmschutzwälle (-wände), Heckenbepflanzung, ggf. Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen, und deren Kontrolle.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Die Eingaben wurde an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	BAB 60	Die Autobahn 60 führt im Süden von Bischofsheim in Ost-West-Richtung und verbindet vorrangig verschiedene Autobahnen miteinander.	758	1749

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Grünstreifen wurde abgeholzt und weist auch viele Lücken auf. Nachts hört man die Autobahn A60 sehr laut, evtl. durch die provisorische Freigabe des Standstreifens.

Vorschlag: Errichtung eines Lärmschutzwalls oder die dynamische Freigabe des Streifens bzw. in den Nachtstunden wird keine Freigabe erteilt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben wurde an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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.

Die temporäre Freigabe des Seitenstreifens ist eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme und keine Lärmschutzmaßnahme, auch wenn ggf. durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Verkehrslärm geringfügig gemindert werden sollte.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	B 43	Die Bundesstraße 43 führt an der Mainbahn entlang zwischen Kerngemeinde und Böcklersiedlung ohne direkte Wohnbebauung. Der DTV in diesem Bereich beträgt 12.272 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 626 Fz/Tag.	258	368

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung. Es werden Schallschutzfenster gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt in Abschnitten 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	Hessenring	Der Hessenring ist eine kommunale Straße am westlichen Gemeinderand. Es ist Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.	1	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Wegen fehlender Fahrbahnschwellen wird ständig zu schnell gefahren. Der Schwerlastverkehr nutzt oft den Hessenring, vor allen Dingen in der Nacht, als Ortsdurchfahrt. Durch die Bebauung der Südseite ist ein erhöhter Schallpegel entstanden, da fast alle Flächen vor den Häusern mit Parkflächen versiegelt wurden. Mehr Bepflanzung würde einer Schallberechnung zu Gute kommen, z. B. könnte man die bereits vorhandenen Pflanzinseln erweitern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Somit wurden bauliche Schallschutzmaßnahmen als geeignet gesehen, um eine die Lärmbelastung zu verringern, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Alle Eingaben wurden zuständigkeitshalber an die Kommune weitergeleitet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Bischofsheim:

Im Hessenring gilt bereits Tempo 30, dennoch melden Anwohner/innen immer wieder Konflikte durch Kraftfahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit. Die durch die Gemeinde und durch die Polizei zu verschiedenen Zeitpunkten getätigten Messkontrollen konnten dieses Bild bislang nicht bestätigen. Die Gemeinde plant dennoch mittels mobiler Geschwindigkeitsanzeigetafeln Messungen über einen längeren Zeitraum zu tätigen.

10.4.3 Büttelborn

Büttelborn ist eine Gemeinde mit 15.068 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) im südlichen Rhein-Main-Gebiet. Sie liegt am nördlichen Rande des Hessischen Rieds in direkter Nachbarschaft zur Kreisstadt Groß-Gerau. Die Gemeinde gliedert sich in die Ortsteile Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden.

Büttelborn besitzt eine Anschlussstelle an der BAB 67 (Köln-Basel), zudem führt die B 42 als Ortsumgehung unmittelbar an Büttelborn vorbei. In fünf Minuten ist die BAB 5 Frankfurt-Mannheim über die Autobahnauffahrt Weiterstadt erreichbar. Durch das Gemeindegebiet verlaufen außerdem die Landesstraßen L 3094 (nach Weiterstadt bis zur B 42) und L 3303 (nach Griesheim bis zur B 26) sowie diverse Kreisstraßen.

Der Ortsteil Klein-Gerau hat einen Haltepunkt an der Rhein-Main-Bahn. Mit der Regionalbahn 75 lassen sich fast durchgehend halbstündlich Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg erreichen. Zudem befindet sich in direkter Nachbarschaft zu Büttelborn der zur Riedbahn gehörige Bahnhof Groß-Gerau Dornberg.

Bereiche von Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden liegen in der Nachtschutzzone des Frankfurter Flughafens.

Tabelle 116: Anzahl von Personen in Büttelborn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.327	984	639	190	0	4.140
Nachts (L _{Night})	1.508	777	373	13	0	-	2.671

Tabelle 117: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Büttelborn (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	17,471	7,762	1,465
Zahl der Wohnungen	1.970	394	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	670		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	169		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

Tempo-30-Zonen:

Alle drei Ortsteile sind nach Angaben der Stadt flächendeckend als „Tempo 30 Zonen“ ausgewiesen. Ausgenommen sind lediglich als Hauptverkehrsstraßen die Mainzer Straße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur im Bereich zwischen Kirche und Volksbank gelten), die Darmstädter Straße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur in der Verlängerung bis zur Einmündung der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße gelten) sowie die Taunusstraße (hier kann die Geschwindigkeitsreduzierung nur im Bereich zwischen Rhön- und Kirchstraße gelten), ebenso die Rheinstraße und Geleitstraße in Worfelden und die Hauptstraße in Klein-Gerau.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 67	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat der damalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil festgestellt, dass im Randbereich der BAB 67 (Taunusstraße) an einigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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).
2 L 3303	In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden im Bereich der Landesstraße 3303 an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümern 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 Klein-Gerau, BAB 67	Im weiteren Verlauf nach Norden führt die BAB 67 westlich am Stadtteil Klein-Gerau vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 59.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 7.500 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt besteht bereits seit der letzten Runde der Lärmaktionsplanung. Aufgrund der Auswertung der Lärmkartierung wurde die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträgerin um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Aufgrund

- der sehr niedrigen Zahl an Betroffenen sowohl tagsüber als auch nachts (3 Standorte);
- der sehr geringen Reduzierung der Betroffenen in beiden Untersuchungsfällen (um jeweils 2 Standorte);
- der Unterschreitung des Grenzwertes der Pegelminderung (unter 3 dB(A));

kommen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Wirksamkeit der untersuchten straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist gering und die Höhe der Verkehrseinschränkung unter Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn somit nicht verhältnismäßig. Aus o.g. Gründen werden weder tagsüber noch nachts straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Die Betroffenen können durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen wirksam ausgeglichen werden.

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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.

Die temporäre Freigabe des Seitenstreifens ist eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme und keine Lärmschutzmaßnahme, auch wenn ggf. durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Verkehrslärm geringfügig gemindert werden sollte.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	B 44 (Donaustraße)	Die Bundesstraße 44 verläuft am nördlich Rand der Kernstadt von Büttelborn und schließt an die BAB 67 (Anschlussstelle „Büttelborn“) an. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 15.176 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 700 Fahrzeugen/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein Gutachten durch Hessen Mobil erstellt, wonach in weiten Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten wurden.

Die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau sah eine Reduzierung der Geschwindigkeit als zunächst schwierig. Die B 44 ist in diesem Abschnitt außerorts, das Wohngebiet an der Donaustraße liegt südlich davon, nördlich der B 44 befinden sich Felder. Es wird seitens der Straßenverkehrsbehörde befürchtet, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h kaum Akzeptanz finden wird. Aufgrund der Verkehrssituation sollten

vordergründig bauliche Lärmsanierungen (Lärmschutzwand, Lärmschutzfenster) favorisiert werden.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 66 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	K 160, Mainzer Straße/ Berkacher Weg	Die K 160 führt als Hauptverkehrsstraße durch den Innenstadtbereich von Büttelborn. Sowohl für die Mainzer Straße als auch für den Berkacher Weg besteht bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Derzeit ist auf beiden Straßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Es wurde dem Landkreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Landkreis Groß-Gerau:

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

Stellungnahme der Gemeinde Büttelborn:

Im April 2024 wurde in der Mainzer Straße ab der Gaststätte „Zum Dorfkrug incl. der Darmstädter Straße bis zum Kreisel Tempo 30 ganztags aus Sicherheit&Ordnung angeordnet.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	Dornheimer Straße	Die Dornheimer Straße ist eine kommunale Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Verkehr hat zugenommen, seitdem das Neubaugebiet bewohnt ist und der Industriezweig sich vergrößert hat. Täglich befahren zahlreiche Lastkraftwagen, Traktoren und Pkws die Straße. Um die Kernzeiten entspricht der Verkehr einer Hauptverkehrsstraße. Auch die Parksituation hat sich seit her sehr verschlechtert.

Bitte: Umgehungsstraße; Dreifachverglasung der Fenster

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Bauleitplanung muss bei der Ausweisung eines neuen Baugebiets geprüft werden, dass weitere erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Klein-Gerau L 3094	Die Landesstraße führt ortsumfahrend im Osten von Klein-Gerau vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Opeling bestehen Lärmbelastung durch die Landesstraße.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Worfelden K 139 Oberdorf	Die Kreisstraße führt von Schneppenhausen kommend als Ortsdurchfahrt durch Worfelden bis zur L 3094.	19	26

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Verkehrsberuhigung am Ortsausgang durch Hindernisse, Inseln, usw.; außerdem Tempo 30 und Radarüberwachung. Das Ortsschild soll wieder an seinen alten Platz, etwa 50m in Richtung Schneppenhausen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Es wurde somit dem Landkreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Stellungnahme desLandkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträger:

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen im Haushalt keine Mittel zur Verfügung.

10.4.4 Gernsheim

Die Stadt Gernsheim liegt in der Mitte des Hessischen Rieds, direkt am Rhein. Als Zusatz trägt Gernsheim den Namenstitel „Schöfferstadt“. In den Stadtteilen Gernsheim, Allmendfeld und Klein-Rohrheim leben 11.006 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Gernsheim liegt an der BAB 67, den Bundesstraßen 44 und 426, der Landesstraße 3112 und der Kreisstraße 203.

Gernsheim hat einen Bahnhof an der Riedbahn, Busverbindungen bestehen nach Griesheim und Pfungstadt. Eine Rheinfähre verkehrt nach Eich (Rheinland-Pfalz). Zudem existiert ein Rheinhafen, welcher für Containerverladung ausgelegt ist.

Die Gemeinde Biebesheim, die Schöfferstadt Gernsheim und die Stadt Stockstadt am Rhein und haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Gernsheim.

Tabelle 118: Anzahl von Personen in Gernsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	429	225	188	77	1	920
Nachts (L _{Night})	331	182	114	10	0	-	637

Tabelle 119: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Gernsheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	19,864	8,888	1,618
Zahl der Wohnungen	436	125	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0

Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	161		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	42		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Klein-Rohrheim B 44	Im Dezember 2018 konnte die neu gebaute zwei-spurige Ortsumgehung B 44 des Stadtteiles Klein-Rohrheim auf einer Gesamtlänge von 2,37 km für den Verkehr frei gegeben werden. Die Umfahrung beginnt im Bereich der Kreisgrenze der Landkreise Groß - Gerau und Bergstraße an der bestehenden B 44, verläuft in einem Abstand von ca. 40 Metern parallel zur Bahn und schließt vor der Zufahrt „Maria Einsiedel“, südlich von Gernsheim, an die bestehende Südostumgehung Gernsheim an. Im Norden und Süden wird die Ortsumgehung durch zwei Kreisverkehrsplätze an die ursprüngliche Bundesstraße angeschlossen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3112 Pfungstädter Straße	Die L 3112 stellt die Verbindung zwischen der Rheinfähre und der B 44 her. Sie verläuft im nördlichen Stadtgebiet zwischen Wohnbebauung und Gewerbegebiet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der nördliche Teil der Theresenstraße wird erheblich durch den Lärm Landesstraße, die hier auch noch als Brücke über die Bahn geführt wird, belastet.

Vorschlag: Lärmschutzwände; (existierende Lärmschutzzaun der Bahn etwas zu kurz geraten). Auch hier könnte eine kleine Verlängerung (50 - 100 Meter) eventuell Wirkung entfalten.)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet des-

sen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Hinsichtlich einer möglichen Verlängerung des Lärmschutzzaunes der Bahn wird darauf hingewiesen, dass bei der Prüfung von Maßnahmen auf deren rechtliche Zulässigkeit immer nur auf den Beitrag des einzelnen Verkehrsträgers abzustellen ist und auch auf Grundlage unterschiedlicher Rechtsvorschriften beruht. Eine mögliche Verlängerung des Lärmschutzzaunes an der Schiene wäre im Rahmen der Lärminderungsplanung im Schienenverkehr durch das Eisenbahn-Bundesamt zu betrachten.

10.4.5 Ginsheim-Gustavsburg

Ginsheim-Gustavsburg liegt in der Mainspitze, dem Gebiet südlich der Mainmündung zwischen Main und Rhein gegenüber der Stadt Mainz. Der 50. Breitengrad verläuft durch den Stadtteil Gustavsburg und ist auf dem Maindamm gekennzeichnet. Die Stadt Ginsheim-Gustavsburg hat 17.143 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den beiden Stadtteilen Ginsheim und Gustavsburg. Im Ortsteil Gustavsburg ist der gewerbliche Schwerpunkt der Gemeinde angesiedelt.

Der Ort ist über die Autobahnen BAB 60 und BAB 671 an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Zwischen den beiden Stadtteilen befindet sich das Mainspitz-Dreieck, das diese beiden Autobahnen verbindet. Durch den Stadtteil Gustavsburg verläuft die B 43. Die Kostheimer Brücke verbindet über den Main die Stadt mit dem benachbarten Wiesbadener Stadtteil Mainz-Kostheim.

Der Bahnhof Mainz-Gustavsburg liegt auf dem Stadtgebiet und wird von der S-Bahn Rhein-Main (S 8) und allen Zügen der RB 75 nach Mainz, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach a.M., Hanau, Darmstadt, Aschaffenburg bedient.

Von der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) betriebene Buslinien des Verkehrsverbunds Mainz-Wiesbaden (VMW) verbindet die beiden Stadtteile mit den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kostheim und Mainz-Kastel sowie mit der Stadt Mainz. Alle Buslinien sind Teil des Rhein-Main-Verkehrsverbunds.

Vom Ginsheimer Altrheinufer besteht eine ganzjährige Fährverbindung zur Altrheininsel Nonnenau.

Im Stadtteil Gustavsburg gibt es kurz oberhalb der Eisenbahnbrücke nach Mainz einen Rheinhafen. Er verknüpft als Güterumschlagplatz mit Gleisanschluss die Bundeswasserstraßen Rhein und Main mit dem Schienennetz des Eisenbahnknotens Bischofsheim. Ab 1967 entstand hier ein großes Tanklager mit 28 Hochtanks für insgesamt 286.000 Kubikmeter Benzin, Superbenzin, SuperPlus, Diesel, Flugbenzin und Heizöl. Dem Treibstoffumschlag des Tanklagers dient unter anderem eine Pipeline vom Hafen Rotterdam und eine Pipeline zum Flughafen Frankfurt am Main. In Gustavsburg befindet sich mit der Staustufe Kostheim die erste Mainschleuse vom Rhein kommend.

Tabelle 120: Anzahl von Personen in Ginsheim-Gustavsburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.775	2.066	789	409	0	7.039
Nachts (L _{Night})	3.091	1.322	515	1	0	-	4.929

Tabelle 121: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ginsheim-Gustavsburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,804	2,902	0,455
Zahl der Wohnungen	3.349	569	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.141		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	299		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
L 3104	Die L 3104 in Ginsheim-Gustavsburg wird im nachfolgenden in den Straßenabschnitten
1	OT Ginsheim , Stegstraße/ Hauptstraße/ Rheinstraße
4	OT Gustavsburg, Pestalozzistraße näher betrachtet.

L 3104 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 OT Ginsheim L 3040 Stegstraße/ Hauptstraße/ Rheinstraße	Die Ortsdurchfahrt L 3040 ist die Hauptverkehrsstraße des Stadtteiles Ginsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.850 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 319 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 aus Lärmschutzgründen für die komplette Ortsdurchfahrt. An- und abfahrende Busse verursachen regelmäßig Lärm an Bushaltestelle Bouguenais-Allee

zu allen Zeiten des Tages\ der Nacht.

Geschwindigkeitsüberschreitungen vor allem am Ortsausgang und an der Kreuzung Ginsheimer Str \ Bouguenais Allee verursachen Lärm.

Die geplante und im Bebauungsplan festgesetzte Umgehungsstraße sollte weitergebaut werden.

Bisheriger Sachstand:

Derzeit besteht zwischen Hausnummer 86 und 138 Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung, westl. der Stegstraße eine Tempo 30-Zone mit Lkw-Durchfahrtsverbot. Es verbleibt der Streckenabschnitt nördlich der Ringstraße/Immanuel-Kant-Straße mit Tempo 50 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil konnte bislang nicht erstellt werden, da keine aussagekräftigen Verkehrszahlen vorliegen.

Stellungnahme der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg:

In der Rheinstraße befindet sich eine Messstelle der Stadtpolizei in Höhe des Rofu-Marktes, wo die Stadtpolizei regelmäßig Verkehrskontrollen durchführt. Auch steht dort momentan eine mobile Geschwindigkeitstafel.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Entlastungsstraße L 3040

Die Entlastungsstraße L 3040 Ortsumgehung Ginsheim soll den Ortskern, vor allem Rheinstraße, Hauptstraße und Stegstraße, vom Durchgangsverkehr befreien. Seit 2011 besteht ein planfeststellungseretzender Bebauungsplan für eine Ortsumgehung Ginsheim, die östlich des Friedhofs beginnt und gegenüber der Gerhard-Hauptmann-Straße in die Rheinstraße mündet. Der erste Abschnitt der Straße zwischen Rheinstraße und ehemaligem Sportplatz wurde 2014 gebaut. Der zweite Abschnitt der Ortsentlastungsstraße führt vom alten Sportplatz am östlichen Ortsrand von Ginsheim vorbei und mündet südöstlich des Friedhofs in die Landesstraße 3040, die nach Bauschheim führt. Der Bau der Straße ist bereits mehrmals verschoben worden.

Ein aktueller Sachstand ist nicht bekannt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Ginsheim Neckarstraße	Die Neckarstraße ist eine kommunale Straße im Wohngebiet. Westlich der Stegstraße ist die Neckarstraße Bestandteil einer Tempo 30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung, versetzt angeordneten Parkflächen und Fahrbahnverengungen durch Pflanzinseln. Ab Hausnr. 52 ist Tempo 30 ganztags angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Neckarstraße wird von Durchgangsverkehr genutzt und dadurch kommt es zu einer sehr starken Lärmbelastung der Anwohner.

Vorschlag: Einbahnstraßensystem; Ortsumgehung

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung.

Somit wurden bauliche Schallschutzmaßnahmen als geeignet gesehen, um eine die Lärmbelastung zu verringern, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Die Stadt Ginsheim-Gustavsburg hat allerdings bisher kein kommunales Programm aufgelegt, das passive Schallschutzmaßnahmen für kommunale Straßen fördert.

Die Stadtverwaltung beabsichtigt im Hinblick auf bauliche Maßnahmen für den ÖPNV und Einbahnstraßenregelungen ein Verkehrskonzept zu beauftragen. Solange die Ortsumgehungsstraße nicht abschließend geregelt ist, muss hier auf eine Entscheidung abgewartet werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Gustavsburg, B 43, Darmstädter Landstraße	Die B 43 durchquert den Stadtteil Gustavsburg in West-Ost-Richtung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 ca. 8.700 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht sehr starker Schwerlastverkehr - auch Gefahrgüter - durch angrenzende Industrie und Hafen. Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf Tempo 30 km/h nachts auf dem ca. 350 m langen Teilstück der Ortsdurchfahrt der B 43 (Darmstädter Landstraße 86 bis 138) angeordnet.

Im Januar 2021 wurde außerdem eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf der B 43 Darmstädter Landstraße zwischen den Hausnummern 13 und 85 (neu) aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Der Antrag auf ein Lkw-Durchfahrtsverbot wird nicht weiterverfolgt.

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

An der B 43 sind zudem an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Auf der Darmstädter Landstraße finden regelmäßig Verkehrskontrollen statt. Hierfür gibt

es mehrere Messstellen. Es soll nun in Zusammenarbeit mit der Polizei geprüft werden, wo zukünftig ein Enforcement Trailer eingesetzt werden kann.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Gustavsburg L 3040 Pestalozzistraße	Die Pestalozzistraße ist bereits seit der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Als Teil der L 3040 verbindet sie die BAB 60 mit der Ortsdurchfahrt B 43 in Gustavsburg.

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch den Tunnel wurde eine neue Verkehrsachse geschaffen - Geschwindigkeitsbegrenzung ist unbedingt notwendig. Die Unterführung stellt die Verbindung zwischen Mainspitzdreieck und den BAB 60 sowie 671 dar und ist über die Ginsheimer Straße an Industrie- und Gewerbegebiete angeschlossen. Vorschlag: Lkw-Durchfahrtsverbot

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Durch die Bahnunterführung wurde keine neue Verkehrsachse geschaffen, da dort bereits ein Bahnübergang war.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Nahezu flächendeckend werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 16 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 66 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1)

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Ginsheim BAB 60	Die BAB 60 führt in einem Bogen nördlich um Ginsheim herum.	887	2096

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die Freigabe des ehemaligen Seitenstreifens entlang der A60 zwischen dem Mainspitzdreieck und der AS Bischofsheim entsteht beim Befahren des Seitenstreifens erheblicher Lärm durch die Fugen der alten Betonplatten; Der Lärmschutzwall ist durch die starke Neigung nicht leicht begrünbar.

Lösungen könnten nach den Eingaben sein:

- Erneuerung der Fahrbahn mit leisem Asphalt
- Freigabe des Seitenstreifens nur bei Bedarf, Nichtbenutzung insbesondere während der Nachtzeit. Umsetzung mittels Verkehrszeichen bzw. intelligenter Steuerung.
- Errichtung einer Lärmschutzwand.
- Erhaltung der Pflanzen/Bäume und Aufforsten der Grünflächen als natürlicher Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es können vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung auftreten.

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

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.

Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben (siehe Kapitel 3.4.1).

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern ein immissionstechnisches Erfordernis belegt und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Ginsheim K 201 Leipziger Straße	Die Leipziger Straße führt vom nördlichen Bischofsheim kommend auf die Ortsdurchfahrt von Ginsheim.	39	52

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine stetige Verkehrsbelastung, u.a. durch starke Beschleunigungsvorgänge. Forderung nach Tempo 30 Anordnung aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil aus 2022 der Leipziger Straße ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte.

Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträger:

Es wurde ein aktuelles schalltechnisches Gutachten erstellt. Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass vor allem die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen allerdings keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ginsheim Berliner Straße; Stuttgarter Straße	Die Berliner Straße und die Stuttgarter Straße sind kommunale Straßen im Wohngebiet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die beiden Straßen werden hauptsächlich von Durchgangsverkehr genutzt und dadurch kommt es zu einer sehr starken Lärmbelästigung der Anwohner.

Vorschlag: Einbahnstraßensystem; Ortsumgehung

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Die Stadtverwaltung beabsichtigt im Hinblick auf bauliche Maßnahmen für den ÖPNV und

Einbahnstraßenregelungen ein Verkehrskonzept zu beauftragen. Solange die Ortsumgehungsstraße nicht abschließend geregelt ist, muss hier eine Entscheidung abgewartet werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Ginsheim Unter der Ruth	Die Straße „Unter der Ruth“ ist eine kommunale Straße im Wohngebiet im Ortsteil Ginsheim.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht ein hohes Aufkommen an Kleinlastern, die die angeordneten Tempovorgaben überschreiten. Gleich am Anfang Schweller, Poller oder Hochpflaster (gekoppelt mit einem Zebrastreifen), um den Verkehr auszubremsen. Bitte um Verkehrskontrollen (Geschwindigkeit und Falschparker).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt wurde gebeten, Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen durchzuführen.

Die weiteren Eingaben wurden ebenfalls an die Kommune weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Hier finden bereits allgemeine Verkehrskontrollen durch die Stadtpolizei statt. Dies erfolgt unter anderem im täglichen Streifendienst der Stadtpolizei.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Ginsheim Vorm Anthaupt	Die Straße Vorm Anthaupt begrenzt Ginsheim im Westen. Sie hat keine direkte Bebauung und erschließt vor allem die Integrierte Gesamtschule.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärm durch Geschwindigkeitsüberschreitungen und Autorennen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Hier wurde in Absprache mit der Polizei nicht die Notwendigkeit gesehen, ein stationäres Geschwindigkeitskontrollgerät zu installieren. Die Stadtpolizei deckt auch diesen Bereich durch Ihre allgemeinen Verkehrskontrollen im Rahmen des Streifendienstes ab.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Gustavsburg Am Kupferwerk	Die kommunale Straße erschließt vor allem das Gewerbegebiet Gustavsburg sowie einige an der Mainbahn gelegene Wohnhäuser.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Bereich ist sehr stark belastet mit Lkws, die von der Autobahn aus zum Gewerbegebiet fahren.

Alternativer Vorschlag: Die Anbindung sollte von der Straße ‚Am Kupferwerk‘ über die Straßen ‚An der Tagweide‘ hin zum ‚Am Flurgraben‘ erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Ginsheim-Gustavsburg:

Die Straße Am Kupferwerk, ist für das dort ansässige Gewerbegebiet eine wichtige Zufahrtsstraße. Auch ist die Straße für einen Schwerlastverkehr ausgelegt.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Bereich am Altrhein

Eingaben aus der Beteiligung:

Der gesamte Bereich am Altrhein sei das wichtigste Naherholungsgebiet in Ginsheim-Gustavsburg, den es zu schützen gilt. Die Gemeinde werde sehr durch Autobahn- und Fluglärm belastet. Auch auf dem Rhein fahrende Jetskis und Boote würden die Lärmbelastung weiter verstärken und zusätzlich viele Emissionen ausstoßen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Ginsheimer Altrhein erstreckt sich über eine Länge von 6,3 Kilometern und verläuft als rechtsrheinischer Altrheinarm zwischen der Nackenheimer Schwelle und der Mainmündung. Das Ginsheimer Altrheinufer bietet Wanderwege, Sehenswürdigkeiten wie die evangelische Barockkirche und vielfältige Freizeitangebote.

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.

10.4.6 Groß-Gerau

Groß-Gerau ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und übernimmt gegenüber seinem Umland die Funktion eines Mittelzentrums mit starkem gewerblichem Schwerpunkt. Die Kreisstadt Groß-Gerau befindet sich auch geographisch im Zentrum der Region. In Groß-Gerau leben 26.614 Einwohner (Stand: 31.12.2023) in fünf Stadtteilen: Kernstadt, Dornberg, Berkach, Wallerstädten, Dornheim.

Groß-Gerau ist verkehrsgünstig gelegen. Hier kreuzen sich die B 42/L 3482 und B 44, die Autobahnanschlussstellen Nord und Süd schaffen über die BAB 67 Verbindungen in alle Richtungen.

Der Flughafen Frankfurt am Main ist über die Autobahn in etwa 15 Minuten zu erreichen.

Groß-Gerau ist an zwei Eisenbahnstrecken angeschlossen, die sich am östlichen Stadtrand kreuzen. Es sind die Rhein-Main-Bahn Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg und die Riedbahn Mannheim-Frankfurt. Im Stadtgebiet gibt es drei Bahnstationen (Bahnhof Groß-Gerau, Bahnhof Groß-Gerau-Dornberg und der Haltepunkt Groß-Gerau-Dornheim, die beiden letztgenannten mit S-Bahn-Anschluss). Ein flächendeckendes Busnetz ist vorhanden.

Tabelle 122: Anzahl von Personen in Groß-Gerau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.010	1.384	879	352	6	5.631
Nachts (L _{Night})	2.147	1.049	526	38	0	-	3.760

Tabelle 123: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Groß -Gerau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	20,307	5,488	0,999
Zahl der Wohnungen	2.679	587	2
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	23	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	934		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	239		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 67	<p>Am 25.06.2020 wurde auf der BAB 67 Anschlussstelle Groß-Gerau in beiden Fahrtrichtungen zw. Betr.-km 13,298 bis 12,797 Tempo 100 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. Ergänzend können passive Schallschutzmaßnahmen durch die Autobahn GmbH möglich sein.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>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.</p>
2 B 44 nördlich der BAB 67 (Heimstätten-siedlung)	<p>Es wurden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 7 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
3 B 44 Südring	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
4 Nordring/nördliche Frankfurter Straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen wurden seitens der Stadt Groß-Gerau bislang keine Haushaltsmittel eingestellt.</p>
5 OT Berkach B 44	<p>In der letzten Runde der Lärmaktionsplanung hat Hessen Mobil ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Im Kreuzungsbereich mit der Rathausstraße/Wallerstädter Straße wurde an einigen Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergriffung von lärmindernden Maßnahmen verpflichten. An weiteren Gebäuden sind zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 ((Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Prüfung der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Groß-Gerau, sollten vorrangig passive Schallschutzmaßnahmen in Anspruch genommen, werden, da die Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen lediglich an</p>

		5 Gebäuden überschritten werden. Darüber hinaus könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung unter Umständen problematisch sein, da die Lichtzeichenanlagen bis zur Kreuzung B44/Darmstädter Straße synchronisiert sind.
6	OT Wallerstädten, L 3094 Am Schlag / An der Pforte	<p>Es wurden bereits 24 Gebäude im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung saniert.</p> <p>Von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises wurde darüber hinaus am 14.05.2018 ein Lkw-Durchfahrtsverbot aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Groß-Gerau angeordnet und zwar wie folgt: Sperrung der OD Wallerstätten für Lkw über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des Lkw-Durchfahrtsverbots in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.</p> <p>Am 09.11.2022 wurde auf Straßenabschnitt An der Pforte zwischen der Einmündung Am Schlag und der Einmündung Pfortefeldstraße und Am Schlag zwischen der Einmündung An der Pforte und der Einmündung Alte Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>An der L 3094 sind zudem an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	Südring L 3094/Ge- meindestraße	Der Südring führt zunächst als L 3094, dann als kommunale Straße südlich am Rand der Wohnbebauung um Groß-Gerau vorbei. Der Südring geht im Kreuzungsbereich mit der Gernsheimer Straße in die Bundesstraße 44 über. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen wurden seitens der Stadt Groß-Gerau bislang keine Haushaltsmittel eingestellt.

Für die L 3094 werden im Bereich des Knotenpunktes Südring/Oppheimer Straße von Hessen Mobil derzeit Planung aufgrund eines neuen Radweges erstellt. Zu den Planungen gehört ein Lärmschutzgutachten sowie die Planung einer Lärmschutzwand.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Aufgrund der zeitlichen Abläufe bei einem Bebauungsplanverfahren wird davon ausgegangen, dass die Bauarbeiten nicht in naher Zukunft beginnen können.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	OT Dornheim B 44 Gernsheimer Landstraße / Mainzer Land- straße	Der Südring führt zunächst als L 3094, dann als kommunale Straße südlich am Rand der Wohnbebauung um Groß-Gerau vorbei. Der Südring geht im Kreuzungsbereich mit der Gernsheimer Straße in die Bundesstraße 44 über.

Bisheriger Sachstand:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bereits auf 30 km/h reduziert. Zusätzlich wurde bereits an 66 Gebäuden eine Lärmsanierung durchgeführt.

Einem nächtlichen Lkw-Durchfahrtsverbot aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

B 44 - Ortsumgehung Groß-Gerau, Ortsteil Dornheim:

Die geplante rund 5 Kilometer lange Umgehungsstraße im Zuge der B 44 bewirkt eine erhebliche Verkehrsentlastung der klassifizierten Straßen in Dornheim – bis zu 60 % des für das Prognosejahr 2030 ermittelten Verkehrsaufkommens können aus der Ortslage herausgeleitet werden. Damit wird die Verkehrssicherheit in der Ortslage verbessert und die vorhandene Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner reduziert. Der Planfeststellungsbeschluss hat seit dem 08.03.2023 Bestandskraft erlangt. Mit ersten vorbereitenden Maßnahmen wurde bereits begonnen, die offiziellen Bauarbeiten an der Ortsumgehung Dornheim beginnen nach derzeitiger Planung Anfang 2025.⁷⁰

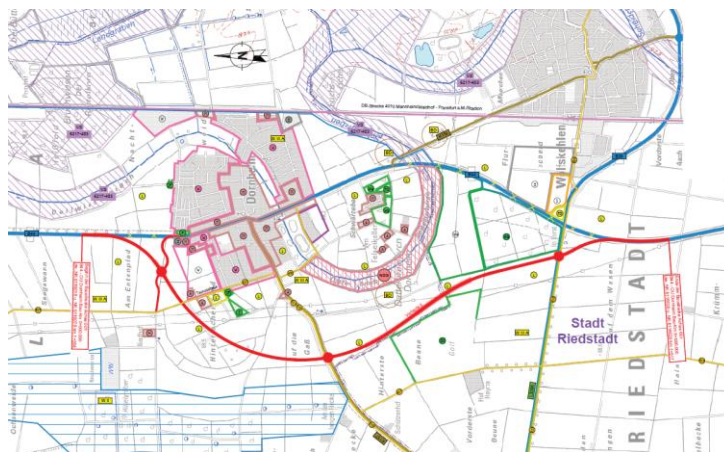


Abbildung 49: B 44 Ortsumgehung Dornheim Übersichtskarte © Hessen Mobil

⁷⁰ <https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-sued-hessen/b-44-ortsumgehung-gross-gerau> , abgerufen am 13.08.2024

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	Gernsheimer Straße	Die kommunale Gernsheimer Straße im Kernstadtgebiet führt von der B 44 Richtung Stadtmitte.	103	128

Eingaben aus der Beteiligung:

Starke Lärmbelästigung v.a. durch Geschwindigkeitsüberschreitung und Beschleunigung an der Ampel.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Gemäß durchgeführter schalltechnischer Berechnung werden in einem kurzen Streckenabschnitt die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. In diesem Bereich sind auch die Lärmsanierungswerte überschritten.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist in der Gernsheimer Straße nicht geplant. Erst 2022/2023 wurde hier die Verkehrsführung durch seitliches Parken angepasst. Dadurch, dass das Parken nun auf beiden Seiten auf die Fahrbahn verlegt wurde, wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge gemindert, da paralleles entgegengesetztes Fahren somit erschwert wird.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	Schützenstraße	Die Schützenstraße ist eine kommunale Straße, die durch Wohngebiet führt. Die Schützenstraße ist zum Großteil als Einbahnstraße ausgewiesen, außerdem gilt für diese Straße ein Tempolimit von 30 km/h.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbelastung durch massiven Durchgangsverkehr vor allem durch die neuen Anwohner des ehemaligen Südzuckergeländes, sowohl durch Kfz, Lkw als auch durch den öffentlichen Nahverkehr und in den Sommermonaten Motorradverkehr.

Der Straßenbelag ist marode, löchrig und uneben, so dass es zu Erschütterungen und zusätzlichem Lärm kommt. Außerdem sind durch derzeitige Verkehrsführung keine sicheren Ein- bzw. Ausfahrten zu den Grundstücken gegeben.

Maßnahmenvorschläge:

- Erneuerung des Straßenbelages
- Neuordnung der Verkehrsführung mit weitreichenden Pflanzbereichen sowie Bäumen
- Verengung der Fahrbahn, die zu einer langsameren Durchfahrt führen kann (analog der Mainzerstraße in Groß-Gerau)
- Festinstallierte Geschwindigkeitsmessanlage

- Anpassung der Beschilderung ab der Autobahn, um den Verkehr direkt auf den Nordring zu leiten, damit Verkehrsteilnehmer, deren Ziele z. B. die Stadtteile Wallerstädten, Auf Esch, etc. sind, nicht direkt durch die Stadt bzw. Schützenstraße fahren.
- Verringerung der Durchfahrten des ÖPVN. Die Buslinien Nr. 61 und 63, welche für den Schulbetrieb eingesetzt werden und nicht die Bushaltestellen -Römerkreisel und Stadtmitte andienen, können direkt ab dem Bahnhof GG von der Sudetenstraße in die Fabrikstraße einschwenken mit dem gleichen Ziel ‚Oppenheimer Straße‘.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Die Straßenbelag-Erneuerung ist geplant, jedoch aufgrund von Personalmangel und fehlender Budgetmittel voraussichtlich nicht in 2024 möglich. Die Neuordnung der Verkehrsführung und die Verengung der Fahrbahn muss im Zuge der Straßenbelagserneuerung betrachtet werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11	Heimstättensiedlung Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße führt den innerstädtischen Verkehr zur B 44 und zur BAB 67. Der Straßenabschnitt ist Teil einer Tempo30-Zone.	149	199

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hohes Verkehrsaufkommen

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vor allem im südlichen Abschnitt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Groß-Gerau:

Für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen wurden keine Haushaltsmittel eingestellt.

10.4.7 Kelsterbach

Kelsterbach liegt mit 17.365 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) am südwestlichen Stadtrand von Frankfurt am Main, westlich des Frankfurter Stadtwalds, in einem Flussbogen am linken Mainufer. Kelsterbach ist Teil der Stadtregion Frankfurt sowie der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main.

Die Nachbarschaft zu den Chemiewerken in Höchst am Main und Griesheim, sowie dem Frankfurter Flughafen zog einen großen Bevölkerungs- und Industriezuwachs nach sich. Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung sind die Gewerbegebiete Mönchhof und Taubengrund. Kelsterbach hat sich zu Dienstleistungsstandort und Logistikdrehscheibe entwickelt.

Kelsterbach hat eine Anschlussstelle an die BAB 3, über die B 40a und einen Autobahnzubringer gelangt man schnell auf die BAB 66. Die B 43 führt ebenfalls durch das Stadtgebiet von Kelsterbach.

Durch Kelsterbach führt die Mainbahn, von ihr zweigt im Bahnhof Kelsterbach die Flughafenstrecke zum Flughafen Frankfurt am Main ab. Auf beiden Strecken fahren die S-Bahnlinien S 8 und S 9. Diese führen zum Frankfurter Hauptbahnhof, in die Landeshauptstadt Wiesbaden und binnen drei Minuten zum Frankfurter Flughafen. In Kelsterbach verkehren vier Buslinien der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Groß-Gerau (LNVG GG) und eine Linie der traffiQ aus Frankfurt am Main.

Tabelle 124: Anzahl von Personen in Kelsterbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.207	1.259	532	76	3	5.077
Nachts (L _{Night})	2.085	735	117	9	0	-	2.946

Tabelle 125: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kelsterbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	13,292	7,256	1,543
Zahl der Wohnungen	2.416	290	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	766		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	169		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	Südliche Ringstraße	Die südliche Ringstraße führt in Ortsrandlage um Kelsterbach herum und ist sehr stark frequentiert. Im Bereich der Südlichen Ringstraße vom Kreuzungspunkt Frankfurter Straße / südliche Ringstraße bis Südliche Ringstraße / Mörfelder Straße wurde eine massive 4,00 m hohe Gabionen-

		<p>Wand mit lärmabsorbierenden Steinschichtung erstellt. Die Kreuzung Südliche Ringstraße/Mörfelder Straße wurde von einer Lichtsignalanlagen-Regelung zu einem Kreisverkehr umgebaut.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
2	Rüsselsheimer Straße, Frankfurter Straße (ehem. B 43)	<p>Die ehemalige B 43 führt als Frankfurter Straße und Rüsselsheimer Straße durch den nördlichen Bereich von Kelsterbach. Bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen sind, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wurde. Gleichzeitig wurde die Dr. Max-Fremery-Straße als Entlastungsstraße für den Durchgangsverkehr gebaut. Zu Beginn und am Ende der Frankfurter Straße wurden jeweils ein Verkehrskreisel zur Geschwindigkeitsreduzierung errichtet. Bedingt durch die schräg angeordneten Parkplätze und durch die geringe Straßenbreite ist eine erhöhte Geschwindigkeit in der Frankfurter Straße, unter normalen Umständen, nicht fahrbar.</p> <p>Die Rüsselsheimer Straße soll auch baulich verändert/zurückgebaut werden. Derzeit läuft das Ausschreibungsverfahren. Die Stadt Kelsterbach geht davon aus, dass sich nach diesem Umbau die Lärmwerte noch weiter senken werden und der passive Schallschutz (wenn aktuell, überhaupt noch erforderlich) dann nicht mehr erforderlich wird.</p> <p>Im verwaltungsinternen Entwurf des Haushaltsplans 2024 der Stadt Kelsterbach sind keine Finanzmittel für freiwillige Lärmsanierungen vorgesehen.</p>
3	Mörfelder Straße	<p>Die Mörfelder Straße ist von der Kreuzung Bergstraße bis Einmündung Südliche Ringstraße ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Staudenring	Der Staudenring führt von Westen kommend vorrangig durch Gewerbegebiet auf die südliche Ringstraße. Am südwestlichen Ende tangiert er auch Wohngebiet.	56	72

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt aber für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Kelsterbach:

Im verwaltungsinternen Entwurf des Haushaltsplans 2024 der Stadt Kelsterbach sind keine Finanzmittel für freiwillige Lärmsanierungen vorgesehen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5 BAB 3	Im Zuge des Bau der Landebahn sind Waldrodungen erfolgt. Zwar wurden teilweise Jungpflanzen gesetzt, die stehen nach rund 10 Jahren immer noch in den Röhren und bringen keinerlei Schallschutz.
6 BAB 40	Es wurden Lärmschutzmaßnahmen an der B 40 gefordert.

10.4.8 Mörfelden-Walldorf

Mörfelden-Walldorf ist mit 35.359 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die zweitgrößte Stadt im südhessischen Kreis Groß-Gerau. Mörfelden-Walldorf ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und besteht aus den beiden Stadtteilen Mörfelden und Walldorf. Es liegt zwischen dem Dreieck der Großstädte Frankfurt am Main, Darmstadt und Wiesbaden und südlich des Frankfurter Flughafens und hat somit eine besondere Bedeutung als „Logistikdrehscheibe“. Im Westen hat das Stadtgebiet Anteil an dem ausgedehnten Naturschutzgebiet Mönchbruch. Östlich von Mörfelden, an der BAB 5, liegt mit dem Oberwaldberg (145 m), der aus einer ehemaligen Mülldeponie entstanden ist, der höchste Punkt im Kreis Groß-Gerau.

Mörfelden-Walldorf ist durch zwei Bundesstraßen sehr gut an das überörtliche Straßennetz angeschlossen: die von Nordost nach Südwest verlaufende B 44, sowie die von West nach Ost verlaufende B 486. Insgesamt vier Autobahnanschlüsse sind in unmittelbarer Nähe: die Anschlussstelle Zeppelinheim der BAB 5, die Anschlussstelle Langen/Mörfelden der BAB 5, die Anschlussstelle Groß-Gerau der BAB 67 und die Anschlussstelle Rüsselsheim-Ost der BAB 67. Zu den anderen umliegenden Orten führen Landes- oder Kreisstraßen.

Mit dem Bahnhöfen Mörfelden und Walldorf verfügen beide Stadtteile über eigenständige Haltepunkte an der von Frankfurt a.M. nach Mannheim führenden Riedbahn. Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt im Halbstundentakt von Frankfurt a.M. nach Riedstadt-Goddelau. Sie wird ergänzt um die stündlich verkehrende Regional-Express-Linie 70 (RE70 Frankfurt - Mannheim).

Der südliche Teil des Frankfurter Flughafens liegt teilweise auf dem Gebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf.

Tabelle 126: Anzahl von Personen in Mörfelden-Walldorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.635	3.240	1.643	896	28	9.442
Nachts (L _{Night})	2.918	2.922	1.250	66	0	-	7.156

Tabelle 127: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mörfelden-Walldorf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	25,287	10,930	1,963
Zahl der Wohnungen	4.493	1.221	13
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.694		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	487		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. **Tempo 30**

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist im Stadtgebiet auf fast allen Straßen bereits umgesetzt, im Grundstraßennetz allerdings nur teilweise.

b. **Car-Sharing**

Im Jahr 2017 wurde ein Carsharing mit Elektroautos im Rahmen eines Modellprojekts im Stadtgebiet eingeführt. Die Ladeinfrastruktur für E-Autos im Stadtgebiet wurde von 5 auf 8 Standorte ausgebaut.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Walldorf Okrifteler Straße	Die schalltechnische Berechnung der Stadt Mörfelden-Walldorf ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung. Die Voraussetzungen für eine Tempo 30-Anordnung, bzw. ein Lkw-Durchfahrtsverbot sind somit nicht gegeben. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Einbau von lärmmindernden Asphalt oder die Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind zwar gegeben. Beide Maßnahmen sind jedoch sehr kostenintensiv, so dass das Kosten-Nutzungsverhältnis als kritisch einzustufen ist, insbesondere im Hinblick auf die geringe Haltbarkeit von lärmmindernden Asphalt.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. **Förderung des Radverkehrs**

Die Einführung der 1. Fahrradstraße im Kreis Groß-Gerau, im Stadtteil Walldorf, soll nach erfolgreich abgeschlossener Testphase in 2024/25 ausgeweitet werden. Weiterhin soll durch Neubau eines Radweges entlang der B44 eine Lücke im Radnetz in 2025 geschlossen werden. Zudem plant der Kreis Groß-Gerau eine Raddirektverbindung zwischen Groß-Gerau und dem Frankfurter Flughafen durch das Stadtgebiet von Mörfelden-Walldorf.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

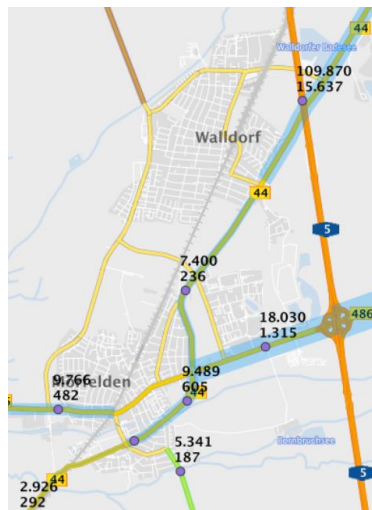


Abbildung 50: Verkehrsmengenkarte 2021 Hessen Mobil

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Mörfelden, B 486	Die Bundesstraße 486 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Mörfelden. Sie geht von der Rüsselsheimer Straße in die Westendstraße und sodann in die Langener Straße über. Die Straßenabschnitte werden im Folgenden detailliert abgebildet.

B 486 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: B 486 - Ortsumgehung Mörfelden

Die geplante Umgehungsstraße würde eine erhebliche Verkehrsentslastung in der Ortslage von Mörfelden bewirken. Die alte Planung muss ergebnisoffen aktualisiert und an neue rechtliche, sowie fachliche Anforderungen angepasst werden. Im Rahmen der laufenden Vorplanung werden zunächst neue Linienvarianten (mögliche Trassenführungen) südlich und nördlich von Mörfelden entwickelt. Diese werden anschließend gegenübergestellt, bewertet und ergebnisoffen gegeneinander abgewogen.⁷¹

⁷¹ <https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-sued-hessen/b-486-moerfelden> , abgerufen 04.12.2023

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Mörfelden, B 486 Rüsselsheimer Straße	Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. In der Rüsselsheimer Straße besteht zudem ein Lkw-Durchfahrtsverbot in den Nachtstunden.



Abbildung 51: Mörfelden, Rüsselsheimer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Laut schalltechnischem Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde eine Überschreitung der Richtwerte Lärmschutz-Richtlinien-StV an 4 Gebäuden ganztags und an 45 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

An der Rüsselsheimer Straße sind zudem an der Vielzahl der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Am 19.12.2023 hat die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau von Höhe der Elan Tankstelle bis zum KVP Westendstraße/Gärtnerweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Diese wurde in der zweiten Aprilhälfte 2024 umgesetzt.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Mörfelden, B 486 Westendstraße / Langener	Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Straße (Bahnschienen bis Krzg. B44)

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab auf der Westendstraße und Langener Straße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen.

Eine schalltechnische Berechnung kann für den o. g. Bereich nicht durchgeführt werden, da hier keine Verkehrszahlen vorliegen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Am 19.12.2023 hat die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau von Höhe Feldstraße bis zum KVP Rüsselsheimer Straße/Gärtnerweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Um eine einheitliche und nachvollziehbare Regelung für die Verkehrsteilnehmenden in den Ortsdurchfahrten von Mörfelden herzustellen, wurden die von Lärm betroffenen Abschnitte als Ausgangspunkt genommen und die angrenzenden Bundesstraßen ebenfalls nachts in der Geschwindigkeit reduziert. Diese klare und einfach verständliche Regelung führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer höheren Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass durch lokale Ziel- und Quellverkehr die Verkehrsmengen in den nicht berechneten Abschnitten niedriger liegen.

Darüber hinaus wurde in dem Abschnitt Westendstraße im Bereich des Knotenpunkts Langgasse/Friedrichstraße bis zur Höhe Mühlstraße/Bert-Brecht-Straße eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach § 45 Abs.9 StVO aufgrund Gründen der Sicherheit & Ordnung an.

Die Beschilderung wurde in der zweiten Aprilhälfte 2024 umgesetzt.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Mörfelden, B 44 Gerauer Straße	Die Bundesstraße 44 führt ebenfalls in der Ortsdurchfahrt als Gerauer Straße durch Mörfelden. Im Osten der Stadt kreuzt sie die B 486. Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.



Abbildung 52: Mörfelden, Gerauer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Laut schalltechnischem Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Hiervon wurde an 25 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

An der Gerauer Straße sind zudem an der Vielzahl der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Am 19.12.2023 hat die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau im Bereich Gerauer Straße 2 bis 24 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Diese wurde in der zweiten Aprilhälfte 2024 umgesetzt.

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

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6 OT Mörfelden, B 44; Gärtnerweg	Der Gärtnerweg ist die Verbindungsstraße zwischen den beiden Bundesstraßen B 486 und B 44 und somit stark verkehrsbelastet. Bislang war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen und es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot in den Nachtstunden.



Abbildung 53: Mörfelden, Gärtnerweg © Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab auf der Westendstraße und Langener Straße eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen.

Eine schalltechnische Berechnung kann für den o. g. Bereich nicht durchgeführt werden, da hier keine Verkehrszahlen vorliegen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Am 19.12.2023 hat die Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau auf dem kompletten Gärtnerweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Um eine einheitliche und nachvollziehbare Regelung für die Verkehrsteilnehmenden in den Ortsdurchfahrten von Mörfelden herzustellen, wurden die von Lärm betroffenen Abschnitte als Ausgangspunkt genommen und die angrenzenden Bundesstraßen ebenfalls nachts in der Geschwindigkeit reduziert. Diese klare und einfach verständliche Regelung führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer höheren Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass durch lokalen Ziel- und Quellverkehr die Verkehrsmengen in den nicht berechneten Abschnitten niedriger liegen.

Die Beschilderung wurde in der zweiten Aprilhälfte 2024 umgesetzt.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Walldorf B 44 westl. Frankfurter Landstraße	Die Bundesstraße 44 führt im östlichen Bereich an der Ortsrandlage des Stadtteiles Walldorf entlang. Von der Einmündung „Jourdanallee“ bis zur Einmündung „An den Eichen“ besteht eine Geschwindigkeitsanordnung für Pkw und Lkw mit 50 km/h. Im verbleibenden Bereich ist 70 km/h für Pkw und für Lkw angeordnet.

Bisheriger Sachstand:

Laut schalltechnischem Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten werden. Hiervon wurde an 6 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Zudem werden an einigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden

Von den 48 geprüften Gebäuden, wird an 11 Gebäuden der Auslösewert der Lärmsanierung überschritten. An lediglich 6 Gebäuden wird auch nachts der Richtwert für verkehrsrechtliche Maßnahmen überschritten, so dass Kreis Groß-Gerau Lärmsanierung als vorrangige Maßnahme sieht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen solange die Verkehrsbelastung hier nicht ansteigt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	OT Walldorf, Vitrolles-Ring	Der Vitrolles-Ring ist eine kommunale Straße und einer der verkehrsreichsten Straßen im Stadtteil Walldorf.

Bisheriger Sachstand:

Der Virtolles-Ring ist bereits seit letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf lässt derzeit ein schalltechnisches Gutachten erstellen, um mögliche Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen.

Festlegung:

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Walldorf BAB 5	Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung östlich des Stadtteils Walldorf vorbei. Der DTV beträgt 109.870 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	721	2289

Eingaben aus der Beteiligung:

Zunehmende Lärmbelastung im Bereich Neutrasiedlung/Hundertmorgenring/Fichtenweg/An den Eichen/An den Kiefern/An den Tannen/Buchenweg/Nachtigallenweg/Bahnstraße;/ verstärkt durch die Abholzung des Waldes, bzw. Sturmschäden.

Forderungen: Fahrbahndeckenerneuerung/Lärmindernder Asphalt; Lärmschutzwand; Tempolimit - zumindest nachts (zwischen AS Zeppelinheim und AS Mörfelden); Verbot lauter Pkws und Motorräder

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

In den Bereichen Tulpenweg/Nelkenweg/ Rothwiesenring wurden keine Überschreitung der Richtwerte festgestellt, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber eine Überschreitung der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

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.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern ein immissionstechnisches Erfordernis belegt und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
10 OT Mörfelden Sudetenstraße	Es ist bereits Tempo 30 angeordnet, aber es herrscht sehr viel Verkehr und die Geschwindigkeit wird nicht eingehalten. In der Einmündung Beethovenstraße stehen immer Fahrzeuge in der Kurve, so dass man die Sudetenstraße nicht gut einsehen kann. Die alles verursacht unnötigen Lärm sowie auch Gefährdung der Schulkinder und anderen Verkehrsteilnehmern.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

10.4.9 Nauheim

Nauheim liegt nordwestlich der Kreisstadt Groß-Gerau und südlich der Stadt Rüsselsheim am Main in der Untermainebene an der Grenze zum Hessischen Ried. Die Gemeinde besteht nur aus einer Gemarkung, mit dem Charakter einer Wohngemeinde und hat 10.856 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Nauheim ist Teil der Stadtregion Frankfurt am Main.

In nur wenigen Kilometern sind Autobahnanbindungen durch die Anschlussstellen Bischofsheim und Rüsselsheim-Königstädten-Nauheim zur BAB 60, und zur BAB 67 durch die Anschlussstelle Groß-Gerau gewährleistet.

Neben einem günstig getakteten Bahnanschluss an die Rhein-Main-Bahn (RB75: Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden) verfügt Nauheim über ein erweitertes Busangebot in die Nachbarstädte Rüsselsheim und Groß-Gerau sowie zu den S-Bahn-Haltestellen in Bischofsheim, Rüsselsheim und Groß-Gerau-Dornberg.

Die Entfernung zwischen Nauheim und dem Frankfurter Flughafen beträgt nur wenige Kilometer.

Tabelle 128: Anzahl von Personen in Nauheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.631	473	134	40	7	2.285
Nachts (L _{Night})	920	249	71	13	0	-	1.253

Tabelle 129: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Nauheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,941	2,217	0,344
Zahl der Wohnungen	1.086	85	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	331		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	72		

Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
---	---

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Im Teich BAB 67	<p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt.</p> <p>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).</p> <p><u>Hinweis der Lärmaktionsplanung:</u> Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
2 L 3482 Mainzer Landstraße	<p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.</p> <p><u>Hinweis der Lärmaktionsplanung:</u> Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
3 L 3040 Rüsselsheimer Straße	<p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p><u>Hinweis der Lärmaktionsplanung:</u> Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass der Straßenbelag auf der Rüsselsheimer Straße rissig und uneben ist und es wurde vorgeschlagen, dass die Straße von Grund auf saniert werden soll.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	Schillerstraße	Die Schillerstraße ist eine kommunale Straße, die auch die beiden Landesstraßen L 3040 und L 3482 miteinander verbindet und somit auch überregionale Verbindungsfunktion erfüllt.	93	109

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30, LKW-Durchfahrtsverbot und stationärer Geschwindigkeitskontrolle

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme der Gemeinde Nauheim:

Die Schillerstraße ist beginnend Fahrtrichtung ortseinwärts auf der Schillerbrücke im unteren Bereich bis Ecke Königstädter Straße mit zul. Höchstgeschwindigkeit 30km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. In Fahrtrichtung ortsauswärts ab Ecke Königstädter Straße bis zum Fuß der Schillerbrücke.

Aktuell wird eine Anlage in der Königstädter Straße im Bereich des Friedhofs geplant. Diese müsste von der Polizei genehmigt werden. Aktuell ist eine. Ein LKW-Durchfahrtsverbot ist nicht sinnvoll oder zu rechtfertigen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	Industriestraße	Die Industriestraße ist eine kommunale Straße die durch Wohn- und Gewerbegebiet führt .	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch hier ansässige Busunternehmen entsteht starker Andienungsverkehr an 7 Tagen /24 Stunden in der Woche, außerdem herrschen schlechte Verkehrsverhältnisse (enge Straße, weitere Verengung durch parkende Fahrzeuge), dadurch starke Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die

EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Alle Eingaben wurden an die Gemeinde Nauheim weitergegeben mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
6	K 159 Königstädter Straße	Es herrscht eine hohe Lärmbelastung auf Höhe Sportplatz und Friedhof durch Autos, Busse und Motorräder. Eine Lärmschutzwand wäre angebracht.

Stellungnahme der Gemeinde Nauheim:

Eine Lärmschutzwand wurde bereits seitens des Straßenbaulastträgers Landkreis Groß-Gerau geprüft und als nicht geeignet betrachtet. Dieser Auffassung schließt sich die Gemeinde Nauheim an.

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7	Thomas-Mann- Straße Waldstraße	Der Straßenbelag auf der Thomas-Mann-Straße und der Waldstraße ist rissig und uneben. Es wird vorgeschlagen, dass die Straßen von Grund auf saniert werden.

Stellungnahme der Gemeinde Nauheim:

Der Zustand der Straßen wird regelmäßig kontrolliert und falls erforderlich werden Maßnahmen ergriffen, eine grundlegende Sanierung ist nicht geplant.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der **Hegbachsee** zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen. Es wurde außerdem die Notwendigkeit einer Schallschutzwand am Hegbachsee und am Niederwaldcampingplatz gesehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB 67 belastet das hier betrachtete Gebiet „Hegbachsee“ mit Lärmpegeln bis zu 74 dB(A).

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

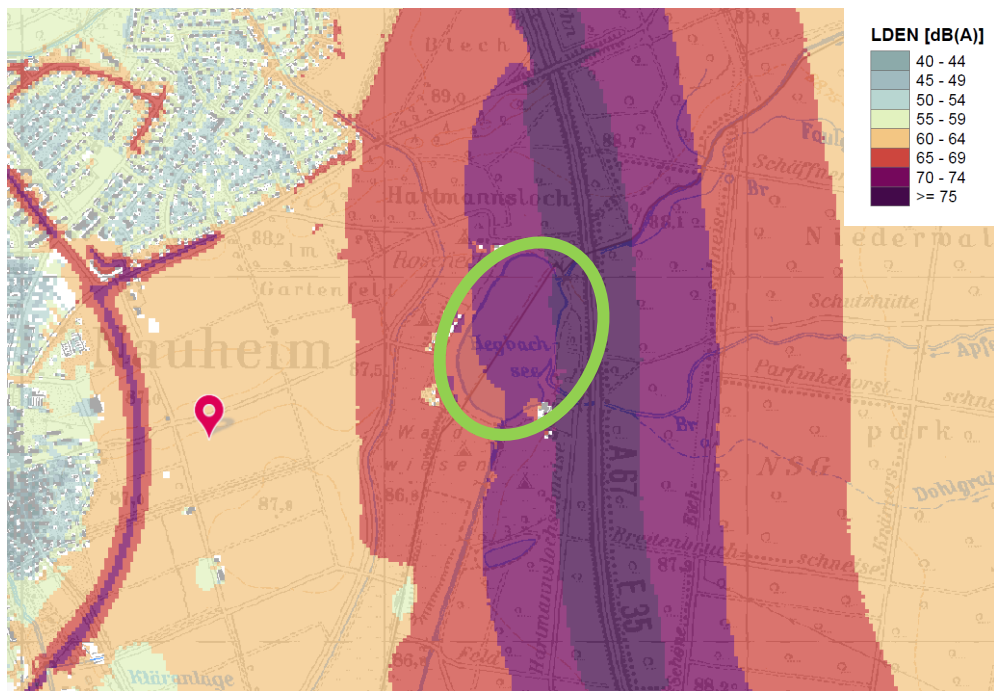


Abbildung 54: Lärmbelastung L_{DEN} [2022 HLNUG] - Hegbachsee

10.4.10 Raunheim

Raunheim liegt im Rhein-Main-Gebiet zwischen Frankfurt am Main und Mainz am Südufer des Mains und wird zur Stadtregion Frankfurt gezählt. Raunheim ist nicht in Stadtteile untergliedert und hat eine Einwohnerzahl von 16.564 (Stand: 31.12.2023).

Die verkehrsgünstige Lage am Main sowie die direkte Nachbarschaft zum Frankfurter Flughafen haben die Stadt schnell wachsen und zu einem Industriestandort werden lassen. Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung ist die Revitalisierung des Gewerbegebietes Mönchhof (ehemaliges Caltex-Gelände).

Vom Stadtzentrum sind es etwa zwei Kilometer zur Anschlussstelle der BAB 3.

Im öffentlichen Personennahverkehr besteht ein S-Bahn-Anschluss des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) nach Frankfurt a.M., Mainz und Wiesbaden. Zudem gibt es eine innerstädtische Buslinie, sowie Busverbindungen nach Ginsheim und dem Frankfurter Flughafen. Beide Linien werden von der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) im Auftrag der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Groß-Gerau (LNVG) bedient.

Tabelle 130: Anzahl von Personen in Raunheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	2.028	437	153	16	0	2.634
Nachts (L_{Night})	964	295	17	5	0	-	1.281

Tabelle 131: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Raunheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	10,668	6,387	1,294
Zahl der Wohnungen	1.252	79	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	368		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	71		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

Die Stadt Raunheim hat im Oktober 2019 ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept entwickelt und beschlossen. Dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept dient als Grundlage zu weitreichenden Neuregelungen zum fließenden und ruhenden Verkehr in der Stadt Raunheim. Es wurden bereits folgende Maßnahmen umgesetzt:

- a. Es wurden Maßnahmen zur Regulierung des ruhenden Verkehrs eingeleitet. Hier sind zum einen die Einrichtung von Haltverbotszonen sowie ein bestehendes Park&Ride-Angebot am S-Bahnhof Raunheim zu nennen.
- b. Der Bahnhofsvorplatz wurde sehr aufwändig umgestaltet und mit überdachten Fahrradabstellanlagen, anmietbaren Fahrradboxen, Ladestationen für e-bikes und einer Verleihstation für Mieträder ausgestattet. Zudem wurde ein car-sharing Angebot am S-Bahnhof Raunheim eingeführt.
- c. Am S-Bahnhof Raunheim besteht in den Sommermonaten die Möglichkeit, Leihräder anzumieten und zur Fahrt zum Raunheimer Waldsee zu nutzen. Ebenso befinden sich am S-Bahnhof und auf dem Rathausplatz zwei Verleihpunkte für Leihfahrzeuge. Eines dieser Fahrzeuge wird elektrisch betrieben.
- d. Im Umfeld des S-Bahnhofs zwischen der Karlstraße und dem Areal Airport Garden wurden Grünzüge vernetzt angelegt, sodass Nutzer des S-Bahnhofs über begrünte Straßenzüge zu ihren Zielorten im Gewerbegebiet „Airport Garden“ und „Am Prime Parc“ gelangen können.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Mainzer Straße Frankfurter Straße	 <p>Es ist bereits Tempo 30 in der Mainzer Straße sowie Frankfurter Straße angeordnet. Des Weiteren sind bauliche Verkehrsberuhigungen in der Frankfurter Straße und Mainzer Straße umgesetzt worden.</p>

Abbildung 55: Raunheim, Mainzer Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Erweiterung der verkehrsberuhigten Tempo 30 Zone der Mainzer Straße von der Raunheimer Ortsmitte in westlicher Richtung, über die Ampelkreuzung der Mainzer Straße mit Anton-Flettner bzw. Moselstraße hinaus mindestens bis zum Dietrich-Bonhoeffer-Kreisel, alternativ bis Schnelser Weg gefordert, sowie Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich.

Ein weiteres Anliegen ist der Wunsch nach einem Ausschalten der Busmotore bei mehrminütigen Standzeiten in der Bushaltestelle Raunheim West B (Fahrtrichtung Osten).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben auf Erweiterung der Tempo 30-Zone wurden an die Stadt Raunheim weitergeleitet.

Die Hinweise auf das Warten der Regionalbusse mit laufenden Motoren wurde an die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau (LNVG) weitergeleitet. Eine Stellungnahme liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Aktuell endet die Tempo 30 Zone in der Mainzer Straße nach der Bushaltestelle „Egerländer Straße“. Eine Erweiterung ist zu dem jetzigen Stand nicht möglich, da sich diese nicht mit den Vorgaben § 45 Abs. 1c StVO vereinen lassen. Aktuell handelt es sich bei der Mainzer Straße sowie der Anton-Flettner-Straße um eine Vorfahrtsstraße (Zeichen 306). Des Weiteren wird die Kreuzung Mainzer Straße / Anton-Flettner-Straße durch eine Lichtzeichenanlage geregelt.

Im Jahr 2023 wurde eine Auswertung der Unfälle in Raunheim bei der Landespolizei angefordert. Hier hat sich gezeigt, dass die Strecke bei einer drei Jahres Betrachtung ebenso als unauffällig zu werten ist. In dem Bereich sind ebenso keine sensiblen Bereiche wie Kindertagesstätten, Krankenhäuser, etc., welche eine Einrichtung rechtfertigen würde. Außerdem wurden in dem Bereich in der Vergangenheit bereits Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, diese werden zukünftig fortgesetzt und die Häufigkeit ausgeweitet.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

Im Rahmen des **Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes** sind folgende Maßnahmen noch in Planung/Umsetzung:

- a. Umgestaltung Knotenpunkt Kelsterbacher Straße /Waldstraße /Mathildenstraße in einen Kreisverkehrsplatz. Nordwestlich des Knotenpunktes wird die Kelsterbacher Straße nicht mehr überwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, sondern es entsteht eine stadträumlich gestaltete "shared Space"- Fläche (Mischverkehrsfläche) für alle Verkehrsteilnehmer. Radfahrer erhalten auf der Kelsterbacher Straße entlang des westlichen Fahrbahnrandes einen neuen, stadtauswärts führenden Radweg
- b. weitreichendes Radverkehrskonzept wurde inzwischen erstellt und wird derzeit beraten
- c. Smart Mobility (Fahrrad- und E-Bike-Leihstationen, Car-Sharing, Smart-City-App)

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 43	Die B 43 führt vierspurig zwischen dem Stadtbereich Raunheim und dem Main als Umgehungsstraße entlang. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 18.700 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 1.100 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde von Hessen Mobil ein schalltechnisches Gutachten erstellt. In weiten Streckenabschnitten wurden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Hessen Mobil wurde zudem um Überprüfung der Lärmschutzeinrichtung gebeten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau:

Da der Lärm von der B 43 ausgeht und diese bereits als Umgehungsstraße fungiert, gestaltet sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich schwierig. Es ist zu befürchten, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der vierspurigen Bundesstraße kaum Akzeptanz finden wird. Vordergründig sind passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Sollten die Maßnahmen nicht den erwünschten Erfolg erzielen, müssen verkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft werden.

Aufgrund der neuen Daten der Straßenverkehrszählung hat die Straßenverkehrsbehörde eine neue schalltechnische Begutachtung beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In wenigen Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. An keinem Gebäude wurde eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Ergänzende Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Groß-Gerau:

Die neue schalltechnische Berechnung aus Januar 2024 gibt keinen Anlass für verkehrsrechtliche Maßnahmen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des

Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 Mainzer Straße (Abschnitt Moselstraße bis Schnelser Weg)	Die Mainzer Straße führt in diesem Bereich mit einseitiger Wohnbebauung am Gewerbegebiet vorbei. Es ist Tempo 50 km/h ausgewiesen.	18	25

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung ergab jedoch einzelne Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung v.a. im Bereich des Kreisverkehrs.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Momentan ist in der Mainzer Straße zwischen Moselstraße und Schneller Weg Tempo 50 erlaubt. Es ist durch den zuständigen Straßenbaulastträger noch nicht über eine straßenbauliche Lärmsanierung entschieden worden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Geschwister-Scholl-Straße/Kelsterbacher Straße	Der Straßenabschnitt führt den Verkehr von der B 43 in das Stadtgebiet von Raunheim. Im nördlichen Bereich sind Wohngebäude tangiert. Es ist Tempo 50 km/h ausgewiesen.	23	30

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung ergab jedoch an den Gebäuden im Bereich der Kelsterbacher Straße Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Es ist durch den zuständigen Straßenbaulastträger noch nicht über eine straßenbauliche Lärmsanierung entschieden worden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 Ludwig-Buxbaum-Allee	Die Ludwig-Buxbaum-Allee führt vorrangig durch Wohngebiet später aber auch an gewerblicher Bebauung vorbei. Es ist Tempo 40 km/h angeordnet.	72	92

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung ergab jedoch abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Es ist durch den zuständigen Straßenbaulastträger noch nicht über eine straßenbauliche Lärmsanierung entschieden worden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	Uhlandstraße	Die Uhlandstraße führt vom Gewerbegebiet Airportgarden durch Wohngebiet. Es ist Tempo 30 km/h angeordnet.	2	6

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung ergab jedoch an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Raunheim:

Es ist durch den zuständigen Straßenbaulastträger noch nicht über eine straßenbauliche Lärmsanierung entschieden worden.

10.4.11 Riedstadt

Die Büchnerstadt Riedstadt ist mit 24.464 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die flächenmäßig größte Kommune im Landkreis Groß-Gerau. Der Verwaltungssitz befindet sich im Stadtteil Goddelau. Weitere Stadtteile sind: Crumstadt, Erfelden, Leeheim, Wolfskehlen. Wie der Name andeutet, liegt die Stadt im Hessischen Ried. Teile des größten hessischen Naturschutzgebietes Kühkopf-Knoblochsau und der Riedsee bei Leeheim gehören zum Stadtgebiet.

Durch das Stadtgebiet von Riedstadt führt die B 44. Das Darmstädter Kreuz mit Anschlüssen zur BAB 5 und BAB 67 ist lediglich 10 km entfernt.

Die Stadt wird über den Bahnhof Riedstadt-Goddelau und den Haltepunkt Riedstadt-Wolfskehlen von der Riedbahn (Mannheim - Frankfurt) bedient. Über regionale Buslinien sind die Stadtteile untereinander sowie mit den Nachbarkommunen und Groß-Gerau und Darmstadt verbunden.

Tabelle 132: Anzahl von Personen in Riedstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	299	22	2	0	3	326
Nachts (L _{Night})	63	3	0	0	3	-	69

Tabelle 133: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Riedstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,739	1,063	0,201
Zahl der Wohnungen	153	1	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	43		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	4		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 44	Die Bundesstraße 44 führt in Nord-Süd-Richtung als Umgehungsstraße an den Stadtteilen Wolfskehlen, Erfelden und Goddelau vorbei.

Eingaben aus der Beteiligung:

Für das Neubaugebiet Feldwingert sind weder Temporeduzierung, noch Lärmschutzwahl, noch Bepflanzung vorgesehen; Im Außenbereich besteht eine sehr hohe Lärmbelastung.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Es handelt sich vorliegend um ein Neubaugebiet, das von der Stadt Riedstadt in Kenntnis der bestehenden Bundesstraße ausgewiesen wurde. Da die Bebauung in Kenntnis der vorhandenen Bundesstraße errichtet wurde, ist nicht Hessen Mobil als Straßenbaulastträger, sondern die Stadt Riedstadt für den eventuellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Leeheim L 3096 Hauptstraße	Die L 3096 bildet die Ortsdurchfahrt von Leeheim. Der DTV beträgt im westlichen Bereich 4.963 Kfz/Tag, am östliche Ortsausgang 6.436 Kfz/Tag.	306	344

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht Lärm durch Motorräder, Lkws und Busse, v.a. am Ortseingang. Es kommt auch häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Fahrbahndecke ist ebenfalls sanierungsbedürftig. Bei einer Sanierung könnte Flüsterasphalt verbaut werden. Die schmalen Gehwege sind zudem ein Sicherheitsrisiko.

Durch das vor einigen Jahren in Geinsheim eröffnete Logistikzentrum kam es zu enormen Zuwachs des Lkw-Durchgangsverkehrs. Hinzu kommt der Lkw-Durchgangsverkehr durch die Dyckerhoff Kieswerk Trebur GmbH. Die An- und Abfahrtsrouten an beiden Standorte, wurden / werden zwar im Genehmigungsverfahren festgelegt, jedoch würde sich niemand daran halten. Derzeit ist für den Schwerlastverkehr auf 30km/h und für Pkw auf 50 km/h festgelegt. Vorschlag: allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Stellungnahme der Stadt Riedstadt:

Die Stadt Riedstadt befürwortet eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Für eine endgültige Bewertung sollte die grundlegende Sanierung des Kanal- und Straßenbaus abgewartet werden, die ab 2024 in mehreren Bauabschnitten über einen Zeitraum von ca. 5 Jahren erfolgen soll.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Datengrundlage Straßenverkehrsplanung 2015 vor. Demnach wurden nahezu flächendeckend die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird.

Die Eingaben wurden außerdem an die Bergbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt zur weiteren Prüfung in eigener Zuständigkeit weitergegeben.

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten soll eine neue Bewertung der Lärmsituation erfolgen. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Goddelau K 156 Bahnhofstraße	Die K 156 führt von Erfelden in den Ortskern von Goddelau, wo eine enge Bebauung vorherrscht.	81	97

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Lärmbelastung sollte untersucht werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab insbesondere im Abschnitt zwischen Abzweig Poststraße und Kreuzung Starkenburger Straße Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Landkreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträgers:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen allerdings keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Riedstadt:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Erfelden K 156 Bahnstraße	Die K 156 führt von Goddelau in den Ortskern, wo eine enge Bebauung vorherrscht. Die Bahnstraße ist Teil der Hauptverkehrsstraße von Erfelden.	81	101

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab insbesondere im westlichen Abschnitt Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Landkreis Groß-Gerau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Landkreises Groß-Gerau als Straßenbaulastträgers:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Für eine bauliche Lärmsanierung stehen allerdings keine Mittel im Haushalt zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Riedstadt:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

10.4.12 Rüsselsheim am Main

Rüsselsheim am Main verzeichnet derzeit 67.656 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist die größte Stadt des Kreises Groß-Gerau und Teil der Stadtregion Frankfurt. Sie liegt zwischen Frankfurt am Main und Mainz. Rüsselsheim ist eine von sieben Sonderstatusstädten des Landes Hessen, d.h. Städten mit mehr als 50.000, aber weniger als 100.000 Einwohnern, die einige sonst von den Landkreisen übernommene Aufgaben weiterhin selbstständig übernehmen können. Neben Rüsselsheim mit seiner Innenstadt gibt es drei weitere Stadtteile: Haßloch, Königstädten und Bauschheim.

International bekannt ist Rüsselsheim durch die Opel Automobile GmbH. Der Automobilhersteller Opel und die günstige Verkehrslage sind die wesentlichen Faktoren, warum sich viele Firmen hier angesiedelt haben.

Rüsselsheim ist mit dem Bundesfernstraßennetz durch die BAB 60 mit den Anschlussstellen Rüsselsheim-Mitte und Rüsselsheim-Königstädten verbunden. Die BAB 60 bildet den Mainzer Autobahnring, führt an Rüsselsheim vorbei und mündet am Rüsselsheimer Dreieck in die BAB 67, die nach Darmstadt führt. Über das Mainspitz-Dreieck oder die B 43 gibt es eine Verbindung zur BAB 671 nach Wiesbaden. Ferner verbindet die B 43 Rüsselsheim mit der BAB 3. Durch Rüsselsheim führen zusätzlich die Bundesstraßen 486 und 519.

Die beiden Bahnhöfe Rüsselsheim und Rüsselsheim-Opelwerk liegen an der Mainbahn. Die darauf verkehrenden S-Bahnlinien S8 und S9 bieten direkte Verbindungen nach Wiesbaden, Mainz, Hanau, Offenbach und Frankfurt a.M. sowie zum Flughafen Frankfurt im 15-Minuten-Takt. Zwei Regional-Express-Linien von Frankfurt a.M. nach Koblenz und Saarbrücken, die nur am Bahnhof Rüsselsheim halten und eine Regionalbahn von Rüsselsheim-Opelwerk über Frankfurt (Süd) in Richtung Aschaffenburg, ergänzen die Anbindung Rüsselsheims. Der innerstädtische Busverkehr, die Versorgung mit Gas und Wasser sowie der Betrieb des Stromnetzes und der Straßenbeleuchtung werden durch die Stadtwerke Rüsselsheim erbracht.

Der südliche Teil des Frankfurter Flughafens liegt teilweise auf dem Gebiet der Stadt Rüsselsheim.

Tabelle 134: Anzahl von Personen in Rüsselsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	14.437	6.947	3.875	1.188	328	26.775
Nachts (L _{Night})	10.680	5.315	2.018	238	191	-	18.442

Tabelle 135: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rüsselsheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	39,575	15,189	2,814
Zahl der Wohnungen	12.748	2.566	156
Zahl der Krankenhausgebäude	2	0	0
Zahl der Schulgebäude	51	11	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	4.419		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1.095		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	8		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

*** Lkw-Durchfahrtsverbot**

Für das Stadtgebiet Rüsselsheim wurde aus Luftreinhaltegründen eine Durchfahrtsbeschränkung für Lkws angeordnet. Die Maßnahme wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation in den betroffenen Straßen aus.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 519, Darmstädter Straße	Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden durch Hessen Mobil an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

*** Elektrifizierung von Fahrzeugen**

Die Stadt Rüsselsheim am Main und die Stadtwerke sind bestrebt, ihre gesamte Fahrzeugflotte zu elektrifizieren.

Maßnahmen aus dem Projekt „Electric City Rüsselsheim“ werden zur Minderung von durch Verbrennermotoren verursachten Lärm beitragen. (<https://electric-city-ruesselsheim.de/>)

*** DIKOVERS**

DIKOVERS (Digitalisierung kommunale Verkehrssysteme) hat zum Ziel ein intelligentes Verkehrssystem mit den Schwerpunkten zu errichten:

- a. Optimierung Verkehrsfluss
- b. Digitale Überwachung Schwerlastverkehr
- c. Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement
- d. Vernetzung von Fahrzeugen und Lichtsignalanlage
- e. Aufbau einer interaktiven, digitalen Verkehrsinformation in Zusammenspiel mit einem Umweltmesssystem

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	Kernstadt B 486 Haßlocher Straße	Die Bundesstraße 486 führt von der BAB 67 durch den Stadtteil Haßloch Richtung Kernstadt zu und kreuzt dort den Rugbyring.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im Bereich der Haßlocher Straße nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme von Hessen Mobil

Die Anordnung zur Beschilderung "Durchfahrtsverbot Schwerverkehr" erfolgte im Jahr 2016. Hessen Mobil hat die entsprechenden Hinweisschilder aufgestellt. Dies wurde bei einer aktuellen Vor-Ort-Überprüfung nachgeprüft.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 B 43, Rugbyring	Die Bundesstraße 43 verläuft in West-Ost-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Rüsselsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in Bereich „Am Treff“ 22.186 Kfz/Tag, im Bereich Hans-Sachs-Straße 14.748 Kfz/Tag. Derzeit ist ca. 150m vor dem Ortsschild vom Orteingang Richtung Raunheim kommend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen, ab dem Adam-Opel-Haus in Richtung Bischofsheim besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Für 6 Gebäude im Planungsgebiet erfolgte bisher eine Lärmsanierung. Seit 2016 besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot.

Bisheriger Sachstand:

Durch die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens des Straßenbulasträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde festgestellt, dass auf nahezu der kompletten B 43 die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Hiervon wurde an 3 Gebäuden ganztags, an 16 Gebäuden in den Nachtstunden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Für den Lärmkonfliktpunkt wurde daher mit den Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung 2021 ein neues schalltechnisches Gutachten erstellt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, werden weiterhin flächendeckend sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 8 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ganztags und an 24 Gebäuden in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN

63 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an der B 43 nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Im Bereich zwischen Dresdner Damm und Stadion werden bei Tag und bei Nacht die Grenzwerte überschritten. Aufgrund der Bedeutung der Straße wird die Einführung von Tempo 30 für ungeeignet gehalten und Hessen Mobil um Prüfung gebeten, ob bauliche Maßnahmen umgesetzt werden können, um für die Anwohner eine nachhaltige Verbesserung zu erzielen.

Bei Einrichtung von Tempo 30 im Streckenabschnitt des Rugbyringes Ortseingang / Stadion bis ca. Dresdner Damm wird zum einen Verdrängungseffekt (auch für Lkw) in das angrenzende Wohngebiet erwartet, welches kleinere Straßen aufweist und zum anderen eine Nichtbeachtung der Geschwindigkeit. Die Bauart der Straße bzw. des Straßenabschnittes erinnert eher an eine Kraftfahrstraße. Die Verkehrsmengen unterstreichen die Bedeutung der Strecke. Geschwindigkeitsmessungen in der Vergangenheit haben ergeben, dass auch die jetzt geltenden 50 km/h nicht immer eingehalten werden.

Der Rugbyring stellt außerdem den Hauptrettungsweg der Rüsselsheimer Feuerwehr und weiterer Hilfsorganisationen dar. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und der damit verbundenen Verlangsamung des Verkehrs hätte unmittelbar Auswirkung auf die einzuhaltende gesetzlich vorgegebene Hilfsfrist. Auch wenn genannte Fahrzeuge Sonder- und Wegerecht nach §§ 35 und 38 StVO in Anspruch nehmen dürfen, so wird sich eine Geschwindigkeitsreduktion insgesamt negativ bemerkbar machen.

Zudem dient der Rugbyring als Notfallumleitungsstrecke für die umliegenden Autobahnen. Auch hier ist im Sinne der Leichtigkeit des Verkehrs ein möglichst schneller Verkehrsabfluss der umzuleitenden, nicht gerade unerheblichen Verkehrsmengen, aus dem Stadtgebiet, wünschenswert und aus verkehrlicher Sicht unumgänglich.

Die städtischen Planungen sehen mit Hinblick auf eine umweltfreundlichere und lebenswertere Innenstadt vor, zukünftig die Fahrzeugbewegungen des motorisierten Individualverkehrs in den innerstädtischen Gebieten weiter durch bauliche Veränderungen und ein verstärktes Angebot des ÖPNVs und durch die Stärkung des Radverkehrs zu minimieren.

Gerade unter Berücksichtigung dieser Planungen ist der Rugbyring als städtische Hauptverkehrsachse und Umfahrung des angesprochenen innerstädtischen Bereichs ein elementarer Bestandteil, dessen Funktion und Akzeptanz die Straßenverkehrsbehörde bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h, stark gefährdet sieht.

Die Attraktivität den gut ausgebauten Rugbyring zu befahren anstatt die Durchfahrt der innerstädtischen Wohngebiete zu wählen, wäre aufgrund der Verlangsamung des Verkehrs so nicht mehr gegeben.

Bauliche Maßnahmen (z. B. Prüfung des Einbaus von Flüsterasphalt, Lärmschutzwänden, neue Fenster für Anlieger usw.) wären aus Sicht der Stadt Rüsselsheim wirksamer und sollten vom Straßenbaulastträger (Hessen Mobil) geprüft werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

B 43 in Rüsselsheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

- **Tempo 30 km/h flächendeckend im Stadtteil Bauschheim**

Eingaben aus der Beteiligung:

Prüfung einer Ausweisung von Tempo 30 im gesamten Stadtteil.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Für den Stadtteil Bauschheim wurde eine Einführung von Tempo 30 geprüft und entsprechend des rechtlichen Rahmens verfügt. Die Verkehrsmengen der Brunnenstraße und Wolfinger Straße wurden gezählt, die schalltechnische Berechnung steht noch aus.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Die Stadt Rüsselsheim hat um Aufnahme der folgenden kommunalen Straßen in den Lärmaktionsplan Hessen gebeten:

Lärmkonflikt	Maßnahme
4 Alzeyer Straße	
5 An der Feuerwache	
6 Berliner Straße	
7 Bonner Straße	
8 Burggrafenlacher Weg	
9 Eisenstraße	
10 Johann-Sebastian-Bach-Straße	Es wurde eine schalltechnische Berechnung auf Basis der Lärmkartierung 2022 durchgeführt.
11 Kobaltstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens
12 Kurt-Schumacher-Ring	
13 Kupferstraße	
14 Manganstraße	

15	Silberstraße	der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmminierungsmaßnahmen vorgeschlagen.
16	Stahlstraße	
17	Uranstraße	
18	OT Bauschheim, Alter Mainzer Weg	
19	OT Bauschheim, Oppenheimer Straße	
20	OT Königstädten, Alexander-Fleming-Ring	
21	OT Königstädten, Heppenheimer Straße	
22	OT Königstädten, Lise-Meitner-Straße	
23	OT Königstädten, Marie-Curie-Straße	

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
24	BAB 60 Kernstadt; Haßloch; Königstädten	Die BAB 60 trennt das Kerngebiet der Stadt Rüsselsheim am Main und dem Stadtteil Haßloch von den beiden südlich der BAB liegenden Stadtteilen Bauschheim und Königstädten. Der DTV 2021 beträgt ca. 75.000 Kfz/Tag, der Schwerverkehr ca. 10.000 Fz/Tag.	4073	6781

Eingaben aus der Beteiligung:

Zwischen der Abfahrt Rüsselsheim Mitte und der Abfahrt Rüsselsheim-Königstädten soll eine Lärmschutzwand an der nördlichen Seite der Autobahn (zum Industriegebiet Hasengrund hin) errichtet werden. Es wurde auch die Idee hervorgebracht, den Lärmschutzwall zwischen der Abfahrt Rüsselsheim Ost und der Abfahrt Rüsselsheim-Königstädten bis zur Abfahrt Rüsselsheim Mitte zu ziehen. Die Errichtung eines Lärmschutzwalles zu Haßloch wird ebenfalls als erforderlich erachtet, vor allem, weil die Lärmbelastung durch Lkws dauerhaft sehr hoch ist.

Das Ganze soll vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass die BAB auf 6 Spuren erweitert werden soll.

Es wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h für die Abfahrt von A60 auf die A67 kommend mit Fahrtrichtung Darmstadt und für den Bereich "Baugebiet Blauer See" in Königstädten eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Ein weiterer Vorschlag war die Montage von Lärm- bzw. Schallschutzwänden und Einführung eines Tempolimits von 80 km/h vom Mainspitz-Dreieck bis zum Mönchhof-Dreieck, bzw. AS Groß-Gerau.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Für den Autobahnabschnitt auf Höhe der Kernstadt, des Gewerbegebietes und des Stadtteiles Haßloch wurden Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen festgestellt. Somit wurde die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und Prüfung baulicher Lärm-schutzmaßnahmen und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Im Bereich Königstädten ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmminde-
rungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärm-
konflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bei dem "Baugebiet Blauer See" in Königstädten handelt sich vorliegend um ein Neubau-
gebiet, das von der Stadt Rüsselsheim in Kenntnis der bestehenden Autobahn ausgewie-
sen wurde. Somit ist die Stadt Rüsselsheim im Rahmen der Bauleitplanung für den eventu-
ellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen
zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Im Rahmen eines sechsstreifigen Ausbaus der BAB 60 würden etwaig erforderliche Lärm-
schutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus nied-
rigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Die Autobahn GmbH wird eine lärmtechnische Untersuchung vornehmen um eine Ent-
scheidung über eventuelle straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu treffen.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Es wurde bislang lediglich eine Bewertung für den Stadtteil Königstädten vorgelegt. Dem-
nach sind lediglich an 3 Standorten die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV über-
schritten und diese befinden sich im Gewerbegebiet. Im Falle einer möglichen Geschwin-
digkeitsreduzierung würde weder an allen Gebäuden, noch in dem Umfang von -3 dB(A)
eine Pegelminderung erfolgen.

Somit kommen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit keine straßenverkehrsrechtlichen
Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Wirksamkeit der untersuchten straßenverkehrsrecht-
lichen Lärmschutzmaßnahmen ist gering und die Höhe der Verkehrseinschränkung unter
Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn somit nicht verhältnismäßig.

Aus o.g. Gründen werden weder tagsüber noch nachts straßenverkehrsrechtliche Maß-
nahmen aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die o.g. Betroffenen können durch ge-
eignete passive Schallschutzmaßnahmen wirksam ausgeglichen werden (Bezuschussung
von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung auf Grundlage der Verkehrslärm-
schutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97)).

Eine Bewertung für den Stadtteil Haßloch wurde noch nicht vorgelegt, aber seitens der
Lärmaktionsplanung nachgefordert.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
25 BAB 67 Haßloch Königstädten	Die BAB 67 führt östlich in Nord-Südrichtung an den östlichen Stadtteilen Haßloch und Königstäd- ten vorbei.	402	6718

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Errichtung eines Lärmschutzwalles an der Westseite des Autobahnteilstücks zu
Haßloch gefordert. Die Lärmbelastung ist vor allem durch Lkw dauerhaft sehr hoch.
Auch der Bau von Lärmschutzwänden auf Höhe des Stadtteils Königstädten westlich ent-
lang der Autobahn A67 zwischen Rüsselsheimer Dreieck und Anschlussstelle Groß-Gerau
einschließlich der Abfahrt von A60 auf die A67 kommend mit Fahrtrichtung Darmstadt

wurde vorgeschlagen. Außerdem wurde die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h entlang der Autobahn A67 zwischen Rüsselsheimer Dreieck und Anschlussstelle Groß-Gerau gefordert. Ein weiterer Vorschlag war die Montage von Lärm- bzw. Schallschutzwänden und Einführung eines Tempolimits von 80 km/h vom Mainspitz-Dreieck bis zum Mönchhof-Dreieck, bzw. AS Groß-Gerau.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im Bereich der Stadtteile Haßloch und Königstädten an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

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.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
26	L 3040 Adam-Opel- Straße	Die Adam-Opel-Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet die B 468 mit dem Stadtteil Königstädten. Sie kreuzt dabei die BAB 60. Die Ortsdurchfahrtsgrenze befindet sich südlich der Kreuzung Hessenring/ Stahlstraße. Bis hier (innerorts) befindet sie sich in der Baulast der Stadt Rüsselsheim, danach (außerorts) in der Baulast des Landes Hessen.	958	1148

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine unerträgliche Lärmsituation in der Adam-Opel-Straße, insbesondere im Kreuzungsbereich zur Haßlocher Straße, das geplante Neubaugebiet (ehemaliger Sportplatz SC Opel Rüsselsheim, jetzt "Quartier Ostpark") wird die Situation verstärken.

Vorschläge:

- Tempo 30
- Tempo 50 nochmal 100 Meter Richtung Ginsheim ausweiten
- Schweller am Ortseingang
- Geschwindigkeitskontrolle

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab insbesondere für den Bereich zwischen B 486 und Haltestelle "Teufelseestraße" Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im Bereich "Am Floßgraben" und "In den Bachgärten" für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets „Quartier Ostpark“ zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Aktuelle Verkehrsdaten der Verkehrszählung Juni/Juli 2023 liegen vor, eine schalltechnische Berechnung steht noch aus.

Der Bereich "Am Floßgraben" und "In den Bachgärten" der Adam-Opel-Straße befindet sich in der Zuständigkeit von Hessen Mobil als Baulastträger.

An der Adam-Opel-Straße wurden im Rahmen der Bauleitplanung für die künftige Bebauung Auflagen im Bebauungsplan festgesetzt.

Geschwindigkeitsüberwachungen wurden im Jahr 2022 durchgeführt und finden fortlaufend statt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
27 An der Berggewann (In der Röth)	Diese kommunale Straße hat nur wenig Wohnbebauung.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Lärm ausgehend der Straße „An der Berggewann“ würde die Anwohnerinnen und Anwohner der Straße „In der Röth“ beeinträchtigen, dies sei vor allem bedingt durch das Parkhaus und die Parkplätze dort. Es finden Autorennen, Poserfahrten durch Motorräder und Partys statt, LKW-Fahrerinnen und -Fahrer machen bei laufendem Motor Ihre Ruhepausen.

Es wurde ein generelles Lkw Verbot in der Berggewann zwischen der Alzeyerstraße und dem Kindergarten im Osten gefordert - ohne den Zusatz „Be- und Entladen frei“. (auch im Sinne des Luftreinhalteplans für die Stadt Rüsselsheim.) Außerdem sollte Tempo 30 Lärmschutz angeordnet werden und weil am Ende der Straße ein Kindergarten ist. Um den unnötigen Verkehr aus Richtung OBI, Kaufland und Burger-King zu lenken, müsste die Berggewann Einbahnstraße in Richtung der Märkte werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben, da diese nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
28 Darmstädter Straße	Die Darmstädter Straße liegt in Nord-Südrichtung, streckenweise als B 519, zwischen der B 43 und der BAB 60.	311	348

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach einer Lärmschutzwand auf der westlichen Straßenseite im kommunalen Straßenabschnitt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rüsselsheim:

Ein schalltechnisches Gutachten wird erstellt. Basierend auf diesem Gutachten werden weitere Maßnahmen geprüft.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
29 Evreuxring	Der Evreuxring führt teilweise vierspurig in einem Halbkreis südlich der Kernstadt, um die Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurde eine schalltechnische Berechnung auf Basis der Lärmkartierung 2022 durchgeführt. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Raser, Poser und Motorräder präsentieren die Fahrzeuge auf der vierspurigen Straße, eingekesselt von Mehrstöckigen Häusern. Regelmäßige Kontrolle wurden gefordert, sowie eine Verengung der Fahrbahn von vier auf zwei Spuren und Bepflanzung von Bäumen, die sich positiv, auf Lärmabsorption, Stadtbild und Hitzeentwicklung auswirken.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
30 Friedensstraße	Die Friedensstraße liegt nördlich der Bahnlinie in Nord-Südrichtung und verbindet die Frankfurter Straße mit der Grabenstraße.	454	509

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Baumaßnahmen der Unterführung Friedensstraße sind beendet. Eine Verkehrszählung wurde im April 2024 durchgeführt. Sobald diese ausgewertet ist, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt, auf dessen Basis weitere Maßnahmen geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
31 Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße zieht sich in nordöstlicher Richtung von der Mainzer Straße bzw. dem Marktplatz kommend bis zum Rugbyring.	394	439

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab zumindest für den Abschnitt Rugbyring bis Friedensplatz Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Auf der Frankfurter Straße wurde bereits zwischen der Stresemannanlage und der Friedrichstraße eine zeitlich befristete Temporeduzierung auf 30 km/h aufgrund von schutzwürdigen Einrichtungen (Kindertagesstätten) umgesetzt. Eine Verkehrszählung wurde im April 2024 durchgeführt. Sobald diese ausgewertet ist, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt, auf dessen Basis weitere Maßnahmen geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
32 Grabenstraße	Die Grabenstraße führt an der Mainbahn mit einseitiger Bebauung entlang. Richtung Industriegebiet wird die Bebauung enger und beidseitig.	313	364

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den Bereich zwischen Friedensstraße

und Alte Poststraße an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Baumaßnahmen der Unterführung Friedensstraße sind beendet. Eine Verkehrszählung wurde im März 2024 durchgeführt. Sobald diese ausgewertet ist, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt, auf dessen Basis weitere Maßnahmen geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
33 Haßlocher Straße	Die B 486 geht ab dem Rugbyring in kommunales Straßenbaulast über. Die Haßlocher Straße führt hier vorrangig durch Wohnbebauung.	1	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohes Verkehrsaufkommen, auch viele Busse. Somit kommt es zu Lärmbeeinträchtigungen trotz Tempo 30 und Blitzer. Außerdem sind viele Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten. Die 2h Parkplätze sind von Anwohnern am Wochenende hart umkämpft und unter der Woche von Dauerparkern besetzt.

Vorschlag: Einbahnstraßenregelung in die Stadt und auswärts über die Frankfurter Straße um den Verkehr zu reduzieren. Auch Bremsschwellen sollten eingebaut werden. Entfernen des hohen Bordsteins und ersetzen durch Verkehrshindernisse können die maximale Geschwindigkeit reduzieren. Die Einrichtung einer Bus- und Anwohnerstraße mit verkehrsberuhigtem Bereich wäre wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Eingaben hinsichtlich der Parksituation wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

In diesem Teil ist bereits Tempo 30 angeordnet. Weitere Reduzierung sind deshalb nicht möglich. Weitere Verkehrszählungen und Gutachten sind deshalb entbehrlich. Die Kollegen und Kolleginnen der Kontrolle überwachen die Verstöße.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
34 Im Eichsfeld	Die Straße liegt im Gewerbegebiet nördlich der Mainbahn.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Busbetrieb des Kreises Groß-Gerau steigt ständig. Durch die geplanten zusätzlichen Haltestellen (zurzeit Probetrieb) steigt der Buslärm ins Unerträgliche. Der Opelparkplatz wäre eine Alternative, denn obwohl dieser privat ist, käme bestimmt eine Einigung mit Opel in Betracht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingabe betrifft nicht die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung. Sie wurde daher an die Stadt Rüsselsheim mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Rüsselsheim:

Das Areal „Eichsfeld“ befindet sich auf der Südseite des Bahnhofs Rüsselsheim. Die in der Darmstädter Straße gelegene Bushaltestelle „Rüsselsheim Bahnhof Südseite“ wird von Bussen der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreis Groß-Gerau (LNVG) bedient. Die Busse befahren zum Erreichen der Haltestelle die Straßen Im Eichsfeld und Ferdinand-Stuttman-Straße.

Die Haltestelle „Rüsselsheim Bahnhof Südseite“ stellt mit ihren täglich rund 1.500 Fahrgastwechseln und 110 Busfahrten eine der wichtigsten Mobilitätsumstiegsunkte der Stadt und im Kreisgebiet dar, da über diesen ein Anschluss an den Schienenverkehr ermöglicht wird. Der hoch frequentierte Bereich, kann die an ihn gestellten Anforderungen, durch den ÖPNV der LNVG Groß-Gerau, sowie den Rad-, Fuß- und Pkw-Verkehr, nicht mehr leistungsfähig abwickeln. Es kommt zu verkehrsbehinderndem Verhalten und Nutzungskonflikten. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind dadurch Einbußen im Hinblick auf fehlende Sichtfelder und eine Blockierung des Verkehrsflusses zu vermerken.

Um die Auswirkungen auf den Verkehr und das Umfeld zu untersuchen, wurde im Zeitraum vom 01.11.2022 bis zum 31.12.2022 ein Probetrieb durchgeführt. Der Probetrieb umfasste eine provisorische Ausstiegshaltestelle in der Ferdinand-Stuttman-Straße sowie einen Wartebereich für Busse Im Eichsfeld. Die Anzahl der Busse, die die Haltestelle anfahren, wurde während des Probetriebs gegenüber dem Ausgangszustand nicht verändert. Aus fachlicher Sicht ist der Probetrieb als gelungen zu bewerten. Nachweisbare Mehrbelastungen, die quantifizierbar sind, ließen sich nicht beobachten. Eine Entscheidung über eine ggf. dauerhafte Anpassung der Verkehrsführung im Areal wurde durch die städtischen Gremien bisher nicht getroffen, sodass nun seit dem 01.01.2023 der Ursprungszustand wieder besteht.

Eine Verlagerung der Bushaltestelle Bahnhof Südseite auf Flächen der Firma Opel führt aus Sicht der Stadt Rüsselsheim zu Qualitätsverschlechterungen im ÖPNV-System, da die Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn dadurch deutlich erhöht werden und Anschlüsse nicht sichergestellt werden können. Darüber hinaus befinden sich die Flächen im Privateigentum.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
35 Mainzer Straße	Die Mainzer Straße ist eine kommunale Hauptverkehrsstraße, die vorrangig durch Wohnbebauung führt und eine innerörtliche Erschließungsfunktion sicherstellt.	499	565

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Baumaßnahmen der Unterführung Friedensstraße sind beendet. Eine Verkehrszählung wurde im März 2024 durchgeführt. Sobald diese ausgewertet ist, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt, auf dessen Basis weitere Maßnahmen geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
36 Waldweg	Der Waldweg kommt vom Außenbereich am Waldschwimmbad vorbei durch den Stadtteil Haßloch und führt an Ostpark und Friedhof vorbei Richtung Norden.	248	286

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt in Abschnitten zumindest auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Zur Prüfung einer etwaigen verkehrsrechtlichen Anordnung ist ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Aktuelle Verkehrsdaten liegen vor, eine schalltechnische Berechnung steht noch aus.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
37 OT Haßloch Waldweg	Der Waldweg kommt vom Außenbereich am Waldschwimmbad vorbei durch den Stadtteil Haßloch und führt an Ostpark und Friedhof vorbei Richtung Norden.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Aktuelle Verkehrsdaten der Verkehrszählung Juni/Juli 2023 liegen vor, eine schalltechnische Berechnung ist mangels Überschreitungen der Werte und Betroffenheiten nicht erforderlich. Die ermittelten Zahlen werden mittels Berechnung im Punkt 36 weiterverfolgt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
38	Walther-Flex-Straße	Die Walther-Flex-Straße ist eine stark frequentierte Straße mit innerörtlicher Erschließungsfunktion.	308	384

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im südlichsten und im nördlichsten Abschnitt zumindest auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Zur Prüfung einer etwaigen verkehrsrechtlichen Anordnung zwischen der B 486 und der Joseph-Haydn-Straße ist ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Aktuelle Verkehrsdaten der Verkehrszählung Juni/Juli 2023 liegen vor, eine schalltechnische Berechnung steht noch aus.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
39	Weserstraße	Die Weserstraße ist eine kommunale Straße, die vorrangig durch Wohnbebauung führt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch Besucher und Besucherinnen der Post sowie der damit verbundenen Logistikunternehmen kommt es zu erhöhter Verkehrsbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
40	Weisenauer Straße	Die Weisenauer Straße führt im Norden des OPEL-Werksgeländes entlang und hat zumindest einseitige Wohnbebauung.	150	176

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt bittet um Aufnahme des Straßenabschnittes in die Lärmaktionsplanung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung zumindest für den Abschnitt Hausnr. 21 bis 55 und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Baumaßnahmen der Unterführung Friedensstraße sind beendet. Eine Verkehrszählung wurde im März 2024 durchgeführt. Sobald diese ausgewertet ist, wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt, auf dessen Basis weitere Maßnahmen geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
41 Kernstadt und OT Haßloch Hessenring	Der Hessenring erstreckt sich von der Adam-Opel-Straße in nord-östlicher Richtung bis zur Varkausstraße (B 486).	31	54

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um Einrichtung einer Tempo 30 Zone zur Lärmreduktion (v.a. im Bereich Hessenring 78 bis Hessenring 50 außerdem vor dem Kindergarten und der Schule).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Einführung von Tempo 30 ist in die Wege geleitet. Die Anordnung erfolgt aus Sicherheitsgründen, da in diesem Bereich eine Schule, zwei Kitas und ein Umfallschwerpunkt liegen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
42 OT Bauschheim Am Weinhaß	Die Straße im Weinhaß liegt im Stadtteil Bauschheim und erstreckt sich in einem s-förmigen Boden von der L 3040 in nord-östlicher Richtung bis der Adam-Opel-Straße in nord-östlicher Richtung bis zur L 3482.	3	8

Eingaben aus der Beteiligung:

Tempo 30 sollte angeordnet werden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der parkenden Autos auf der Straße, der Kurven, der engen Straße, der schmalen Bürgersteige und der fehlenden Mittellinie. Außerdem sollten Geschwindigkeitskontrollen stattfinden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Auf der Straße „Am Weinhaß“ wurde bereits zwischen ‚Pfälzer Straße‘ und ‚Vor den Erlen‘ eine zeitlich befristete Temporeduzierung auf 30km/h aufgrund von schutzwürdigen Einrichtungen (Kindertagesstätten) umgesetzt.

Aktuelle Verkehrsdaten der Verkehrszählung Juni/Juli 2023 liegen vor, eine eventuelle schalltechnische Berechnung steht noch aus.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
43	OT Bauschheim Brunnenstraße Wolfinger Straße	Die kommunale Brunnenstraße und Wolfinger Straße bilden die Ortsdurchfahrt des Stadtteiles Bauschheim.	229	280

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Verkehr hat stark zugenommen und wird voraussichtlich durch den zukünftigen Bau der Eselswiese weiter ansteigen. Für einen kleinen Streckenabschnitt ist Tempo 30 angeordnet, hier kommt es zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Eine besonders hohe Belastung besteht am Knotenpunkt „Am Steinmarkt“.

Vorschläge: Tempo 30; Einbahnstraße; Anliegerstraße; Radweg/Radschutzstreifen; Geschwindigkeitskontrolle, Blitzer; Ortsumgehung und anstelle einer Ampel an der Kreuzung Am Steinmarkt/Brunnenstraße einen Kreisverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rüsselsheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets „Eselswiese“ zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Aktuelle Verkehrsdaten der Verkehrszählung Juni/Juli 2023 liegen vor, eine schalltechnische Berechnung steht noch aus.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
44	OT Haßloch B 486 Varkausstraße	Die B 486 führt vierspurig von der BAB 67 kommende durch den Stadtteil Bauschheim Richtung Kernstadt. Der DTV 2021 beträgt 10.960 Kfz/Tag.	382	551

Eingaben aus der Beteiligung:

In ‚Alt-Haßloch‘ gibt es keinen Lärmschutz, daher Bitte um Reduzierung von Tempo 80 auf 50 km/h. Das Neubaugebiet entlang der Varkausstraße parallel zur Hans-Böckler-Straße hat eine Lärmschutzwand! Die Strecke ab Ortseingang Alt-Haßloch bis zur Autobahn-Auffahrt Darmstadt wird außerdem als Rennstrecke genutzt!

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Stadt Rüsselsheim:

Die Lärmschutzwand ist im gesamten Gebiet der Wohnbebauung Richtung Autobahn und Tempo 80 Zone vorhanden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
45	OT Königstädten Bensheimer Straße/ Konrad- Adenauer-Ring Stockstraße	Hierbei handelt es sich um kommunale Straßen im Stadtteil Königstädten	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Zur Lärmreduzierung am Tag und in der Nacht, sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit, sollte eine grundsätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erfolgen. Raser und Fahrer von manipulierten Fahrzeugmotoren/Auspuffanlagen, können so rascher zu Verantwortung gezogen werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass ein generelles Tempolimit auf Autobahnen angeordnet werden soll.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Hinsichtlich der Thematik genereller Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit) wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.9 verwiesen.

Folgende Lärmkonfliktpunkte wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
46 Bereich um Großsporthalle	Ganzjährig sorgen Raser und Poser auf den Straßen und Parkplätzen rund um die Immanuel-Kant-Schule, den Sportplatz (Eintracht Rüsselheim) und die Großsporthalle mit ihren Fahrzeugen und der aufgedrehten Musik für immense Lärmbelastungen. Bitte um regelmäßige Geschwindigkeits- und Verkehrskontrolle, mit Blick auf Auspuffsysteme und Motorgeräusche. Die Richtwerte für Zulassungen sollen geändert werden. Auch die Installation von Aufpflasterungen wurde vorgeschlagen.
47 OT Haßloch/ Dicker Busch	Wegen der Lärmbelastung im Stadtteil Dicker Busch (hier insbesondere Dicker Busch II) durch Autobahn, Fluglärm (Hubschrauber-Überflüge) Fahrzeuge mit Sirenen, sowie Gewerbelärm (Motorrad- und KFZ-Handel), sollte eine Tempo 30 Zone für den ganzen Stadtteil Dicker Busch eingeführt werden. Durch die Beseitigung einer Park- und Garagenanlage in der Robert-Bunsen-Straße kommt es zudem zu einem erhöhten Parkaufkommen in der Liebig- und anderen anliegenden Straßen.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Ostpark Rüsselsheim - Festsetzung innerstädtischer Erholungsfläche (Stadtoase)

Ist-Zustand:

Für die Stadt Rüsselsheim ist der an den Ortsteil Haßloch grenzende Ostpark eine wichtige Erholungsfläche, die für ausgedehnte Spaziergänge und Freizeitaktivitäten dient.



Abbildung 56: Ostpark in Rüsselsheim, © Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main (Amt für Umwelt und Klimaschutz)

Hinweis:

Der Ostpark in Rüsselsheim musste in drei Teile (nördlicher, südwestlicher und südöstlicher Ostpark) aufgeteilt werden, da sowohl die Bundesstraße 486 (Ost-West-Richtung) als auch der Evreuxring (Nord-Süd-Richtung) erhebliche Lärmquellen darstellen.

Die lärmtechnische Beurteilung der von der Stadt Rüsselsheim als innerstädtische Erholungsflächen (Stadtoasen) ausgewiesenen Gebiete des Ostparks ergab, dass für die oben genannten Gebiete die zulässigen Lärmpegel sowohl im Kern- als auch im Randbereich einhalten werden.

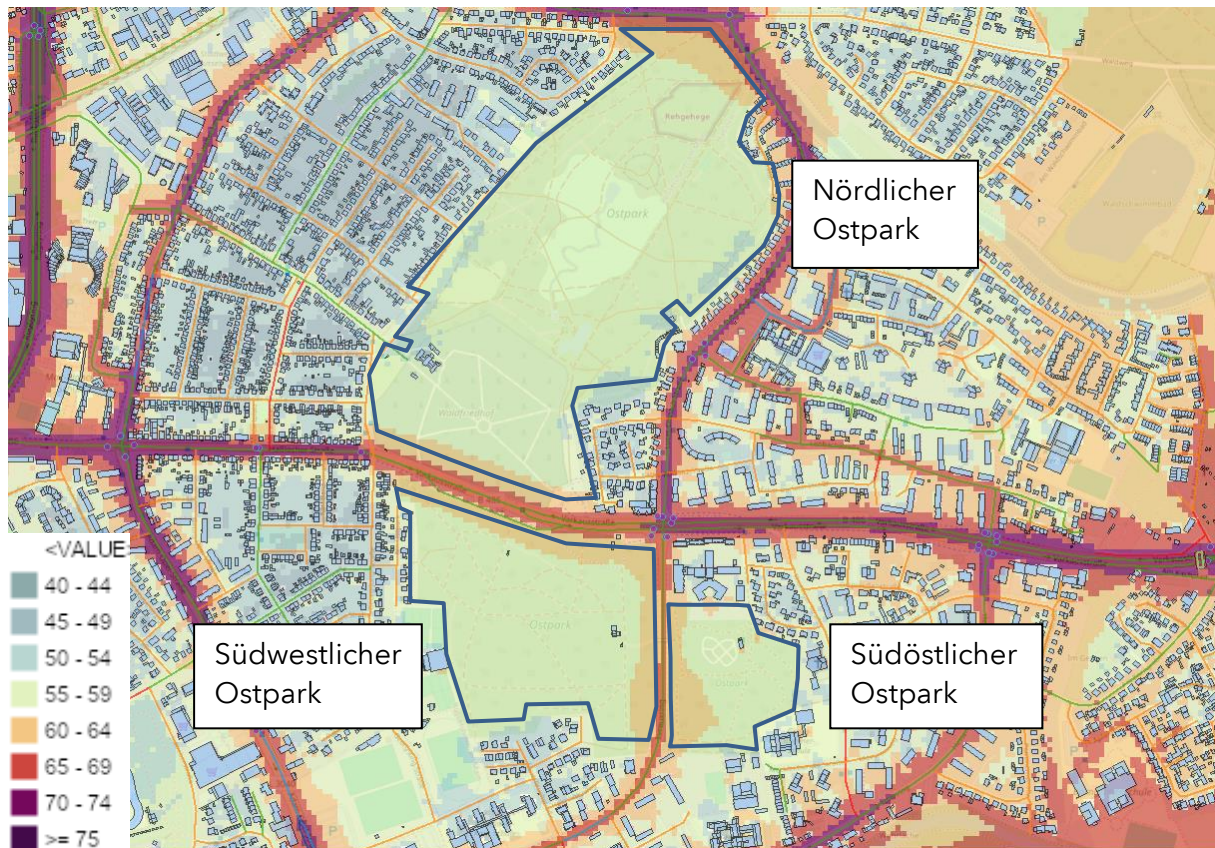


Abbildung 57: Ostpark in Rüsselsheim, Lärmkarte mit eingezeichneten innerstädtischen Erholungsflächen (Stadtoasen) © [HLNUG 2022]

LDEN Lärmkartierung 2022 HLNUG - Bereich Ostpark

- Lärmpegel Kernbereich: 55-59 dB(A)
- Lärmpegel Randbereich: 60-64 dB(A)

Die ausgewiesenen drei Gebiete des Ostparks erfüllen somit die lärmtechnischen Voraussetzungen für innerstädtische Erholungsflächen (Kernbereich < 60 dB(A) und Randbereich < 65 dB(A)).

Der Ostpark dient neben der o.g. Option von ausgedehnten Spaziergängen auch als Möglichkeit von Freizeitaktivitäten (z.B. Minigolf). Zusätzlich laden Liegewiesen, Parkbänke und Fahrradwege zum Verweilen ein. Außerdem gibt es ein Wild- und ein Vogelgehege sowie einen großen Waldspielplatz.

Der Ostpark ist fußläufig für die Wohnbevölkerung der Stadt Rüsselsheim frei zugänglich.

Es sind keine Planungen bekannt, die berücksichtigt werden müssen.

Tabelle 136: Flurstückbezeichnungen zur innerstädtischen Erholungsfläche (Stadtoase) „Nördlicher Ostpark“ Rüsselsheim

Flur	Zähler	Nenner	Fläche [qm]	Art/Nutzung
9	568	-	196780	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
10	326	4	5191	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Grünanlage)
10	327	3	83791	Friedhof
1	1004	6	10064	Friedhof
1	1004	7	98256	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
Σ			= 39,4 ha	

Tabelle 137: Flurstückbezeichnungen zur innerstädtischen Erholungsfläche (Stadtoase) „Südwestlicher Ostpark“ Rüsselsheim

Flur	Zähler	Nenner	Fläche [qm]	Art/Nutzung
11	124	19	238	Gehölz (Latschenkiefer)
11	124	61	38577	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	522	1	78967	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	523	1	1606	Wohnbaufläche (Offen)
1	499	2	1397	Weg (Fahrweg)
1	496	4	6910	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	493	1	8668	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	492	1	6485	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	521	-	1297	Weg (Fahrweg)
1	520	4	420	Weg (Fahrweg)
1	500	-	9953	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	501	-	6194	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	520	2	11262	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
Σ			= 17,2 ha	

Tabelle 138: Flurstückbezeichnungen zur innerstädtischen Erholungsfläche (Stadtoase) „Südöstlicher Ostpark“ Rüsselsheim

Flur	Zähler	Nenner	Fläche [qm]	Art/Nutzung
1	493	3	4150	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	473	7	1046 ⁷²	Weg (Fahrweg)
1	493	4	18912	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park) inkl. Fläche besonderer Prägung (1,18%, Jugendverkehrsschule)
1	492	2	16763	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
1	491	1	18784	Sport Freizeit und Erholungsfläche (Park)
Σ			= 6,0 ha	

⁷² Flurstück Teilfläche innerhalb des ausgewiesenen Gebietes

Festsetzung

Gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b ULR i.V.m. § 47 d Abs. 2 S. 2 BImSchG werden die drei Gebiete des Ostparks (nördlicher, südwestlicher und südöstlicher Ostpark) in Rüsselsheim, Gemarkung Haßloch und Rüsselsheim, mit den in den Tabellen 1, 2 und 3 genannten Flurstückbezeichnungen als innerstädtische Erholungsflächen (Stadtoasen) festgelegt. Die Festlegung erfolgt ohne konkreten Maßnahmenkatalog.

Die Festlegung der drei Gebiete des Ostparks in Rüsselsheim als innerstädtische Erholungsflächen (Stadtoasen) tritt mit Verkündung des vorliegenden Lärmaktionsplans in Kraft. Die Verkündung erfolgt durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen.

Hinweis:

Bei der Festlegung des Ostparks (nördlicher, südwestlicher und südöstlicher Ostpark) in Rüsselsheim als innerstädtische Erholungsflächen (Stadtoasen) ohne konkrete Maßnahmen handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind. (§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Diese ruhigen Gebiete sind demnach bei heranrückenden Planungen und Vorhaben (z.B. Vorhaben des Straßen-, Bahn- oder Luftverkehrs) als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen. Der Stellenwert des ruhigen Gebietes ist seiner der Erholung und Gesundheit dienenden Funktion entsprechend zu gewichten.

10.4.13 Stockstadt am Rhein

Stockstadt am Rhein hat 6.332 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und liegt an einer Schleife des Altrheins, dem Europareservat Kühkopf-Knoblochsaue gegenüber. Die Gemeinde Stockstadt besteht aus nur einer Ortschaft und einer Gemarkung.

Stockstadt liegt an der Bundesstraße 44 (Frankfurt am Main-Ludwigshafen am Rhein). Zur BAB 67 (Rüsselsheim-Viernheim) an der Anschlussstelle Pfungstadt-West sind es ca. 9 km.

Die Gemeinde hat einen Haltepunkt an der Riedbahn Frankfurt-Mannheim, an dem stündlich (sonn- und feiertags zweistündlich) Regional-Express-Züge der Linie RE 70 halten. Nach Darmstadt besteht eine Busverbindung.

Die Gemeinde Biebesheim, die Schöfferstadt Gernsheim und die Stadt Stockstadt am Rhein und haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Gernsheim.

Tabelle 139: Anzahl von Personen in Stockstadt am Rhein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 140: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Stockstadt am Rhein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,611	0,113	0,019
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	K 155: Vorderstraße/ Oberstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Für eine bauliche Lärmsanierung stehen im Haushalt des Landkreises Groß-Gerau keine Mittel zur Verfügung.

Eingaben aus der Beteiligung:

Bei der Planung der Umbauarbeiten an der Oberstraße, eine aktive Lärmschutzmaßnahme für die Häuser (Hohe Str.22-26 und Oberstr. 62) zu berücksichtigen. Die Errichtung einer begrünten Lärmschutzwand würde sich gut im Zuge der Baumaßnahmen umsetzen lassen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die zuständigen Fachbehörden mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit weitergegeben.

10.4.14 Trebur

Trebur besteht aus den vier Ortsteilen Astheim, Geinsheim mit der Wohnsiedlung Kornsand, Hessenaue und der Kerngemeinde Trebur und ist Wohnort für 13.162 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Trebur liegt direkt am Rhein.

Trebur ist von verschiedenen Landesstraßen erschlossen. Im Halbstundentakt sind die Ortsteile der Großgemeinde Trebur mit sechs verschiedenen Buslinien an das Netz des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) angeschlossen. Von Geinsheim existiert eine Fährverbindung nach Nierstein/Rheinland-Pfalz.

Tabelle 141: Anzahl von Personen in Trebur, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	180	136	155	124	0	595
Nachts (L _{Night})	139	158	132	1	0	-	430

Tabelle 142: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Trebur (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,025	0,387	0,063
Zahl der Wohnungen	281	132	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	122		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	32		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3040 Astheimer Straße	<p>Von der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Groß-Gerau wurde am 14.05.2018 auf den Landesstraßen L 3040 und L 3012 Lkw-Durchfahrtsverbote aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Geinsheim erlassen:</p> <p>„Sperrung der OD Wallerstätten für Lkw über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des Lkw-Durchfahrtsverbotes in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.“</p> <p>Diese Anordnung ist im Zusammenhang mit der Anordnung in Wallerstätten zu sehen. Dadurch entsteht eine Art „Einbahnstraßenringverkehr“ für Lkws zum /vom Logistikzentrum in Trebur-Geinsheim. Somit soll der prognostizierte Mehrverkehr durch Nutzung des Mitsubishi-Areals als Gewerbepark und Wiederverfüllung des Kiebert-Sees gerechter auf die Ortsdurchfahrten aufgeteilt werden.</p> <p>Dadurch wurde auch die Lärmbelastung auf der L 3040 gesenkt.</p> <p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde eine schalltechnische Berechnung durch Hessen Mobil erstellt. Im Bereich der Astheimer Straße 44 bis 60 werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p><u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörden:</u></p> <p>Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte in dem von der Gemeinde Trebur geplanten Umfang ohne zeitliche Beschränkung wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.</p> <p>An vielen Gebäuden sind die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

2	L 3012 Rüsselsheimer Straße	<p>Von der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Kreises Groß-Gerau wurde am 14.05.2018 auf den Landesstraßen L 3040 und L 3012 Lkw-Durchfahrtsverbote aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Geinsheim erlassen:</p> <p>„Sperrung der OD Wallerstätten für Lkw über 7,5 t in Fahrtrichtung Groß-Gerau und die Umkehrung der Richtung des Lkw-Durchfahrtsverbotes in Trebur von Süd-Nord in Nord-Süd.“</p> <p>Diese Anordnung ist im Zusammenhang mit der Anordnung in Wallerstätten zu sehen. Dadurch entsteht eine Art „Einbahnstraßenringverkehr“ für Lkws zum /vom Logistikzentrum in Trebur-Geinsheim. Somit soll der prognostizierte Mehrverkehr durch Nutzung des Mitsubishi-Areals als Gewerbepark und Wiederverfüllung des Kiebert-Sees gerechter auf die Ortsdurchfahrten aufgeteilt werden.</p> <p>Dadurch wurde auch die Lärmbelastung auf der L 3012 gesenkt.</p> <p>Auf der L 3012 Rüsselsheimer Straße wurde im Jahr 2021 zwischen den Hausnummern 25/34 und 43/50 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
---	-----------------------------------	--

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3012 Groß-Gerauer Straße	Die Landesstraße führt von Geinsheim kommend nach Trebur, wo sie auf die L 3040 trifft. Der DTV 2021 beträgt 7.814 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	7	11

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Trebur:

In dem Ortsbereich der Groß-Gerauer-Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h begrenzt.

Weitere Maßnahmen sind seitens der Gemeinde Trebur nicht angedacht.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	L 3040 Nauheimer Straße	Die Landesstraße führt von Nauheim kommend nach Trebur, wo sie auf die L 3012 trifft. Der DTV 2021 beträgt 3.829 Kfz/Tag.	6	13

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht sehr viel Lärm, besonders durch den zugenommenen Lastkraftverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an wenigen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Trebur:

In der Nauheimer Straße ist von der Groß-Gerauer-Straße bis zum Ortsausgang die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h begrenzt.

Weitere Maßnahmen sind seitens der Gemeinde Trebur nicht angedacht.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Geinsheim L 3094 Wallerstädter Straße Oppenheimer Straße	Die L 3094 führt von Wallerstädten durch Geinsheim zur Rheinfähre Kornsand.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht sehr viel Lärm, besonders durch den zugenommenen Lastkraftverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Gemeinde Trebur:

In der Oppenheimer Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw bereits auf 30 km/h begrenzt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: L 3012 - Ortsumgehung Trebur:

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich die Ortsumgehung Trebur im Zuge der L 3012 bei Hessen Mobil in Planung.

10.5 Hochtaunuskreis

Der Hochtaunuskreis liegt im Norden des Regierungsbezirks Darmstadt, nördlich des Stadtgebietes Frankfurt am Main, ist Teil der Stadtregion Frankfurt und der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Auf einer Fläche von 482 km² leben hier 241.449 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Kreisstadt und zugleich bevölkerungsreichste Stadt ist Bad Homburg vor der Höhe.

Der Taunushauptkamm durchzieht das Kreisgebiet von West nach Ost und gliedert es in den dicht besiedelten Vorder- und den ländlich-idyllischen Hintertaunus. Der Große Feldberg im Taunus ist mit 879m ü. NHN der zweithöchste Berg Hessens.

Bekannt ist der Hochtaunuskreis für seine Immobilien mit gehobenem Mietniveau sowie für den dritthöchsten Kaufkraftindex (140,3)⁷³ aller deutschen Land- und Stadtkreise.

Durch das Kreisgebiet führen die BAB 5 (zwischen AS Friedrichsdorf/Rosbach und Bad-Homburger Kreuz, ca. 2,9 km) und die BAB 661 (zwischen Bad-Homburger Kreuz bis Autobahnende B 455, ca. 5,6 km). Ferner erschließen 87,2 km Bundesstraßen wie die B 275, 455 und 456, 188 km Landes- und 90 km Kreisstraßen das Kreisgebiet. Die Ferienstraße Hochtaunusstraße verbindet die Sehenswürdigkeiten des Kreises für die Touristen.

Die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wird neben der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH vom Verkehrsverband Hochtaunus sowie der Stadt Bad Homburg als Sonderstatusstadt wahrgenommen.

Der ÖPNV auf der Schiene wird von den S-Bahn-Linien S4 (Frankfurt-Kronberg) und S5 (Frankfurt-Bad Homburg-Friedrichsdorf) sowie die von der Hessischen Landesbahn GmbH betriebenen Strecken Frankfurt-Königstein (Königsteiner Bahn) und Bad Homburg-Usingen-Grävenwiesbach-Brandoberndorf (Taunusbahn) bedient.

An das Frankfurter U-Bahn-Netz angeschlossen sind die Städte Bad Homburg (Linie U2, Endstation Bad Homburg-Gonzenheim) und Oberursel (Linie U3, Oberursel-Hohemark).

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz 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)

⁷³<https://www.frankfurt-main.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5792480/5815f109765b9cf591592612c087475b/ihk-bezirk-frankfurt-in-zahlen-2022-2023-data.pdf>, abgerufen am 08.04.2024

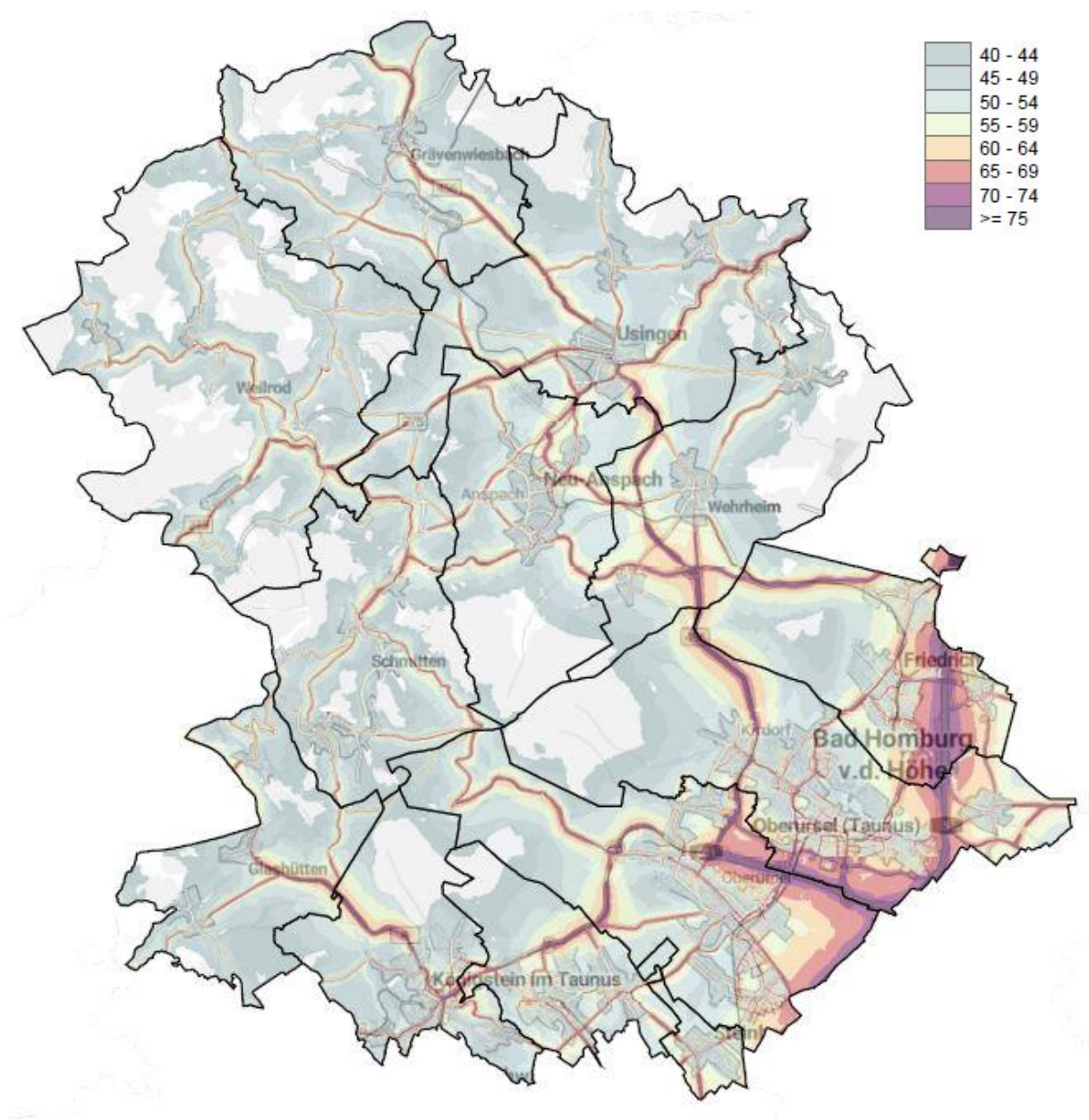


Abbildung 58: Lärmbelastung LDEN durch Straßen im Hochtaunuskreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

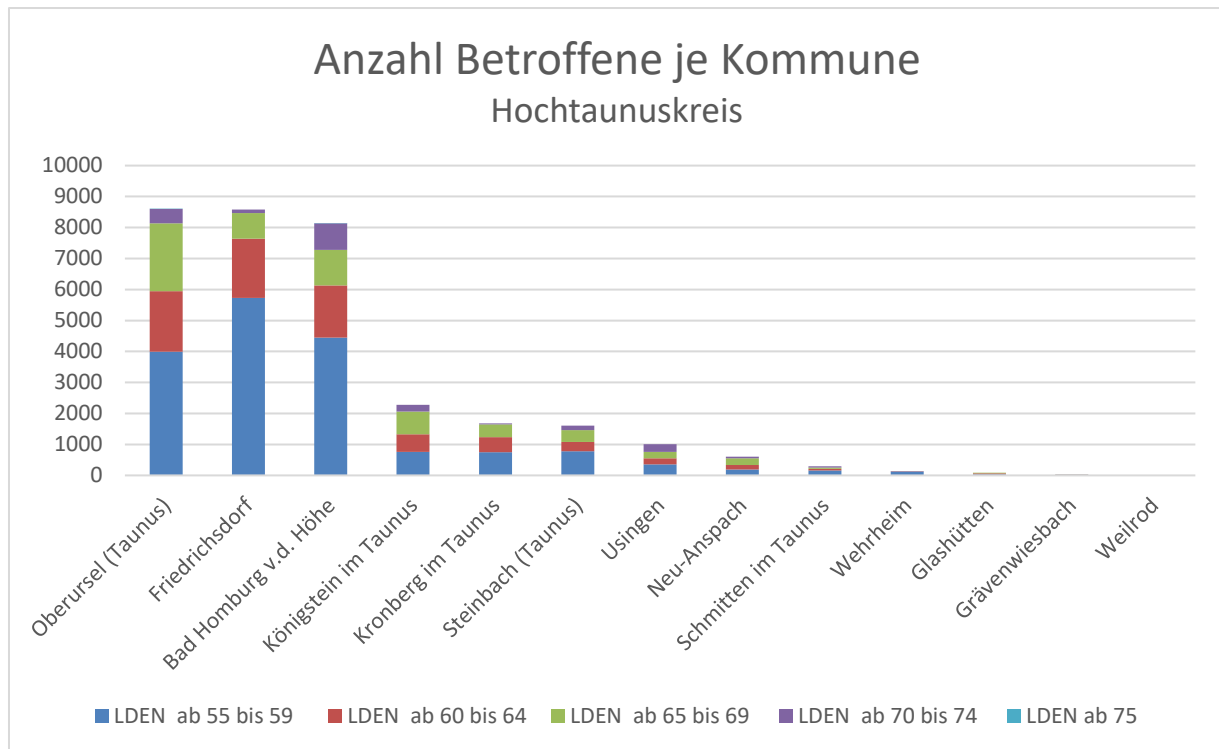


Abbildung 59: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Regionale geplante Maßnahmen des Landkreises zur Lärminderung:

a. Elektrifizierung der Dieselbusse

Eingaben aus der Öffentlichkeit:

Die Flotte der Dieselbusse sollte möglichst umgehend durch Elektrobusse ersetzt werden. Die E-Busse können an den Endhaltestellen aufgeladen werden.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Die Regionalbuslinien im Vordertaunus befinden sich derzeit im Vergabeverfahren und werden mit Dieselbussen ausgeschrieben. Die danach folgenden Ausschreibungen werden mittelfristig auf den Einsatz alternativer Antriebe hin untersucht.

b. Initiative gegen Motorradlärm

Nach Aussagen der Verkehrsbehörde des Hochtaunuskreises zählt die Feldbergregion zu den durch den Individualverkehr hochbelasteten Tourismuszielen in der Rhein-Main Region. Hiermit einher geht ein starkes Beschwerdeaufkommen in Bezug auf verkehrsbedingte Lärmbelastung. Als besonders störend empfunden wird nach Auswertung der Eingaben der vom zweirädrigen Individualverkehr (Motorräder) sowie in geringerem Umfang auch von sportlichen Personenkraftwagen ausgehende Lärm. Eine besondere Häufung der Beschwerden ergibt sich insbesondere während guter Wetterlagen und an Wochenenden.

Um die beschriebene Lärmbelastung objektiv zu erfassen und möglichen Ursachen der beschriebenen Beschwerden abzuwehren, wurden im Jahr 2019 im Rahmen eines Verkehrsversuchs ausgewählte Streckenabschnitte zur östlichen Zufahrt zum Feldberg für Motorradfahrer gesperrt u.a. mit dem Ziel, zu testen, ob und in welchem Rahmen durch die

Sperrung der Strecken, die Belastungen und Auswirkungen, die insbesondere in der Motorradsaison an den Wochenenden und Feiertagen durch die Motorradverkehre auftreten, im Feldberggebiet reduziert werden können. Dabei hat sich die Untersuchung nicht nur auf die gesperrten Streckenabschnitte bezogen, sondern sollte auch die anderen Strecken im Feldberggebiet im Blick haben.

Im Mai und im September 2019 erfolgte im Zuge der Umsetzung des Verkehrsversuchs durch die Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis in Absprache mit Hessen Mobil, der Polizei und den Anrainerkommunen eine Sperrung der Landesstraße L 3004 („Kanonstraße“) ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken (Schmitten/Arnoldshain) bis zur Abzweigung unterhalb des Gipfels („Sprungbrett“) des Großen Feldberges und die L 3276 („Siegfriedstraße“) von Sandplacken bis Oberreifenberg für Motorräder. Hiervon ausgenommen waren lediglich Anliegerfahrten. Das Fahrverbot im beschriebenen Bereich umfasste auch alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde temporär für zwei Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September 2019 ausgesprochen. Hieran schloss sich eine qualifizierte Auswertung nebst Formulierung von Handlungsempfehlungen an.

An den Tagen mit Sperrung kam es zu einer deutlichen Reduktion des Motorradaufkommens auf den gesperrten Streckenabschnitten. Entlastungen durch die Sperrungen ergaben sich insbesondere für die Ortsteile der Gemeinde Schmitten Oberreifenberg, Hege wiese und Arnoldshain. Auf der B 8 in Königstein nahm hingegen die Anzahl der Motorräder merklich zu. Die Sperrungen haben nicht grundsätzlich zu einer signifikanten Reduktion des gesamten Motorradaufkommens in der Feldbergregion geführt.

Begleitend zu den angeordneten Sperrungen erfolgten Lärmerhebungen, welche in einem Gutachten zuvor erfolgten Lärmmessungen gegenübergestellt wurden. Die Lärm-messungen (nicht normengerecht durchgeführte Stichproben durch den TÜV Hessen) liefern anhand von Messungen Hinweise, wie sich eine verminderte Anzahl an Motorrädern auf die Geräuschemissionen auswirkt.

Im Jahr 2022 erfolgt ein zweiter Verkehrsversuch für den Motorradverkehr in gleichem Umfang auf der L 3004 und L 3024 jeweils am zweiten Wochenende in den Monaten April bis Oktober 2022.

Hierbei sollten noch weitreichendere Aspekte untersucht werden. Der Hochtaunuskreis hat das Ziel, die Situation im Feldberggebiet zu verbessern und der gesteigerten Bedeutung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes mit dieser Machbarkeitsstudie Rechnung zu tragen.

Ergebnisse aus diesem zweiten Verkehrsversuch 2022 liegen noch nicht vor.

Nach dem Vorliegen der qualifizierten Auswertung erfolgt eine ergebnisoffene Prüfung durch die zuständige Behörde, welche auch die Aspekte der Lärminderungsplanung berücksichtigt.

Bis dahin erfolgen durch die zuständigen Ordnungsbehörden Geschwindigkeitsmessungen, Fahrzeugkontrollen, Informationen & Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, sowie Anwohnerinnen und Anwohnern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Maßnahmen der Verkehrsbehörde werden aus Lärmschutzgründen begrüßt. Für derartige dauerhafte Verkehrsbeschränkungen bestehen allerdings hohe fachliche und rechtliche Hürden. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 verwiesen.

c. Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, für den kompletten Hochtaunus-Kreis flächendeckend Tempo 80 anzuordnen und den Naturpark Hochtaunus als Ruhezone auszuweisen. Weitere Vorschläge zur Festsetzung ruhiger Gebiete beinhalteten den Wispertaunus, bzw. den Naturpark Taunus als solches.

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

10.5.1 Bad Homburg vor der Höhe

Bad Homburg vor der Höhe ist die Kreisstadt des Hochtaunuskreises und eine von sieben Sonderstatusstädten in Hessen. Bad Homburg ist ein Heilbad und nach dem Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Bad Homburg v. d. Höhe hat mit seinen fünf Stadtteilen Dornholzhausen, Gonzenheim, Kirdorf, Ober-Erlenbach und Ober-Eschbach insgesamt 55.995 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Die Stadt grenzt direkt an Frankfurt am Main und ist als Kurstadt und für ihre Spielbank sowie für ihre teure Wohnlage mit einer Reihe von Villengebieten bekannt.

Drei Abfahrten der BAB 661 erschließen Bad Homburg. Das Bad Homburger Kreuz stellt die Kreuzung zwischen der BAB 661 und BAB 5 dar. Die B 455 und B 456, sowie die L 3003 durchlaufen das Stadtgebiet.

Bad Homburg ist durch die S-Bahn-Linie S5 mit Frankfurt a.M. verbunden. Weiterhin ist Bad Homburg Endhaltestelle der Linien RB 15 von Brandoberndorf kommend. Die Bahnhöfe Gonzenheim und Ober-Eschbach werden von der U 2 angedient. Ergänzt wird das ÖPNV-Netz durch einen Stadtbusverkehr, verschiedene Regionalbuslinien und Nachtbuslinien.

Tabelle 143: Anzahl von Personen in Bad Homburg v.d. Höhe, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.444	1685	1147	865	6	8.147
Nachts (L _{Night})	2651	1210	1016	29	1	-	4.907

Tabelle 144: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Homburg v.d. Höhe (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	18,876	7,594	1,348
Zahl der Wohnungen	3.877	959	2
Zahl der Krankenhausgebäude	10	4	0
Zahl der Schulgebäude	8	2	0

Zahl der Fälle starker Belästigung	1391
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	323
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2

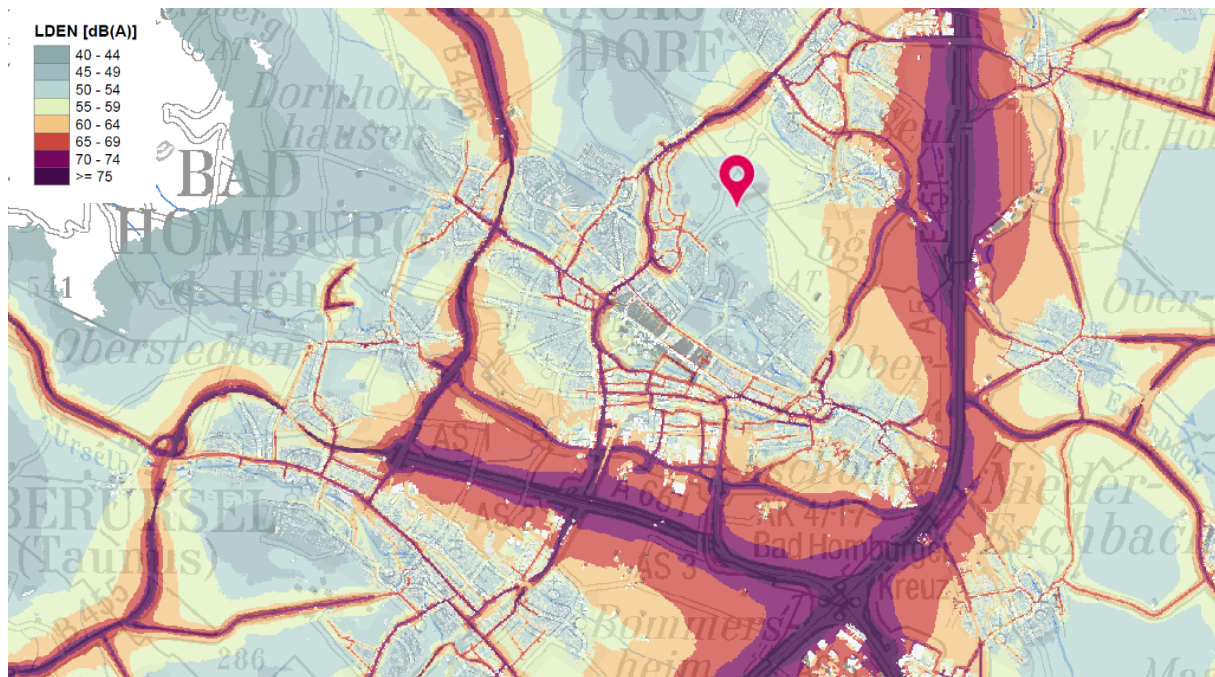


Abbildung 60: LDEN durch Straßen in Bad Homburg v. d. H. [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoKo 2035)

Nach einer umfassenden Bürgerbeteiligung wurde das Integrierte Mobilitäts- und Verkehrskonzept Bad Homburg 2035 (MoKo) finalisiert und der Öffentlichkeit bei einer Veranstaltung im Güterbahnhof vorgestellt. Am 21.03.2024 ist das MoKo von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Das MoKo ist der Kompass für die Weiterentwicklung der Mobilität in Bad Homburg bis 2035 und soll dafür sorgen, verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Stadt sicherzustellen. Das MoKo berücksichtigt dabei die von der europäischen Kommission veröffentlichten Leitlinien eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Die im MoKo enthaltenen 51 Maßnahmen und insbesondere die 10 Startermaßnahmen werden vertieft und schrittweise umgesetzt. Die Bürger werden über die MoKo-Webseite über wichtige Meilensteine auf dem Laufenden gehalten.

Ausblick:

- Stadtteil-Mobilitätskonzepte (Stadtteil-Moko)
Vertiefende und konkretisierende Mobilitätskonzepte werden in den kommenden Jahren für alle Stadtteile von Bad Homburg erarbeitet und beinhalten jeweils ein Fußverkehrs- und Schulwegekonzept.

- Interbetriebliche Mitfahrerplattform im Gewerbepark Mitte
Um die bislang stark autolastigen Pendelströme zu reduzieren, soll eine interbetriebliche Plattform eingeführt werden, die es Mitarbeitenden ermöglicht, Fahrgemeinschaften auch mit Beschäftigten von anderen Unternehmen bilden zu können.
- Fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen (Urseler Str., Hessenring, Hindenburgring, Dietzheimer Str.) - Startermaßnahme Moko
In Abhängigkeit von den laufenden Untersuchungen und einer umfassenden Mikrosimulation, die die Ergebnisse aus dem Moko 2035 berücksichtigt, werden konkretisierende Planungen erfolgen.
- Mobilitätsstationen mit E-Carsharing und Verleih von Pedelecs sowie Lastenfahrrädern in den Ortsteilen und an zentralen Orten des ÖPNV
Dank eines verknüpften Systems können Bürger*innen so unterschiedliche Verkehrsmittel buchen und je nach individuellem Bedarf zwischen diesen umsteigen (intermodal) oder für ihren Wegezweck das jeweils passende Verkehrsmittel auswählen (multimodal).

b. Tempo30-Zonen:

Im Jahr 2019 wurden in weiteren Innenstadtbereichen ganztags Tempo-30 angeordnet:

- Kaiser-Friedrich-Promenade ab Friesenstraße
- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Seedammweg und Eisenbahnbrücke
- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Schwedenpfad und Friesenstraße
- Wilhelm-Meister-Straße
- Augustallee

Im Jahr 2022 wurden zusätzlich im Innenstadtbereich ganztags Tempo-30 angeordnet:

- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Ferdinandstraße und Friedrichstraße
- Friedrichstraße
- Ferdinandstraße Bereich Friedrichstraße (Einbahnstraßenbereich)
- Kaiser-Friedrich-Promenade zwischen Schwedenpfad und Gymnasiumstraße

In den Stadtteilen:

- Ober-Eschbach im Neubaugebiet Südcampus: Tempo-30 Im Weidenring (2023)
- Ober-Erlenbach im Neubaugebiet Am Hühnerstein: Tempo-30 und verkehrsberuhigter Bereich (in Planung)

c. Förderung des Radverkehrs:

Das Radwegeentwicklungskonzept wurde in einem aufwändigen Beteiligungsverfahren im Jahr 2018 beschlossen und ist nun Grundlage für den Ausbau des Radwegenetzes und weiterer Maßnahmen. Die Umsetzung wird schrittweise vorangetrieben (Auswahl):

- Einrichtung einer Fahrradstraße im Weinbergsweg
- Schulberg

Die bauliche Umgestaltung des Schulbergs ist gestartet. Dieser ist schon jetzt eine wichtige innerstädtische Verbindungsachse für den Radverkehr und soll durch die Verbreiterung der Fahrbahn insbesondere für Radfahrer noch besser nutzbar sein und damit seiner Funktion gerecht werden. Gleichzeitig werden auch die Busse künftig in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone halten und somit bleibt die Louisenstraße auch für Nicht-Radfahrer attraktiv.

- Radschnellweg Vordertaunus

Es wurde von allen beteiligten Kommunen eine gemeinsame Planungs- und Bauvereinbarung für den Radschnellweg Vordertaunus unterzeichnet. Dieser soll künftig Bad Homburg über Oberursel, Steinbach und Eschborn mit Frankfurt verbinden. Weiterhin wurde eine Interessensbekundung zur Untersuchung eines sogenannten „Nordstichs“, einer direkten Verbindung zwischen Bad Homburg und dem Frankfurter Norden, unterzeichnet. In beiden Fällen werden die Planungen im kommenden Jahr weiter vorangetrieben.

- Fahrradparkturm

Eine erfolgreich eingereichte Projektskizze führte zum Aufruf des Bundesamtes für Logistik und Mobilität zur Beantragung von Fördermitteln zur Realisierung eines Fahrradparkturms im Bahnhofsumfeld. Bei einem positiven Bescheid ist die Fertigstellung bis Mitte 2026 avisiert; die Planungen erfolgen in 2024. Der Fahrradparkturm verbessert die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder insbesondere für Pendler oder Besucher des Kinos. Gerade hochwertige Räder können hier sicher geparkt werden.

- Dauerzählstellen Radverkehr

Das Land Hessen fördert die Aufstellung von Dauerzählstellen für den Radverkehr. Für Bad Homburg v. d. Höhe wurden vier Zählstellen genehmigt für die Standorte Friedberger Straße, Frölingstraße, Weinbergsweg und für den Weg nach Oberursel, parallel zu den Bahnschienen. Drei dieser vier Standorte liegen auf dem hessischen Radhauptnetz.

- Fahrradzone Dorotheenquartier

In der Innenstadt von Bad Homburg wurde die erste Fahrradzone im Bad Homburg bestehend aus Dorotheenstraße, Löwengasse und Am Mühlberg eingerichtet. Flankiert wurde die Einrichtung mit einer Informationskampagne durch Verteilung von Info-Flyern und Fahrradhänger.

- Öffentlichkeitsarbeit

Durchführung von Wettbewerben wie STADTRADELN, geführten Touren für Bürger*innen wie die RAD HOMBURG TOUR oder Förderung der Radverkehrssicherheit durch die Kampagne „Mit Abstand sicher unterwegs“.

d. Einrichtung eines Carsharing

mit zwei E-Fahrzeugen

e. Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Verfügbare Ladepunkte auf der Homepage der Stadtwerke Bad Homburg v. d. Höhe=> Produkte=>E-Tanken=>Verfügbare Ladepunkte Bad Homburg v. d. Höhe

Zudem werden in den nächsten Monaten weitere Ladepunkte in den Straßen „Gluckensteinweg“ und „Am Weidenring“ gebaut. Zusätzlich sind mehrere Mobilitätsstationen mit Carsharing, E-Bike-Sharing (Lastenfahrräder) und Ladepunkte an verschiedenen Standorten geplant.

f. Ausbau der städtischen Elektrofahrzeug-Flotte (Rathaus/Stadtwerke/Betriebshof)

g. Städtisches Lärmschutzfensterprogramm:

Für Wohnräume bestimmter festgelegter Straßenabschnitte, deren Fenster innerhalb einer Entfernung von 10 m vom Fahrbahnrand in Häusern liegen, die 1972 bezugsfertig waren, werden Lärmschutzfenster bezuschusst.

Die Anträge (Formulare) werden von der Stadtverwaltung Bad Homburg, Fachbereich 31 Bürgerservice –Wohnungswesen - entgegengenommen, der auch die Zahlung anweist. Weitere Informationen bietet die Homepage der Stadt Bad Homburg v. d. H.

(https://www.bad-homburg.de/stadt/klimaschutz/fluglaerm/dokumente/Antrag_Laerm-schutzfenster.pdf).

Das städtische Förderprogramm für Lärmschutzfenster ist mit deutlich höheren Haushaltsmitteln ausgestattet worden. Somit kann die Umsetzung von entsprechenden Austauschmaßnahmen deutlich ausgeweitet werden. Eine Aktualisierung der Richtlinie bis Ende 2024 geplant.

h. Einrichtung einer Mobilitätszentrale im sanierten Bahnhof

i. Erneuerung des Busbahnhofs als Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB) in 2018

j. Öffentlichkeitsarbeit

z. B. Aktionen mit Schulen zur Woche der Mobilität, zu Solarfahrzeugen und E-Mobilität, Aktion „Klima-Kindermeilen für Kita-/Grundschulkindern“.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 456: Hohe- markstraße, Anspa- cher Straße, Gluckenstein- weg, Graf-Stauffen- berg-Ring, Heuchelhei- mer Str., In den Winkel- wiesen, Kälberstück- weg, Ricarda-Huch- straße, Saalburgstraße	Nach schalltechnischer Berechnung durch Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Anspacher Straße, Gluckensteinweg, Graf-Stauffenberg-Ring, Heuchelheimer Str., Hohemarkstraße, Kälberstückweg, Ricarda-Huchstraße, Saalburgstraße an 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht zunehmender Schwerlastverkehr. Es wurde eine Lärmschutzwand und Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls, sowie Tempo 60 km/h ab der Karlsbrücke Richtung Süden gefordert. Auch der Einbau von Flüsterpflaster sollte erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	Am Hohlebrunnen	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht. Im Jahr 2020 wurde im Bereich der Kreuzung Am Hohlebrunnen/Hessenring/Basler Straße eine Rotlichtüberwachungsanlage installiert. Dadurch wird auch eine Geschwindigkeitsreduzierung im Straßenbereich Am Hohlebrunnen erwartet. Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße Am Hohlebrunnen.
3	Dietigheimer Straße	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in den Lärmschutzrichtlinien-StV festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht. Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für den gesamten Straßenabschnitt
4	Frankfurter Landstraße	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in den Lärmschutzrichtlinien-StV festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht. Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung umfassen die Anordnung von Tempo 30 km/h und Durchfahrtsverbote und die Einrichtung eines Radweges. Es entstehen starke Belästigungen durch Autoposer und Raser.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Alle Eingaben wurden an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Eine erneute Prüfung ist nicht vorgesehen.

Die Ordnungsbehörde wird um Geschwindigkeitskontrollen gebeten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
5	Heuchelheimer Straße	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in den Lärmschutzrichtlinien-StV festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

6	Höhestraße	<p>Im Dezember 2022 wurde Höhestraße zwischen den Einmündungen Dietigheimer Straße und Haingasse / Gymnasiumstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p>
7	Höllsteinstraße	<p>Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen und an der Ecke Friedberger Straße immer wieder Überfahren des Bürgersteiges und der roten Ampel. Es wurde die Installation eines Blitzers und Anordnung von Tempo 30 km/h gefordert. Auch bauliche Maßnahmen wie der Umbau der Einmündung Höllsteinstraße/Döllesweg zum Kreisverkehr, Ausbau von Parkflächen und der Ausbau der Bushaltestelle wurden vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Alle Eingaben wurden an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Eine erneute Prüfung ist nicht vorgesehen.

Die Ordnungsbehörde wird um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Maßnahme
8 OT Ober-Eschbach Ober-Eschbacher Straße	Die Ober-Eschbacher-Straße ist eine kommunale Straße, die die Hauptverkehrsstraße des Stadtteils Ober-Eschbach bildet. Sie ist fast vollständig mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung ausgewiesen

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Durchgangsverkehr wird immer größer und wird durch die geplanten Bauprojekte stetig weiterwachsen. Es kommt außerdem zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Daher werden Geschwindigkeitsmessungen und das Aufhängen von Smiley-Blitzern vorgeschlagen. Auch die Idee einer Einbahnstraße und die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes wurde hervorgebracht. Im Weiteren wurden bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnschwellen, Fahrradstreifen und Einrichtung von versetzten Parkräumen gefordert.

Weiterhin wird die Umleitung eines Teiles der Buslinien über die Straße ‚In den Hessen-
gärten‘ und dort Einrichtung einer Bushaltestelle vorgeschlagen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Bei-
spiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind
keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Ein-
richtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten
in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßen-
baulastträger, hier der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Es sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Die Ordnungsbehörde wird um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verbund GmbH zu einer möglichen Buslinien- und Halte-
stellenverlegung:

Die vorgeschlagene alternative Linienführung für Busse müsste zunächst hinsichtlich der
Befahrbarkeit (Schleppkurven) auf deren Eignung geprüft werden. Linienwege werden
grundsätzlich im Einvernehmen mit der Stadt Bad Homburg festgelegt. Abgesehen davon
sind die Expressbuslinien auf kurze Reisezeiten und schnelle Direktverbindungen an Korri-
doren ohne SPNV-Angebot konzipiert und in die Konzeption des integralen Taktfahrplans
eingebunden. Die vorgeschlagene veränderte Wegführung würde zu einer Fahrzeitver-
längerung und damit Verschlechterung der Attraktivität des Fahrtenangebotes sowie der
Übergänge zu den Anschlussverkehren führen.

Lärmkonflikt	Maßnahme
9 Saalburgstraße	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab nur einer Stelle Überschreitungen der in den Lärmschutzrichtlinien-StV festgelegten Richtwerte. Ansonsten lagen weder am Tag noch in der Nacht Richtwertüberschreitungen vor. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht. Für die Saalburgstraße ist stadtauswärts eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorgesehen. Diese Maßnahme muss noch geprüft und umgesetzt werden. Die städtische Lärmschutzfensterrichtlinie gilt für die gesamte Straße.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Straße ist teilweise vierspurig und stark durch Durchgangsverkehr belastet. Es kommt zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Daher werden Geschwindigkeitsanzeigetafeln gewünscht, sowie eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h. Auch bauliche Maßnahmen wie die Reduktion auf eine Fahrspur, Bau eines geschützten Radstreifens und Freigabe der Straße für Radfahrende entgegen der Einbahnstraße waren Forderungen aus der Öffentlichkeit.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Alle Eingaben wurden an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Es findet keine erneute Untersuchung statt.

Die Ordnungsbehörde wird um Geschwindigkeitskontrollen gebeten

Lärmkonflikt	Maßnahme
10 Triftstraße	Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Es lagen weder am Tag noch in der Nacht Richtwertüberschreitungen vor. Daher wurden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
11 Hindenburg-ring	Hessenring, Urseler Straße, Hindenburgring und Dietigheimer Straße bilden ineinander übergehend die Hauptverkehrsstraße von Bad Homburg. Der komplette Straßenabschnitt ist vierstreifig ausgebaut und durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Straßenabschnitt ist stark von Durchgangsverkehr belastet. Es wird die Anordnung von Tempo 30 km/h und die Reduktion der Fahrspuren auf insgesamt zwei Spuren vorgeschlagen. Ein weiterer Vorschlag war der Bau eines geschützten Radstreifens oder einer Umweltpur zur Nutzung für Radfahrende und Busse.

Bisheriger Sachstand:

Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in den Lärmschutzrichtlinien-StV festgelegten Richtwerte. Daher wurden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Eine aktuelle schalltechnische Beurteilung und eine Ermessensentscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Stadt Bad Homburg v.d.H. liegen vor.

Alle Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Für den Hindenburgring sieht das Radverkehrskonzept Maßnahmen vor, die derzeit noch in der Prüfung sind, z. B. ob es möglich ist, dem Radverkehr mehr Fläche für eine sichere Führung zur Verfügung zu stellen.

Die Lärmaktionsplanung wird die Maßnahmen weiterverfolgen und den aktuellen Stand im Lärmaktionsplan der nächsten Runde abbilden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
12 Urseler Straße	Hessenring, Urseler Straße, Hindenburgring und Dietigheimer Straße bilden ineinander übergehend die Hauptverkehrsstraße von Bad Homburg. Der komplette Straßenabschnitt ist vierstreifig ausgebaut und durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Straße bekommt immer mehr Wohngebiete. Es kommt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Raser und somit zu einer Gefährdung von Fußgängern. Die Radinfrastruktur ist unzureichend. Es wird eine Temporeduzierung und eine Reduktion auf zwei Fahrspuren mit Bau eines geschützten Radstreifens oder Umweltpur zur Nutzung für Radfahrende und Busse gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Die Stadt Bad Homburg hat im Jahr 2022 eine schalltechnische Berechnung aufgrund aktueller Verkehrszahlen durchgeführt. Nach Bewertung der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bad Homburg v.d.H. wurden am Tag nur sieben Richtwertüberschreitungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen um 0,2 - 1,0 dB (A) festgestellt, wobei die Überschreitung von 1,0 dB (A) an nur einem Gebäude festzustellen ist. Nachts werden ebenfalls an sieben Gebäuden die Richtwerte um 0,1 - 0,9 dB (A) überschritten. Die Pegelüberschreitungen sind mit maximal 1,0 dB (A) (Höchstwert an einem Gebäude) gering. Besonders im südlichen Bereich der Urseler Straße findet eine hohe gewerbliche Nutzung statt.

Die Urseler Straße ist eine vierspurige Haupteinfallstraße mit hoher Verkehrsbedeutung und hoher Verkehrsdichte. Auf einer Strecke von ca. 1000 m befinden sich 6 Lichtsignalanlagen, die für eine „Grüne Welle“ koordiniert geschaltet sind. Eine computergesteuerte Simulation zu den Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist in Auftrag gegeben.

Aufgrund der zu erwartenden negativen Verkehrsauswirkungen, hohen gewerblichen Nutzung und geringen Pegelüberschreitungen wurde entschieden, in der Urseler Straße keine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme anzuordnen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Bad Homburg weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Das Radverkehrskonzept sieht weitreichende Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs vor. Im Wesentlichen geht es darum, den Radverkehr beidseitig auf Radfahrstreifen zu führen. Ob es möglich ist, dieses Ziel durch den Wegfall jeweils einer Fahrspur in jede Richtung zu erzielen, oder es erforderlich ist, tiefer in den Straßenraum einzugreifen - etwa indem man die Mittelinsel angreift - befindet sich noch in der Untersuchung.

Die Lärmaktionsplanung wird die Maßnahmen weiterverfolgen und den aktuellen Stand im Lärmaktionsplan der nächsten Runde abbilden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Straßenzustand im OT Dornholzhausen

Eingaben aus der Beteiligung:

Mindestens 30% der Abdeckungen von Revisionsschächten der Kanalisation und Abdeckungen von Erdgasschiebern verursachen beim Überfahren Klappergeräusche. Es wird gebeten, die- Geräusche beim Überfahren zu beseitigen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Beanstandet wurden Klappergeräusche beim Überfahren von Schachtabdeckungen. Nach Auskunft des Straßenbaulastträgers werden im Zuge von Straßensanierungen die Schachtabdeckungen höhentechisch angeglichen.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13 BAB 5	Die BAB 5 führt östlich des Stadtgebietes von Bad Homburg in Nord-Süd-Richtung. Der DTV beträgt 112.612 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 17.169 Fz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor allem in den Abendstunden durch schnelle Autos vor, eine Temporeduzierung wäre wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14 Altkönigstraße	Die Altkönigstraße ist eine relative schmale Straße, die durch reines Wohngebiet führt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Um die Hauptverkehrsstraßen zu umfahren, wird der Weg durch die Altkönigstraße gewählt, hierdurch entsteht Lärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Die Straße befindet sich in einer Tempo 30-Zone.

Weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht möglich

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	Ferdinandstraße	Die Ferdinandstraße befindet sich im Stadtkern von Bad Homburg und ist durch einen hohen Anteil von Geschäften und Gewerbeimmobilien geprägt.	18	35

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Anordnung von ganztäglichem Tempo 30 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Nach Auskunft des Straßenbaulastträgers (Magistrat der Stadt Bad Homburg Fachbereich Tiefbau Produktbereich Straßenbau) sind derzeit keine Haushaltsmittel für eine bauliche Lärmsanierung vorhanden. Bei einer möglichen künftigen baulichen Maßnahme findet der Lärmschutz entsprechend Berücksichtigung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16	Louisenstraße	Die Louisenstraße befindet sich im Stadtkern von Bad Homburg und ist durch historisch gewachsener Mischbebauung geprägt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine große Lärmbelastung durch haltende Busse, den Kreisverkehr und Raser. Tempo 30 km/h sollte angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg v.d.H. weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit. Die Lärmsanierung findet bei möglichen künftigen Baumaßnahmen Berücksichtigung.

Die Ordnungsbehörde wird um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
17	Ritter-von-Marx-Brücke	Der Straßenabschnitt führt größtenteils über eine Brücke ohne direkt anliegende Wohnbebauung.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Eine mögliche Tempo 30-Anordnung soll geprüft werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg v.d.H. weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es gibt keine belasteten Anwohner. Es sind keine Maßnahmen erforderlich

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18 Schleußnerstraße	Der komplette Straßenabschnitt ist vierstreifig ausgebaut und durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt. Die mehrstöckigen Wohnblocks sind durch Parkstreifen, eine Baumallee, Bürgersteig und z.T. Rasenfläche von der Straße entfernt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrsbelastung auf der Schleußnerstraße führt zu erheblicher Lärmbelastung. Es werden bauliche Maßnahmen wie die Reduktion auf zwei Fahrspuren mit geschützten Radstreifen oder ggf. einer Umweltspur zur Nutzung für Radfahrende und Busse vorgeschlagen und eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg v.d.H. weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Die Schleußnerstraße erfährt derzeit eine grundhafte Erneuerung. Die Asphaltdecke wird erneuert, beidseitig werden Fahrradstreifen eingerichtet. Es ist zu erwarten, dass sich die Geschwindigkeiten reduzieren und sich der Radverkehrsanteil erhöht.

Damit ist mit einer deutlichen Lärminderung zu rechnen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
19 Thomasstraße	Die Thomasstraße ist eine größtenteils mehrspurige Straße mit nur wenig Wohnbebauung.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die direkt ansässigen Kitas sind viele Kinder unterwegs, es handelt sich ebenfalls

um einen Schulweg. Viele Parkplätze werden dort stark frequentiert und es kommt zu regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es wird eine Temporeduzierung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit. Die Lärmsanierung findet bei möglichen künftigen Baumaßnahmen Berücksichtigung.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
20 OT Gonzenheim Feldstraße	Die Feldstraße ist eine relativ schmale Straße, die vorrangig durch Wohngebiet führt und z.T. nur einseitig bebaut und mit nur einem Gehweg versehen ist.	137	165

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 km/h und die Anbringung eines lärmarmen Straßenbelages gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Die Feldstraße befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Weitere Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde sind nicht vorgesehen.

Damit kann in Abstimmung mit der planaufstellenden Behörde auf ein Lärmgutachten verzichtet werden.

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
21 OT Gonzenheim Friedrichsdorfer Straße	Die Friedrichsdorfer Straße führt von Friedrichsdorf kommend in den Stadtkern. Im Bereich der KITA (zwischen Alt Gonzenheim und	255	296

An den Brunnengärten) ist bereits Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde flächendeckende Einführung von Tempo 30 km/h und die Anbringung eines lärmarmen Straßenbelages gefordert. Auch eine Temporeduzierung auf dem überörtlichen Abschnitt wäre wünschenswert.

Weiterhin wurde gebeten, die Lärmkartierung und die Verkehrsdaten zu überprüfen, da im Abschnitt der Friedrichsdorfer Straße entlang der Bahnstrecke und bei der Peterhofer Straße östlich der Abzweigung des Massenheimer Wegs die im Lärmviewer dargestellten Werte mutmaßlich zu hoch sind.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Im Rahmen einer schalltechnischen Begutachtung werden aktuelle Verkehrsdaten zugrunde gelegt und somit die berechneten Immissionspegel validiert.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es wird derzeit geklärt, ob möglicherweise der Lärm aus dem Schienenverkehr resultiert und nicht dem Straßenverkehr zuzuordnen ist.

Weiterhin wird eine Verkehrsdatenerhebung durchgeführt um eine schalltechnische Berechnung durchzuführen.

Festlegung:

Die Stadt Bad Homburg v.d.H. hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
22 OT Gonzenheim Gotenstraße	Die Gotenstraße führt durch reines Wohngebiet im Stadtteil Gonzenheim.	32	45

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Einführung von Tempo 30 km/h und die Anbringung eines lärmarmen Straßenbelages gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
23 OT Gonzenheim Hessenring	Hessenring, Urseler Straße, Hindenburgring und Dietigheimer Straße bilden ineinander übergehend die Hauptverkehrsstraße von Bad Homburg. Der komplette Straßenabschnitt ist vierstreifig ausgebaut und durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt. Im Dezember 20201 wurde zwischen der Kreuzung Urseler Straße und der Einmündung Taunusstraße in Fahrtrichtung Bahnhof (ca. 180 Meter) die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an Werktagen zwischen 7 und 17 Uhr reduziert. Begründet wurde dies mit der Verkehrssicherheit für die Schulkinder und den Schülerverkehr der Hölderlinschule am Hessenring.	71	111

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu vermehrten Geschwindigkeitsüberschreitungen nachts, somit wird die Anordnung von Tempo 30 km/h nachts und die Installation eines Blitzers gewünscht. Auch die Einrichtung einer Fahrradspur wird vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine Ausweitung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

Vor der Hölderlinschule beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Die Geschwindigkeit wird mit einer stationären Radaranlage überwacht.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
24 OT Gonzenheim Kaiser-Friedrich-Promenade	Die Kaiser-Friedrich-Promenade führt in Gonzenheim durch Wohngebiet. Die vorrangigen Ein- bis	91	120

Zweifamilienhäuser sind durch Parkbuchten, Gehweg und Vorgärten von der Straße getrennt. Im späteren Verlauf führt sie am Kurpark vorbei.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrssicherheit ist durch enormen Durchgangsverkehr (speziell Lieferfahrzeuge und Busse) gefährdet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Auf der gesamten Länge gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Damit kann in Abstimmung mit der planaufstellenden Behörde auf ein Lärmgutachten verzichtet werden.

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
25 OT Gonzenheim Quirinstraße	Die Quirinstraße zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus. Die Wohnbebauung ist z.T. dicht an die Straße herangebaut.	109	123

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sollte aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30 km/h ab der U-Bahn-Station Gonzenheim angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Im Rahmen eine schalltechnische Berechnung im Jahr 2022 wurden keine Richtwertüberschreitungen festgestellt. Daher werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
26	OT Kirdorf Friedberger Straße	Die Friedberger Straße im Stadtteil Kirdorf führt durch Wohnbebauung. Die Gebäude sind durch Vorgärten und breitem Bürgersteig von der Straße getrennt.	445	508

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sind viele Geschwindigkeitsüberschreitungen und häufiges Überfahren des Bürgersteiges und einer roten Ampel durch den Durchgangsverkehr zu beobachten. Es wird die Anordnung von Tempo 30 km/h, die Installation eines Blitzers, der Umbau der Einmündung Höllsteinweg zu einem Kreisverkehr und der Ausbau von Parkflächen und der Bushaltestelle gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier der Stadt Bad Homburg v.d.H.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Im Rahmen eine schalltechnische Berechnung im Jahr 2022 wurde an drei Fassaden der Richtwert von 70 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohngebiete überschritten. Die Überschreitungen betragen zwischen 0,1 und 0,3 dB (A). Aufgrund der nur geringfügigen Überschreitungen und der hohen Verkehrsbedeutung der Straße wurde entschieden, keine Geschwindigkeitsreduzierung durchzuführen.

Für bauliche Lärmsanierungen stehen über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
27	OT Kirdorf Götzenmühlen- weg	Der Götzenmühlenweg ist eine stark frequentierte Straße in einem Wohngebiet.	57	78

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderungen nach Tempo 30 erhoben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es soll dennoch ein schalltechnisches Gutachten erstellt werden, um gegebenenfalls weitere lärmindernde Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
28 OT Kirdorf Kirdorfer Straße	Die Kirsdorfer Straße ist durch historisch gewachsene Mischbebauung geprägt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Kirdorfer Straße ist stark befahren und hat einen schlechten Asphaltzustand. Daher wurde gebeten, Tempo 30 km/h einzurichten und die Fahrbahndecke zu erneuern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg v.d.H. weitergeleitet, mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
29 OT Ober-Erlenbach Homburger Straße	Die Homburger Straße führt vollständig durch Wohngebiet.	140	168

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung waren eine Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Durchgangsverkehr, Tempo 30 km/h und lärmarmere Straßenbelag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bad Homburg v.d.H. als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es wird derzeit ein schalltechnisches Gutachten erstellt, um gegebenenfalls weitere lärm-mindernde Maßnahmen zu prüfen.

Festlegung:

Die Stadt Bad Homburg v.d.H. hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anord-nung entsprechender lärm-mindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
30 OT Ober-Erlenbach Seulberger Straße	Die Seulberger Straße führt von Friedrichsdorf und Seulberg nach Ober-Erlenbach durch Wohnbebau-ung.	13	26

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Verkehrsbelastung. Überhöhte Geschwindigkeiten sind häufig fest-stellbar.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitun-gen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Ge-schwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es erfolgt sukzessive eine Deckenerneuerung, was sich lärm-mindernd auswirken wird.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
31 OT Ober-Erlenbach Taunusblick Steinhohlstraße	Die Straßen Steinhohlstraße und Taunusblick sind Straßen in reinem Wohngebiet in Ober-Erlenbach.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrsteilnehmerinnen und - teilnehmer nutzen die Straßen Taunusblick und die Steinhohlstrasse, um die Hauptstraße zu umfahren, bzw. abzukürzen. Daher sollte man die Route unattraktiv machen (durch Fahrbahnschwellen, etc.)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärm-minderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärm-minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch an die Stadt Bad Homburg v.d.H. weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Die Straßen befinden sich in einer Tempo 30-Zone.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
32 OT Ober-Erlenbach K 871 Vilbeler Straße	Die Vilbeler Straße ist eine der Hauptverkehrsstraßen des Stadtteils Ober-Erlenbach.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Mehrere Bürgerinnen und Bürger möchten Tempo 30 km/h aus Sicherheit und Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es wird dennoch ein schalltechnisches Gutachten erstellt, um gegebenenfalls weitere lärmindernde Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
33 OT Ober-Erlenbach Burghölzhäuser Straße	Die Burghölzhäuser Straße ist eine der Hauptverkehrsstraßen des Stadtteils Ober-Erlenbach. Sie führt von der Ortsmitte nach Burgholzhausen.	2	3

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Bad Homburg bittet um Aufnahme in den Lärmaktionsplan.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es wird dennoch ein schalltechnisches Gutachten erstellt, um gegebenenfalls weitere lärmindernde Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
34	OT Ober-Erlenbach Wetterauer Straße	Die Wetterauer Straße ist eine der Hauptverkehrsstraßen des Stadtteils Ober-Erlenbach.	44	61

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Straße und die Häuser sind nicht für das Verkehrsaufkommen ausgelegt. Der Wunsch nach Tempo 30 Km/h wurde geäußert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H als Straßenbaulasträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es soll dennoch ein schalltechnisches Gutachten erstellt werden, um gegebenenfalls weitere lärmindernde Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
35	OT Ober-Eschbach Massenheimer Weg	Die Massenheimer Weg führt an Gewerbeflächen, Sportgelände und an einigen Wohngebäuden vorbei.	4	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Als lärmindernde Maßnahmen wurden aus der Öffentlichkeit ein Durchfahrtsverbot für Lkw, Tempo 30 km/h und lärmarmen Straßenbelag vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Bad Homburg v.d.H als Straßenbaulasträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Homburg vor der Höhe:

Es handelt sich um ein Gewerbegebiet, in dem zurzeit eine Turnhalle, eine Erweiterung

der bestehenden Kläranlage und in den nächsten Jahren der Abladeplatz des Betriebshofs neu gebaut werden. Außerdem kann mit privaten Erweiterungen der gewerblichen Nutzungen gerechnet werden.

Bauliche Maßnahmen sollten erst nach Ablauf der Bautätigkeiten erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
36	OT Ober-Eschbach L 3205 Ostring	Der Ostring führt ortsumfahrend im Osten an Ober-Eschbach vorbei. Sie führt parallel zur BAB 5.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt hier eine Verkehrsüberlastung vor und Verkehrsverdrängungen in den Ortskern sind zu beobachten. Man sollte die Ampeln durch Kreisel ersetzen.

Im Rahmen eines 8-spurigen Ausbau der BAB5 sollte dies Berücksichtigung finden und zum Beispiel eine zusätzliche Autobahnausfahrt gebaut werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens werden Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche Auswirkungen das Planvorhaben auf die Verkehrsströme auch anderer betroffenen Straßen hat. Betroffene Personen konnten in dem zugrundeliegendem Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
37	OT Ober-Eschbach L 3003 Südring	Der Südring führt ortsumfahrend im Süden an Ober-Eschbach vorbei	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt hier eine Verkehrsüberlastung vor und Verkehrsverdrängungen in den Ortskern sind zu beobachten. Man sollte die Ampeln durch Kreisel ersetzen.

Im Rahmen eines 8-spurigen Ausbau der BAB5 sollte dies Berücksichtigung finden und zum Beispiel eine zusätzliche Autobahnausfahrt gebaut werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens werden Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche Auswirkungen das Planvorhaben auf die Verkehrsströme auch anderer betroffenen Straßen hat. Betroffene Personen konnten in dem zugrundeliegendem Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

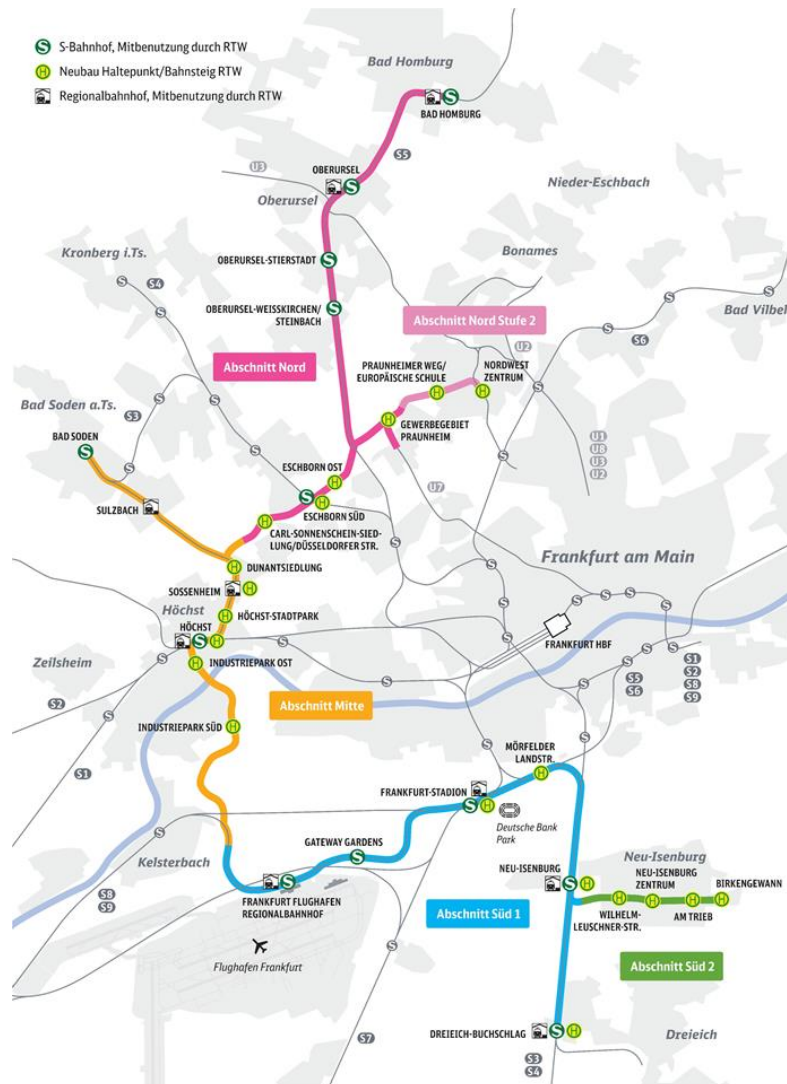


Abbildung 61: Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁷⁴

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2023 ist der „Planfeststellungsabschnitt Nord“ (PfA Nord) festgestellt worden. Dieser beginnt in Bad Homburg und verläuft anschließend

⁷⁴ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

über die bereits bestehenden Stationen Bahnhof Oberursel, Haltepunkt Oberursel-Stierstadt und Bahnhof Oberursel-Weißkirchen/Steinbach bis auf die Neubaustrecke der RTW im Bereich Eschborn (Abzweigstelle Wolfslach).

U 2:

Am 28. Oktober 2018 hat sich die Bevölkerung Bad Homburgs in einem Bürgerentscheid für eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 ausgesprochen. Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2016 wurden im Jahr 2021 rechtskräftig abgewiesen, so dass der Baubeginn erfolgen kann⁷⁵. Durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 über Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg kann eine Verbindung zwischen S- und U-Bahn hergestellt und ein Takt von 15 Minuten angeboten werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

In Bad Homburg sollte man

- a. den gesamten Kurbezirk**
- b. das Kirdorfer Feld**
- c. den Hardtwald**

zu ruhigen Gebieten erklären.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.5.2 Friedrichsdorf

Die Stadt Friedrichsdorf hat mit seinen Stadtteilen Burgholzhausen vor der Höhe, Friedrichsdorf, Köppern und Seulberg 25.937 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Friedrichsdorf liegt an der

⁷⁵ <https://www.bad-homburg-u2.de/das-projekt.html>, abgerufen am 29.02.2024

überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachse, die das Oberzentrum Frankfurt mit den Mittelzentren Usingen, Bad Homburg und Friedberg verbindet.

Durch die Friedrichsdorfer Gemarkung verläuft die BAB 5 mit der Anschlussstelle Friedberg/Friedrichsdorf. Die Entlastungsstraße L 3057 läuft parallel zur Autobahn. Weitere Landes- und Kreisstraßen vervollständigen das Straßennetz.

In Friedrichsdorf gibt es die fünf Bahnhöfe Friedrichsdorf, Köppern, Burgholzhausen, Seulberg und Saalburg, die durch die S-Bahnlinie 5, die Taunusbahn und die Hessische Landesbahn erschlossen sind.

Tabelle 145: Anzahl von Personen in Friedrichsdorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	5729	1915	819	114	0	0
Nachts (L _{Night})	3810	1323	238	0	0	-	0

Tabelle 146: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Friedrichsdorf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	18,036	6,653	1,121
Zahl der Wohnungen	4.083	444	0
Zahl der Krankenhausgebäude	1	0	0
Zahl der Schulgebäude	20	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.271		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	307		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Gonzenheimer Landstraße	<p>Die Gonzenheimer Landstraße läuft als Ortsumgehung um den Stadtteil Seulberg und tangiert neben dem Stadtteil Seulberg das Wohngebiet Römerhof. Derzeit ist außerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen, nur im Bereich des mit einer Ampel geregelten Fußgängerübergangs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h umgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans wurde ein Lärmschutzwall mit entsprechender Begrünung festgesetzt und ausgeführt worden. Eine nachträgliche Erhöhung des Walls wäre nach Aussage der Stadt Friedrichsdorf unverhältnismäßig, da diese Maßnahme einen massiven Eingriff in die dort befindliche Begrünung bedeuten und ein intakter Naturraum zerstört werden würde, der in der vorhandenen Form nicht ohne weiteres ausgeglichen werden kann.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Burgholzhausen L 3415 Haingrabenstraße Mainzer Straße	Die L 3415 zieht in Ost-West-Richtung in der Ortsdurchfahrt durch Burgholzhausen.

Bisheriger Sachstand:

Die Landesstraße war bereit in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Lärmaktionsplanung hat die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für erforderlich gesehen und den zuständigen Straßenbaulastträger Hessen Mobil um Erstellung einer solchen gebeten.

Dieses konnte bislang nicht erstellt werden, da keine aussagekräftigen Verkehrsdaten vorliegen. Trotz Bitte der Lärmaktionsplanung gegenüber Hessen Mobil konnte die Einrichtung einer aussagekräftigen Zählstelle nicht eingerichtet werden.

Ein Gutachten steht nach wie vor aus.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Vorlage eines Gutachtens wird weiterhin als erforderlich angesehen. Wie ein solches Gutachten erstellt werden kann, soll zwischen Hessen Mobil und dem HMWW abgestimmt werden.

Stellungnahme der Stadt Friedrichsdorf:

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird es eine Verkehrszählung in ganz Friedrichsdorf geben. Diese findet Ende Juni statt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	BAB 5	Die BAB 5 läuft zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Burgholzhausen in Nord-Süd-Richtung. Der DTV 2021 beträgt 112.612 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 17.169 Fz/Tag.	130	605

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus der Beteiligungen kamen der Wunsch nach Lärmschutzwänden und Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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 aktive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.

Stellungnahme der Stadt Friedrichsdorf:

Die Stadt Friedrichsdorf hält die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand) durch die Autobahn AG entlang der BAB 5 zum Schutz der angrenzenden Bereiche des Stadtteiles Burgholzhausen sowie der Siedlungsbereiche „Schäferborn“ und „Römerhof“ auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn für wünschenswert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	Homburger Landstraße	Die Homburger Landstraße verläuft zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Dillingen. Die ehemalige Bundesstraße ist nun eine kommunale Hauptverkehrsstraße und in großen Bereich anbaufrei.	132	191

Eingaben aus der Beteiligung:

Zwischen dem Ortsausgang Friedrichsdorf (Ökosiedlung) und den Bahngleisen (Köpferner Straße) sollte Tempo 50 km/h angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab im Bereich der Ökosiedlung Überschreitung der Immissionswerte, die die Prüfung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme initiieren.

Für den außerörtlichen unbebauten Bereich können per se keine belasteten Anwohnerinnen und Anwohner festgestellt werden.

Ab dem Bereich Kreisverkehr Höhenstraße/Saalburgstraße/Homburger Landstraße ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen.

Somit wurde die Stadt Friedrichsdorf als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung für die maßgeblichen Straßenabschnitte und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Friedrichsdorf hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedrichsdorf:

Durch den Bau eines Kreisverkehrs im Jahr 2014, der die vorhandene Lichtsignalanlage ersetzte, wurde durch die Stadt Friedrichsdorf bereits zur Geschwindigkeitsreduzierung

und zur Lärmreduzierung beigetragen. Im Übrigen ist auf dem gesamten Streckenabschnitt innerorts Tempo 50 angeordnet. Aus diesem Grund halten wir für diese Bereiche eine schalltechnische Untersuchung und etwaige Maßnahmen nicht für erforderlich. Die Lärmkartierung und die zugrundeliegenden Parameter erscheinen hier nicht valide. Zurzeit werden im Zuge der Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes in Friedrichsdorf Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse können dann den zugrundeliegenden Parametern gegenübergestellt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Köppern, Köpperner Straße	Die Köpperner Straße führt als Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Köppern.	399	474

Eingaben aus der Beteiligung:

Trotz der Umgehungsstraße L 3057 herrscht weiterhin hoher Durchgangsverkehr. Für den Durchgangsverkehr sollte daher die Straße gesperrt werden. Außerdem wäre Tempo 30 km/h für den vollständigen Bereich zwischen der Bahnlinie der Taunusbahn und der Kreuzung Brückenweg wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Auf nahezu der kompletten Köpperner Straße ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedrichsdorf als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige Festlegung:

Festlegung:

Die Stadt Friedrichsdorf hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedrichsdorf:

Auf dem Abschnitt Kreuzung Köpperner Straße / Brückenweg bis ca. Friedberger Straße / Kleegartenstraße ist bereits Tempo 30 angeordnet. Der obere Teil der Straße (Brückenweg bis Bahnlinie, Tempo 50) wurde vor kurzem saniert. Eine Anordnung von Tempo 30 auf diesem Streckenabschnitt aus Lärmschutzgründen wäre aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde wünschenswert.

10.5.3 Glashütten

Die Gemeinde Glashütten besteht aus den Ortsteilen Glashütten, Schloßborn und Oberems und hat 5.394 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Das Gemeindegebiet befindet sich im Südwesten des Hochtaunuskreises.

Glashütten liegt an der Bundesstraße 8. Die L 3023 und L 3319 und verschiedene Gemeindestraßen ergänzen das Straßennetz. Es bestehen regionale Busverbindungen zwischen den Ortsteilen und in die Nachbarkommunen.

Tabelle 147: Anzahl von Personen in Glashütten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	38	29	23	0	0	0
Nachts (L _{Night})	42	25	2	0	0	-	0

Tabelle 148: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Glashütten (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,890	0,383	0,071
Zahl der Wohnungen	41	10	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	15		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	4		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 8, Limburger Straße	<p>Am 25.01.2021 wurde auf der Limburger Straße zwischen Einmündung Hochstraße und Schloßborner Weg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Zur verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Glashütten sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs eine Ostumfahrung im Zuge der B 8 vor.</p>

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es sollte sog. „Flüsterasphalt“ mit Beseitigung aller Unebenheiten eingebracht werden. Weiter wurde eine Untertunnelung des ca. 800 Meter langen Abschnittes vorgeschlagen. Eine oberirdische Umgehungsstraße sei aus Umweltschutzgründen und durch den sich von der neuen Straße nahe der Bebauung ausbreitenden Lärm nicht möglich oder wertvolles Waldgebiet im Bereich des Glaskopfes würde zerstört.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 OD Oberems, L 3023, Hauptstraße	Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind in der Hauptstraße in Oberems an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.

		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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3	OD Schloßborn, L 3319, Ehlhaltener Straße, Königsteiner Straße	Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der **Heilklima-/Natur-Park Taunus** zur Ausweisung als ruhiges Gebiet vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Heilklimapark Hochtaunus, Deutschlands erster Heilklimapark, liegt zwischen den Gemeinden Oberursel, Königstein und Schmitten im Taunus.

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 Immissionschutz 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.

10.5.4 Grävenwiesbach

Die Gemeinde Grävenwiesbach hat mit seinen Ortsteilen Grävenwiesbach, Heinzenberg, Hundstadt, Lauchbach, Mönstadt und Naunstadt 5.475 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Grävenwiesbach liegt als einer der nördlichsten Kommunen Südhessens im östlichen Hintertaunus.

Die Bundesstraße 456 führt direkt durch Grävenwiesbach, weitere Landes- und Kreisstraßen verbinden die Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen. Die Buslinie 69 ergänzt den ÖPNV zum Schienenverkehr. Die Haltepunkte Grävenwiesbach und Hundstadt werden durch die von der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betriebenen Taunusbahn bedient.

Die Städte Grävenwiesbach und Usingen sowie die Gemeinde Neu-Anspach haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Neu-Anspach.

Tabelle 149: Anzahl von Personen in Grävenwiesbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	9	5	3	1	0	18
Nachts (L _{Night})	6	3	1	0	0	-	10

Tabelle 150: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Grävenwiesbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,005	0,002	0,000
Zahl der Wohnungen	7	1	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	3		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	B 456, Frankfurter Straße	Die B 456 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kerngemeinde. Der DTV 2021 beträgt südlich des Ortes 5.854 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde gebeten, die Ortstafel zur letzten Wohnbebauung hin zu versetzen. Weiterhin wurde Tempo 30 km/h ganztags und Tempo 70km/h auf den ‚Ausfallstrassen‘ im außerörtlichen Bereich der Wohnbebauung (Bereich Lindenstraße) gewünscht.

Bisheriger Sachstand:

Am 09.09.2021 wurde auf der B 456 Frankfurter Straße zwischen den Hausnummern 1 und 47 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärm-schutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Stellungnahme der Gemeinde Grävenwiesbach:

Die Gemeinde Grävenwiesbach bittet, eine ganztägige Tempo 30-Anordnung und eine

Anordnung von Tempo 70 km/h außerorts Richtung Weilburg aus Lärmschutzgründen zu prüfen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vor. Da sich die Verkehrszahlen zu 2021 kaum verändert haben, kann diese Lärmberechnung zur weiteren Bewertung herangezogen werden. Für den innerörtlichen Bereich wurde die Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis seitens der Lärmaktionsplanung gebeten, ob die Voraussetzungen für eine zeitliche Ausweitung der Tempo 30 - Anordnung auf ganztags vorliegen.

Nach der vorliegenden Berechnung sind im außerörtlichen Bereich Richtung Weilburg (Lindenstraße) keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen nachweisbar, gleichwohl sind die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 0).

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 und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Zur verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Grävenwiesbach sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Kategorie des weiteren Bedarfs eine Ostumfahrung im Zuge der B 456 vor.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Hochtaunuskreises:

Eine abschließende Stellungnahme liegt bislang nicht vor.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3375 Mönstädter Straße Gartenstraße	Die Landesstraße führt von Mönstadt kommend nach Grävenwiesbach auf die B 456. Der DTV 2021 beträgt 688 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt und Tempo 70km/h auf den ‚Ausfallstrassen‘ im außerörtlichen Bereich der Wohnbebauung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	K 367 Hasselborner Straße Hasselborner Straße Mönstädter Straße Gartenstraße	Die Kreisstraße zweigt in Grävenwiesbach von der B 456 ab und führt nach Hasselborn.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Anordnung von Tempo 70km/h auf den ‚Ausfallstrassen‘ im außerörtlichen Bereich der Wohnbebauung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Heinzenberg L 3063 Usinger Straße Windener Straße	Die L 3063 führt in der Ortsdurchfahrt durch Heinzenberg. Der DTV 2021 beträgt 1.926 Kfz/Tag.	12	19

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf den hohen Lkw-Durchfahrtsverkehr bedingt durch den Steinbruch Weilmünster und die hohe Lärmbelastung durch Motorräder in den Sommermonaten hingewiesen. Die Anordnung von Tempo 30 km/h war ein Maßnahmenvorschlag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Heinzenberg L 3375 Sportplatzstraße	Die Landesstraße kommt von Mönstadt und trifft in Heinzenberg auf die L 3063.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf den hohen Lkw-Durchfahrtsverkehr bedingt durch den Steinbruch Weilmünster und die hohe Lärmbelastung durch Motorräder in den Sommermonaten hingewiesen. Die Anordnung von Tempo 30 km/h war ein Maßnahmenvorschlag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 OT Hunstadt K 759/ K 760	Die beiden Kreisstraßen bilden die Hauptverkehrsstraße des Ortsteiles Hunstadt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt und Tempo 70km/h auf den ‚Ausfallstrassen‘ im außerörtlichen Bereich der Wohnbebauung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 OT Laubach L 3457 Kirchspieler Seite Stockheimer Seite	Die L 3457 bildet die Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße von Laubach. Der DTV 2021 beträgt 1.352 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt und Tempo 70km/h auf den ‚Ausfallstrassen‘ im außerörtlichen Bereich der Wohnbebauung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Mönstadt L 3375 Untergasse	Die L 3375 bildet die Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße von Mönstadt. Der DTV 2021 beträgt 688 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Naunstadt L 3457 Zeilstraße	Die L 3375 bildet die Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße von Mönstadt. Der DTV 2021 beträgt 688 Kfz/Tag.	3	5

Eingaben aus der Beteiligung:

Der hohe Schwerlastverkehr, die vielen Motorräder und die schlechte Straßenbeschaffenheit verursachen immensen Lärm. Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, auch weil innerorts Beschleunigungsvorgänge erfolgen, um die Anstiege der Straße zu bewältigen. Das Ortsausgangsschild Richtung Grävenwiesbach wurde zum Nachteil mancher Anwohner zurückversetzt.

Es wurde Tempo 30 km/h innerorts, Tempo 50 km/h vom Ortsausgangsschild Naunstadt in Richtung Grävenwiesbach bis zur Eisenbahnbrücke und Tempo 70 km/h außerorts ab dem Laubacher Kreuz bis zum Leinfelder Hof gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab für den innerörtlichen Bereich keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Für den Bereich vom Ortsschild bis zum Leinfelder Hof ergab die Auswertung der Lärmkartierung Hessen keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

10.5.5 Königstein im Taunus

Die Stadt Königstein umfasst außer der Kernstadt die drei Stadtteile Falkenstein, Mammolshain und Schneidhain und hat 16.831 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Königstein und Falkenstein sind mit dem Prädikat heilklimatischer Kurort versehen. Königstein ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt im Süden des Hochtaunuskreises. Es hat ein Image als Villenstandort und der Schwerpunkt liegt auf dem Dienstleistungssektor.

Über die Bundesstraßen 8 und 455, die sich mitten im Kernstadtgebiet in einem Kreiselschneisen kreuzen, erreicht man in wenigen Minuten die BAB 66, die BAB 661 und die BAB 3.

Der Bahnhof Königstein ist Endbahnhof der Königsteiner Bahn nach Frankfurt a.M., die auch Schneidhain bedient. Busverbindungen bestehen nach Oberursel, Kronberg, Bad Homburg v.d. Höhe und Idstein. Ein Stadtbusverkehr ist ebenfalls eingerichtet.

Tabelle 151: Anzahl von Personen in Königstein im Taunus, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	754	571	731	224	0	3.605
Nachts (L _{Night})	576	716	349	3	0	-	1.644

Tabelle 152: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Königstein im Taunus (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,733	0,946	0,149
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	9	3	0
Zahl der Schulgebäude	9	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	436		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	115		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

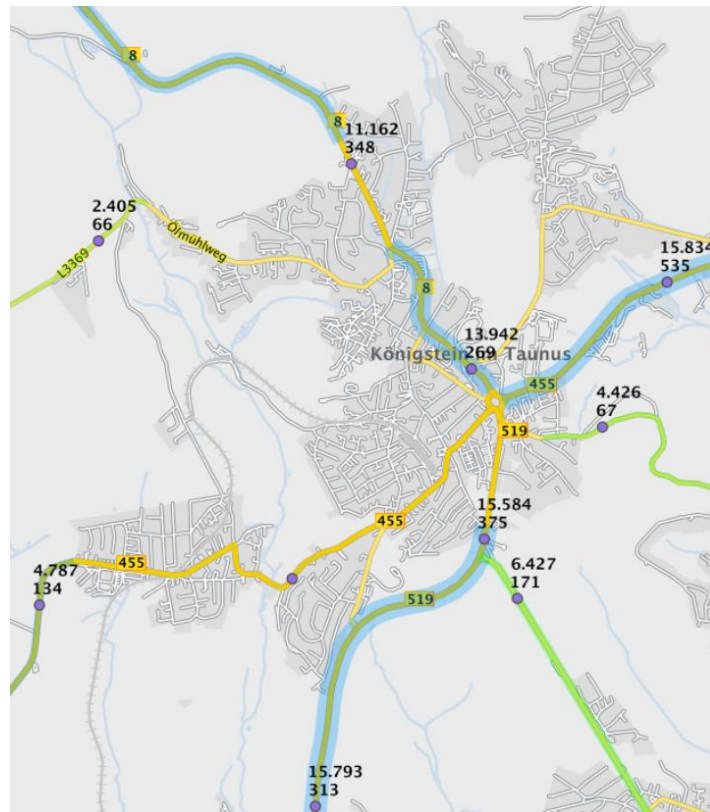


Abbildung 62: Verkehrsmengenkarte Hessen Mobil für Königstein⁷⁶

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30

Die in der Zuständigkeit der Stadt stehenden Straßen sind bereits seit 1995 in Tempo 30-Zonen umgewandelt und dies wird so beibehalten. Die Stadt Königstein würde die Einrichtung eines generellen Tempolimits nachts von 30 km/h auf allen Hauptverkehrsachsen (Bundes- und Landesstraßen), die jedoch nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liegt, sehr unterstützen.

b. Geschwindigkeitskontrollen

werden regelmäßig vom Fachdienst Sicherheit und Ordnung der Stadt Königstein im Taunus durchgeführt. Die Messungen werden im gesamten Stadtgebiet mobil und an 5 Standorten stationär durchgeführt. Seit längerem befindet sich ein weiterer stationärer Standort (auf der B 8 in Richtung Limburg direkt nach dem Königsteiner Verkehrskreisel) in der Prüfung.

c. Prüfung von Auswirkungen von neuen Bauvorhaben auf bestehende Bebauung besser evaluieren

Innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Königstein im Taunus werden die Auswirkungen von neuer Bebauung auf bestehende Bebauung evaluiert. Es wird seitens der Stadt Königstein angeregt, dies auch im weiteren Verlauf des Taunus durchzuführen, weil der massive

⁷⁶ https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do, abgerufen am 05.03.2024

Anstieg von Baugebieten in diesen Bereichen, auch in Bezug auf die Verkehrsbelastung innerhalb von Königstein, massive Auswirkungen hat.

d. Lkw-Durchfahrtsverbot:

Ein verkehrsrechtliche Beschränkung ist nur möglich, wenn nachgewiesen wird, dass die Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 45 StVO) vorliegen. Diese Prüfung hat streckenbezogen zu erfolgen und kann im Regelfall nicht generell für ein komplettes Ortsgebiet angeordnet werden.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 455 Bischof-Kaller-Straße Wiesbadener Straße	<p>Eine Anordnung zu Tempo 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung erging am 27.12.2022 für den Abschnitt B 455 Bischof-Kaller-Straße von der Wiesbadener Straße bis zum Kreisel. Die Beschränkung gilt nur in Fahrtrichtung des Königsteiner Kreisels, die andere Fahrtrichtung ist nicht beschränkt. (Gründe: Nur einseitig schutzbedürftige Einrichtungen und Verhinderung Ausweichverkehre durch Stadtmitte und angrenzende Wohngebiete).</p> <p>Am 25.01.2021 wurde auf der B 455 Wiesbadener Straße Einmündung „Altenhainer Straße“ und Einmündung „Dingweg“ eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Die B 455 wird häufig als Ausweichroute genutzt, wenn auf der BAB 3 Stau herrscht. Es wurde daraufhin vorgeschlagen, auf der B455 zwischen A3 Abfahrt Niedernhausen und dem Königsteiner Kreisel Mautstationen aufzustellen. Weitere Vorschläge waren Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 oder auch Tempo 40 auf dem kompletten Straßenabschnitt. Auch der Entfall von Parkplätzen auf der Wiesbadener Straße wird als geeignet angesehen, um einen besseren Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Es werden viele Geschwindigkeitsüberschreitungen beobachtet und somit Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Die 2021 erhobenen Verkehrsdaten sind aufgrund der Coronapandemie nicht repräsentativ. Es sollte eine erneute Untersuchung der Lärmbelastung erfolgen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Königstein und die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis weitergeleitet.

Lärmkonflikt	Maßnahme
<p>2 B 8 nördlicher Kreisbereich</p>	<p>Der Königsteiner Kreisel wurde auf der Grundlage eines Bebauungsplanes der Stadt Königstein aus dem Jahr 2003 ausgebaut. Eine Lärmschutzwand wurde im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen aus dem Jahr 2007 an der westlichen Seite der B 8 zum Schutz der Sonnenhofstraße 2-6 festgesetzt. Da diese Lärmschutzwand noch nicht errichtet ist, wurde bisher die 2. Fahrspur der B 8 im Bereich der Gebäude Sonnenhofstraße 2-6 nicht in Betrieb genommen. Die Klageverfahren gegen den Bebauungsplan und den Planfeststellungsbeschluss sind noch nicht beschieden, es findet derzeit eine Mediationsverfahren statt.</p> <p><u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Hochtaunuskreises:</u></p> <p>Am 24.01.2019 erging die verkehrsrechtliche Anordnung des Landrats des Hochtaunuskreises auf Tempo 30 im Verlauf der B 8 im Kreisverkehrsplatz nach Einmündung Wolfs weg in Fahrtrichtung Glashütten auf einem Streckenabschnitt von 100 m aus Lärmschutzgründen. Die auf einen atypischen Fall gestützte Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung wird jedoch dann unwirksam, wenn „das für den ehemaligen Umbau des Königsteiner Kreisels erforderliche Planungsrecht Rechtskraft erlangt (auflösende Bedingung)“</p> <p>Die Zustimmung der obersten Verkehrsbehörde beim damaligen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurde am 28.11.2018 erteilt.</p> <p>Die B 8 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>
<p>3 B 8 südlicher Kreisbereich</p>	<p>Der Königsteiner Kreisel wurde auf der Grundlage eines Bebauungsplanes der Stadt Königstein aus dem Jahr 2003 ausgebaut. Eine Lärmschutzwand wurde im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen aus dem Jahr 2007 an der westlichen Seite der B 8 zum Schutz der Sonnenhofstraße 2-6 festgesetzt. Da diese Lärmschutzwand noch nicht errichtet ist, wurde bisher die zweite Fahrspur der B 8 im Bereich der Gebäude Sonnenhofstraße 2-6 nicht in Betrieb genommen. Das Antrags- und Klageverfahren gegen den Bebauungsplan und den Planfeststellungsbeschluss sind noch weiter anhängig. Eine vergleichsweise Beendigung der gerichtlichen Verfahren wird angestrebt.</p> <p>Die B 8 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>
<p>4 B 8 Sodener Straße</p>	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Die B 8 ist allerdings Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>

5	B 455, östlich des Krei- sels, Am Kalten- born	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
6	B 455, Bereich Opelzoo	Hier ist keine Wohnbebauung vorhanden. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
7	L 3369, Ölmühlenweg	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
8	Frankfurter Straße	Im Bereich der Frankfurter Straße ist bereits eine Tempo-40-Beschränkung eingerichtet. Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
9	Am Roth	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
10	OT Mammolshain L 3327 Am Mönchs- wald/Kronthaler Straße	Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergaben an 10 Gebäuden eine Überschreitung der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
11	OT Schneidhain, B 455 Wiesbadener Straße	Am 25.01.2021 wurde auf der B 455 Wiesbadener Straße von der Einmündung „Am Wäldchen“ bis Einmündung " An den Geierwiesen" angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Motorradlärm

Eingaben aus der Beteiligung:

Die versuchsweise Sperrung der Zufahrt für Motorräder zum Feldberg im Bereich der sogenannten Applauskurve den lauten Motorrad- und Sportwagenlärm auch in Königstein merkbar reduziert. Es sollte eine generelle Sperrung zumindest für Motorräder erfolgen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 8	Die B 8 in Königstein wird im nachfolgenden in den Straßenabschnitten
12	Limburger Straße
13	Le-Cannet-Rocheville-Straße
2	nördlicher Kreiselbereich
3	Südlicher Kreiselbereich
4	Sodener Straße
14	Am Johanniswald näher betrachtet.

B 8 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
12 B 8, Limburger Straße	Die Bundesstraße 8 führt von Glashütten kommend als Limburger Straße in das Stadtgebiet von Königstein hinein und durchläuft es in Nord-Süd-Richtung. Die zulässige Geschwindigkeit betrug innerorts bis Januar 2021 50 km/h. Ab dem Ortsschild beträgt diese für die auswärtsfahrenden Pkw 100 km/h und 80 km/h für Lkw. Für die ortseinwärts fahrenden Pkw und Lkw beträgt die zulässige Geschwindigkeit bis zum Ortsschild 60 km/h am Tag und in der Nacht.

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch Topographie und Wall am Friedhof verstärken die Lärmbelastung insbesondere durch Schwerverkehr, Sportfahrzeuge und Motorräder. Auch der gerodete Wald verstärkt die Lärmbelastung. Viele Raser sorgen außerdem für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Somit wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Wohngebiet Harderheck, die Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags bis zum Ortsausgang und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 60 km/h ab Ortsausgang bis Höhe Tillmannsweg gefordert. Eine

lärmetechnische Untersuchung sollte ergänzend für den Bereich der Limburger Str. 52 bis 72 erfolgen und die Versetzung des Ortsschildes geprüft werden.

Bisheriger Sachstand:

Am 25.01.2021 wurde auf der B 8 Limburger Straße etwa zwischen der Hausnummern 46 bis zur Kreuzung Altkönigstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten in 2021 und neuen Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine neue schalltechnische Beurteilung bei Hessen Mobil in Auftrag gegeben.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Königstein, die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis und den Straßenbaulastträger Hessen Mobil weitergegeben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Somit wurde die zuständige Straßenverkehrsbehörde aufgefordert, aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die zeitliche und räumliche Ausweitung der angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Am Tag wird lediglich an einem Gebäude (= Rewe-Markt) der Lärmwert überschritten, welcher in Folge einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h rechnerisch immer noch bei 68 dB(A) liegen wird. Gleiches gilt für die Lärmwerte in der Nacht (63 dB(A) im Bestand und 61 dB(A) bei einer Geschwindigkeitsreduzierung. Dies gilt ebenso für das Wohngebäude Limburger Straße 28a (1. OG); Lärmpegel in der Nacht 61 dB(A) und nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h 59 dB(A).

An 4 weiteren Gebäude werden die Lärmwerte in der Nacht überschritten (zwischen 1 und 3 dB(A)). Jedes einzelne dieser Wohngebäude grenzt an mehrere Wohngebäude, welche wesentlich niedrigere Lärmwerte nach der schallschutztechnischen Berechnung ausweisen, so dass hier kein funktionaler Zusammenhang einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gesehen und somit eine solche Maßnahme als unverhältnismäßig erachtet wird.

Weitere Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die B 8 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.) Im Rahmen dessen werden auch mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände geprüft.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Stellungnahme der Stadt Königstein:

Es werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen vom Ordnungsamt durchgeführt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
13	B 8, Le-Cannet-Rocheville-Straße	Die B 8 geht im südlichen Verlauf in die Le-Cannet-Rocheville-Straße über, die in einem großen Kreisverkehr auf die B 455 trifft. Im Bereich des Kreises bis ca. 100m in die Le-Cannet-Rochville-Straße hinein ist Tempo 30 km/h am Tag und in der Nacht angeordnet, für den restlichen Straßenabschnitt gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Für zwei Gebäude erfolgte bereits eine Lärmsanierung durch Hessen Mobil.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Forderung aus der Öffentlichkeit lauteten Anordnung von Tempo 30, Errichtung einer Lärmschutzwand, sowie Geschwindigkeitskontrollen.

Die Planung einer Verlängerung der vierspurigen Verkehrsführung der B8 als Umgehungsstraße soll endgültig abgelehnt werden.

Bisheriger Sachstand:

Die komplette Ortsdurchfahrt B 8 war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf diesem Streckenabschnitt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An einigen Gebäuden werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Straßenverkehrsbehörde wurde aufgefordert aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte, die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die derzeit zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw beträgt seit Ende 2020 / Anfang 2021 im Bereich des Kreisels bis ca. 100m in die Le-Cannet-Rochville-Straße hinein 30 km/h am Tag und in der Nacht. Obwohl an 10 Wohngebäuden weiterhin eine geringfügige Überschreitung der Lärmwerte nachts schallschutztechnisch berechnet wurde, ist eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Bundesstraße auszuschließen.

Weitere Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die B 8 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu etwaigen Neubauvorhaben wie Ortsumgehungen werden Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche Auswirkungen das Planvorhaben hat. Betroffene Personen konnten in dem zugrundeliegendem Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
14	B 8, Waldsiedlung - Am Johannisswald	Die B 8 führt außerorts Richtung Kelkheim in geringem Abstand an der Wohnbebauung der Waldsiedlung „Am Johannisswald“ vorbei. Es ist bereits Tempo 70 km/h ganztags angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Nach dem Bau der Lärmschutzwand sollte die Anordnung eines weiteren Tempolimits (derzeit 70 km/h) geprüft werden.

Bisheriger Sachstand:

2023 wurde die Fahrbahn grundhaft saniert.

Zum Schutz des Wohngebietes Königstein-Schneidhain „Johannisswald“ ist die Errichtung einer ca. 330 m langen und ca. 3 m hohen Lärmschutzwand geplant. Sofern notwendig, werden auch passive Lärmschutzmaßnahme durchgeführt. Das Projekt befindet sich in der Planungsphase und es finden bereits vorbereitende Arbeiten statt.

Die Lärmaktionsplanung wird den Prozess weiter begleiten und im Lärmaktionsplan der nächsten Runde aktualisiert abbilden.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Vorschläge zur Ausweisung ruhiger Gebiete hervorgebracht:

- a. **Bangert:**
Der Bangert ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und ist als schützenswerte Ruhezone auszuweisen.
- b. **Kohlweg**
Die Verlängerung des Kohlwegs ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für Königstein und deshalb als besondere Ruhezone auszuweisen.
- c. **Wogtal**
Das Wogtal ist ein schützenswertes Fauna-Flora-Habitat. Das Gebiet wird von verschiedenen Wanderwegen durchkreuzt und wird von den Königsteinern, sowie Mitmenschen der angrenzenden Gemeinden, zur Naherholung ausgiebig genutzt.

Stellungnahme der Stadt Königstein

zu a. Bangert:

Der Bangert ist zusammen mit dem Rombachtal als FFH-Gebiet ausgewiesen. Die Stadt Königstein unterstützt ebenfalls die Ausweisung als schützenswerte Ruhezone.

zu b. Kohlweg

Der Flächennutzungsplan sieht in diesem Bereich eine Siedlungserweiterungsfläche vor. Zudem befinden sich dort auch Landwirtschaftliche Flächen. Aus diesen Gründen kann die Stadt Königstein die Ausweisung als schützenswerte Ruhezone nicht unterstützen.

zu c. Woogtal

Es wird aufgrund etwaiger Erweiterungspläne der Sankt-Angela-Schule um eine genaue Abgrenzung gebeten.

zu b:

Die Festsetzung von ruhigen Gebieten erfolgt auf Vorschlag oder mit Einverständnis der jeweiligen Kommune. Eine weitere Prüfung findet somit nicht statt.

zu a. und c: Bewertung 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 Immissionschutz 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 (a) und (c) stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

10.5.6 Kronberg im Taunus

Die Stadt Kronberg ist Teil der Stadtregion Frankfurt Kronberg und ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Kronberg hat eine Einwohnerzahl von 18.569 (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den drei Stadtteilen Kronberg, Oberhöchstadt und Schönberg. Kronberg hat die Funktion eines gehobenen Wohnstandortes aber auch Gewerbestandort.

Am nördlichen Rand Kronbergs verläuft die B 455 von Wiesbaden nach Bad Homburg, über die L 3005 besteht eine Anbindung an die BAB 66 und die BAB 5.

Kronberg ist mit zwei Haltepunkten der S-Bahn-Linie S4 mit der Frankfurter Innenstadt, dem Hauptbahnhof und der Nachbarstadt Eschborn verbunden. Regionale Buslinien bedienen die Nachbarstädte und das Frankfurter Nordwestzentrum an. Dazu besteht ein Stadtbusnetz aus drei Linien. Ergänzt wird das Angebot durch ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 153: Anzahl von Personen in Kronberg im Taunus, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	751	484	410	32	0	1.677
Nachts (L_{Night})	515	443	52	1	0	-	1.011

Tabelle 154: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kronberg im Taunus (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,681	0,937	0,126
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	284		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	63		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Lkw-Durchfahrtsverbot

Es besteht bei der Einfahrt B 455 in die Königsteiner Straße ein Verbot der Einfahrt für Fahrzeuge > 7,5 Tonnen, welches positive Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung im ganzen Stadtgebiet hat.

b. Verkehrskontrollen

Die Ordnungsbehörde überwacht regelmäßig die Einhaltung vorhandener Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Geschwindigkeitsmessungen in der Königsteiner Straße, Merianstraße, Jaminstraße, Hainstraße und Frankfurter Straße.

Eine Kontrolle des Durchfahrtsverbotes erfolgt sporadisch.

c. Mobilitätskonzept

Die Stadt erstellt derzeit ein Mobilitätskonzept, in welchem insbesondere auch eine Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt werden soll. Hierin werden die Maßnahmen des beschlossenen Nahmobilitätsplans 2021, welcher den Fokus auf die Stärkung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Rad + ÖPNV) als Grundlage verwendet und in ein gesamtstädtisches Konzept mit der Betrachtung aller Verkehrsmittel weiterentwickelt und vertieft. Das finale Konzept soll voraussichtlich im Sommer 2024 vorliegen.

d. passive Schallschutzmaßnahmen

Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung sind im Doppelhaushalt 2024 / 2025 explizit nicht eingeplant. Nach Auskunft der Stadt Kronberg wird davon ausgegangen, dass mögliche Anträge auf passiven Lärmschutz aus laufenden Haushaltsmitteln beglichen werden können bzw. uns Haushaltsmittel, sofern notwendig, ggf. von der Stadtverordnetenversammlung als außerplanmäßige Ausgaben zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3005; Frankfurter Straße, Hainstraße	<p>Für die Hainstraße ist ab Einmündung der Viktoriastraße bis zu ihrem Ende in Höhe Einmündung Friedrich-Ebert-Straße bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Das gleiche gilt für die Frankfurter Straße ab Ende Hainstraße bis unterhalb der Einmündung der Hartmuthstraße.</p> <p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 66 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kronberg sieht keine Möglichkeit der Ausweitung der Tempo 30 -Anordnung.</p>
2	Friedrich-Ebert- Straße	<p>Seit April 2018 ist der überwiegende Teil der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Frankfurter Straße und Tanzhausstraße als Fußgängerzone ausgewiesen, im Teilstück ab Tanzhausstraße bis Einmündung Eichenstraße ist sie Teil eines verkehrsberuhigten Bereiches. Durch die zuvor beschriebenen verkehrsbehördlichen Anordnungen hat sich das Verkehrsaufkommen in dieser Straße deutlich gegenüber früher verringert. In die Fußgängerzone dürfen in der Zeit von 7:00 Uhr bis 11:00 Uhr nur Fahrzeuge einfahren, die dem Lieferverkehr zuzuordnen sind. Ansonsten wird der Bereich nur von direkten Anliegern und den Inhabern der dortigen Einzelhandelsgeschäfte befahren.</p> <p>Eine Überwachung der Einhaltung der erlaubten Zufahrtszeiten und der Berechtigten erfolgt durch die städtische Ordnungsbehörde. Der fließende Verkehr erfolgt hierbei durch Geschwindigkeitskontrollen mit eigenem Messgerät.</p>
3	OT Ober- höchstadt, L 3015 Sodener Straße/	<p>Am 28.04.2021 wurde auf der Oberurseler Straße zwischen den Hausnummern 28 / 47 und der Einmündung Gelber Weg / Schöne Aussicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p>

Am Kirchberg/ Oberurseler Straße

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

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen auch aufgrund fehlender Überwachung in der Ortseinfahrt. Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung wird als sinnvoll erachtet. Über eine Geschwindigkeitsbegrenzung vor der Gefällstrecke sollte nachgedacht werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Kronberg:

Im Rahmen der letzten Geschwindigkeitskontrolle im September 2023 wurden bei 3,26 % der Fahrzeuge Verstöße gegen die zulässige Geschwindigkeit „30 km/h“ festgestellt. Aufgrund der Eingaben wird eine Geschwindigkeitsmessung kurzfristig anberaumt. Außerdem soll temporär ein Verkehrsmengenzähler angebracht werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 B 455	<p>Die B 455 verläuft am nördlichen Rand Kronbergs von Königstein Richtung Oberursel. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt derzeit 100 km/h. Im Bereich des lichtsignalisierten Knotenpunktes „Falkensteiner Stock“ an die B 455 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 70 km/h reduziert.</p>  <p>Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 19.636 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei 764 Fahrzeugen/Tag.</p>

Abbildung 63: Kronberg © openstreetmap

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrslärmbelastung sei in den letzten Jahren enorm gestiegen. Der benachbarte Opelzoo verzeichnet steigende Besuchszahlen. Aufgrund der Sperrung des Feldbergs für Motorradfahrer sei der Verkehr über die B 455 umgeleitet worden. Hinzu kommt, dass das Tempolimit zwischen Königsteiner Straße und Hainknoten aufgehoben wurde. Eine Lärmschutzwand sei dringend erforderlich, ebenso wie ein erneutes Tempolimit auf Tempo 60 oder 70 km/h. Lärmmessungen werden für erforderlich gehalten.

Am Hainknoten käme es auch öfters zu Unfällen, so dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist.

Auch eine bauliche Schallschutzanlage wird als erforderlich angesehen.

Bisheriger Sachstand:

Dieser Streckenabschnitt der B 455 ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand der Lärminderung in Hessen gewesen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung lag bis zur Sanierung des „Falkensteiner-Stock in Kronberg“ im Jahr 2016 bei 70 km/h. Im Zuge der Sanierung erfolgte eine Aufhebung und somit eine Anhebung der Geschwindigkeit auf 100 km/h

Es erfolgte in letzter Runde eine schalltechnische Begutachtung durch Hessen Mobil und eine verkehrsrechtliche Bewertung der Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis. Letztere befand, dass die lärmbelasteten Gebäude im Bereich des lichtsignalisierten Knotenpunktes, in welchem die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits reduziert ist, liegen. Zudem wäre in diesem Bereich nicht zu erwarten, dass eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich mit einer Pegelminderung von mindestens 1 dB(A) einhergeht. Somit sah die Straßenverkehrsbehörde die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde nicht erfüllt und eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nicht begründbar

Aufgrund weiter stark gestiegener Verkehrszahlen wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem in zwei kurzen Abschnitten insbesondere nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte ganztags und an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 65 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis:

Auf dem Teilstück der B 455 zwischen dem lichtsignalisiertem Knotenpunkt B 455 / Falkensteiner Straße / Königsteiner Straße („Falkensteiner Stock“) und der Überführung Viktoriastraße in Fahrtrichtung Oberursel wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h

vorbehaltlich der noch erforderlichen Stellungnahmen angeordnet. In Gegenrichtung wird der Standort des Verkehrszeichen 274.70 (70) vor der Lichtsignalanlage überprüft und ggfs. weiter vorgezogen (in Höhe der Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Oberursel).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1)

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen.

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Oberhöchstadt, K 768, Niederhöchstädter Straße	Von der L 3015 abzweigend führt die Kreisstraße 768 Richtung Steinbach/Ts.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in letzter Runde der Lärmaktionsplanung hat die Auswertung der Lärmkartierung eine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen ergeben. Somit wurde der Straßenbaulastträger Hochtaunuskreis um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Hochtaunuskreises:

Nahezu flächendeckend werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Eine solche Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung und erfolgt auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Vorgaben und Möglichkeiten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kronberg:

Im Bereich der Niederhöchstädter Straße, Fahrtrichtung Süd, von Am Kirchberg / Oberurseler Str. kommend, ist bereits bis in den Bereich Grenzweg mit VZ-274 30 km/h beschildert.

Der Bereich wird künftig verstärkt mit Geschwindigkeitsmessungen überwacht. Weiterhin wird ein Geschwindigkeitsanzeigergerät (GaG) temporär installiert.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 Viktoriastraße	Die Viktoriastraße führt am Rande der Wohnbebauung als Erschließungsstraße für die Wohngebiete südlich und nördlich der B 455.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Wegen erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Verkehrsverlagerung aus dem Innenstadtbereich und durch Staus auf der B 455 wurden Forderung nach aktueller Verkehrszählung und Geschwindigkeitsüberwachung gestellt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 OT Oberhöchstadt Altkönigstraße	Die Altkönigstraße führt den Verkehr des Stadtteils Oberhöchstadt zur B 455 und ist somit eine Hauptverkehrsstraße in Oberhöchstadt..	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Schönberg K 770 Friedrichstraße	Die Kreisstraße bildet die Hauptverkehrsstraße des Stadtteils Schönberg und führt durch typisch Mischbebauung.	3	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung infolge Geschwindigkeitsüberschreitungen und fehlender Kontrolle.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Hochtaunuskreises:

Es wurde ein aktuelles schalltechnisches Gutachten erstellt.

Abschnittsweise werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Eine solche Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung und erfolgt auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Vorgaben und Möglichkeiten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kronberg:

Im Bereich der Niederhöchstädter Straße, Fahrtrichtung Süd, von Am Kirchberg / Oberurseler Str. kommend, ist bereits bis in den Bereich Grenzweg mit VZ-274 30 km/h beschildert.

Der Bereich wird künftig verstärkt mit Geschwindigkeitsmessungen überwacht. Weiterhin wird ein Geschwindigkeitsanzeigergerät (GaG) temporär installiert.

10.5.7 Neu-Anspach

Die Stadt Neu-Anspach liegt im Naturpark Taunus, besteht neben der Kernstadt aus den Stadtteilen Hausen-Ansbach, Rod am Berg und Westerfeld und hat 14.359 (Stand: 31.12.2023) Einwohner.

Über die B 456 hat Neu-Anspach Anschluss an die BAB 661. Die Stadtteile werden untereinander und mit den Nachbarkommunen durch Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Die Taunusbahn verbindet Neu-Anspach mit Bad Homburg und Frankfurt a.M. durch die Haltepunkte in den Stadtteilen Anspach und Hausen-Ansbach. Regionale Buslinien ergänzen den ÖPNV.

Mit dem Flugplatz Anspach gibt es einen Sonderlandeplatz.

Die Städte Grävenwiesbach und Usingen sowie die Gemeinde Neu-Anspach haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Neu-Anspach.

Tabelle 155: Anzahl von Personen in Neu-Anspach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	187	145	218	54	0	604
Nachts (L _{Night})	134	229	65	0	0	-	428

Tabelle 156: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Neu-Anspach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,431	0,567	0,097
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	117		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	30		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3270 Bahnhofstraße , Breitestraße , Tanusstraße :	<p>Am 14.04. 2022 wurde auf der L 3270 in den Bereichen Bahnhofstraße 20-74, Breitestraße zwischen den Einmündungen Bahnhofstraße und Tanusstraße, Tanusstraße zwischen den Einmündungen Breitestraße und Saalburgstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die L 3270 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Durchgangsverkehr hat aufgrund von mehreren Wohnbauprojekten und der Erweiterung des Gewerbegebietes zugenommen. Es sollte Tempo 30 km/h ganztags angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	L 3041 Saalburgstraße, Weilstraße	<p>Am 14.04.2022 wurde auf der L 3042 Saalburgstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Für den Bereich der Weilstraße ergab die Berechnung des Straßenbaulastträgers keine Überschreitungen der Immissionswerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Stadtauswärts wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h gefordert, sowie Verschwenkungen/Verengungen der Fahrbahn durch Verkehrsinseln.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Straßenverkehrsbehörde bei der Gemeinde Neu-Anspach hat eine abschließende verkehrsrechtliche Entscheidung getroffen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	Raiffeisenstraße	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	L 3270	Die L 3270 in Neu-Anspach wird im in den Straßenabschnitten Bahnhofstraße, Breitestraße, Taunusstraße OT Westerfeld, Usinger Straße/Michelbacher Straße näher betrachtet.
6		

L 3104 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mo-

bil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Heisterbachstraße	Die Heisterbachstraße ist eine kommunale Straße, die vorrangig durch Gewerbegebiet führt.	10	13

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Lärm von Lkws und Rasern ist sehr belastend.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Neu-Anspach:

Freiwillige bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage nicht möglich.

Das Ordnungsamt wird die Möglichkeit einer erlasskonformen Geschwindigkeitskontrolle auf der Heisterbachstraße prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 Theodor-Heuss-Straße	Die Theodor-Heuss-Straße ist eine teils mehrspurige kommunale Straße, die durch Wohngebiet führt. Die Bebauung ist durch Grünstreifen, Gehweg, Heckenbepflanzungen und z.T. Vorgärten weit von der Straße zurückversetzt.	0	0

Stellungnahme der Gemeinde Neu-Anspach:

Die Stadt Neu-Anspach hatte aus Eigeninitiative ein schalltechnisches Gutachten erstellen lassen. Da die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nicht überschritten werden, werden keine verkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Freiwillige bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage nicht möglich.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 OT Westerfeld L 3270 Usinger Straße Michelbacher Straße	Die L 3270 bildet die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Westerfeld.	27	40

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten 2015 vor. Demnach sind in weiten Bereichen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3270 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

10.5.8 Oberursel (Taunus)

Das Stadtgebiet von Oberursel (Taunus) grenzt nordwestlich an Frankfurt am Main und erstreckt sich im Norden bis zum Großen Feldberg. Oberursel ist Wohn- und Gewerbestandort mit hohem Anteil im Dienstleistungsbereich und hat 47.241 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die Stadt gliedert sich in die Stadtbezirke Oberursel einschließlich Bommersheim, Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen. Oberursel ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Oberursel liegt an der BAB 661 (Anschlussstellen Oberursel-Nord und Oberursel-Mitte), sowie der BAB 5. Verschiedene Landes- und Kreisstraßen erschließen die Stadtteile untereinander.

Oberursel wird bedient von der S 5 (Homburgbahn, Frankfurt - Friedrichsdorf), U3 (Frankfurt - Oberursel/Hohemark), der Taunusbahn der Hessischen Landesbahn (Brandobersdorf - Frankfurt), sowie verschiedenen Regionalbuslinien. Daneben betreiben die Stadtwerke Oberursel neun eigene Linien im Stadtbusverkehr. Ergänzt wird das Angebot durch einen Nachtbusverkehr nach Frankfurt am Main.

Tabelle 157: Anzahl von Personen in Oberursel (Taunus), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.990	1.953	2.195	466	1	8.605
Nachts (L _{Night})	2.656	2.405	706	11	0	-	5.778

Tabelle 158: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Oberursel (Taunus) (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	16,782	7,384	1,127
Zahl der Wohnungen	4.096	1.266	0

Zahl der Krankenhausgebäude	6	0	0
Zahl der Schulgebäude	6	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1500		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	376		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

a. Stärkung des ÖPNV

Stellungnahme des Stadt Oberursel

Um diese ÖPNV-Struktur optimal zu nutzen, arbeitet die Stadt Oberursel an einer weiteren Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs. Es liegen ein Nahmobilitätscheck bzw. -plan sowie ein umfassendes Fußverkehrskonzept vor. Beide wurden mit umfangreicher Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet. Zentrale Aussagen hier waren u. a. die notwendige Stärkung und Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV (Haltestellen). Aus dem Fußverkehrskonzept wird nun ein Fußwegenetz umgesetzt (Gehwegequalitäten, Querungsstellen, Sitzgelegenheiten etc.) in das der ÖPNV eng eingebunden ist.

Stellungnahme des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT):

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird dauerhaft weiterentwickelt und im Zuge von Fahrplanwechseln angepasst. Sollten sich neue Notwendigkeiten bspw. aufgrund von Baugebieten ergeben, werden diese dann auch erschlossen bzw. angebunden.

Die Mitarbeiter der Stadtwerke geben Auskünfte über RMV-Angebote, Fahrpläne und Verbindungen bei Anfragen durch Bürger, ähnlich einer Mobilitätszentrale.

Auch Jobticket-Verträge verschiedener Unternehmen werden durch die Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH abgewickelt und betreut.

b. Stärkung des Radverkehrs

Stellungnahme des Stadt Oberursel

- Aufbau von modernen Radabstellanlagen im Bereich von Knotenpunkten des ÖPNV, um Radverkehr und ÖPNV optimal zu verknüpfen. So wurden in den letzten Jahren die Abstellanlagen im Bereich Oberursel Bahnhof massiv erweitert, es folgen dann weitere Anlagen u.a. im Bereich des Bahnhofs Weißkirchen/Steinbach und am Bahnhof Stierstadt.
- Umsetzung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ((u. a. Fuß-Radweg an der Nassauer Straße, System von Fahrradstraßen von Oberursel Nord bis Bahnhof etc.) sowie Beteiligung an den Planungen zum Bau eines Radschnellwegs Friedrichsdorf - Frankfurt

c. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Stellungnahme der Stadt Oberursel

Eine Vielzahl von Arbeitgebern soll hinsichtlich der Mitarbeiterverkehre, der Dienstreisen, sowie etwaiger Lieferverkehre beraten werden. Die Beratung zur Lärminderung umfasst u.a. die folgenden Punkte:

- Analyse des unternehmensspezifischen Verkehrsaufkommens
- Einsetzen eines firmeninternen Mobilitätsberaters

- Organisatorische Änderungen in firmeninternen Prozessen (z. B. Gestattung von HomeOffice-Tagen)
- Einführung eines Jobtickets zur Förderung des ÖPNV
- Information der Mitarbeiter zu MIV-alternativen Fahrtmöglichkeiten zum Betriebsstandort (z. B. ÖPNV-Fahrpläne, Radrouten)
- Überarbeitung der Dienstreiserichtlinie zur Attraktivitätssteigerung der Nutzung von Bus & Bahn
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch finanzielle Zuschüsse, gesonderte Parkplätze, Etablierung eines firmeninternen Buchungssystems etc.
- Förderung des Radverkehrs durch Informationen zu An- und Abreise, Bereitstellen von Duschen, Umkleieräumen und Abstellanlagen, finanzielle Förderung des Fahrradkaufs (Fahrradleasing), Gestattung des Ladens von Pedelec-Akkus, Mobilitätsmanagement im Wohnumfeld
- Bürgerinnen und Bürgern können durch geeignete Maßnahmen von Stadt, Wohnungsgesellschaften, Verkehrsbetrieben Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen PKW aufgezeigt und attraktiv gemacht werden. Folgende Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang vorgeschlagen:
 - Personalisierte Mobilitätsberatung (z. B. durch die Bereitstellung von Leihfahrrädern oder Carsharing-PKW oder einem ÖPNV-Ticket als Teil der Miete)
 - Bauliche Voraussetzungen für Alternativen zum PKW schaffen: Sichere, überdachte Radabstellplätze, Platz für Lastenräder etc.
 - Informationsangebote (z.T. in Echtzeit) für Bewohnerinnen und Bewohner (z. B. Abfahrtsmonitor im Hausflur für Bus & Bahn)

Bauherren werden mit einem neuen Tool beraten: Die Mobilitätsberatung für Bauherren stellt spielerisch gebäudebezogene Möglichkeiten dar, Alternativen zum MIV zu fördern. Das Tool ist hier abrufbar: <https://www.oberurselindialog.de/mobilitätsberatung>

Um weitere positive Effekte zur Reduzierung der Lärmbelastung zu erzielen, ist geplant, Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils sukzessive gemeinsam mit großen Arbeitgebern und Wohnungsunternehmen sowie Dritten umzusetzen. Dabei sollen auch kleinere Arbeitgeber für das Thema sensibilisiert werden, damit die Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten können und so nachhaltig zu einer Reduktion von Lärmemissionen beitragen.

Das durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene Verkehrliche Leitbild der Stadt Oberursel beinhaltet sieben Leitziele, die handlungsleitend für die Stadt- und Verkehrsplanung sind:

- 1) Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel ist gesichert.
- 2) Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.
- 3) Der ÖPNV in Oberursel wird attraktiver.
- 4) Das Verkehrsaufkommen im MIV in Oberursel steigt nicht weiter an.
- 5) Die Akzeptanz geltender Regeln bei allen am Verkehr Teilnehmenden ist hoch und die Sicherheit gewährleistet.
- 6) Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.
- 7) Es macht Spaß, sich in Oberursel aufzuhalten.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 5 (Stadtteil Weiskirchen)	Die Bundesautobahn 5 führt in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung des Stadtteils Weiskirchen vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab weder eine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche, noch für bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 BAB 661	Die BAB 661 führt von Oberursel nach Egelsbach. Der Abstand zur Wohnbebauung der Kernstadt von Oberursel beträgt über 600 m. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
3 L 3004 Frankfurter Landstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Auslösewerte für eine bauliche Lärm- sanierung, so dass Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen wurde, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. <u>Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger:</u> Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.
4 L 3006 Homburger Landstraße (Südlicher Abschnitt)	Am 21.07.2020 wurde auf Homburger Landstraße zwischen den Einmündungen "Lange Straße" und "Frankfurter Landstraße" eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde auf die häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen hingewiesen und um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Maßnahme
5 K 772 Adenauerallee	In der Adenauerallee besteht bereits eine ganztägige Tempo 30 km/h - Anordnung Fahrten durch das Stadtgebiet, die heute über die Oberhöchstadter Straße laufen, sollen zukünftig über den neuen Lückenschluss zwischen Weingärtenumgehung (L3015) und Nassauer Straße geführt werden.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, so dass Geschwindigkeitskontrollen erforderlich sind.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
6	Liebfrauenstraße	Am 27.07.2020 wurde auf der Liebfrauenstraße zwischen den Einmündungen "Feldbergstraße" und "Oberhöchstadter Straße" eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.
7	Lindenstraße	Die Lindenstraße verbindet die Oberhöchstadter Straße mit der Nassauer Straße. Zur Nassauer Straße hin handelt es sich um eine Einbahnstraße. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
8	Lahnstraße	Die Lahnstraße führt den Verkehr aus Oberursel auf das Kreuz „Oberursel-Nord“, wo die B 455 in die BAB 661 übergeht. In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ist eine schalltechnische Bewertung und verkehrsrechtliche Entscheidung durch die Stadt Oberursel erfolgt. Da nur sehr wenige Wohngebäude vorhanden sind und keine Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien StV vorliegen, wird von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen. Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.
9	OT Oberstedten B 455	Die Bundesstraße B 455 führt als Ortsumgehung um Oberursel und tangiert in wenigen Bereichen die Wohnbebauung. Im nördlichen bebauten Bereich führt die Bundesstraße durch den Eichwäldchentunnel. Derzeit ist nach dem Übergang BAB 661 in Fahrtrichtung Königstein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgewiesen. Für Haus- und Wohnungseigentümer am Ahornweg könnte ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen bestehen. Betroffene 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
10	OT Oberstedten B 456	Die Bundesstraße 456 führt nach dem Übergang BAB 661 Richtung Norden am Stadtteil Oberstedten vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
11	OT Weiskirchen L 3004 Frankfurter Landstraße Rosa-Luxemburg-Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

- 12 **OT Weißkirchen**
L 3006
Kurmainzer
Straße
- Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes auf der Kurmainzer Straße ab Einmündung Kammerpfad bis zum Übergang Frankfurter Landstraße Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.
- Rechtsfolge: Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.
- Die Stadt Oberursel hat weitere Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2025 umgesetzt, dazu gehört auch die Markierung eines Fahrrad-Schutzstreifens bzw. von Fahrradpiktogrammen im Bereich der Kurmainzer Straße im Stadtteil Weißkirchen. Die Form der Ausgestaltung (Fahrrad-Streifen/ Fahrradpiktogramme) erfolgt unter Beachtung der rechtlichen Grundlagen mit Blick auf den vorhandenen Straßenquerschnitt.
- Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
13 L 3006 Homburger Landstraße (Nördlicher Ab- schnitt ab Abzw. Nassauer Straße)	Die Nassauer Straße führt auf die Homburger Straße, die im weiteren Verlauf zum Autobahnkreuz Oberursel auf der BAB 661 führt. Der Schwerpunkt liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Der DTV 2021 beträgt 28.524 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 734 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde auf die häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen hingewiesen und um Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden bereits Schritte zur Verkehrsdatenerhebung und schalltechnischer Bewertung eingeleitet. Dies wurden allerdings nicht zum Abschluss gebracht.

Ein neuer Sachstand wurde bislang nicht mitgeteilt.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
14 K 772 Oberhöch- stadter Straße	Die Oberhöchstatter Straße ist eine stark belastete Hauptverkehrsstraße in Oberursel. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von

50 km/h ausgewiesen. Die beiden dicht nebeneinanderliegenden schienengleichen Bahnübergänge (U-Bahn und S-Bahn) am Ende der Adenauerallee verursachen einen Rückstau bis in die Oberhöchstädter Straße.

Bisheriger Sachstand:

Zur Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation hat die Stadt Oberursel auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung einen Verkehrsversuch in der Zeit von 01.01. bis 30.06.2021 durchgeführt. Im Rahmen des Verkehrsversuchs soll durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Optimierung vorhandener Querungsmöglichkeiten eine Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation und eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht werden.

Nach Auswertung der Versuchsdaten sollte eine dauerhafte Anordnung von Tempo 30 km/h erfolgen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Im Bereich der Oberhöchstädter Straße zwischen Einmündung Adenauerallee und Einmündung Füllerstraße (K772) wurde die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beibehalten, da es sich um einen innerstädtischen Bereich mit überwiegender Aufenthaltsfunktion handelt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
15	Oberhöchstädter Straße (südlicher Abschnitt; kommunale Straße)	Im Bereich des Maasgrundbaches führt die Oberhöchstädter Straße als kommunale Straße weiter Richtung Süden. In diesem südlichen Abschnitt führt sie durch Wohngebiet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bisheriger Sachstand:

Seit 28.09.2023 ist auf der Oberhöchstädter Straße zwischen der Einmündung „Kleine Schmieh“ und der Einmündung „An der Heide“ eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
16	Hohe-markstraße	Die kommunale Straßen Hohemarkstraße führt durch Wohn- und Gewerbebebauung den Verkehr aus Oberursel auf die B 455. Die U 3 verläuft hier auf einem besonderen Bahnkörper.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Tempo 30 wäre wünschenswert,

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ist eine schalltechnische Bewertung und verkehrsrechtliche Entscheidung durch die Stadt Oberursel erfolgt. Es wurden in Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Die Straßenverkehrsbehörde sah aber keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Es sollte nach der Coronapandemie eine Überprüfung der Verkehrsdaten und eine neue schalltechnische Begutachtung erfolgen.

Ein neuer Sachstand wurde bislang nicht mitgeteilt.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Eine Verkehrsdatenerhebung ist für das Frühjahr 2025 vorgesehen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Mai und im September 2019 hatte die Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis in Absprache mit Hessen Mobil, Polizei und den Anrainerkommunen eine Sperrung der Landesstraße L 3004 Kanonenstraße ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken (Schmitten/Arnoldshain) bis zum ‚Sprungbrett‘ unterhalb des Gipfels des Großen Feldberges und die L 3276 Siegfriedstraße von Sandplacken bis Oberreifenberg für Motorräder gesperrt. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen. Dies erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuches, der detaillierter in Kapitel 10.5, Ziffer a. dargestellt wird.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
17 Nassauer Straße	Die Nassauer Straße ist eine der verkehrsreichsten kommunalen Straßen in Oberursel. Sie zweigt von der L 3006 Homburger Landstraße und erschließt den Bahnhofsbereich und die Stadtmitte.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, so dass Geschwindigkeitskontrollen erforderlich sind. Zwischen der Adenauerallee und der Feldbergstraße soll eine temporäre Aufstellung der neuen Geschwindigkeitsanzeigergeräte (GAG) und zusätzliche Geschwindigkeitskontrolle durch Radarmessungen erfolgen. Das Links-Abbiegen von der Nassauer Straße in die Berliner Straße sollte nicht mehr möglich sein.

Die Umsetzung von Schutzmaßnahmen auf Grundlage des Bebauungsplans 164 B stehen bislang aus.

Bisheriger Sachstand:

Zum 01.01.2020 wurde auf der Nassauer Straße im Streckenabschnitt zwischen Kreuzung

Nassauer Straße/Adenauerallee bis Nassauer Straße/Abfahrt Bommersheim eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und umgesetzt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Alle Eingaben wurden an die Stadt Oberursel weitergeleitet mit der Bitte, diese in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Bahnprojekte Verkehrsführung Nassauer Straße:

Mit dem Bahnprojekte wird die verkehrliche Situation in diesem zentralen Bereich der Innenstadt und den anliegenden Straßen verbessert und rund um den Bahnhof ein neues Stadtquartier mit hoher Lebensqualität entwickelt. Der Bahnhof wird zu einem multimodalen Verknüpfungspunkt für verschiedene Verkehrsmittel ausgebaut.

Für den stark belasteten Streckenzug Nassauer Straße ist eine komplette Umplanung vorgesehen. Ein Lückenschluss mit der Weingärtenumgehung sowie eine gegenläufige Einbahnregelung zwischen der Kreuzung Feldbergstraße bis zur Brücke „An den Drei Hasen“ ist in detaillierter Prüfung. Der von Süden und Westen kommende Autoverkehr gelangt dabei über die Weingärtenumgehung auf direktem Weg in die Nassauer Straße. Hierdurch wird zukünftig auch ein aktiver Lärmschutz möglich.

Neue Gebiete im Bereich zwischen S-Bahngleisen, Nassauer Straße, Feldbergstraße und Brücke An den Drei Hasen werden über die neue Streckenführung als Einbahnstraßenpaar mit einer Querspange erschlossen. Die heutige Nassauer Straße soll von der nördlichen Bebauung abgerückt, durch eine begrünte Lärmwand getrennt und mit Grünflächen aufgewertet werden. Als Belag ist offenporiger Asphalt vorgesehen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss soll durch Verkehrsmanagementsysteme erreicht werden.⁷⁷

Im Vorfeld zukünftiger Straßenbauarbeiten wird das Thema Lärmentwicklung /verwendeter Asphalt durch den Bau- und Service Eigenbetrieb der Stadt Oberursel geprüft mit dem Ziel, möglichst lärmindernden Asphalt einzubauen, um auch dadurch einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms zu leisten.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass eine Bürgerbeteiligung bei Planung wünschenswert wäre. Weiterhin wurden Geschwindigkeitskontrollen und eine wandernde Geschwindigkeitsanzeige gewünscht.

⁷⁷ <https://vorhabenliste.oberursel.de/bahnprojekte-verkehrsfuehrung-nassauer-strasse> abgerufen am 11.03.2024

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingabe wurde an die Stadt Oberursel weitergeleitet.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18 Dornbachstraße	Die Dornbachstraße ist eine kommunale Straße im Norden von Oberursel.	77	114

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm in der Dornbachstraße.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
19 Feldbergstraße	Die kommunale Straßen Feldbergstraße dient überwiegend der inneren Erschließung Oberursels.	101	353

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Einführung von Tempo 30 km/h vorgeschlagen und die Feldbergstraße ab Liebfrauenstraße als eine Einbahnstraße in Richtung Bahnhof festzulegen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Eine schalltechnische Berechnung steht bislang aus.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
20 OT Oberstedten Hauptstraße	Die kommunale Straßen Hauptstraße bildet die Hauptverkehrsstraße des Stadtteils Oberstedten.	340	401

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anwohnerinnen und Anwohner beklagen sich über hohen Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Oberursel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Oberursel hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Eine für die Berechnung notwendige Verkehrsdatenerhebung ist für den Spätsommer 2025 vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
21 OT Stierstadt Stierstadter Straße	Die kommunale Stierstadter Straße führt im Stadtteil Stierstadt parallel zum Schienenverkehr.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anwohnerinnen und Anwohner beklagen sich über hohen Verkehrslärm. Der Hol- und Bringverkehr der örtlichen Grundschule verursacht Lärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
22 OT Stierstadt Tanusstraße	Die kommunale Tanusstraße bildet die Hauptverkehrsstraße von Oberursel.	0	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anwohnerinnen und Anwohner beklagen sich über hohen Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
23 OT Weißkirchen Oberurseler Straße	Die Oberurseler Straße ist eine kommunale Straße, die zunächst durch Wohngebiet in Weißkirchen und dann durch Gewerbegebiet Richtung Bomersheim führt.	64	87

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anwohnerinnen und Anwohner beklagen sich über hohen Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oberursel:

Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen im Haushalt der Stadt Oberursel nicht zur Verfügung.

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm:

a. Regionaltangente West (RTW)

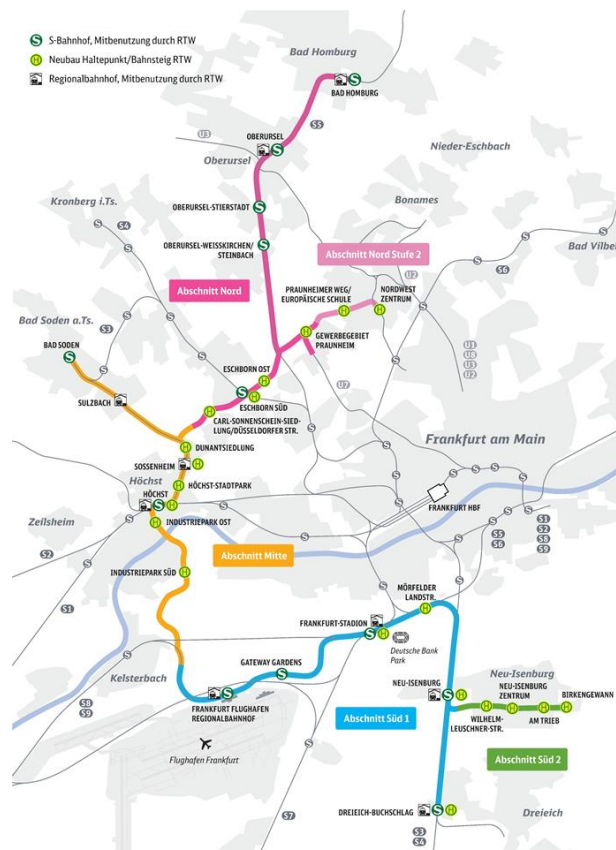


Abbildung 64: : Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁷⁸

⁷⁸ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2023 ist der „Planfeststellungsabschnitt Nord“ (PfA Nord) festgestellt worden. Dieser beginnt in Bad Homburg und verläuft anschließend über die bereits bestehenden Stationen Bahnhof Oberursel, Haltepunkt Oberursel-Stierstadt und Bahnhof Oberursel-Weißkirchen/Steinbach bis auf die Neubaustrecke der RTW im Bereich Eschborn (Abzweigstelle Wolfslach).

b. Südumgehung L 3006

Im Regionalplan ist verankert, dass im gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Städten Eschborn, Frankfurt a.M., Oberursel und Steinbach die Realisierung einer Umgehung Steinbach und Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L 3006 in Form einer Südumgehung einschließlich einer südlichen Anbindung Steinbachs über die Industriestraße vorgesehen ist.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgeschlagen, die **Fläche zwischen Hohemark und dem Sandplacken** als Teil des Naturparks und Naherholungsgebiet Hochtaunus als ruhiges Gebiet festzusetzen und in Zuge dessen auf der L 3004 Tempo 80 anzuordnen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Stadt Oberursel wurde bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung um eine Stellungnahme, ob die Prüfung zur Ausweisung als ruhiges Gebiet erfolgen soll, gebeten. Eine Stellungnahme ist bisher noch nicht erfolgt.

10.5.9 Schmitten

Die Gemeinde Schmitten liegt am Fuße des Großen Feldberges, gliedert sich in neun Ortsteile (Oberreifenberg, Niederreifenberg, Arnoldshain, Schmitten, Seelenberg, Dorfweil, Brombach, Hunoldstal und Treisberg) und hat 9.575 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Schmitten liegt abseits von großen Bundesstraßen und ist durch Landesstraßen an die Nachbarkommunen angeschlossen.

Der ÖPNV wird durch Regionalbuslinien sichergestellt.

Tabelle 159: Anzahl von Personen in Schmitten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	158	55	41	35	0	289
Nachts (L _{Night})	60	42	41	0	0	-	143

Tabelle 160: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schmitten (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,676	0,146	0,021
Zahl der Wohnungen	136	35	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	50		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	10		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3025, Dorfweiler Straße	Im Jahr 2021 wurde auf der Ortsdurchfahrt Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet. Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Landesstraße zudem grundhaft saniert.
2 OT Brombach, L 3025, Weilroder Straße,	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Weilroder Straße an 8 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümergehen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu Lärmbelastungen aufgrund der starken Beschleunigungen von Autos und Motorrädern am Ortsausgang Brombach Richtung Hunoldstal. Es sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Abschnitt der L 3025 zwischen dem Ortschild Brombach und Hunoldstal angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da es sich um einen außerörtlichen Bereich handelt, können keine belastenden Anwohnerinnen und Anwohner festgestellt werden. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der Maßnahmenvorschlag nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	OT Dorfweil, L 3025, Weilstraße	Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Weilstraße in Dorfweil an 12 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Hegewiese L 3004 Kanonenstraße	Die Kanonenstraße führt außerhalb der Bebauung am Ortsteil Hegewiese vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Insbesondere an Wochenenden und den ganzen Sommer herrscht extremer Lärm durch Motorradfahrer. Es finden auch teilweise Rennen statt und es sind Wiederholtes Abfahren von Strecken durch die identischen Fahrerinnen und Fahrer zu beobachten.

Es wurden folgende Forderungen erhoben:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h
- Ausweitung des Fahrverbots für Motorräder
- Lärmschutzwand
- Blitzer (speziell für Motorräder), Lärmblitzer
- Zivile Motorradkontrollen
- Beibehalten von Lärmpausen
- Generelle Verkehrsberuhigung an Zufahrten zu Ortsbereichen und Wanderparkplätzen
- Erhöhte Polizeipräsenz
- Bessere Sicherung des Überwegs über die L 3004 zwischen Hegewiese und gegenüber liegendem Wandergebiet

Bisheriger Sachstand:

Im Mai und im September 2019 hatte die Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis in Absprache mit Hessen Mobil, Polizei und den Anrainerkommunen eine Sperrung der Landesstraße L 3004 Kanonenstraße ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken (Schmitten/Arnoldshain) bis zum ‚Sprungbrett‘ unterhalb des Gipfels des Großen Feldberges und die L 3276 Siegfriedstraße von Sandplacken bis Oberreifenberg für Motorräder gesperrt. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen. Dies erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuches, der detaillierter in Kapitel 10.5, Ziffer b. dargestellt wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Oberreifenberg L 3276 Siegfriedstraße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Oberreifenberg.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht immenser Motorradlärm. Daher werden Streckensperrungen und Lärmpausen gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Im Mai und im September 2019 hatte die Straßenverkehrsbehörde beim Hochtaunuskreis in Absprache mit Hessen Mobil, Polizei und den Anrainerkommunen eine Sperrung der Landesstraße L 3004 Kanonenstraße ab Ortstafel Oberursel bis Ortstafel Schmitten, die L 3024 ab Sandplacken (Schmitten/Arnoldshain) bis zum ‚Sprungbrett‘ unterhalb des Gipfels des Großen Feldberges und die L 3276 Siegfriedstraße von Sandplacken bis Oberreifenberg für Motorräder gesperrt. Das Fahrverbot im angezeigten Bereich umfasst alle Abzweigungen, die nur über die gesperrte Straße zugänglich sind. Die Anordnung wurde temporär für 2 Wochenenden (Samstag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) im Mai und September ausgesprochen. Dies erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuches, der detaillierter in Kapitel 10.5, Ziffer b. dargestellt wird.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
OT Hunoldstal, L 3025	Seit Einführung der vermehrten Kontrollen um das Feldberggebiet hat sich der Auto- und Motorradverkehr ins untere Weital verlagert. Hier finden keine Kontrollen statt.
10 OT Hunoldstal K 743 Anspacher Straße	Es herrscht extrem hohe Lärmbelästigung durch LKW und Busse. Die kaputte Straße verursacht sehr hohe Fahrgeräusche, die bei Missachtung der Geschwindigkeit zeitweise unerträglich laut sind. Besonders schlimm sind die ständig leer fahrenden Busse mit der Entlüftung der Bremsen.

10.5.10 Steinbach (Taunus)

Die Stadt Steinbach (Taunus) hat 10.869 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht nur aus einer Gemarkung. Steinbach (Taunus) hat die Funktion einer Wohngemeinde. Sie liegt nordwestlich von Frankfurt a.M. nahe der BAB 5 gelegen und wird von der L 3006 und L 3367 durchzogen.

Über den Haltepunkt Oberursel-Weißkirchen/Steinbach an der Homburger Bahn ist Steinbach an die Linie S5 (Friedrichsdorf - Frankfurt Süd) angebunden. Weiter bedienen verschiedene Regional-Buslinien den ÖPNV.

Tabelle 161: Anzahl von Personen in Steinbach (Taunus), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	781	295	385	147	0	86
Nachts (L _{Night})	435	362	217	1	0	-	68

Tabelle 162: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Steinbach (Taunus) (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,471	0,231	0,029
Zahl der Wohnungen	764	253	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	286		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	69		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3006 Bahn- straße/Eschbor- ner Straße	Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde am 05.09.2016 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags für die L 3006 zwischen der Eschborner Straße 32 und der Bahnstraße 37 angeordnet. Im weiteren Streckenverlauf besteht eine nächtliche Tempo 30-Anordnung. Ergänzend können die Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2	L 3367, Sodener Straße/Ober- höchstädter Straße	Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 11 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	K 768, Kronberger Straße	Die K 768 Kronberger Straße führt als Verlängerung der L 3367 Oberhöchstädter Straße durch Wohngebiet Richtung Oberhöchstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmbeurteilung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hochtaunuskreis

Es wurde ein aktuelles schalltechnisches Gutachten erstellt. Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass vor allem die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Eine solche Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung und erfolgt auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Vorgaben und Möglichkeiten.

Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm:

a. Regionaltangente West (RTW)

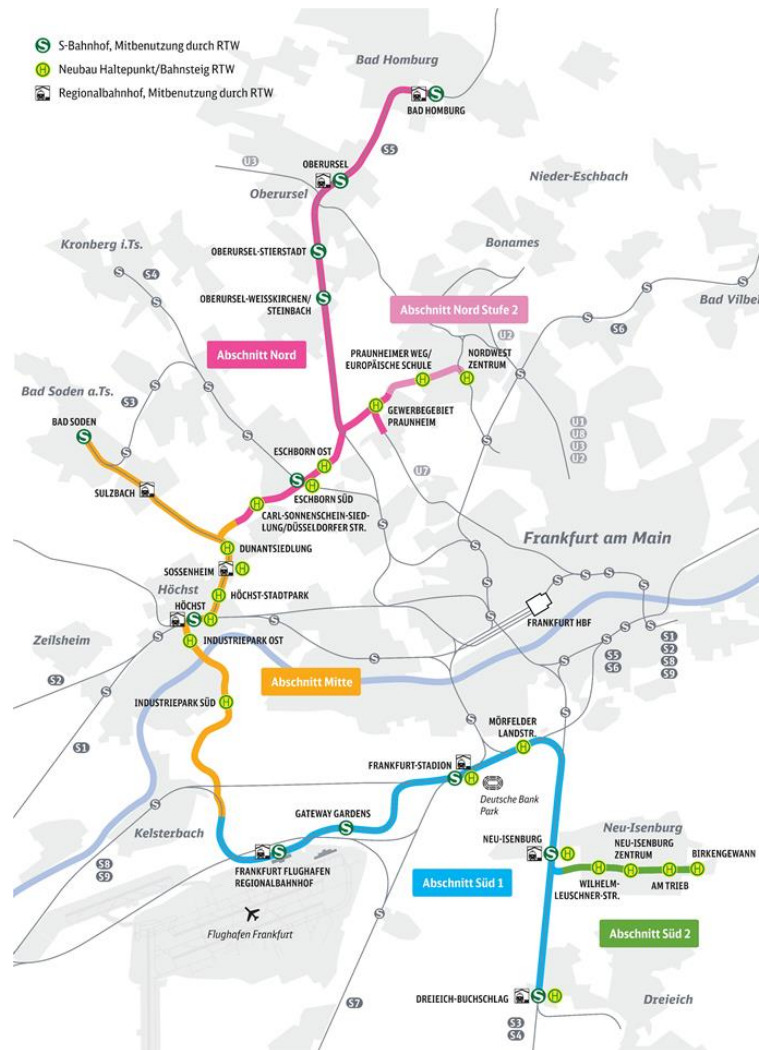


Abbildung 65: : Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁷⁹

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2023 ist der „Planfeststellungsabschnitt Nord“ (PfA Nord) festgestellt worden. Dieser beginnt in Bad Homburg und verläuft anschließend

⁷⁹ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

über die bereits bestehenden Stationen Bahnhof Oberursel, Haltepunkt Oberursel-Stierstadt und Bahnhof Oberursel-Weißkirchen/Steinbach bis auf die Neubaustrecke der RTW im Bereich Eschborn (Abzweigstelle Wolfslach).

b. Südumgehung L 3006

Im Regionalplan ist verankert, dass im gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Städten Eschborn, Frankfurt a.M., Oberursel und Steinbach die Realisierung einer Umgehung Steinbach und Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L 3006 in Form einer Südumgehung einschließlich einer südlichen Anbindung Steinbachs über die Industriestraße vorgesehen ist.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

10.5.11 Usingen

Die Stadt Usingen liegt im Naturpark Hochtaunus und hat 15.095 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Usingen hat neben der Kernstadt die Stadtteile Eschbach, Kransberg, Merzhäuser, Michelbach, Wernborn und Wilhelmsdorf.

In der Kernstadt von Usingen kreuzen sich die Bundesstraßen 275 und 456. Weitere Landes- und Kreisstraßen durchziehen das Stadtgebiet.

Die Taunusbahn (Brandoberndorf – Friedrichsdorf) bedient den Bahnhof Usingen. Zusätzlich verkehren von Usingen aus Buslinien nach Weilrod, Wehrheim und Schmitteln. Ein Anrufsammeltaxi (AST) ergänzt das ÖPNV- Angebot.

Die Städte Grävenwiesbach und Usingen sowie die Gemeinde Neu-Anspach haben einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk mit Sitz in Neu-Anspach.

Tabelle 163: Anzahl von Personen in Usingen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	360	192	203	198	255	1.208
Nachts (L _{Night})	163	212	306	8	0	-	689

Tabelle 164: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Usingen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,008	0,443	0,057
Zahl der Wohnungen	344	138	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	207		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	55		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

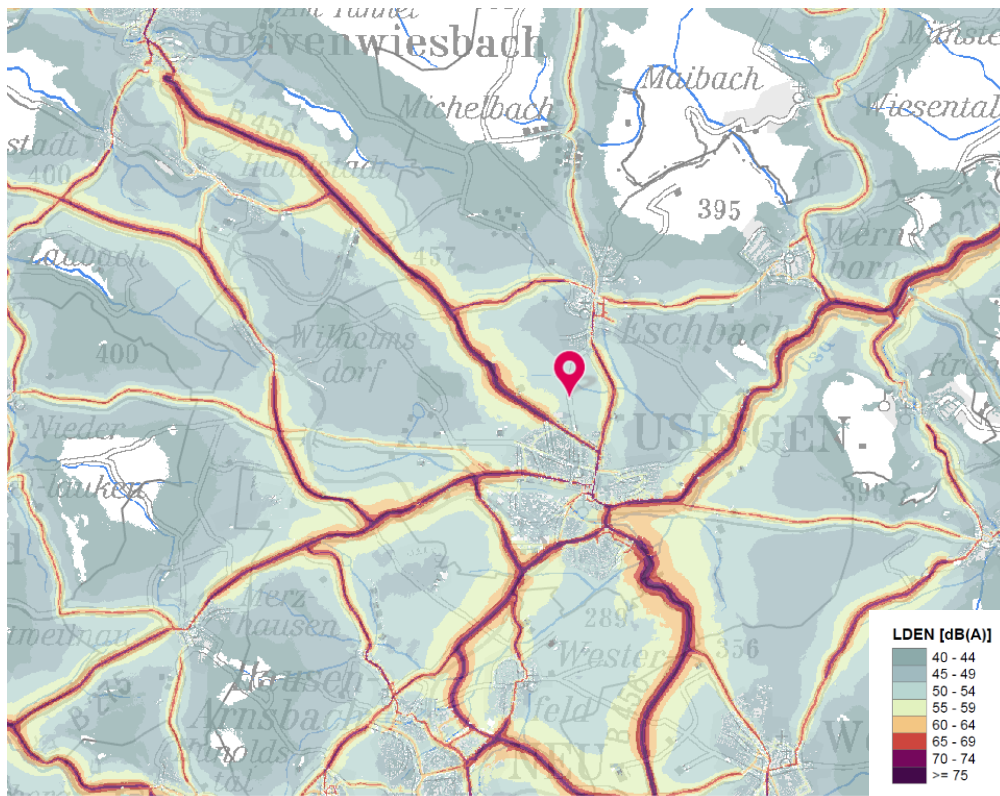


Abbildung 66: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Usingen [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 275 Neutorstraße Kreuzgasse Zitzergasse Wilhelmjstraße Untergasse	<p>Am 14.12.2020 wurde auf der B 275 in den Bereichen Kreuzgasse 1 - 26 Zitzergasse 1 - 17 Wilhelmjstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen</p>

B 275 Usingen im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste

mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 B 456 Weilburger Straße Obergasse	<p>Am 14.12.2020 wurde auf der B 456 in den Bereichen Untergasse 1 - 20 Obergasse Hausnr. 1 bis Kreuzung Schlagweg / Friedhofsweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärm-schutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbe-grenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wie-der aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfah-renshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 B 456 Frankfurter Straße	Die B 456 führt im Bereich Frankfurter Straße orts-umfahrend um das Wohngebiet Schleibach 2 herum. Vom Kreisverkehr mit der L 3270 bis zur Ein-mündung Ernst-Georg-Steinmetz-Straße ist Tempo 50 km/h angeordnet. Der DTV 2021 beträgt 9.942 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 409 Fz/Tag.	137	174

Eingaben aus der Beteiligung:

Autos und Motorräder beschleunigen nach dem Kreisel stark, es herrscht nach dem Orts-schild Tempo 100 km/h trotz beidseitiger Bebauung. Nach dem Bau der Südtangente seien die Ortsausgangsschilder versetzt worden. Ein Tempolimit sollte angeordnet wer-den.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berech-nung von Hessen Mobil:

Abschnittsweise werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Hier-von wurde an 10 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtli-nien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärm-werte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 275 Usingen ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Es könnte evtl. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nacht vor den Gebäuden Frankfurter Straße 16, 18 und 18d in Betracht kommen. In dem Abschnitt der B 456 ist die Fahrbahn abschüssig und die Ortsausgangstafel befindet sich unmittelbar nach dem Wohnhaus Frankfurter Straße 18d (gut sichtbar). Ein Geschwindigkeitsanzeigengerät ist dauerhaft in Höhe der Hausnummer 16 (Hotel Kaminstube) montiert. Im Ergebnis hierzu wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf einem sehr kurzen Teilstück der B 456 von ca. 50-100m unmittelbar vor der Ortsausgangstafel nicht befürwortet. Verkehrliche Maßnahmen für die anderen Gebäude sind zu vernachlässigen, da hier eine hausnummernbezogene Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden müsste.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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 und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 B 275 Nauheimer Straße	Die B 275 führt südlich am Rande der Wohnbebauung in Außerortslage. Der DTV beträgt 5.592 Kfz/Tag. Vom Ortsschild bis Höhe Anton-Bruckner-Str. 12 ist ortseinwärts Tempo 70 km/h angeordnet. Auf der Gegenfahrbahn gibt es keine Geschwindigkeitsreduzierung.	155	207

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Nauheimer Straße sollte wieder als innerörtliche Straße mit Tempo 50 km/h gelten. Insbesondere am Verkehrsknotenpunkt Kreuzung B275 / B456 sollten Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Eine Umgehungsstraße (Nord-Ost-Umgehung) könnte den Verkehr deutlich verringern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An einzelnen Gebäuden werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentü-

mer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Nur für wenige Gebäude werden Lärmwerte erreicht, die ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde erforderlich machen. Im vorliegenden Fall sind nach hiesiger Einschätzung die ermittelten Lärmwerte im Bestand, d. h. die angeordnete Geschwindigkeit von 70km/h ortseinwärts und 100 km/h ortsauswärts relevant und straßenverkehrsrechtlich zu beurteilen. In Folge einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h für den ortsauswärts (nach Ortstafel in Fahrtrichtung Ober-Mörlen) fahrenden Verkehr ergibt sich lediglich für das Wohngebäude Nauenheimer Straße 27 eine Pegelminderung je 1 dB(A) am Tag und in der Nacht. Im Ergebnis hierzu sehe ich kein Erfordernis der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung (auf 70 km/h) auf Grund der geringfügigen Überschreitung der Lärmwerte an einem einzelnen Gebäude.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 L 3270	Die Landesstraße führt von Neu-Anspach kommend auf die B 456. Der DTV beträgt 7.058 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	41	53

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm, da die Ortstafel einwärts versetzt wurde.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 Egerländer Straße	Die Egerländer Straße ist eine kommunale Straße in der Kernstadt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Da sich nur wenige an die bestehenden Tempo 30 km/h halten, werden bauliche Maßnahmen vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es ist bereits für den kompletten Straßenabschnitt Tempo 30 km/h angeordnet. Weitere Maßnahmen werden nicht für erforderlich gehalten.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Usingen:

Das Ordnungsamt führt regelmäßig im Rahmen des Einsatzplanes präventive Geschwindigkeitskontrollen in der Egerländer Straße durch.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Eschbach L 3270	Die L 3270 durchzieht den Ortsteil Eschbach in der Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung. Der DTV 2021 beträgt 5.044 Kfz/Tag.	112	135

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm, da Ortstafel einwärts versetzt wurde. Es werden viele Geschwindigkeitsüberschreitungen und Überholvorgänge beobachtet.

Als Maßnahmenvorschläge wurden geäußert:

- Tempo 30 km/h innerorts
- Tempo 60 km/h außerorts
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Bauliche Verkehrsberuhigung

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten von 2015 vor. Demnach werden an einzelnen Gebäuden die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Usingen:

Das Ordnungsamt führt regelmäßig im Rahmen des Einsatzplanes präventive Geschwindigkeitskontrollen in der Egerländer Straße durch.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Eschbach K 727 Plankstraße Wernborner- straße	Die K 727 führt als Hauptverkehrsstraße durch den Ortsteil Eschbach in Ost-West-Richtung. Am östlichen Ortseingang beträgt der DTV 1.659 Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Durchgangsverkehr in den Ortsteilen Eschbach und Wernborn ist enorm angestiegen. Die Kreisstraße dient als Verbindung der B456 und B275 und wird daher auch gerne vom Schwerlastverkehr benutzt, um die Maut zu umgehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Wernborn K 727 Lindenstraße	Die K 727 führt als Hauptverkehrsstraße durch den Ortsteil Wernborn in Ost-West-Richtung. Am westlichen Ortseingang beträgt der DTV 1.659 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Durchgangsverkehr in den Ortsteilen Eschbach und Wernborn ist enorm angestiegen. Die Kreisstraße dient als Verbindung der B456 und B275 und wird daher auch gerne vom Schwerlastverkehr benutzt, um die Maut zu umgehen.

Die Fahrbahndecke ist in sehr schlechtem Zustand und ausschlaggebend für die hohe Lärmbelastung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und eine Straßendeckensanierung wurden angeregt.

Lärmberechnungen würden hier keine valide Entscheidungsgrundlage bilden, sondern Lärmmessungen sollten durchgeführt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden dennoch an den Hochtaunuskreis und Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ

für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen.

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

Stellungnahme der Stadt Usingen:

Die Stadt Usingen bemängelt das rechtlich gültige und zulässige Prüfverfahren, in dem der tatsächliche Fahrbahnzustand nicht berücksichtigt wird. Die K 727 in der OD Wernborn weist teils starke Beschädigungen auf, die zu intensiven Geräuschen wie z. B. dem Klappern von Anhängern führen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Wilhelmsdorf L 3063 Wilhelm-Heinrich-Straße	Die Landesstraße L 3063 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Wilhelmsdorf. Der DTV 2021 beträgt 3.376 Kfz/Tag.	42	51

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Autos weichen auf die Gehwege aus und es kommt zu Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr. Es wird eine Anordnung von Tempo 30 km/h und Geschwindigkeitskontrollen gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten von 2015 vor. Demnach werden in Streckenabschnitten die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Langfristige Projekte zur Lärminderung: B 275/B 456 - Ortsumgehung Usingen:

Die geplante Nord-Ost-Umgehung umschließt in einem Dreiviertelkreis die Stadt Usingen. Die auf das Stadtzentrum zuführenden B 275 und B 456 werden an die Umgehungsstraße angebunden, so dass der Durchgangsverkehr um den Stadtbereich geführt wird. Die Baulänge der geplanten Umgehungsstraße beträgt 5,8 km. Die Knotenpunkte Nord-West, Nord und Ost werden als Kreisverkehrsplätze geplant. Mit der Umgehungsstraße wird die Verkehrssituation in Usingen deutlich entlastet und führt durch eine erhöhte Verkehrssicherheit, abnehmender Lärm- und Abgasbelastung sowie einer dann möglichen umweltfreundlichen städtischen Gestaltung zu einer erhöhten Lebensqualität im Stadtbereich.

Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens werden derzeit Erwidern der Einsprüche und Erstellung weiterer Gutachten bearbeitet.⁸⁰

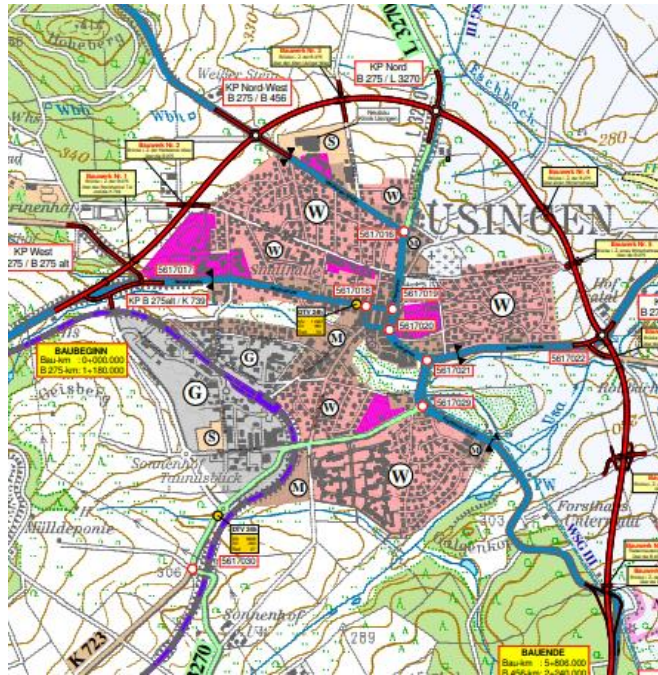


Abbildung 67: Übersichtsplan B 275 Ortsumgehung Usingen © Hessen Mobil

10.5.12 Wehrheim

Die Gemeinde Wehrheim hat 9.328 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Ortsteile Friedrichsthal, Obernhain, Pfaffenwiesbach und Wehrheim (Verwaltungssitz).

Wehrheim hat eine dörfliche Struktur und ist doch verkehrsgünstig gelegen durch die nahen Anschlussstellen Friedberg mit der BAB 5 (6 km) und Oberursel-Nord an die BAB 661 (12 km). Die Bundesstraße 456 wird als Umgehungsstraße um Wehrheim herumgeführt.

Die Gemeinde verfügt über die Bahnhöfe Wehrheim und Saalburg an der Taunusbahn (Brandoberndorf - Friedrichsdorf). Die Buslinie 63 verbindet die Wehrheimer Ortsteile miteinander und stellt den Anschluss zur Taunusbahn an den Bahnhof Wehrheim her.

Tabelle 165: Anzahl von Personen in Wehrheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	130	8	0	0	0	138
Nachts (L _{Night})	16	0	0	0	0	-	16

Tabelle 166: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wehrheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,458	1,433	0,292

⁸⁰ <https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-rhein-main/b-275b-456-usingen>, abgerufen am 06.03.2024

Zahl der Wohnungen	64	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	18		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 456	Die B 456 verbindet den Taunus mit dem Ballungsraum Rhein-Main und ist eine der bedeutenden Nord-Süd-Verkehrsachsen im Hochtaunuskreis. Sie führt westlich von Wehrheim und dem Ortsteil Saalburgsiedlung in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen durch Immissionen der B 456 für die Anwohner in Wehrheim und der Saalburgsiedlung. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, unter anderem auch durch Raser in den Nachtstunden. Es wurde gebeten, eine Temporeduzierung nachts und die Errichtung einer Lärmschutzwand oder Einhausung zu prüfen. Auch Verkehrskontrollen sollten stattfinden.

Die Bäume an der Bundesstraße sind gefällt worden, daher sollte eine neue Bepflanzung angebracht werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	K 725, Usinger Straße, Bahnhofstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtli-

che und/oder bauliche Maßnahmen durch Immissionen der K 725 im außerörtlichen Bereich für die Anwohnerinnen und Anwohner im Ortseingangsbereich von Wehrheim. Im innerörtlichen Bereich wurden die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten, so dass aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung, auch durch Motorradlärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Folgende Maßnahmenvorschläge wurden hervorgebracht:

- Tempo 80 außerorts
- Tempo 30 km/h innerorts
- Durchfahrtsbeschränkung
- nur 2 Fahrspuren anstatt 3
- Bauliche Verkehrsberuhigung
- Lärmarmer Asphalt
- Veränderung der Streckenführung (mehr Kurven)
- Aufstellen von Blitzer

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier dem Hochtaunuskreis.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Alle Eingaben wurde der Gemeinde Wehrheim als zuständige Straßenverkehrsbehörde und dem Hochtaunuskreis als zuständiger Straßenbaulastträger weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	OT Saalburgsiedlung, Köpperner Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	Obernhainer Weg	Der Obernhainer Weg ist eine kommunale Straße und eine Hauptverkehrsstraße der Kerngemeinde.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Von Anwohnerinnen und Anwohnern wurde Tempo 30 km/h innerorts und für die Außerortslage Tempo 70 km/h gefordert,

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	K 728 Anspacher Straße Oranienstraße Hauptstraße Pfaffenwiesbacher Straße	Die K 728 durchzieht die Kerngemeinde und bildet eine der Hauptverkehrsstraßen.	32	51

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Kommune bittet um Überprüfung der Lärmsituation.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Es wurde somit dem Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Haushaltsrechtliche Mittel für die freiwillige Lärmsanierung sind durch den Hochtaunuskreis möglich, sonstige bauliche Maßnahmen werden geprüft.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Pfaffenwiesbach K 728 Wehrheimer Straße	Die K 728 führt von Wehrheim kommend nach Pfaffenwiesbach und im weiteren Verlauf nach Kransberg,	7	14

Eingaben aus der Beteiligung:

Der immense Motorradlärm und die zu schnellen Ortsein- und Ausfahrten belasten die Anwohnerinnen und Anwohner. Es wurden bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier dem Hochtaunuskreis.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Haushaltsrechtliche Mittel für die freiwillige Lärmsanierung sind durch den Hochtaunuskreis möglich, sonstige bauliche Maßnahmen werden geprüft.

10.5.13 Weilrod

Die Gemeinde Weilrod liegt am nördlichen Rand des Regierungsbezirkes Darmstadt im Taunus und besteht aus 13 Ortsteilen. Weilrod hat eine Einwohnerzahl von 6.781 (Stand: 31.12.2023) und ist vorrangig Wohngemeinde und Ausflugsort.

Das Gemeindegebiet wird von der B 275 tangiert, ansonsten sind die Stadtteile durch Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Der ÖPNV wird durch regionale Buslinien sichergestellt.

Tabelle 167: Anzahl von Personen in Weilrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 168: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Weilrod (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		

Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
---	---

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1	OT Hasselbach L 3337 Eichelweg	Die Landesstraße führt teils in Ortsrandlage, teils durch den Ortskern durch den Ortsteil Hasselbach. Der DTV beträgt 675 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Auf einer engen Straße ohne Gehwege würden hier große Lkws fahren. Es sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden. Auch eine Einbahnstraßenregelung wäre zu überdenken.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Neuweilnau L 3051 Parkstraße	Die L 3051 erschließt den Ort Neuweilnau und führt den Verkehr zur B 275. Der DTV beträgt 1.020 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm, so dass die Anordnung von Tempo 30 km/h gewünscht wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Niederlauken L 3457	Die Landesstraße führt in Nord-Süd-Richtung in der Ortsdurchfahrt durch Niederlauken. Der DTV beträgt 922 Kfz/Tag.	0	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderungen nach Tempo 30 km/h erhoben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Riedelbach B 275	Die Bundesstraße führt im außerörtlichen Bereich bzw. durch das Gewerbegebiet von Riedelbach. Es ist Tempo 80 km/h angeordnet.	1	4

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht, dass viele Motorrad-raser unterwegs sind und daher eine Temporeduzierung erfolgen soll.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Rod an der Weil L 3025 Weilstraße	Die L 3025 durchzieht als Ortsdurchfahrt den Ortsteil Rod an der Weil. Der DTV 2021 beträgt zwischen 3.136 (Süden) und 2.136 (Norden) Kfz/Tag.	7	10

Eingaben aus der Beteiligung:

Insbesondere in den Sommermonaten in den Abendstunden bzw. am Wochenende fahren viele Freizeitmotorradfahrer durchs Tal. Die Tallage verstärkt das Problem und wirkt wie ein Kessel. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h im außerörtlichen Bereich Richtung Altweilnau wird ignoriert, was zusätzlich für Lärm sorgt.

Als Vorschlag wurde geäußert ab Höhe Ziegelhütte in Richtung Rod ein Tempolimit von 50 km/h anzuordnen. Fest installierten Blitzer oder regelmäßig positionierte Blitzer sollten ebenfalls zielführend sein. In den Sommermonaten sollte man über ein Motorrad-Fahrverbot zumindest an Sonn- und Feiertagen nachdenken.

Am Ortsausgang von Rod an der Weil Richtung Emmershausen kommt es ebenfalls zu zunehmender Lärmbelästigung, da die Geschwindigkeit dort nicht eingehalten wird, vorwiegend in den frühen Morgenstunden, Feierabendzeit und am Wochenende durch Motorräder (April -Oktober). Auch hier wäre eine Blitzanlage sinnvoll.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet

10.6 Main-Kinzig-Kreis

Der Landkreis Main-Kinzig-Kreis liegt im Norden des Regierungsbezirkes Darmstadt und ist sowohl der bevölkerungsreichste als auch der flächenmäßig größte Landkreis in Südhessen. Er ist Bestandteil der Metropolregion Rhein-Main und grenzt im Osten an Bayern. Der Main-Kinzig-Kreis setzt sich aus 29 Kommunen, darunter 12 Städte und 17 Gemeinden, zusammen.

Der Gutsbezirk Spessart ist ein gemeindefreies Gebiet und unbewohntes Waldgebiet ohne Belastungen.

Der Main, als auch sein rechter Nebenfluss, die Kinzig, sind Namensgeber des Landkreises.

Der Main-Kinzig-Kreis hat 434.002 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Der Verwaltungssitz befindet sich in Gelnhausen. Größte Stadt des Main-Kinzig-Kreises ist Hanau, die Sonderstatusstadt ist. Hanau ist derzeit noch kreisangehörig, wird aber im separaten Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Ballungsräume näher betrachtet, weil Hanau über 100.000 Einwohner hat.

Durch den Landkreis führen die beiden Bundesautobahnen 66 (Frankfurt – Fulda) und 45 (Aschaffenburg – Dortmund), mit insgesamt 81,8 km und 12 Autobahnanschlüssen. Mit der 1994 errichteten 985 Meter langen Kinzigtalbrücke in Bad Soden-Salmünster besitzt der Main-Kinzig-Kreis die längste Autobahnbrücke Hessens.

Ergänzend hierzu erschließen 111,8 km Bundesstraßen - u.a. die B 43 (Wiesbaden – Hanau) und B 45 (Sinsheim – Wöllstadt) – sowie 569,7 km Landesstraßen und 232,9 km Kreisstraßen das Kreisgebiet.

Der Main-Kinzig-Kreis wird sowohl von der Fernbahnstrecke Frankfurt – Fulda – Berlin / Hamburg / Dresden (Kinzigtalbahn) als auch von der Strecke Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – München durchzogen. Bahnkontenpunkt bildet das im südwestlichen Kreisteil liegende Hanau. Der ca. 10,8 Kilometer lange Landrückentunnel, der längste Eisenbahntunnel Deutschlands, beginnt in der Gemeinde Sinntal, zwischen Mottgers und Weichersbach und ist Bestandteil der ICE-Strecke Fulda – Würzburg.

Ergänzend hierzu sind für den Personenverkehr die Strecken Hanau – Friedberg, Bad Vilbel – Stockheim, Gelnhausen – Gießen, Hanau – Erbach – Eberbach als auch Hanau – Schöllkrippen von großer regionaler Bedeutung.

Für den öffentlichen Personennahverkehr ist die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG) verantwortlich, die Teil des Rhein-Main-Verkehrsbundes ist.

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)

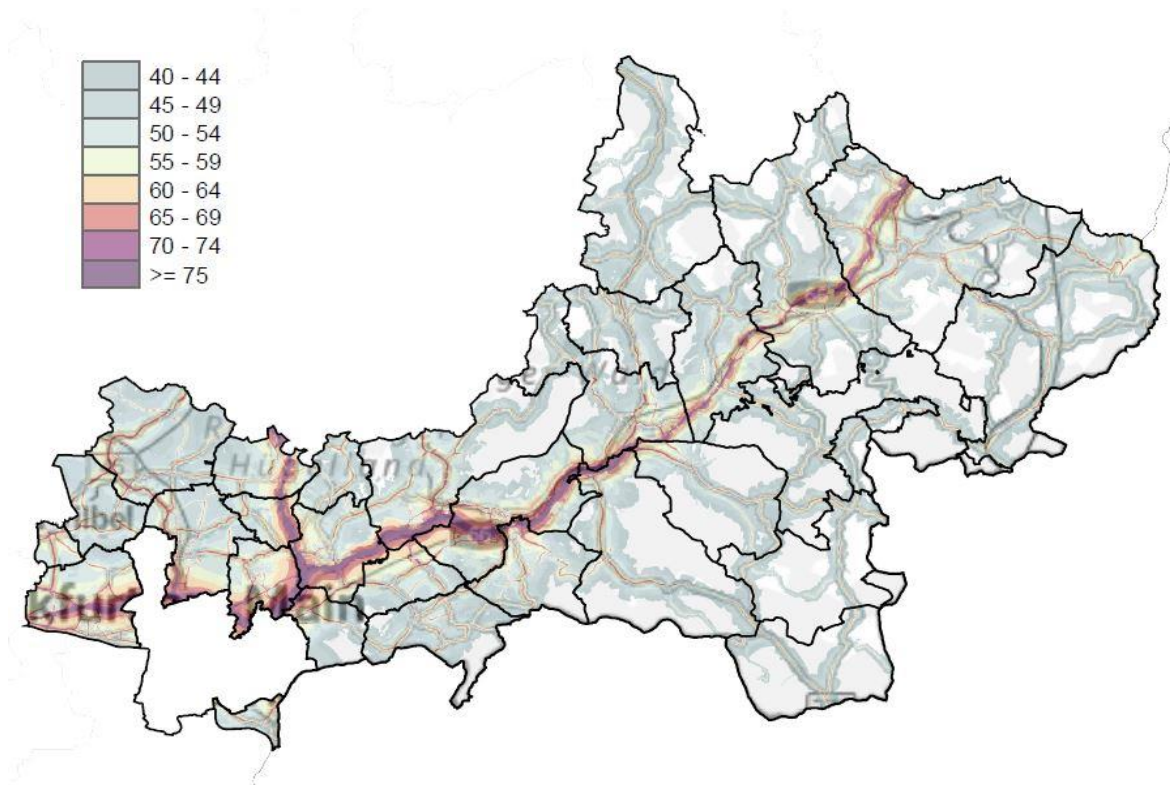


Abbildung 68: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Main-Kinzig-Kreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

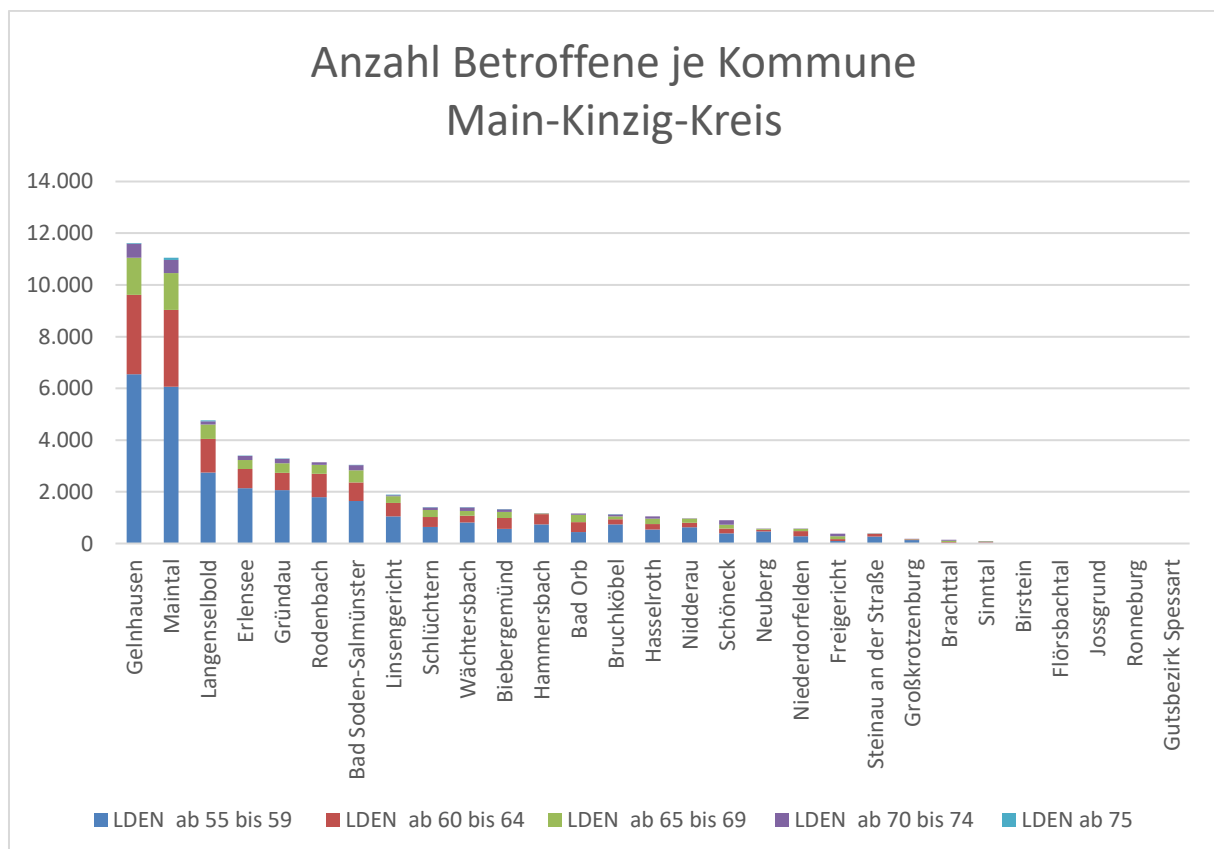


Abbildung 69: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, das Gebiet um den Vogelsberg, bzw. den Spessart als ruhiges Gebiet auszuweisen

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

10.6.1 Bad Orb

Die Kurstadt Bad Orb liegt im Naturpark Spessart. Die alte Handels- und Salzstraße „Eselsweg“ führt an Bad Orb vorbei. Bad Orb ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Bad Orb besteht lediglich aus der Gemarkung Orb und hat 10.759 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Bad Orb prägt vor allem das Gesundheitswesen und der Kurbetrieb (Kliniken, Rehasentren, Arztpraxen, Krankengymnastik).

Die Anbindung an die sich kreuzende Bundesstraße B 276 mit der BAB 66 erfolgt durch die Landstraße L 3199.

Infolge eines 1995 stattgefundenen Unfalls wurde der Eisenbahnverkehr zwischen Wächtersbach und Bad Orb eingestellt. Die Buslinien 81 bis 84, die dem Rhein-Main-Verkehrsbund angehören, verbinden Bad Orb mit Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, dem Flörsbachtal und dem Jossgrund.

Tabelle 169: Anzahl von Personen in Bad Orb, die dem Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	447	380	287	43	0	1.157
Nachts (L _{Night})	360	329	57	0	0	-	746

Tabelle 170: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Orb (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,274	0,871	0,164
Zahl der Wohnungen	548	156	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	202		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	47		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	BAB 66	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

2	L 3199, Frankfurter Straße / Würzburger Straße	Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung ergab im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3199 an 54 Gebäuden Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
---	--	--

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	K 887 Ludwigstraße	Die Ludwigstraße ist eine stärker befahrene Straße und führt durch enge Wohnbebauung.	199	235

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Main-Kinzig-Kreis:

Ein schalltechnisches Gutachten liegt bisher nicht vor.

Festlegung:

Der Main-Kinzig-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

10.6.2 Bad Soden-Salmünster

Das 13.960 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Bad Soden-Salmünster befindet sich umgeben von den Naturparks Spessart und Hoher Vogelberg im Kinzigtal. Neben den beiden Kernstadtteilen Bad Soden und Salmünster gehören die Stadtteile Ahl, Alsberg, Eckardroth, Katholisch-Willenroth, Kerbersdorf, Mernes, Romsthal und Wahlert zur südosthessischen Stadt.

Als Kurstadt und Heilbad verfügt Bad Soden-Salmünster über vielfältige Gesundheitseinrichtungen, wie beispielsweise die 2005 errichtete Spessart-Therme oder die zahlreichen Fachkliniken.

Salmünster hat einen Autobahnanschluss zur BAB 66, die Frankfurt mit Fulda verbindet. Nordöstlich der Stadt befindet sich die Kinzigtalbrücke, die längste Autobahnbrücke Hessens.

Im Stunden-Takt verkehren Regionalzüge in Richtung Fulda und Frankfurt am Main. Die Buslinie 76 bzw. 76A verbindet Bad Soden-Salmünster mit Birstein und Wächtersbach.

Tabelle 171: Anzahl von Personen in Bad Soden-Salmünster, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.640	725	471	190	4	3.030
Nachts (L _{Night})	1.145	612	271	25	0	-	2.053

Tabelle 172: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Soden-Salmünster (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	10,324	2,526	0,516
Zahl der Wohnungen	1.440	315	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	502		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	131		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

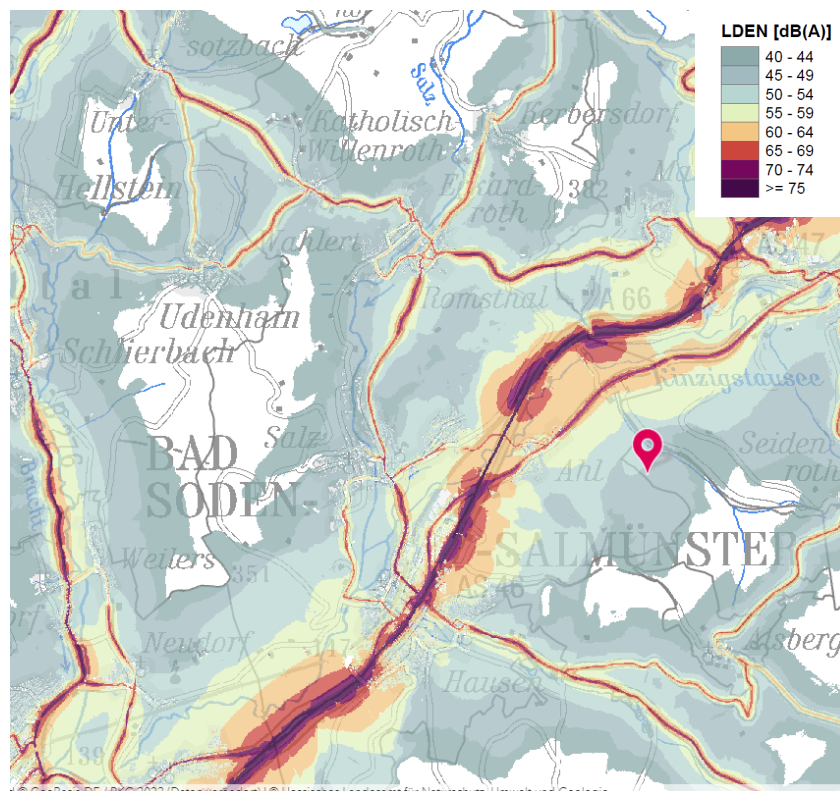


Tabelle 173: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Bad Soden-Salmünster [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Gesamtlärmbetrachtung

Die Ausarbeitung der Lärmkarten hat gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, etc.) zu erfolgen. Hinsichtlich weiterer Informationen wird auf die Ausführungen in Kapitel 6.5 verwiesen.

b. Car-Sharing

Eingaben aus der Beteiligung:

Möglichkeiten von Fördermaßnahmen von Car-Sharing-Programmen mit Elektrofahrzeugen zur Minderung des Verkehrslärms prüfen.

Stellungnahme der Stadt Bad-Soden-Salmünster:
liegt nicht vor.

c. Flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Nachtstunden für alle Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet

Eingaben aus der Beteiligung:

Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Nachtstunden für alle Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet prüfen.

Stellungnahme der Stadt Bad-Soden-Salmünster:

Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen der Stadt sind ausgeschöpft. Weitere Maßnahmen sind aktuell nicht geplant. Verkehrskontrollen erfolgen sukzessive.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Bad Soden L 3178 Romsthaler Straße	<p>In den Bereichen Parkplatz „Conti-Gelände“ bis Haus-Nr. 38, sowie in den Einmündungsbereichen „Rudolf-Berta-Straße“, „Am Keilchen“ und „Interessantenweg“ ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Sicherheit & Ordnung auf 30 km/h ganztags angeordnet.</p> <p>Gemäß der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde sind die Lärmsanierungswerte an 30 Gebäuden überschritten. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)</p> <p>Die L3178 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten (s. u.).</p>
2	OT Katholisch- Willenroth L 3196 Vogelsberg- straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
3	OT Mernes L 3178 Salmünsterer Straße	<p>Im Bereich zwischen „Jossa-Brücke“ und der Einmündung zur L 3197 wurde 2019 aufgrund der dort gegebenen Gefahrenstelle (Kurvenbereich und schmale bzw. stellenweise keine Gehwege) eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags angeordnet.</p>

Brückenaue r Straße	<p>Gemäß der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde sind an 15 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)</p> <p>Die L 3178 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten (s. u.).</p>
4 OT Salmünster L 3216 Breslauer Straße / Im Hopfengarten	<p>Gemäß der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde sind im Bereich der Landesstraße 3216 an 36 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Im Jahr 2022 wurde die Fahrbahn im Bereich der Straße „Am Hopfengarten“ erneuert.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann gegebenenfalls nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)</p>

L 3178 in Bad Soden – Salmünster im Lärmsanierungsprogramm Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5 OT Salmünster BAB 66	Die BAB 66 führt 4-spurig durch den Stadtteil Salmünster. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 30.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h im Bereich der Talquerung bis zum Stausee gefordert. Das bestehende Tempolimit von 100 km/h soll bis zum Ende der Autobahnbrücke bei Ahl verlängert werden. Zusätzlich wird eine Verbesserung bzw. Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwände als erforderlich angesehen. Außerdem werden durch die Anwohnerinnen und Anwohner bauliche Lärmschutzmaßnahmen auf, vor und hinter der Kinzigtalbrücke gefordert, insbesondere der Lückenschluss auf dem Brückenkörper über der Leipziger Straße und die Erhöhung und Verlängerung des „Spritzschutzes“ mit schalldämmenden Aufsätzen.

Bisheriger Sachstand:

Seit Februar 2016 gilt auf der BAB 66 im Bereich der Ortslage südlich der Anschlussstelle Bad Soden-Salmünster (KM 164-167, bzw. KM 166,8-164,4) aus Gründen des Lärmschutzes ganztägig ein Tempolimit von 100 km/h.

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

2016 konnten Betroffene einen Antrag zur Prüfung von Lärmsanierung stellen. In diesem Zuge wurde der Einbau von Lärmschutzfenster an einzelnen Gebäuden bezuschusst.

Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung:

- Erweiterung/Sanierung Lärmschutzwand
Südlich der Anschlussstelle Bad-Soden-Salmünster ist eine lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet worden, somit sind keine weiteren lärm-mindernden Maßnahmen erforderlich.
- In Salmünster wurden südwestlich der AS BAB 66 (Egerstraße) und südöstlich der AS A66 (Orber Berg) auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung die Lärmsanierungswerte nur bis zur 2. Häuserreihe überschritten. In Folge dessen konnte bereits einzelnen Anwohnern der Einbau von Schallschutzfenstern bezuschusst werden.
- Nordwestlich der AS BAB 66 kommt es für die Gebäude in Salmünster zu keinen Überschreitungen der Werte für bauliche bzw. verkehrliche Maßnahmen. Somit sind keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen wie passive Schallschutzmaßnahmen oder Erweiterung bzw. Sanierung der Lärmschutzwand erforderlich.
- Die Berechnung des Straßenbaulastträgers ergab auch für die Gebäude in Hausen keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
- Gemäß schalltechnischer Berechnung ergeben sich in den Stadtteilen Bad Soden oder Ahl lediglich Beurteilungspegel bis 60 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Somit kommt es zu keinen Überschreitungen der Werte für bauliche bzw. verkehrliche Maßnahmen.
- 2014 wurde auf der "Kinzigtalbrücke" auf beiden Richtungsfahrbahnen eine lärm-mindernde Deckschicht (OPA) eingebaut. Dieser lässt in der schalltechnischen Berechnung eine Abminderung um 4 dB(A) zu. Ebenfalls wurde in Richtung Fulda bis südlich von Bad Soden-Salmünster ein Splittmastixasphalt eingebaut. Dieser lässt in der schalltechnischen Berechnung eine Abminderung um 2 dB(A) zu.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

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.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Ahl BAB 66	Die BAB 66 führt vierspurig westlich am Stadtteil Ahl vorbei. In diesem Bereich befindet sich zudem die Kinzigtalbrücke. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 30.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Von den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern wird eine Verlängerung des bestehenden Tempolimits von 100 km/h bis zum Ende der Autobahnbrücke bei Ahl gefordert. Zusätzlich soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h im Bereich der Talquerung bis zum Stausee eingeführt werden. Insbesondere in den Sommermonaten wird der Lärm durch Motorradfahrer und Rennfahrer verstärkt. Im Bereich der Kinzigtalbrücke werden bauliche Lärmschutzmaßnahmen als erforderlich erachtet. Dazu gehört die Verlängerung und Erhöhung des „Spritzschutzes“ sowie ein Lückenschluss der Lücke über der Leipziger Straße. Der Zustand von der Übergangskonstruktion sollte regelmäßig kontrollieren, da hier bereits wieder Überfahrgeräusche zu hören sind.

Lärmberechnungen würden nach Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung keine valide Grundlage zur Erfassung der Lärmsituation bilden, sondern es müssten längerfristige Messungen erfolgen.

Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung:

Im Jahr 2019 wurde eine zwei Meter hohe Schutzwand an der „Kinzigtalbrücke“ fertig gestellt. Sie dient sowohl als Spritzschutz, als auch als Überwurfschutz. Gleichzeitig verfügt sie über lärmindernden Eigenschaften.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen.

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

Die Eingaben wurden in Gänze an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Die Bauwerksmaßnahme ist abgeschlossen, d.h. eine lärmarme Übergangskonstruktion wurde eingebaut und eine Spritzschutzwand. Der lärmarme Asphalt auf der Brücke ist hingegen bereits wieder abgängig und soll in 2025 durch einen lärmarmen Gussasphalt ersetzt werden.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	L 3178 Bad Sodener Straße Spessartstraße	Die Bad Sodener Straße und die Spessartstraße führen als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Salmünster und stellen zudem die direkte Verbindung zur nahe liegenden BAB 66 dar.

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner fordern eine Sanierung und Pflasterung der Eisenbahnunterführung „Spessartstraße“ sowie eine Umgehungsstraße, da diese auch Entlastung für andere Ortsteile bringen würde. Außerdem wird eine Temporeduzierung bei Nacht und Tempo 30 im Ortskern als erforderlich erachtet. Die noch nicht sanierten Abschnitte sollten im Fall einer Sanierung mit lärmminderndem Asphalt versehen werden.

Forderung der Stadt Bad Soden-Salmünster:

Insbesondere die Sanierung der Pflasterung in der Eisenbahnunterführung in der Spessartstraße wird als unbedingt erforderlich erachtet. Eine Sanierung wurde für 2024 angekündigt. Die Sanierung der Stützwände soll vorher erfolgen.

Bisheriger Sachstand:

Im Bereich der Spessartstraße zwischen den Einmündungen „Eichgrabenstraße“ und „Hanfgartenstraße“ ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet.

Die schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde ergab eine Überschreitung der Werte für die bauliche Lärmsanierung an 53 Gebäuden. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine Neubetrachtung kann gegebenenfalls nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Die L3178 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten. (s. o.)

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmmin-dernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmer Asphalt eingebracht werden kann.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Ahl K 987 Leipziger Straße	Die Leipziger Straße führt durch die Stadtteile Salmünster und Ahl und stellt eine Verbindung zu der Nachbarkommune Steinau an der Straße her.	5	9

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die Anwohnerinnen und Anwohner wird außerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h gefordert. Außerdem wird eine Versetzung des Ortsschildes in Richtung Salmünster als erforderlich angesehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Bad Soden-Salmünster:

Die Ortstafel ist entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung platziert und aus ausreichender Entfernung sichtbar. Dementsprechend sind keine Grundlagen für weitere straßenverkehrsrechtliche Anordnungen vorhanden.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Im Doppelhaushalt 2024 und 2025 sind keine Haushaltsmittel für bauliche Lärmsanierungen eingestellt. Weiterhin unterliegt der Main-Kinzig-Kreis derzeit einer vorläufigen Haushaltsführung und freiwillige Leistungen sind derzeit untersagt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Mernes L 3197 Brückenaauer Straße Burgjosser Straße	Die L 3197 nimmt eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Sie führt von Jossgrund-Burgjoß durch den Stadtteil Bad Soden-Salmünster Mernes bis nach Steinau-Marjoß. Der DTV betrug im Jahr 2021 1.677 Kfz/Tag.	4	7

Eingaben aus der Beteiligung:

Aufgrund der Lärmbelastung wird von den betroffenen Anwohnern gefordert, die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Ortskern zu erweitern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Romsthal L 3178 Huttentalstraße	Die Huttentalstraße führt durch Bad Soden-Salmünster Romsthal und stellt eine direkte Verbindung zur BAB 66 dar.	28	37

Eingaben aus der Beteiligung:

Die betroffenen Anwohner fordern Lärmmessungen an den Ortsdurchfahrten im Stadtteil Romsthal sowie eine Sperrung des Ortes für den Schwerlastverkehr. Auch eine Ortsumgehung wird als erforderlich erachtet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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. (Weitere Ausführungen in Kapitel 6.1)

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3178 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten. (s. o.)

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen erfolgt derzeit die Fahrbahndeckensanierung der Romsthaler Ortsdurchfahrt.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Sanierung der Huttentalstraße erfolgt aktuell. Eine Neubetrachtung sollte in der neuen Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11	OT Romsthal L 3196 Marborner Straße Georg-Kind- Straße Hauptstraße	Die Landesstraße führt durch die Stadtteile Romsthal und Eckardroth und stellt eine direkte Verbindung zur BAB 66 dar.	1	5

Eingaben aus der Beteiligung:

Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger fordern Lärmmessungen an den Ortsdurchfahrten des Stadtteils Romsthal.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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. (Weitere Ausführungen in Kapitel 6.1)

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das vor weiterem Lärm zu schützende **Kurgebiet** vorgeschlagen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.6.3 Biebergemünd

Die 8.347 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Biebergemünd hat die Funktion einer Wohngemeinde. Biebergemünd setzt sich aus den sechs Ortteilen Bieber, Breitenborn / Lützel, Kassel, Lanzingen, Roßbach und Wirtheim zusammen. Die Gemeinde Biebergemünd liegt im Naturpark Spessart und erstreckt sich durch das Bieber- und Kinzigtal.

Das Gemeindegebiet wird durch die Bundesstraßen B 276 durchzogen und liegt direkt an der BAB 66. Parallel zur BAB 66 verläuft die Kinzigtalbahn, die Fulda und Frankfurt a.M. miteinander verbindet. Die Regionalbahn Wächtersbach-Frankfurt hält stündlich am Bahnhof Wirtheim.

Tabelle 174: Anzahl von Personen in Biebergemünd, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	560	433	224	101	8	1.326
Nachts (L _{Night})	499	336	156	16	0	-	1.007

Tabelle 175: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Biebergemünd (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,856	2,307	0,747
Zahl der Wohnungen	629	157	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	232		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	66		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Bieber B 276 Am Pflaster Büchelbach Gassen	Es wurden in der 3. Runde durch Hessen Mobil an 4 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Die Straßenverkehrsbehörde wird entsprechend der schalltechnischen Stellungnahme von Hessen Mobil keine weiteren verkehrsrechtlichen Anordnungen treffen. Das Polizeipräsidium Südosthessen hat die Örtlichkeit in ihre Geschwindigkeitsstrategie mit aufgenommen.
2	OT Biebergemünd Breitenborn Lanzingen B 276	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

3	OT Roßbach B 276	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen finden auf der B 276, auch in Höhe des Ortsteiles Roßbach, nach Auskunft des Ordnungsamtes der Gemeinde Biebergemünd regelmäßig statt.</p>
4	OT Wirtheim B 276 Frankfurter Straße Kasseler Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 19 Gebäuden Überschreitungen der Auslöswerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde sind an keinem Gebäude die maßgeblichen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien- StV erreicht und die Voraussetzungen für eine verkehrlichen Anordnung seien somit nicht gegeben.</p>
5	OT Wirtheim Frankfurter Straße L 3333	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 35 Gebäuden Überschreitungen der Auslöswerte für die Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Langfristige Projekte zur Lärminderung: Ortsumgehung B 276:

Die Teil-Ortsumgehung Bieber ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf. In dem bereits seit über 30 Jahren anhängigen Verfahren sind umfangreiche Änderungen notwendig.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Wirtheim BAB 66	<p>Die BAB 66 führt nördlich am Ortsteil Wirtheim vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 44.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.250 Fahrzeugen/Tag. Zusätzlich verläuft parallel zur BAB 66 die Kinzigtalbahn, die Fulda und Frankfurt a.M. miteinander verbindet.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner fordern den Verbau von „Flüsterasphalt“, da die kürzlich erneuerte Fahrdecke Frankfurt-Fulda im Bereich Biebergemünd merklich lauter sei als die alte Schicht. Außerdem werden solarüberdachte Fahrbahnen mit schallschluckender Unterkonstruktion, eine schallschluckende Bepflanzung entlang der Autobahn im Bereich Biebergemünd sowie eine Tunnelanlage über der BAB 66 im Bereich Biebergemünd als erforderlich erachtet.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Die Eingaben wurden nun dennoch an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern das immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Einhausungen sind unabhängig ihrer technischen Ausführung (ob konventionell in Form einer oberirdischen Tunnelanlage oder als gleichzeitig lärmindernde Solarkonstruktion) mit Abstand die kostenintensivste Lärmschutzmaßnahme überhaupt. Eine Einhausung kommt als Lärmschutzmaßnahme in Betracht an Autobahnabschnitten mit sehr hohem Verkehrsaufkommen und eine sehr hohe Anzahl von Lärmbetroffenen, wenn die Kosten der Einhausung für den Bau und die Unterhaltung nicht unverhältnismäßig hoch sind. Ob Einhausungen als Lärmschutzmaßnahme vor Ort in Betracht kommen, wird ggf. bei der Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes erarbeitet.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung

prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Neuwirtheim BAB 66	Die BAB 66 verläuft zwischen Wirtheim und Neuwirtheim. Der DTV betrug im Jahr 2021 44.539 Kfz/Tag.	115	373

Eingaben aus der Beteiligung:

Von den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern wird eine Lärmschutzwand, „Flüsterasphalt“ sowie passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäude gefordert. Außerdem werden Aufsätze auf Schallschutzmauern, welche die Lärminderung verstärken (sogenannte WHIS-Top-Diffraktoren), als erforderlich erachtet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Der Einsatz von Diffraktoren befindet sich noch in der Erprobungsphase. Die akustische Wirksamkeit kann in Deutschland noch nicht in den Rechenmodellen nach der RLS-19 berücksichtigt werden.

10.6.4 Birstein

Die Gemeinde Birstein, mit 6.307 Einwohnern (Stand: 31.12.2023), hat eine dörfliche Struktur. Sie liegt am nordöstlichen Rande des Main-Kinzig-Kreises, am südlichen Fuße des Vogelsbergs. Die 16 Ortsteile der Gemeinde Birstein sind Birstein, Bösgesäß (Bösgesäß I), Böß-Gesäß (Bösgesäß II), Fischborn, Hettersroth, Illnhausen, Kirchbracht, Lichenroth, Mauswinkel, Oberreichenbach, Obersotzbach, Unterreichenbach, Untersotzbach, Völzberg, Wettges und Wüstwillenroth.

Über die Bundesstraße 276 ist Birstein an die BAB 66 (Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach) angebunden.

Anschluss an die Bahnstrecke Frankfurt-Fulda besteht im 13 km entfernten Wächtersbach. Mit den Buslinien MKK-71 und MKK-72 ist eine stündliche Verbindung zwischen Wächtersbach-Schlierbach-Neuenschieden-Birstein sichergestellt.

Tabelle 176: Anzahl von Personen in Birstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 177: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Birstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 276 Hauptstraße Lauterbacher Straße	Am 07.08.2020 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr im Bereich der B 276 Hauptstraße zwischen dem Übergang von der Lauterbacher Straße bis zur Einmündung Reichenbacher Straße aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. Darüber hinaus wurden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3195 Büdingen Straße	Die Büdinger Straße ist eine Landesstraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Sie führt durch Wohnbebauung und ermöglicht eine direkte Zufahrt auf die B 276. Somit nimmt die	40	47

L 3195 auch eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV 2021 beträgt 1.769 Kfz/Tag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

An der Büdinger Straße sind an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis:

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden an keinem Gebäude überschritten. Weitere Maßnahmen diesbezüglich sind demzufolge nicht erforderlich. Von einer weiteren Prüfung bzgl. Auswirkungen auf den Verkehr, mögliche Auswirkungen auf bestehende Signalprogramme, etc. kann daher abgesehen werden.

10.6.5 Brachtal

Die 5.117 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Brachtal befindet sich im süd-hessischen Main-Kinzig-Kreis, im südlichen Vogelsberg. Brachtal hat einen dörflichen Charakter und setzt sich aus den sechs Ortteilen Hellstein, Neuenschmidten, Schlierbach, Spielberg, Streitberg und Udenhain zusammen. Schlierbach ist gleichzeitig Sitz der Gemeindeverwaltung.

Über die Bundesstraße 276 ist Brachtal an die BAB 66 (Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach) angebunden.

Anschluss an die Bahnstrecke Frankfurt-Fulda besteht im 7 km entfernten Wächtersbach. Mit den Buslinien MKK-71 und MKK-72 ist eine stündliche Verbindung über die Orte Wächtersbach-Schlierbach-Neuenschmidten-Birstein bzw. im Zweistundentakt nach Wächtersbach und Birstein (MKK-71) sichergestellt. Die Ortsteile Spielberg und Streitberg werden in unregelmäßigen Abständen durch die Buslinie MKK-73 mit der Stadt Wächtersbach verbunden.

Tabelle 178: Anzahl von Personen in Brachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	27	31	53	30	0	141
Nachts (L _{Night})	33	52	27	0	0	-	112

Tabelle 179: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Brachtal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,750	0,152	0,024

Zahl der Wohnungen	65	39	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	31		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	8		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Neuen-schmidten B 276 Birsteiner Straße	Die Berechnung des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Schlierbach B 276 Wächtersbacher Straße Birsteiner Straße	Die B 276 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortskern von Brachtal. Der DTV beträgt 2021 9.958 Kfz/Tag. Der Schwerlastverkehr ist 2021 (437 Kfz/Tag) im Vergleich zu 2015 (366 Kfz/Tag) gestiegen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Brachtal macht geltend, dass Erschütterungs- und Lärmbringer hier Kanalschächte und Straßeneinläufe sind. Die Gemeinde Brachtal baut als aktive Lärminderung dementsprechend bereits seit mehreren Jahren auf überörtlichen Straßen „schwimmende“, also vom Schacht baulich getrennte Schachtoberbereiche ein und bittet darum, dass Städte und Kommunen für die Einrichtung bzw. den Erhalt der aktiven Lärminderung auf den viel belasteten Verkehrsabschnitten unterstützt werden sollen.

Bisheriger Sachstand:

Am 12.11.2020 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h von 22:00 bis 6:00 Uhr im Bereich der B276 Wächtersbacher Straße zwischen den Hausnummern 23 und 71 aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben zu den Kanalschächten und Straßeneinläufen wurden an Hessen Mobil weitergegeben.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Hellstein L 3443 Udenhainer Landstraße	Die L 3343 führt durch den Stadtteil Brachttal-Hellstein und ist eng bebaut. Durch die Anbindung an die B 276 wird neben der innergemeindlichen Erschließungsfunktion auch eine überregionale Erschließung erfüllt.	14	21

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümergebirinnen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Sanierungsoffensive des Landes Hessen:

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Unterführung Reichenbach in Brachttal instandgesetzt. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im Jahr 2020.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Neuen-schmidten L 3443 Hammerstraße	Die Hammerstraße ist eine Gemeindestraße und direkte Zufahrtsstraße der B 276. Sie ist teilweise sehr eng bebaut. Der DTV 2021 beträgt 2.265 Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Hammerstraße berichten über extremen Verkehrslärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises war die B 276 zwischen Brachttal und Birstein in den Monaten April bis Juni 2021 wegen Bauarbeiten gesperrt. Eine Umleitungsstrecke führte an dem benannten Wohngebiet vorbei. Dies führte zu einer unausweichlichen Mehrung des Fahrzeugaufkommens, einhergehend mit einer Zunahme der verkehrsbedingten Lärmbelästigung. Geplante Messungen werden Aufschluss über das Fahrzeugaufkommen und etwaige Geschwindigkeitsüberschreitungen

geben. Die Baustelle auf der B 276 ist fertig und der Verkehr wieder freigegeben, so dass sich das Fahrzeugaufkommen wieder relativiert haben dürfte.

Das Polizeipräsidium Südosthessen nimmt diesen Abschnitt dennoch in ihre strategische Geschwindigkeitsüberwachung auf.

10.6.6 Bruchköbel

Die Stadt Bruchköbel ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt ca. 7 km nördlich von Hanau im Westen des Main-Kinzig-Kreises. Bruchköbel besteht aus den Ortsteilen Bruchköbel, Roßdorf, Niederissigheim, Oberissigheim und Butterstadt (ehem. „Welsche Höfe“). Nördlich des Stadtgebiets verläuft die ehemalige Handelsstraße (Hohe Straße) von Frankfurt a.M. nach Leipzig. Die Stadt Bruchköbel hat 20.894 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Mit der Anschlussstelle „Hanau Nord“ besitzt Bruchköbel eine direkte Anbindung an die BAB 66. Zudem führt im Westen die Bundesstraße 45 am Stadtgebiet vorbei.

Mit den Buslinien 563 und 33 wird eine direkte Verbindung nach Hanau hergestellt. Seit 2009 gibt es mit der Linie 561 eine weitere Verbindung zum Bahnhof Hanau-Wilhelmsbad, um eine bessere Verbindung nach Frankfurt a.M. herzustellen. Die Bahnstrecke Friedberg-Hanau besitzt mit dem Bahnhof in Bruchköbel einen Zwischenstopp, der sowohl von Schülern als auch von Pendlern als weitere Möglichkeit genutzt wird, um durch einen Umstieg am Hauptbahnhof Hanau nach Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. zu gelangen.

Tabelle 180: Anzahl von Personen in Bruchköbel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	739	204	110	71	3	1.127
Nachts (L _{Night})	359	111	89	3	0	-	562

Tabelle 181: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bruchköbel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,424	3,365	0,508
Zahl der Wohnungen	534	86	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	177		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	35		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 45	Die B 45 führt als Umgehungsstraße an der Kernstadt und dem Stadtteil Roßdorf vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der

Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. ÖPNV

Eingaben aus der Beteiligung:

Verbesserung von Bahn- u. Busnetzen, deren Fahrpläne sowie deren Reichweite.

Stellungnahme der RMV GmbH:

Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots erfolgt im Rahmen der bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten auf der Grundlage der Bedienungsstandards, die in den Nahverkehrsplänen festgelegt sind und regelmäßig überprüft und fortgeschrieben werden.

Stellungnahme der KVG Main-Kinzig:

Eine Stellungnahme hierzu blieb leider aus.

b. Verbesserungen/Erweiterungen sowie neu Gestaltung von Fahrradwegen.

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel:

Eine Stellungnahme liegt nicht vor.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	L 3268 Hauptstraße	Die L 3268 führt in west-Ost-Richtung in der Ortsdurchfahrt durch Bruchköbel. Der DTV 2021 ist auf 6.620 gestiegen, bei einem Schwerverkehr von 203 Fz/Tag.	475	551

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr ins nahliegende Gelände „Fliegerhost Langendiebach“ (Gemarkung Erlensee). Verbindung von der BAB 66 zur BAB 45 mit dem dortigen Autohof bzw. Großbetrieben (zusätzliche Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr tags und nachts).

Die Straßenverkehrsbehörde strebt eine Temporeduzierung auf 30 km/h von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr vom Bahnviadukt bis zum Kreisverkehr am Ortsausgang an.

Lärmbelästigung durch Raser erfordern Verkehrskontrollen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an vielen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel als Straßenverkehrsbehörde:

Eine Stellungnahme liegt nicht vor.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 Bahnhofstraße	Die Bahnhofstraße ist eine stark frequentierte kommunale Straße, die vor allem die innerörtliche Erschließung sicherstellt.	67	91

Eingaben aus der Beteiligung:

Nachts kommt es durch Raser zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es werden Geschwindigkeitsbegrenzung und bauliche Verkehrsberuhigung wie Verkehrsinseln gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Bruchköbel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel:

Eine Stellungnahme liegt nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Bruchköbel hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Kirlweg	Der Kirlweg führt teilweise den Verkehr auf die B 45.	11	15

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte, die Tempo-30 km/h-Begrenzung zu erweitern, da auch Gefahr für den Kindergarten in der Hainstraße und die Anwohner in den Bindwiesen. Darüber hinaus wird viel gerast.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel:

Eine Stellungnahme liegt nicht vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	Mühlbachstraße	Die Mühlbachstraße ist eine kommunale Straße im Wohngebiet.	5	8

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte, die Tempo-30 km/h-Begrenzung zu erweitern, da auch Gefahr für den Kindergarten in der Hainstraße und die Anwohner in den Bindwiesen. Darüber hinaus wird viel gerast.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel:

Diese steht bislang aus.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Roßdorf K 855 Hanauer Straße Falltorstraße	Die K 855 führt den Verkehr von Butterstadt kommend durch das nördliche Roßdorf auf die L 3347 bzw. B 45.	32	38

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht viel lauter Durchgangsverkehr und viele Autoposer.

Forderungen:

- Zugang über Anschluss Pferdchenkreisel im Süden zur B45 schnell herstellen
- Tempo 30 km/h
- LKW-Durchfahrtsverbot, nur für Anlieger frei

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises:

Diese steht bislang aus.

Festlegung:

Der Main-Kinzig-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	Hanauer Straße	Die kommunale Hanauer Straße führt in Nord-Süd-Richtung durch Roßdorf.	13	26

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht viel lauter Durchgangsverkehr und viele Autoposer.

Forderungen:

- Zugang über Anschluss Pferdchenkreisel im Süden zur B45 schnell herstellen
- Tempo 30 km/h
- nur für Anlieger freigeben

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bruchköbel:

Diese steht bislang aus.

Langfristige Projekte: L 3195 Ortsumgehung Bruchköbel

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich die Ortsumgehung Bruchköbel im Zuge der L 3195 bei Hessen Mobil in Planung. Das Projekt befindet sich in der Phase der Vorplanung - der ersten von vier Planungsphasen.

Schutz ruhiger Gebiete**a. Fläche an der "Querspange Pferdchenkreisel"**Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Querspange am Pferdchenkreisel zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen. Die Bevölkerung nutzt die Fläche an der "Querspange Pferdchenkreisel", mit den entsprechenden Feldwegen als Naherholungsgebiet.

Dieser Bereich (Feldbereich Thomas-Mann-Straße) ist durch seine außergewöhnliche Beschaffenheit, sowohl für Mensch und insbesondere für die Natur unbedingt schützenswert. Insbesondere für den dort lebenden streng geschützten Feldhamster, aber auch für viele andere Arten wäre eine weitere Lärmbelastung und Zerstörung des Lebensraums durch Flächenversiegelung ein vernichtendes Urteil.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.6.7 Erlensee

Die Stadt Erlensee liegt ca. 25 km östlich von Frankfurt am Main an der BAB 66, zwischen der Wetterau und dem Kinzigtal. Südwestlich grenzt die 16.162 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Erlensee an Hanau. Die Stadt Erlensee setzt sich aus den beiden Stadtteilen Langendiebach und Rückingen zusammen.

Sowohl die BAB 45 als auch die BAB 66 tangieren das Stadtgebiet. Ebenso führen die Landesstraßen L 3193 und L 3268 und die Kreisstraßen K 850 und K 854 durch Erlensee.

Einen Bahnhof besitzt Erlensee nicht. Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Hanau, Rodenbach und Langenselbold. Regionale Buslinien der KreisVerkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG) stellen den öffentlichen Personennahverkehr sicher.

Tabelle 182: Anzahl von Personen in Erlensee, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.135	745	353	161	5	3.399
Nachts (L _{Night})	1.296	461	204	12	0	-	1.973

Tabelle 183: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Erlensee (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,134	5,356	0,949
Zahl der Wohnungen	1.616	246	2
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	530		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	119		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Langendiebach/ Rückingen L 3193	Im Dezember 2018 wurde die Ortsumgehung Erlensee/Neuberg für den Verkehr freigegeben.
2	OT Langendiebach Langendiebacher Straße	Auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt hat sich die vorhandene Verkehrsbelastung hat sich durch die Umgehungsstraße L 3193 erheblich reduziert, sowie die Verkehrsströme innerorts verändert. Die Stadt Erlensee teilt mit, dass kein Zuschussprogramm für passiven Schallschutz vorgesehen ist. Durch eine verkehrsbehördliche Anordnung wurde die Geschwindigkeit in der Langendiebacher Straße (auf gesamter Länge) auf 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung reduziert. Diese Reduzierung diene aktiv dem Schallschutz. Es handelt sich bei der Einmündung Hainstraße und Mozartstraße zudem um eine abknickende Vorfahrtsstraße, somit sieht die Stadt Erlensee keine weiteren Maßnahmen als erforderlich an.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Rücklingen L 3268 Rodenbacher Straße Leipziger Straße	Die L 3268 bildet die Ortsdurchfahrt von Rücklingen und stellt eine direkte Zufahrt zur BAB 66 dar. So wird eine überregionale Erschließung erfüllt. Der DTV beträgt 2021 12.499 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner berichten, dass wegen einiger altersschwacher Brücken der Autobahnen BAB 45 und BAB 66 Groß- und Schwertransporte (GST) bis auf Weiteres durch die Ortschaften fahren.

Bisheriger Sachstand:

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung an der Landesstraße. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet und diese um Sachstandsmitteilung zu einer eventuellen Brückensanierung gebeten.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Die Autobahn GmbH hat keine Kenntnisse über eine mangelhafte Funktionstüchtigkeit

der Brücken im genannten Bereich. Auch Sperrungen oder Umleitungen sind nicht bekannt. Bei einer Beispielberechnung können die Bauwerke in den gerouteten Strecken mit dem Beispieltransport, der eine Gesamtlast von 120 t aufweist, befahren werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Rückingen K 854 Leipziger Straße	Die K 854 führt direkt vom Langenselbolder Dreieck (BAB 45 / BAB 66) nach Rücklingen. Sie führt durch Erlensee-Rückingen vorrangig durch Wohnbebauung.	436	502

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für Straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger:

Eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers liegt bisher nicht vor.

Festlegung:

Der Main-Kinzig-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

Stellungnahme der Gemeinde Erlensee als Straßenverkehrsbehörde:

Bis zur Erstellung des Lärmgutachtens durch den Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises kann keine Beurteilung abgegeben werden.

10.6.8 Flörsbachtal

Die 2.369 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Flörsbachtal liegt an der hessischen Grenze zu Bayern, im Spessart. Sie ist geprägt von dörflicher Struktur und setzt sich aus den vier Ortsteilen Flörsbach, Kempfenbrunn, Lohrhaupten und Mosborn zusammen.

Die Gemeinde Flörsbachtal ist über die Bundesstraße 276 bei Biebergemünd an die BAB 66 angeschlossen. Regionale Buslinien sichern die ÖPNV-Grundversorgung.

Tabelle 184: Anzahl von Personen in Flörsbachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 185: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Flörsbachtal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Flörsbach und Kempfenbrunn OD B 276	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises werden weder am Tage noch in der Nacht an Wohngebäuden die Richtwerte aus der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten. Somit liegen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht vor. Darüber hinaus ist zwischen der Einmündung Spessartstraße und der Einmündung Huntzelstraße (ca. 300m langer Abschnitt) die Geschwindigkeit auf 30 km/h (Mo – Fr, 6:30 bis 17:00) wegen des Kindergartens bereits beschränkt. Im Kempfenbrunn ist bereits Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.</p> <p>Hessen Mobil plant in Flörsbach eine grundlegende Erneuerung der Ortsdurchfahrt in 2024.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	L 2905	Die Landesstraße stellt eine direkte Zufahrt zur B 267 dar und liegt in Außerortslage von Flörsbach. Der DTV 2021 beträgt 992 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Anwohnerinnen und Anwohner berichten über Motorradlärm von hochtourigen Motorrädern an den Wochenenden im Sommer.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

10.6.9 Freigericht

Die Gemeinde Freigericht, mit 14.782 Einwohner (Stand: 31.12.2023), liegt zwischen den Städten Hanau und Gelnhausen direkt an der Grenze zu Bayern (Alzenau / Unterfranken).

Bestehend aus den Ortsteilen Somborn, Altenmittlau, Bernbach, Neuses und dem staatlich anerkannten Erholungsort Horbach bestehen 40 % des Gemeindegebietes aus Waldfläche.

Mehrere Anschlussstellen der BAB 66 Frankfurt a.M. - Fulda sind in weniger als 10 km erreichbar. Die BAB 45 mit Anschlussstelle Alzenau ist ebenfalls nur ca. 10 km entfernt. Das Gemeindegebiet wird von mehreren Landesstraßen durchzogen.

Busverbindungen bestehen nach Hanau, Gelnhausen, Langenselbold, Aschaffenburg sowie zwischen den einzelnen Ortsteilen.

Tabelle 186: Anzahl von Personen in Freigericht, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	95	74	116	95	0	380
Nachts (L _{Night})	76	125	85	0	0	-	286

Tabelle 187: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Freigericht (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,174	0,059	0,004
Zahl der Wohnungen	180	100	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	82		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	21		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Neuses L 3339 Alzenauer Straße Bahnhofstraße	Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 41 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

2	OT Somborn, L 3339 Hanauer Straße	<p>Am 30.04.2020 wurde auf der L 3339, Hanauer Straße 17 bis 37 zwischen dem Kreisverkehr und den Einmündungen "Am Sportfeld/Ziegelstraße" eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können zudem die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
3	OT Somborn, L 3202; Barbarossastraße Hanauer Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 50 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}	
4	OT Altenmittlau L 3269 Hauptstraße	Die Hauptstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Altenmittlau. Der DTV 2021 beträgt 4.686 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 106 Fz/Tag.	109	146

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}	
5	OT Bernbach L 3202 Birkenhainer Straße Lindenstraße	Die L 3202 bildet die Ortsdurchfahrt von Bernbach. Der DTV 2021 beträgt östlich des Ortsteils 6.695 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 201 Fz/Tag.	230	270

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Nach einer Ortsbesichtigung kommt die Verwaltung zu dem Entschluss, keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung zum Lärmschutz zu erlassen. Die Werte liegen alleamt im Normbereich.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 OT Horbach L 3269 Zur Kleinbahn Geiselbacher Straße	Die Hauptstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Horbach. Der DTV 2021 beträgt 4.686 Kfz/Tag westlich des Ortes und 1.847 Kfz/Tag östlich des Ortes.	62	76

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 OT Neuses L 3339 Alzenauer Straße Bahnhofstraße	Die L 3339 führt in der Ortsdurchfahrt durch Neuses. Der DTV 2021 beträgt am westlichen Ortsausgang 3.030 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 67 Fz/Tag.	134	164

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Nach Auskunft von Hessen Mobil ist im gesamten Bereich (mindestens L 3339 Hanauer Landstraße Höhe Nr. 3 bis L 3339 Alzenauer Straße Höhe Goethestraße Nr.7) bereits Tempo 30 km/h angeordnet. Auf eine Berechnung wurde daher in Abstimmung mit der planaufstellenden Behörde verzichtet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Somborn K 899 Altenmittlauer Straße	Die K 899 verbindet die Ortsteile Somborn und Altenmittlau.	65	79

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger:

Diese liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Der Main-Kinzig-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

Langfristige Projekte:**L 3339 Ortsumgehung Freigericht-Hasselroth**

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich die Ortsumgehung Freigericht/Hasselroth im Zuge der L 3339 bei Hessen Mobil in Planung. Das Projekt befindet sich in der Phase der Vorplanung - der ersten von vier Planungsphasen.

10.6.10 Gelnhausen

Die Kreis- und Barbarossastadt Gelnhausen, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, liegt am östlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes, im Kinzigtal. Gelnhausen besteht, neben der Kernstadt, noch aus den weiteren Stadtteilen Hailer, Haitz mit Kaltenborn, Höchst, Meerholz und Roth. Die ehemalige Reichsstadt hat 23.841 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Gelnhausen liegt an der BAB 66, die über zwei Anschlussstellen, „Gelnhausen-West“ und „Gelnhausen-Ost“, zu erreichen ist. Im Zuge des Baus der BAB 66 wurden die ehemals durch Gelnhausen führenden Bundesstraßen 40 und 43 an das Land Hessen bzw. den Main-Kinzig-Kreis übergeben und in Landes- und Kreisstraßen umgewandelt. Die Bundesstraße B 457 stellt die Verbindung zum benachbarten Wetteraukreis, insbesondere die Nachbarstadt Büdingen, dar.

Der Regionalverkehr aus Fulda nach Frankfurt a.M. und von Wächtersbach nach Frankfurt a.M. besitzt eine Haltestelle am Bahnhof Gelnhausen. Der Bahnhof ist gleichzeitig Endstation für die Bahnstrecke Gießen - Gelnhausen.

		<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 2 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde nach grundhafter Erneuerung der Knotenpunkt am Coleman-Center im August 2018 freigegeben.</p>
2	Herzbachweg	Es handelt sich um eine Tempo 30-Zone.
3	OT Haitz, L 3201 Birsteiner Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt Haitz an 23 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde 2019 die Fahrbahndecke der L 3201 erneuert.</p>
4	OT Höchst L 3333 Leipziger Allee	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 24 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die L 3333 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten. (s. u.)</p>
5	OT Roth L 3333 Leipziger Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 29 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die L 3333 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen enthalten. (s. u.)</p>

L 3333 im Lärmsanierungsprogramm Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen.

Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbau-liche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
6	BAB 66	Die BAB 66 führt 4-spurig an den Stadtteilen von Gelnhausen vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 49.488 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 5.566 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Enorme Lärmemission durch die A 66 zwischen Gelnhausen West und Gelnhausen Ost kurz hinter der Gemarkungsgrenze Linsengericht. Das Verkehrsaufkommen über die A 66 hat sich seit dem Lückenschluss bei Neuhoof mindestens vervierfacht.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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.

Es ist eine grundhafte Fahrbahndeckensanierung für 2024/2025 im Bereich zwischen Gelnhausen Ost und West geplant.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
7	L 3333 Barbarossa- straße Berliner Straße Frankfurter Straße	Die Landesstraße 3333 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Gelnhausen. Sie ist die Hauptverkehrsstraße von Gelnhausen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 an verschiedenen Zählpunkten zwischen ca. 7.500 und 12.790 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in der letzten Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Im Jahr 2020 wurde im Bereich Kreisverwaltung bis Kreisverkehr Gelnhausen-Ost die Fahrbahndecke erneuert.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3333 ist im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen erhalten. (s. o.)

Stellungnahme der Stadt Gelnhausen als Straßenverkehrsbehörde:

Diese steht trotz mehrfacher Erinnerung nach wie vor aus.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
8	Stadtteil Haitz und Stadtteil Höchst BAB 66	Zwischen den Stadtteilen Haitz und Höchst führt die BAB 66 und die Kinzigtalbahn in teilweise geringem Abstand zur Wohnbebauung durch. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 44.539 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 5.253 Fahrzeugen/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die Berechnung des damaligen Straßenbaulasträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an repräsentativ ausgewählten Gebäuden weder eine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, noch eine Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen.

Im Bereich zwischen den AS Gelnhausen-Ost und Wächtersbach/Orb ist bereits in Fahrtrichtung Frankfurt eine lärmindernde grundlegende Erneuerung der Fahrbahn erfolgt. Die Gegenrichtung würde nach damaliger Auskunft von Hessen Mobil noch erfolgen. In Gelnhausen-Höchst (Nord) sei zudem eine Erneuerung und Erhöhung der Lärmschutzwand vorgesehen. Damals befand sich das Vorhaben in der Planungsphase „Voruntersuchung“. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wurde ein Variantenvergleich mit Prognosejahr 2030 erstellt, der nicht nur die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2030, den Einbau von lärmminderndem Asphalt in beiden Fahrtrichtungen, sondern auch die Auswirkungen einer Lärmschutzwand auf der östlichen Fahrbahnseite auf den nord-westlichen Stadtteil Haitz betrachtet. Diese Untersuchung hat zum Ergebnis, dass bei einer straßenseitig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzwand Schallreflexionen und damit zusätzliche Lärmbelastungen für Höchst, aber auch für den Stadtteil Haitz vermieden werden können. Eine rechtliche Grundlage für die Errichtung einer Lärmschutzwand auch am westlichen Fahrbahnrand besteht daher nicht.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Die Lärmschutzwand in Gelnhausen-Höchst wird erneuert und entsprechend der dortigen Lärmsituation neu dimensioniert. Mit den Planungen wurde begonnen. Die Einleitung des notwendigen Planfeststellungsverfahrens wird jedoch nicht vor 2025 möglich sein.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonflikt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
10 Alte Leipziger Straße (BAB 66)	Die Alte Leipziger Straße ist ebenso von dem Lärm der Autobahn belastet wie die Barbarossastraße. Somit muss die Lärmkartierung angepasst werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das Gelände der **Main-Kinzig-Kliniken** bereits geprüft und aufgrund fehlender Voraussetzungen abgelehnt.

10.6.11 Großkrotzenburg

Die Gemeinde Großkrotzenburg, mit 7.481 Einwohner (Stand: 31.12.2023), liegt südlich von Hanau im östlichen Rhein-Main-Gebiet, direkt am Main.

Mit seinen Kühltürmen ist das Kohlekraftwerk Staudinger ein markanter Orientierungspunkt im östlichen Rhein-Main-Gebiet. Das Kraftwerk Staudinger in Großkrotzenburg ist der bedeutende Arbeitgeber und das größte konventionelle Kraftwerk in Hessen. Die am Standort erzeugte Menge Strom reicht aus, um rund zwei Millionen Menschen zu versorgen. Weiterhin erzeugt das Kraftwerk Fernwärme für ca. 19.000 Haushalte in Großkrotzenburg und Hanau. Vier der fünf Blöcke wurden bereits stillgelegt. Eine endgültige Stilllegung im Rahmen des Ausstiegs aus der Kohlestromversorgung ist bis Ende 2025 geplant.⁸¹

Über die Landesstraße L 3308 ist die Anschlussstelle 44 (Alzenau-Nord) zur BAB 45 zu erreichen. Neben der genannten Landesstraße L 3308 ist auch die L 3309 im Ortskern vorzufinden.

Der Bahnhof Großkrotzenburg, am nördlichen Rand der Gemeinde, liegt an der Main-Spessart-Bahn Hanau-Würzburg (Kahlgrundbahn).

Durch die Buslinie 566, die zwischen Hanau und Kahl am Main pendelt, ist die Gemeinde Großkrotzenburg innerörtlich erschlossen.

Tabelle 190: Anzahl von Personen in Großkrotzenburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	129	34	9	1	0	173
Nachts (L _{Night})	40	13	1	0	0	-	54

⁸¹ <https://www.uniper.energy/de/deutschland/kraftwerke-deutschland/staudinger>, abgerufen am 09.02.2024

Tabelle 191: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Großkrotzenburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,251	0,355	0,053
Zahl der Wohnungen	81	4	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	24		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	3		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3309 Lindenstraße	<p>Am 24.02.2023 wurde auf der L 3309, Linden- und Taunusstraße zwischen Einmündungen Waitzweg (Lindenstraße) und Römerstraße (Taunusstraße) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Darüber hinaus können an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vorliegen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
2 L 3309 Taunusstraße	<p>Am 24.02.2023 wurde auf der L 3309, Linden- und Taunusstraße zwischen Einmündungen Waitzweg (Lindenstraße) und Römerstraße (Taunusstraße) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Darüber hinaus können an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vorliegen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 L 3308 Waitzweg	Die Landesstraße L 3308 führt auf die BAB 45 und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion	48	61

wahr. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 5.205 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 145 Fahrzeugen/Tag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für vereinzelte Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.12 Gründau

Die Gemeinde Gründau, die an den Flüssen Gründau (verantwortlich für die Namensgebung der Gemeinde) und Kinzig liegt, besteht aus den sieben Ortsteilen Breitenborn, Gettenbach, Hain-Gründau, Lieblos, Mittel-Gründau, Niedergründau und Rothenbergen. Die Gemeinde Gründau hat 14.831 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist recht dörflich geprägt.

Die beiden Ortsteile Lieblos und Rothenbergen besitzen einen direkten Autobahn-Anschluss an die Bundesautobahn 66. Außerdem führt die Bundesstraße 457 mit den Anschlussstellen Niedergründau, Mittel-Gründau, Hain-Gründau, Gettenbach und Lieblos durch die Gemeinde Gründau.

Die lokalen Buslinien MKK-66 bis 68 werden täglich durch die regionale Linie 374 unterstützt. An Werktagen ist Gründau durch o.g. Buslinien an die Bahnhöfe Niedermittlau, Langenselbold und Gelnhausen angebunden. Die Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen, mit Stationen in Lieblos und Mittel-Gründau, führt durch die Gemeinde Gründau.

Tabelle 192: Anzahl von Personen in Gründau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.063	665	371	177	17	3.293
Nachts (L _{Night})	1.265	462	267	26	0	-	2.020

Tabelle 193: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Gründau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,145	5,140	1,180
Zahl der Wohnungen	1.566	268	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	522		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	126		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Rothenbergen BAB 66	<p>Ausweislich der Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren an der BAB 66 im Bereich Wingertstraße die Lärmsanierungswerte überschritten. Diesen Bereich weist der Bebauungsplan von 1969 als Wochenendhausgebiet aus. Derartige Gebiete genießen keinen Lärmschutz nach Kapitel D;XIV, 37.1 VLärmSchR97.</p> <p>Für die Gebäude in der Seibelstraße kommt es zu keinen Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen. Somit sind hier keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Folglich liegen die Voraussetzungen für einen lärmmindernden Fahrbelag auf der BAB 66 bei Gründau nicht vor.</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch den Ausbau der BAB 66 Richtung Fulda hat der Verkehr auf der BAB 66 ganz erheblich zugenommen. Daher werden Schallschutzwände, Flüsterasphalt und ein Tempolimit gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern ein immissionstechnisches Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

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.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 OT Lieblos, L 3333 Leipziger Straße	Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt Lieblos an 23 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

Eingaben aus der Beteiligung:

In der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen folgende Forderungen ein:

- Flächendeckend Tempo 30 km/h innerhalb der Ortschaften.
- Spielstraßen für Kinder anlegen.
- Verkehrsberuhigte Zonen in den Gemeinden
- Rechts vor links durch Haltestreifen auf der Straße kennzeichnen
- Die Schilder „Achtung Schule“ Freiwillig 30 gehören erneuert, sind kaum noch als solche zu erkennen (verblasst und unscheinbar).
- Verkehrsspiegel an gefährlichen Ausfahrten anbringen, wo keine gute Aussicht auf den kommenden Verkehr ist.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Es ist Tempo 30 km/h im Bereich Schulen, Kitas bereits vorhanden. Verkehrsberuhigte Zonen bestehen in reinem Wohngebiet ohne Gehweg. Rechts vor links durch Haltestreifen sind z. B. in Rothenbergen in der Industriestraße angelegt. Verkehrsspiegel wurden an unübersichtlichen Einmündungen aufgestellt, z. B. Hainstraße/Burgstraße, OT Hain-Gründau.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Lieblos B 457	Die B 457 führt in Ortsrandlage an Lieblos vorbei. Der DTV beträgt 14.082 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr 704 Fz/Tag.	10	15

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm auch durch nächtliche Raser. Forderung nach Tempo 60 km/h bis Ende der Wohnbebauung und verstärkte Verkehrskontrollen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis:

Eine Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen wird als nicht sachgerecht gesehen.

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden entlang der B 457 an keinem Gebäude überschritten. Weitere Maßnahmen diesbezüglich sind demzufolge nicht erforderlich. Von einer weiteren Prüfung bzgl. Auswirkungen auf den Verkehr, mögliche Auswirkungen auf bestehende Signalprogramme, etc. kann daher abgesehen werden.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Geschwindigkeitskontrollen werden bereits durch die Gemeinde Gründau durchgeführt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Lieblos Gründauer Straße	Die Gründauer Straße führt vom Ortskern Richtung B 457 vorrangig durch Wohnbebauung.	45	55

Eingaben aus der Beteiligung:

Es ist eine Verkehrszunahme auf der Gründauer Straße und auf der Gelnhäuser Straße zu beobachten, auch wegen des stark gewachsenen Gewerbegebietes. Dadurch herrscht eine hohe Lärmbelastung, vor allem durch Lkws und Raser. Die Straßen sind zu schmal für den Schwerlastverkehr. Forderung nach Verkehrsberuhigung, Tempo 30 km/h und Nutzung der Umgehungsstraße.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für abschnittsweise mindestens auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Die Erstellung eines Lärmgutachtens zur Prüfung weiterer Lärminderungsmaßnahmen wird als sinnvoll erachtet.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Ein Lärmgutachten wird von der Gemeinde Gründau aktuell nicht als notwendig angesehen. Versetztes beidseitiges Halteverbot wurde beschildert, um Geschwindigkeiten zu reduzieren, aber den Verkehrsfluss zu ermöglichen. Die Straße befindet sich mittlerweile in einer Tempo 30-Zone.

Eine Nutzung der übergeordneten Straßen wird schwierig umzusetzen sein.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Lieblos Gelnhäuser Straße	Die Gelnhäuser Straße führt vom Ortskern zum Bahnhof durch eng bebauten Mischgebiet.	302	338

Eingaben aus der Beteiligung:

Es ist eine Verkehrszunahme auf der Gründauer Straße und auf der Gelnhäuser Straße zu beobachten, auch wegen des stark gewachsenen Gewerbegebietes. Dadurch herrscht eine hohe Lärmbelastung, vor allem durch Lkws und Raser. Die Straßen sind zu schmal für den Schwerlastverkehr. Forderung nach Verkehrsberuhigung, Tempo 30 km/h und Nutzung der Umgehungsstraße.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Gemeinde Gründau-Lieblos als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Die Gelnhäuser Straße liegt inzwischen in einer Tempo 30 - Zone.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Niedergründau L 3333 Liebloser Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Niedergründau. Der DTV beträgt 3.244 Kfz/Tag.	64	79

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Im Kreuzungsbereich zur Kirchstraße werden die Fahrten verlangsamt und beschleunigt, wodurch der Lärmpegel steigt. Die Kurve wird auf Grund zu hoher Geschwindigkeiten regelmäßig geschnitten, wobei Gefahrensituationen entstehen. Bitte um Anordnung von Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Zwischen der Einmündung Untergasse bis zur Hausnummer 15b ist Tempo 30 km/h ganztags aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet. Der Einmündungsbereich zur Kirchstraße ist mit einer Randmarkierung gekennzeichnet. Eine Mittelmarkierung ist lt. Hessen Mobil rechtlich nicht erlaubt. Die Verkehrssituation wird weiter überwacht.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Niedergründau K 906 Rothenberger Straße	Die Kreisstraße führt durch den Ortsteil Niedergründau und führt nach Rothenbergen und im weiteren Verlauf zur BAB 66.	17	25

Eingaben aus der Beteiligung:

Hoher Verkehrslärm. Häufigkeit der Busfahrten an beiden Haltestellen hat enorm zugenommen. Wenn ein Bus in Richtung Rothenbergen anfährt, die Steigung hinauf, lärmt dies. Motorradlärm, Poser und viel Schwerlastverkehr. Inzwischen ist die Rothenberger Straße zu einer sehr regen genutzten Durchfahrtsstraße zwischen Langenselbold/ Mittelgründau und Rothenbergen/ BAB 66 sowie Ronneburg/ Büdingen geworden.

Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung:

- Umgehungsstraße um Niedergründau
- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Geschwindigkeitskontrollen
- Zebrastreifen, Fußgängerampel
- Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehr und Motorräder
- Lärmschutzwand
- lärmindernder Asphalt

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise mindestens auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger:

Im Doppelhaushalt 2024 und 2025 sind keine Haushaltsmittel für bauliche Lärmsanierungen eingestellt. Weiterhin unterliegt der Main-Kinzig-Kreis derzeit einer vorläufigen Haushaltsführung und freiwillige Leistungen sind derzeit untersagt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Die Eingaben zum ÖPNV wurden an die Kommune und an die KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Hohes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der Einstufung als übergeordneter Straße (K 906) nicht vermeidbar. Der erhöhte Verkehrslärm durch Busse und Lkws besteht nur zu Tageszeiten. Aufgrund der Straßen- und Gehwegbreite ist keine Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig. Verkehrsmessungen werden bereits durchgeführt.

Stellungnahme der KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH:

Eine Stellungnahme liegt leider nicht vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Rothenbergen K 903 Frankfurter Straße Fuldaer Straße	Die Kreisstraße führt durch den Ortsteil Rothenbergen von der BAB 66 kommend weiter nach Gründau.	264	309

Eingaben aus der Beteiligung:

Sehr viel Lkw-Verkehr an der Abfahrt Rothenbergen, es wird nicht die Umgehungsstraße von Lieblos kommend genutzt. Im ganzen Ort ist Tempo 50 und das obwohl es nicht überall Bordsteine gibt. Bitte um Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger:

Eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers liegt bisher nicht vor.

Festlegung:

Der Main-Kinzig-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

Stellungnahme der Gemeinde Gründau:

Viele Straßen im OT Rothenbergen wurden bereits über das Lkw-Empfehlungsnetz gesperrt, jedoch werden häufig Pkw-Navigationsgeräte von den Lkw-Fahrern genutzt. Geschwindigkeitsmessungen werden bereits durchgeführt.

10.6.13 Hammersbach

Die 4.880 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Hammersbach setzt sich aus den beiden Ortsteilen Marköbel und Langen-Bergheim zusammen. Die Gemeinde befindet sich im osthessischen Main-Kinzig-Kreis und war lange Zeit durch Landwirtschaft geprägt.

Die Anschlussstelle Hammersbach an die BAB 45 wurde 2007 eingeweiht. Die Landesstraßen L 3009 und L 3195 durchziehen die Ortsteile als Ortsdurchfahrten.

Tabelle 194: Anzahl von Personen in Hammersbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	743	396	18	18	0	1.175
Nachts (L _{Night})	601	153	10	14	0	-	778

Tabelle 195: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hammersbach, (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,266	2,711	0,661
Zahl der Wohnungen	557	16	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	170		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	44		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Langenbergheim / Marköbel BAB 45:	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich
2	OT Langenbergheim L 3195 Hanauer Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt an 39 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen erfolgte die Instandsetzung der Unterführung Krebsbach bei Hammersbach/ Langenbergheim. Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2022.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Marköbel L 3009 Hauptstraße Langenbergheimer Straße Hüttengesäßer Straße	Die Landesstraße führt durch den Stadtteil Marköbel und ist sehr eng bebaut. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrs-zählung 2021 in diesem Bereich ca. 3.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 115 Fahrzeugen/Tag.	118	149

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Sanierungsoffensive des Landes Hessen:

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen erfolgte 2022 eine Deckenerneuerung zwischen der Abzweigung L 3195 (Hirzbach) und Hammersbach/Marköbel inkl. einer punktuellen Sanierung der Ortsdurchfahrt Marköbel. Außerdem war für 2023 die Instandsetzung der Unterführung Krebsbach in Hammersbach/Marköbel angesetzt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 L 3195 Langenbergheimer Straße	Die im südlichen Bereich teilweise sehr eng baute Landesstraße verbindet die Hammersbacher Ortsteile Marköbel und Langen-Bergheim miteinander. Der nördliche Abschnitt ist außerorts gelegen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 3.500 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 70 Fz/Tag.	51	66

Eingaben aus der Beteiligung:

Von den Anwohnerinnen und Anwohnern wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h gefordert, da durch die starke Beschleunigung am Ortsausgang eine hohe Lärmbelastung entsteht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für vereinzelte Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.14 Hasselroth

Die Gemeinde Hasselroth im hessischen Main-Kinzig-Kreis setzt sich aus den drei Ortsteilen Gondsroth, Neuenhaßlau und Niedermittlau zusammen, wobei die Ortsteile geographisch deutlich voneinander getrennt liegen. Das Gemeindegebiet befindet sich am Ost- rand des Rhein-Main-Gebietes zwischen der Kinzigau und den nordwestlichen Ausläufern des Spessarts. Die Gemeinde Hasselroth hat 7.425 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Die Ortsteile sind untereinander und mit den benachbarten Kommunen durch die L 3339 und die L 3269 verbunden.

Mit dem Anschlusspunkt Niedermittlau hat die Gemeinde Hasselroth eine Verbindung mit der Bahnstrecke Fulda-Hanau. Regionale Buslinien befriedigen die ÖPNV-Anbindung unter den Ortsteilen und zu den nächsten Mittelzentren.

Tabelle 196: Anzahl von Personen in Hasselroth, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	536	211	94	0	0	841
Nachts (L _{Night})	307	194	129	0	0	-	630

Tabelle 197: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hasselroth (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,555	0,748	0,069
Zahl der Wohnungen	500	145	0

Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	183		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	42		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

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

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Niedermittlau, L 3269: Alte Dorfstraße	Die Berechnung des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3269 an 71 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Gondsroth, L 3339 Hauptstraße	Die Landesstraße 3339 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Gondsroth. Der DTV 2021 beträgt 8.892 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 347 Fz/Tag. Es herrscht bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h im Bereich Hauptstraße 62 - 6 in Fahrtrichtung Hasselroth-Neuenhaßlau (nahezu gesamte Ortsdurchfahrt) Tempo 30: Hauptstraße 62 - 1 in Fahrtrichtung Freigericht-Somborn (nahezu gesamte Ortsdurchfahrt) und außerdem von Tempo 60 km/h zwischen südl. Ortstafel Gondsroth und Kreisverkehr

Eingaben aus der Beteiligung:

Die geplante Süd-West Umgehung bei Hasselroth-Gondsroth wäre negativ für die Lärmbelastung Gondsroth. Sie trennt den Ort vom angrenzenden Wald und Naherholungsgebiet. Die noch nicht umgesetzte und genehmigte Südwest-Umgehung von Gondsroth führt wegen deutlicher Ortsnähe und Anhöhe zu einer enormen Lärmbelastung aller Anwohner. Andere Varianten der Umgehungsstraße aus Lärmschutz-Gründen bevorzugen.

Bisheriger Sachstand:

Aufgrund anhaltender Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern ist der Straßenabschnitt seit vielen Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ab der Ortstafel bis 50 m vor dem Fabrikgebäude der Wellpappe Alzenau GmbH aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Rechtsfolge:

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

Die Umsetzung eines Lkw-Fahrverbots in der OD Gondsroth scheiterte bislang an einer geeigneten Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis:

Nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises werden weder am Tage noch in der Nacht an einem Wohngebäude die Richtwerte aus der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten.

Stellungnahme der Gemeinde Hasselroth:

Es ist bereits durchgehend Tempo 30 angeordnet und lärmarter Asphalt eingebaut.

Die Ortsumgehung ist dringend notwendig. Wenn möglich sollte ein beschleunigtes Verfahren angewendet werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen hinsichtlich der Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich die Ortsumgehung Freigericht/Hasselroth im Zuge der L 3339 bei Hessen Mobil in Planung. Das Projekt befindet sich in der Phase der Vorplanung - der ersten von vier Planungsphasen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Neuenhaßlau L 3339 / L 3269, Bahnhofstraße	Die Landesstraßen 3339 und 3269 führen als Teil der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Neuenhaßlau. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h am Tag ausgewiesen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderungen nach

- Verlängerung Tempo 30 km/h Zone auf gesamten Ortskern oder mindestens bis Einmündung Karlstraße
- Versetzung der Ortstafel an die Einmündung Übergangwohnheim
- Höhe Einmündung Karlstraße fest installierte Geschwindigkeitsmessanlage aufstellen
- Temporäre Fahrverbote für Lkw und Motorräder
- Die Umgehungsstraße ab Nettomarkt durch den Wald Richtung Gondsroth realisieren

Bisheriger Sachstand:

Am 01.08.2019 wurde in der Bahnhofstraße Nr. 30 bis Nr. 47 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Ergänzend können zudem die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Rechtsfolge:

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

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

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 und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Stellungnahme der Gemeinde Hasselroth:

Es sollte eine einheitliche Regelung auf Tempo 30 nachts oder auch ganztags in der kompletten Ortsdurchfahrt (Ortstafel zu Ortstafel) herrschen, auch unter dem Aspekt des Neubaus einer Kita am Ortseingang.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Neuenhaßlau Karlstraße	Die Karlstraße führt größtenteils in Ortsrandlage durch Neuenhaßlau. Im südlichen Bereich trennt sie Wohnbebauung von Gewerbegebiet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Karlstraße ist zwischen Einmündung Bahnhof- und Freigerichtstraße zu entlasten. (vermehrter Verkehr und Geschwindigkeitsüberschreitungen)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Gemeinde Hasselroth:

Es besteht eine Zone 30 mit rechts vor links. Wartelinien/Hinweislinien sind markiert.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der schützenswerte Lebensraum aus Wald, Feldern und alten Streuobstwiesen im Bereich der geplanten Umgehung Hasselroth vorgeschlagen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.6.15 Jossgrund

An der Grenze zum bayrischen Landkreis Main-Spessart liegt die 3.429 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große ländlich geprägte Gemeinde Jossgrund. Sie setzt sich aus den vier Ortsteilen Burgjoß, Lettgenbrunn, Oberndorf und Pfaffenhausen zusammen.

Südlich der Gemeinde verläuft die Bundesstraße 276. Über die beiden Anschlussstellen Bad Orb/Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster/Jossgrund ist die Bundesautobahn 66 zu erreichen.

Die Bahnhöfe Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster liegen am nächsten zur Gemeinde Jossgrund. Die Buslinien HU-82 und HU-83, die dem Rhein-Main-Verkehrsbund angehören, verbinden Jossgrund mit der Kurstadt Bad Orb.

Tabelle 198: Anzahl von Personen in Jossgrund, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 199: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Jossgrund (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 OT Burgjoß L 3199 Spessartstraße Burgstraße	Die Landesstraße 3199 führt als Ortsdurchfahrt durch Burgjoß. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2021 für den nördlichen Abschnitt 2.767 Kfz/Tag, für den westlichen Abschnitt 2.871 Kfz/Tag.	16	26

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Oberndorf L 3199 Frankfurter Straße Lohrer Straße	Die Landesstraße 3199 führt als Ortsdurchfahrt durch Oberndorf durch teilweise enge Bebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2021 2.871 Kfz/Tag.	33	46

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrensweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.16 Langenselbold

Die 14.630 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Langenselbold liegt am Rande des Kinzigtals, zwischen Gelnhausen und Hanau. Langenselbold besitzt nur eine Gemarkung, wobei umgangssprachlich die Stadt dennoch in Oberdorf, Hinserdorf und den Klosterberg getrennt wird. Zu der Gemarkung Langenselbold gehört ebenfalls der Buchberg. Die Stadt ist Wohn- und Gewerbestandort.

Langenselbold ist am Langenselbolder Dreieck mit den beiden BAB 45 und 66 an das Autobahnnetz angebunden. Das Stadtgebiet wird zusätzlich von mehreren Landesstraßen durchzogen.

Die Stadt besitzt mit ihrem Bahnhof im Gewerbegebiet einen Haltepunkt der Kinzigtalbahn. Hier halten sowohl Regionalbahnen als auch Regional-Express-Züge. Als Mitglied der KVG Main-Kinzig ist Langenselbold an den Main-Kinzig-Kreis und an das Rhein-Main-Gebiet angeschlossen.

Auf dem Segelfluggelände sind Segelflugzeuge, Segelflugzeuge mit Hilfsmotor und Ultraleichtflugzeuge stationiert. Platzfremde Reisemotorsegler und Ultraleichtflugzeuge bedürfen der vorherigen Zustimmung des Flugplatzhalters zum Anfliegen des Platzes.

Tabelle 200: Anzahl von Personen in Langenselbold, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.750	1.300	551	125	42	4.768
Nachts (L _{Night})	2.023	865	221	59	11	-	3.179

Tabelle 201: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Langenselbold (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	15,231	7,841	1,703
Zahl der Wohnungen	2.269	341	20
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	11	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	753		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	195		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 66	<p>Die BAB 66 verläuft 4-spurig südlich von Langenselbold.</p> <p>Östlich der AS Langenselbold befindet sich eine durchgängig 4,75 m hohe Lärmschutzwand. Das Wohngebiet Sipelvelder Straße ist über eine durchgängige 8,50 m hohe Lärmschutzwand vor dem Verkehrslärm der BAB 66 geschützt.</p> <p>Hessen Mobil hat im Dezember 2015 aufgrund einer schalltechnischen Berechnung für den Streckenabschnitt der A 66 zwischen Langenselbold Dreieck und Anschlussstelle Langenselbold eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet. Diese ist befristet bis zur Umsetzung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Die An- und Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgt dynamisch über die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage.</p> <p>Es wurde bereits in den Jahren 2003 bis 2008 an 12 Gebäuden Zuschüsse für Lärmschutzfenster übernommen.</p> <p>Im Bereich der BAB 66 konnten durch Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil östlich der AS Langenselbold keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen festgestellt werden. Westlich der Anschlussstelle sind an weiteren 12 Gebäuden (12 Gebäude wurden ja bereits lärmsaniert) die Lärmsanierungswerte überschritten.</p> <p>Trotz Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 km/h in den Nachtstunden sind westlich der Anschlussstelle an 17 Gebäuden die maßgeblichen Richtwerte überschritten, die die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen begründen. 11 Gebäude davon wurden bereits durch Hessen Mobil lärmsaniert.</p>
2 BAB 45 / L 3193	<p>Westlich von Langenselbold kreuzen sich sowohl die BAB 45 als auch die beiden Landesstraßen 3193 und 3445 an der Anschlussstelle „Langenselbold-West“.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
3 L 3445 Hanauer Straße Gelnhäuser Straße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Landesstraße an 37 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
4 L 3217 Friedrichstraße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt Haitz an 53 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil</p>

Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5 Ringstraße	Die Ringstraße ist eine kommunale Straße, die im nördlichen Stadtgebiet von Langenselbold von der L 3445 zur L 3271 verläuft. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße mit zahlreichen Geschäften, einem Einkaufszentrum, ein Innovationszentrum und fünf Gaststätten. Weiterhin liegt an der Ringstraße ein Kindergarten, eine Zufahrt zu einem Kindergarten und eine Gesamtschule. Für große Teile der Ringstraße sind bereits Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet. Weiterhin bestehen ein Kreisverkehr und zwei Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Kindergarten und der Schule. Durch die Ringstraße führen verschiedene Buslinien der KVG (Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig).

Bisheriger Sachstand:

Es wurde von der Stadt Langenselbold angeregt, eine Neuberechnung der Lärmsituation basierend auf Basis einer aktuellen Verkehrszählung durchzuführen. Die Möglichkeiten der Anordnung von Tempo 30 für den kompletten Streckenabschnitt und eines Lkw-Durchfahrtsverbots sollten in eigener Zuständigkeit geprüft werden. Ebenso die Einrichtung eines Radweges und eine Optimierung der Ampelschaltung.

Somit hat die Stadt Langenselbold im Oktober 2018 an verschiedenen Punkten in der Ringstraße ein Verkehrszählgerät angebracht. Nach Auskunft des Ordnungsamtes beträgt der DTV-Wert in Höhe des Einkaufszentrum 4.190 Fahrzeuge, bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 4,28 %. In regelmäßigen Abständen wurden die Geschwindigkeiten mit mobilen Messgeräten von der Stadtpolizei Langenselbold überprüft. Es konnten keine übermäßigen Verstöße festgestellt werden.

Auf einem Großteil der Straßenabschnitte bestehen bereits Geschwindigkeitsreduzierungen, die auch beibehalten werden sollen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot hätte aufgrund des hohen Anliegerverkehrs nur geringe Auswirkungen auf die Lärmbelästigung. Zudem bestehen keine Ausweichrouten.

Stellungnahme der Stadt Langenselbold:

Im Jahr 2020 erfolgte eine erneute Verkehrsuntersuchung.

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.

In diesem Bereich gibt es eine Lichtzeichenanlage. Diese wurde vor einigen Jahren, aufgrund von Beschwerden der Anwohner und auch tatsächlich zu hoher Geschwindigkeiten, so umgerüstet, dass sie Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit erkennt und auf Rot schaltet.

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot ist nicht möglich, da viele Nahversorger (REWE, LIDL etc.) mit Lkw-Lieferverkehr angedient werden müssen. Eine geeignete Alternative ist nicht vorhanden.

Die Einrichtung eines durchgehenden Radweges wird kritisch gesehen, da hierfür die Straßenbreite an einigen Stellen zu gering ist. Darüber hinaus ist die Einrichtung eines benutzungspflichtigen Radweges dort nicht zulässig.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	L 3271 Hinserdorfstraße Hüttengesäßer Straße	Die Hinserdorfstraße und Hüttengesäßer Straße führen von der Kreuzung der Landesstraßen L 3009 und L 3271 zur Ortsmitte.	0	2

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt Langenselbold grundhaft erneuert.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. Rödelberg
- b. Buchberg
- c. Weinberg
- d. Ackerflächen Richtung Gründau und Erlensee

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Stadt Langenselbold wurde um eine Stellungnahme, ob die Prüfung zur Ausweisung als ruhiges Gebiet erfolgen soll, gebeten. Eine Stellungnahme ist bisher noch nicht erfolgt.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung: :

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

10.6.17 Linsengericht

Die Gemeinde Linsengericht besteht aus den Ortsteilen Altenhaßlau, Eidengesäß, Geislitz, Großenhausen und Lützelhausen, wobei sich die Gemeindeverwaltung in Altenhaßlau befindet. Linsengericht liegt am nördlichen Rand des Spessarts zur Grenze Bayerns. Der

höchste Punkt des Gemeindegebietes ist am Gipfel des Franzosenkopfes (481 mü.NN). Linsengericht besitzt 9.976 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Die Gemeinde Linsengericht ist über die Landesstraße 3202 an die Anschlussstelle Gelnhausen-West (BAB 66) angeschlossen.

Über die Buslinie AB-30 besteht eine direkte Verbindung zum Busbahnhof Gelnhausen. Die Fahrpläne wurden hierbei auf die Regionalbahn in Gelnhausen abgestimmt.

Tabelle 202: Anzahl von Personen in Linsengericht, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.044	529	251	46	17	1.887
Nachts (L _{Night})	724	416	114	19	7	-	1.280

Tabelle 203: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Linsengericht (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,479	1,132	0,180
Zahl der Wohnungen	896	148	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	11	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	302		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	81		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Altenhaßlau L 3202 Hauptstraße	Die Berechnung des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 12 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Altenhaßlau BAB 66	Nördlich des Ortsteiles Altenhaßlau verläuft die BAB 66. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 53.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.800 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Enorme Lärmemission durch die A 66 zwischen Gelnhausen West und Gelnhausen Ost kurz hinter der Gemarkungsgrenze Linsengericht. Das Verkehrsaufkommen über die A 66

hat sich seit dem Lückenschluss bei NeuhoF mindestens vervierfacht. Ein Ausbau und Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen wird gefordert, im Einzelnen Schallschutzwände, Flüsterasphalt und Ausweitung der Tempo 100 km/h.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 100 km/h zwischen Km 148,6 - 151,5 angeordnet.

Rechtsfolge:

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

Die Berechnung des damaligen Straßenbulasträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung, dass an weiteren 22 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten seien. Zudem war beabsichtigt, eine grundhafte Erneuerung der BAB 66 zwischen den Anschlussstellen Gelnhausen-West und Gelnhausen-Ost ins Bauprogramm aufzunehmen.

An 3 Gebäuden konnten bereits bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen bezuschusst werden.

Stellungnahme der nun zuständigen 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.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern das immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert. Es ist eine grundhafte Fahrbahndeckensanierung für 2024/2025 im Bereich zwischen Gelnhausen Ost und West geplant.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Altenhaßlau L 2306 Unterfrankenstraße	Die L 2306 führt den Verkehr vom südlichen Spessart auf die BAB 66. Der DTV beträgt 5.577 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	49	60

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegen Lärmbeschwerden durch Anwohner der Straße Am Eselpfad vor. Die Lärmbelastung sei die letzten zwei Jahre extrem gestiegen, ebenfalls ist die Verkehrssicherheit zu hinterfragen, da die Straße als Schulweg genutzt wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Linsengericht:

Seit 2019 ist in der Ortseinfahrt an genannter Stelle eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert, die Tempo 50 überwacht.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Altenhaßlau L 2306 Unterfranken- straße	Die L 2306 führt den Verkehr vom südlichen Spessart auf die BAB 66. Der DTV beträgt 5.577 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	29	35

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbelästigung durch Geschwindigkeitsüberschreitungen (Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) und Verkehrsaufkommen, viel Autoverkehr und zunehmender Lkw Verkehr. Ebenfalls gefährliche Verkehrssituationen durch häufige Geschwindigkeitsüberschreitung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme der Gemeinde Linsengericht:

Ca. 700 Meter der L3202 liegen im Gemarkungsbereich der Gemeinde Linsengericht. Der Rest gehört zur Stadt Gelnhausen, bzw. Gemeinde Freigericht. Im Teilbereich der Gemeinde Linsengericht ist Tempo 70 angeordnet und wird regelmäßig mobil überwacht.

10.6.18 Maintal

Die Stadt Maintal liegt zwischen Frankfurt am Main und Hanau. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum die zweitgrößte Stadt des Main-Kinzig-Kreises. Maintal grenzt jeweils durch den Main getrennt im Süden an Mühlheim am Main (Kreis Offenbach) und die Stadt Offenbach a.M., sowie im Westen an die Frankfurter Stadtteile Fechenheim und Bergen-Enkheim. Die Stadt Maintal hat 39.698 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und setzt sich aus den vier Stadtteilen Dörnigheim, Bischofsheim, Hochstadt und Wachenbuchen zusammen.

Über die mitten durch das Stadtgebiet führende Bundesautobahn 66 besteht eine direkte Anbindung an Frankfurt am Main. Außerdem besteht über das Hanauer Kreuz eine Verbindung zur BAB 45 (Dortmund-Aschaffenburg).

Die Stadt Maintal ist zudem über zwei Fährverbindungen an Mühlheim und Rumpenheim angeschlossen, wobei die Fähre Mühlheim seit 2017 vorübergehend stillgelegt wurde.

Weiterhin besitzt Maintal zwei Haltepunkte „Maintal West“ und „Maintal Ost“ auf der Bahnstrecke Frankfurt-Hanau („Hanauer Bahn“). Durch das Maintaler Busnetz werden nicht nur die einzelnen Stadtteile miteinander verbunden, sondern es werden außerdem direkte Verbindungen nach Hanau und Frankfurt a.M. hergestellt.

Tabelle 204: Anzahl von Personen in Maintal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	6.065	2.965	1.432	506	86	11.054
Nachts (L _{Night})	4.468	1.878	968	145	7	-	7.466

Tabelle 205: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Maintal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	19,331	5,735	1,062
Zahl der Wohnungen	5.260	961	40
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	20	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.799		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	473		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

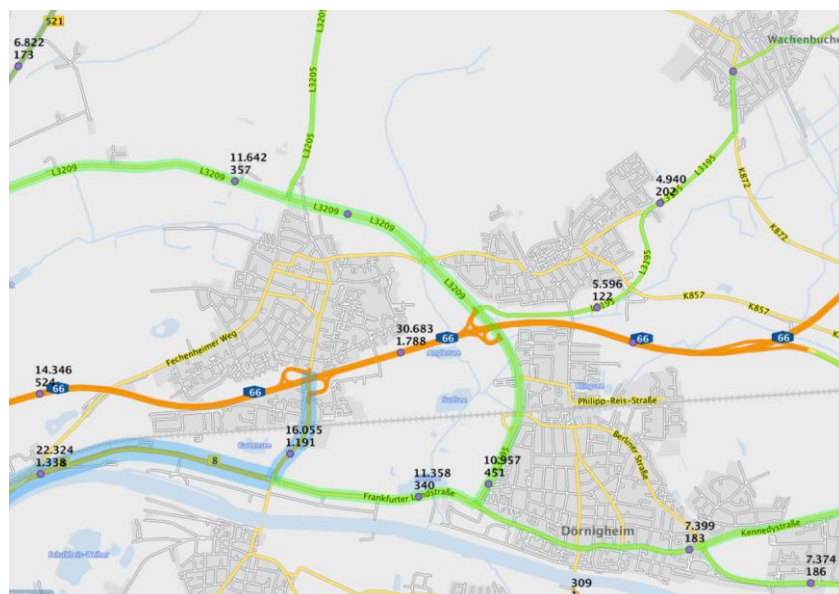


Abbildung 71: Verkehrsmengenkarte_2021 Maintal @ Hessen Mobil ⁸²

⁸² <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte>, abgerufen 18.02.2023

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Bischofsheim BAB 66	<p>Nach Auskunft des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten. An den betroffenen Immobilien wurden jedoch schon passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.</p> <p>Es wurde auf der gesamten Richtungsfahrbahn Hanau westlich und östlich der Anschlussstelle BAB 66, Maintal Bischofsheim ein lärmindernder Fahrbahnbelag in Regelbauweise eingebaut (Korrekturfaktor - 2 dB(A)).</p> <p>Auf der Richtungsfahrbahn Frankfurt wurde nur auf dem ersten Fahrtstreifen westlich der Anschlussstelle BAB 66, Maintal Bischofsheim ein lärmindernder Fahrbahnbelag in Regelbauweise vorgehalten.</p> <p>Zwischen dem AS Hanau-W und dem AS Maintal-Bischofsheim FR Frankfurt a.Main Betriebs-km 120,5 b. km 116,1 ist für 2027 und 2028 eine Fahrplandeckenerneuerung geplant</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
2 OT Dörnigheim BAB 66	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
3 OT Dörnigheim L 3195	<p>Die L 3195 führt als Umgehungsstraße in Ortsrandlage westlich am Stadtteil Dörnigheim vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hat auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen lassen.</p>

Stellungnahme der Stadt Maintal zu den Lärmbelastungen aus der BAB 66:

Die Corona-Pandemie hat auch 2021 noch einen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrszahlen gehabt. Daher sollten Zahlen aus diesem Zeitraum nicht in die Bewertung einfließen, sondern vielmehr aktuellere Zahlen aus 2022, bzw. eine neue Verkehrszählung aus diesem Jahr herangezogen werden. Erst kürzlich haben uns erneut Beschwerden aus der Bürgerschaft in Bischofsheim erreicht, da das nächtliche Tempolimit von 100 km/h nicht eingehalten wird. Wir schlagen daher zusätzlich zu einer Neubewertung mit aktuelleren Zahlen und lärmindernden Maßnahmen Geschwindigkeitskontrollen vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Neubewertung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung (voraussichtlich 2025) und somit in der 5. Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Dörnigheim B 8 Frankfurter Landstraße	Die B 8 führt als Frankfurter Landstraße 4-spurig zwischen Frankfurt-Fechenheim und der AS Maintal-Bischofsheim an 7 Wohngebäuden im Außenbereich vorbei. Die Frankfurter Landstraße ist zweibahnig mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung und Trennung durch Schutzplanken geführt - aber ohne Ausweisung als Kraftfahrstraße. Für die Wohngebäude ist bisher kein passiver Lärmschutz durch Hessen Mobil gewährt worden. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für alle Fahrzeuge ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 22.300 Kfz/Tag. Der Schwerverkehranteil liegt bei etwa 1.300 Fahrzeugen/Tag.

Bisheriger Sachstand:

2016 erfolgte auf der Frankfurter Landstraße (B 8 - Bereich Bootshafen Mainkur) eine Deckenerneuerung mit einem SMA 0/8 (lärmmindernder Fahrbahnbelag in Regelbauweise).

Ausweislich einer schalltechnischen Untersuchung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden an allen Gebäuden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Hinsichtlich möglicher baulicher Lärmminderungsmaßnahmen wie einer Lärmschutzwand sei anzumerken, dass im Untersuchungsgebiet der Lückenschluss BAB 66 / BAB 661, Frankfurt-Riederwald vorgesehen ist. Innerhalb des Prognosezeithorizonts soll dieser Lückenschluss die B 8 um etwa 1/3 entlasten und den Schwerverkehr auf der B 8 mindestens halbieren.

Auf die Anordnung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wurde seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis verzichtet. Nach übereinstimmender Ansicht der Polizei, des Straßenbaulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde würde eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit den Verkehrsfluss auf dieser stark belasteten Bundesstraße negativ beeinflussen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Für alle 7 Gebäude werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 64 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an allen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Die Stadt Maintal fordert weiterhin die Reduktion auf Tempo 60 sowie Geschwindigkeitskontrollen auf Höhe der Bedarfsampel Zufahrt Hausnr. 101.

Die hauseigene Verkehrszählung von Oktober - November 2023 mittels einer TOPO-Box hat ergeben, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird und 85 % der erfassten Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 90 km/h aufwiesen. Aktuell befindet sich hier ein Enforcement Trailer-Stellplatz. Hiermit kann geprüft werden, ob die Voraussetzungen für eine dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung gegeben sind.

Zudem wird aktuell eine Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Auswirkungen des Riederwaldtunnels auf die Maintaler Stadtteile durch ein von der Stadt Maintal beauftragtes Planungsbüro durchgeführt.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis:

Nach ausführlicher Prüfung wird an der bestehenden Tempo80-Anordnung festgehalten. Nach Feststellung von Hessen Mobil wird lediglich an zwei Gebäuden der Grenzwert um 1,9 bzw. 1,6 dB(A). überschritten, wobei nicht bekannt ist, ob es sich hier um Schlafräume handelt. Schallschutztechnische Maßnahmen wurden bisher nicht beantragt. Eine nächtliche Beschränkung auf 60 km/h aus Gründen des Lärmschutzes erscheint daher nach sorgfältiger Abwägung unverhältnismäßig, zumal es sich auch nur um eine Strecke von ca. 50 Meter handelt.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit seitens der Kraftfahrenden auf Akzeptanz stoßen würde, zumal, wie bereits erwähnt, die betroffenen Häuser von der Straße aus nicht sichtbar sind. Daher wäre eine permanente Überwachung notwendig.

Festlegung:

Hessen Mobil hat nach Fertigstellung des Lückenschlusses BAB 66/BAB 661 im Hinblick auf die Entwicklung des dortigen Verkehrs zu prüfen, ob bauliche Lärminderungsmaßnahmen für den Stadtteil Dörnigheim erforderlich werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Bischofsheim K 984 Am Kreuzstein	Die Kreisstraße Am Kreuzstein führt von der AS Maintal-Bischofsheim in die Innenstadt von Maintal-Bischofsheim und weist hohe Verkehrsbelastungen aus.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Am 27.09.2023 wurde auf dem Straßenabschnitt Am Kreuzstein in Maintal-Bischofsheim, zwischen BAB 66 und Kreuzung Berger Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und im Januar 2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

Ein Lkw-Fahrverbot wird seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Der Kreuzstein ist eine wichtige Verkehrsverbindung im Stadtteil und die Verbindung zur BAB 66. Ein Lkw-Fahrverbot würde die Seitenstraßen unnötig belasten und wird seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht weiterverfolgt.

Rechtsfolge:

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Bischofsheim Fechenheimer Weg	Der Fechenheimer Weg ist eine kommunale Straße, die den überörtlichen Verkehr in den Stadtteil Bischofsheim hineinführt.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Am 27.09.2023 wurde auf dem Straßenabschnitt Fechenheimer Weg in Bischofsheim, zwischen Hausnummer 68 und Einmündung Rumpenheimer Weg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und im Februar 2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

Ein Nachtfahrverbot für Lkws wird seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht weiterverfolgt.

Der Fechenheimer Weg grenzt direkt an ein Mischgebiet mit Gewerbebetrieben, die von der Andienung mit Lkws abhängig sind (Spessartstraße). Zudem grenzt in der Verlängerung des Fechenheimer Wegs die Erweiterung des Gewerbegebiet West. Ein Lkw-Verbot ist deshalb nicht sinnvoll. Zumal eine letzte Verkehrszählung im Fechenheimer Weg ergeben hat, dass in 14 aufeinanderfolgenden Nächten insg. 152 Lkws gezählt wurden; d.h. 11 Lkws/Nacht, was für ein Lkw-Verbot nicht ausreicht.

Rechtsfolge:

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

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Dörnigheim L 3268 Kennedystraße	Die Landesstraße 3268 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Dörnigheim.

Bisheriger Sachstand:

Ein Lkw-Nachtfahrverbot wurde bereits aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Am 27.09.2023 wurde auf dem Straßenabschnitt Kennedystraße in Maintal-Dörnigheim zwischen den Bereichen Dürerstraße und Bahnhofstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und im Dezember 2023 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Dörnigheim Berliner Straße	Die Berliner Straße ist eine kommunale Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Dörnigheim. Derzeit ist eine maximale Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 40 km/h angeordnet.	45	75

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung, nicht zuletzt wegen dem nächtlichen Schwerverkehr. Bitte um Temporeduzierung und Nachtfahrverbot für Lkws.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Die Verkehrsentwicklung wird von der Straßenverkehrsbehörde weiter beobachtet. Darüber hinaus wird derzeit geprüft, ob Tempo 30 aus Sicherheit & Ordnung angeordnet werden kann.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Dörnigheim Backesweg	Der Backesweg ist eine kommunale Hauptstraße in Dörnigheim, die der innerörtlichen Erschließung dient.	282	341

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastung. Bitte um Temporeduzierung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Maintal als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Die Stadt Maintal prüft im Zuge einer Machbarkeitsstudie derzeit die Möglichkeit der Ausweisung des Backesweges als Fahrradstraße und/oder Einbahnstraße.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Hochstadt BAB 66	Die BAB 66 führt südlich am Stadtteil Hochstadt vorbei. Der DTV beträgt in diesem Bereich 41.841 Kfz/Tag.	452	1278

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sollte lärmindernder Fahrbelag auf der gesamten Richtungsfahrbahn Frankfurt auf der BAB 66 eingebaut werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingabe wurde an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern das immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 OT Hochstadt L 3195	Die L 3195 führt als Ortsumgehung am Stadtteil Hochstadt vorbei. Der DTV 2021 beträgt hier 5.596 Kfz/Tag.	5	10

Eingaben aus der Beteiligung:

In den Straßen Fahrgasse, Hofgerichtsstraße und Am Kochberg kommt es, ausgelöst durch die Südumgehung, Querstraße sowie BAB 66 zu hohen Lärmbelastungen. Es werden bauliche Lärmschutzanlagen und Temporeduzierung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 OT Hochstadt Bahnhofstraße Jägerstraße	Die Bahnhofstraße führt von Süden kommend nach Hochstadt und geht in die Jägerstraße über.	22	28

Eingaben aus der Beteiligung:

Am Kreuzungspunkt Bahnhofstraße/Jägerstraße kommt es zu hohen Lärmbelastungen, eine Temporeduzierung wäre wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Es ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13	OT Wachenbuchen L 3195 Schulstraße Mittelbacher Straße Hanauer Land- straße	Die L 3195 führt in der Ortsdurchfahrt durch Wachenbuchen. Der DTV 2021 beträgt 6.761 Kfz/Tag.	145	190

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird auf die hohe Lärmbelastung hingewiesen und eine Temporeduzierung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Die Stadt Maintal prüft derzeit Möglichkeiten zur Lärmreduzierung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	OT Wachenbuchen K 872 Dorfelder Straße Hanauer Land- straße	Die Kreisstraße führt von Wachenbuchen Richtung Norden nach Niederdorfelden.	198	234

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird auf die hohe Lärmbelastung hingewiesen und eine Temporeduzierung gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Maintal:

Die Stadt Maintal prüft derzeit Möglichkeiten zur Lärmreduzierung.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:**Riederwaldtunnel:**

Für die Verkehrsbelastung von Maintal, insbesondere der B 8, ist laut Hessen Mobil anzumerken, dass der Lückenschluss BAB 66 / BAB 661, Frankfurt-Riederwald vorgesehen ist. Innerhalb des Prognosezeithorizonts soll dieser Lückenschluss die B 8 um etwa 1/3 entlasten und den Schwerverkehr auf der B 8 mindestens halbieren.

Nordmainische S-Bahn

Der zweigleisige Neubau des Vorhabens „Nordmainische S-Bahn“ zwischen Frankfurt-Konstablerwache und Hanau Hbf parallel zur bereits bestehenden Strecke führt zu einer erheblichen Qualitäts- und Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs. In der Hauptverkehrszeit ist ein 15-Minuten-Takt mit der Anbindung der Haltestellen Maintal West und Maintal Ost vorgesehen. Die Anhörungsverfahren für die Planfeststellungsabschnitte Frankfurt und Maintal sind abgeschlossen, das Anhörungsverfahren für den Abschnitt Hanau ist weit fortgeschritten. Das Eisenbahnbundesamt hat den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Frankfurt (PFA 1) im April 2024 erlassen. Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Maintal (PFA 2) wird erwartet.

Schutz ruhiger Gebiete**Eingaben aus der Beteiligung:**

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. „An der Hartig“
- b. Eichenheege
- c. FFH-Gebiet zwischen Wingertstraße und Main
- d. Stadtwald Bischofsheim
- e. Tränkebachaue, Berger-Bischofsheimer Hang (Renaturierter Tränkebach)
- f. Alter Friedhof Dörnigheim
- g. Frauenhain
- h. Östliche Ledergasse
- i. Grüne Mitte zwischen Bahnlinie und A 66
- j. Grüne Mitte zwischen Bahnlinie und Bundesstraße/Höllsee
- k. Stadtwald Dörnigheim
- l. Oberer Tränkebach bis Hohe Straße
- m. Oberer Säulbach bis Hohe Straße

Zu b. - m: Bewertung 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 Immissionschutz 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 (b) bis (m) stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

zu a „An der Hartig“ Festsetzung ruhiges Gebiet im Ballungsraum**Ist-Zustand:**

Für die Stadt Maintal stellt das Landschaftsschutzgebiet und das Naturschutzgebiet „Hartig bei Hochstadt“ in den Stadtteilen Hochstadt und Wachenbuchen eine Erholungsfläche dar, die für naturkundliche Wanderungen genutzt wird. Hierzu zählen zusätzlich der Weinberg „Am hohen Rain“ und die Streuobstwiesen.



**Abbildung 72: „An der Hartig“ in Maintal, Stadtteile Hochstadt und Wachenbuchen
© Regierungspräsidium Darmstadt**

Die lärmtechnische Beurteilung, des von der Stadt Maintal ausgewiesenen Gebietes als ruhiges Gebiet im Ballungsraum ergab, dass die zulässigen Lärmpegel sowohl im Kern- als auch im Randbereich eingehalten werden.

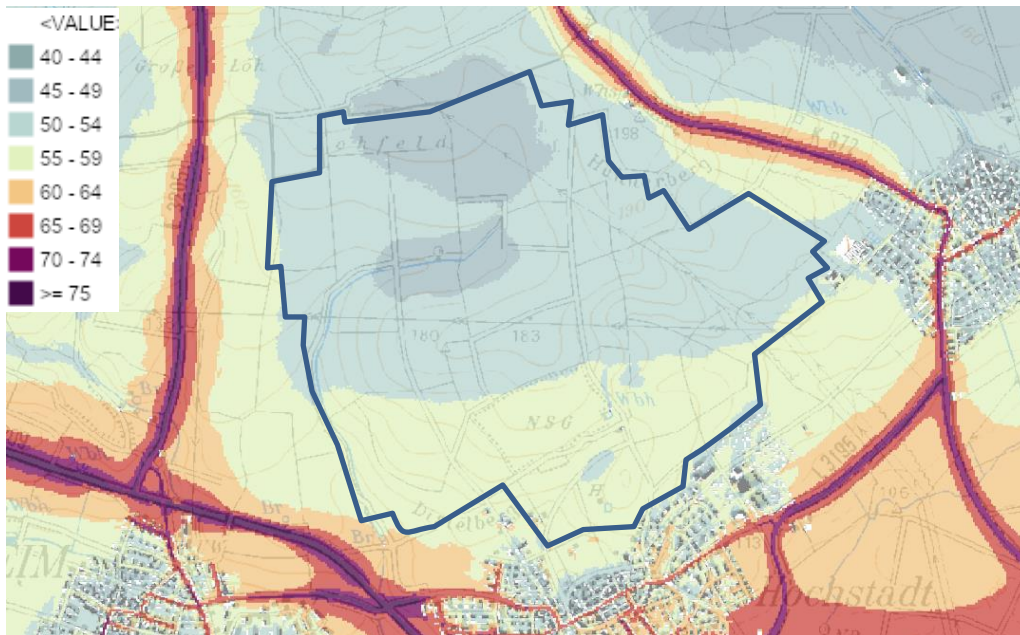


Abbildung 73: „An der Hartig“ in Maintal, Stadtteile Hochstadt und Wachenbuchen, Lärmkarte mit eingezeichnetem Ruhigem Gebiet im Ballungsraum © [HLNUG 2022]

LDEN Lärmkartierung 2022 HLNUG

- Lärmpegel Kernbereich: 45-54 dB(A)
- Lärmpegel Randbereich: 55-59 dB(A)

Das, gemäß Abbildung 73, vorgeschlagene Gebiet erfüllt somit die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum (Kernbereich < 55 dB(A) und Randbereich < 60 dB(A)). Hierzu zählen ebenfalls Gebiete, die sich im Einzugsgebiet des Rhein-Main-Gebietes befinden.

Das Landschaftsschutzgebiet, das Naturschutzgebiet „Hartig bei Hochstadt“ sowie der Weinberg „Am hohen Rain“ und die Streuobstwiesen dienen zusätzlich neben der Möglichkeit von Spaziergängen (hohe Biodiversität und geologische Formationen aus der Eiszeit, Wald als Naturschutzgebiet ausgewiesen) auch als (Ball)Spiel- und Erholungsfläche. Das gesamte Gebiet ist aus allen Richtungen durch zahlreiche, öffentlich zugängliche Feldwege fuß- oder fahrradläufig in maximal 20 Minuten von den Wohngebieten der vier Stadtteile erreichbar.

Es finden zwar über das Jahr verteilt öffentliche Veranstaltungen auf dem angrenzenden Festplatz statt, die aber weder in räumlichem noch zeitlichem Umfang einer Festsetzung als ruhiges Gebiet entgegenstehen.

Es sind keine Planungen bekannt, die berücksichtigt werden müssen.

Festsetzung

Gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b ULR i.V.m. § 47 d Abs. 2 S. 2 BImSchG wird das Landschaftsschutzgebiet, das Naturschutzgebiet „Hartig bei Hochstadt“ sowie der Weinberg „Am hohen Rain“ und die Streuobstwiesen in Maintal, Gemarkung Hochstadt und Wachenbuchen, mit den in der Anlage 1 genannten Flurstückbezeichnungen als ruhiges Gebiet festgelegt. Die Festlegung erfolgt ohne konkreten Maßnahmenkatalog.

Die Festlegung als ruhiges Gebiet tritt mit Verkündung des vorliegenden Lärmaktionsplans in Kraft. Die Verkündung erfolgt durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen.

Hinweis:

Bei der Festlegung des Landschaftsschutzgebiets, des Naturschutzgebiets „Hartig bei Hochstadt“ sowie des Weinbergs „Am hohen Rain“ und der Streuobstwiesen in Maintal als ruhiges Gebiet ohne konkrete Maßnahmen handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind. (§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Dieses ruhige Gebiet ist demnach bei heranrückenden Planungen und Vorhaben (z.B. Vorhaben des Straßen-, Bahn- oder Luftverkehrs) als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen. Der Stellenwert des ruhigen Gebietes ist seiner der Erholung und Gesundheit dienenden Funktion entsprechend zu gewichten.

10.6.19 Neuberg

Die Gemeinde Neuberg grenzt im Norden an die Ausläufer des Vogelsbergs. Bestehend aus den Ortsteilen Ravoltzhausen und Rüdigheim besitzt Neuberg 5.532 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die Gemeinde ist Wohnstandort mit nur geringer gewerblicher Aktivität. Der Landschaftsraum wird vor allem durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Über die nahe gelegene Anschlussstelle Langenselbold-West ist die BAB 45 zu erreichen. Die L 3445 durchquert die beiden Ortsteile als Ortsdurchfahrt.

Es gibt regelmäßige Busverbindungen ab Hanau Hauptbahnhof nach Neuberg.

Tabelle 206: Anzahl von Personen in Neuberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	461	74	29	8	0	572
Nachts (L _{Night})	206	42	12	0	0	-	260

Tabelle 207: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Neuberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,949	2,441	0,481
Zahl der Wohnungen	270	16	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	79		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	14		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

- a. Neubaugebiet „Auf der Weingartsweide“: begrünte Lärmschutzwand zur innerörtlichen Landesstraße und Bebauung (Straßenzüge „An den Römertürmen“, „Palisadenweg“ und Teile der Uhlandstraße) bis zu ca. 4m über Straßenniveau.
- b. An besonders schützenswerten Örtlichkeiten wie z. B. der Schulstraße wurden verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet, um die Bewohner der Seniorendependance, die übrigen Anwohner und Schulkinder vor Lärmimmissionen zu schützen.
- c. Planung für das NBG „Wohnpark am Fallbach“, gelegen zwischen der Straße „Im Unterfeld“ und der L 3193: Wall als Lärmschutzmaßnahme planungstechnisch festgesetzt. Auch auf der Bereitstellungsfläche „Notunterkunft für Geflüchtete“ wird ein solcher Lärmschutzwall abschirmend zur L 3193 entstehen, um Immissionen zu verringern.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Ravalzhausen L 3445 Rüdigheimer Straße / Wilhelmstraße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3269 an 44 Gebäuden eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Rüdigheim L 3445 Ravalzhäuser Straße	Die L 3445 bildet die Ortsdurchfahrt von Rüdigheim. Im Bereich Ravalzhäuser Straße Nr. 24 und 58, sowie Wilhelmstraße zwischen Haus Nr. 27 und Kirche ist ganztags Tempo 30 km/h angeordnet.	79	101

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.20 Nidderau

Die Stadt Nidderau ist mit 20.652 Einwohner (Stand: 31.12.2023) die fünftgrößte Stadt des Main-Kinzig-Kreises. Sie liegt am nordöstlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes, in der südlichen Wetterau und grenzt an die Ausläufer des Vogelsberges. Sie gliedert sich in die fünf Ortsteile, Eichen, Erbstadt, Heldenbergen, Ostheim und Windecken.

In Nidderau kreuzen sich die beiden Bundesstraße 45 und 521. In nordsüdlicher Richtung werden die beiden Ortsteile Heldenbergen und Windecken durch die, Ende Juni 2015 eröffnete Ortsumgehung, entlastet.

Durch den Bahnhof Nidderau gibt es einen Haltepunkt auf der Strecke Friedberg-Hanau und an der Niddertalbahn von Bad Vilbel bis Glauburg-Stockheim. Mit Ausnahme von Erbstadt gibt es in allen Stadtteilen Bahnhaltepunkte, die aber abseits der jeweiligen Ortslage liegen. Mit der Buslinie 562 besteht die Verbindung zwischen Nidderau (mit seinen Stadtteilen) und der Stadt Hanau. Außerdem gibt es noch die Linie MKK-45, die seit 2009 das südlich gelegene Bruchköbel durchquert.

Tabelle 208: Anzahl von Personen in Nidderau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	625	171	168	13	0	977
Nachts (L _{Night})	252	184	24	0	0	-	460

Tabelle 209: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Nidderau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,751	1,531	0,303
Zahl der Wohnungen	464	86	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	151		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	28		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Eichen B 521	Die B 521 führt in Ortsrandlage am Stadtteil Eichen vorbei. Die Berechnung des Straßenbulasträgers Hessen Mobil ergab geringe Überschreitung der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2 OT Heldenbergen	Zur verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten von Windecken und Heldenbergen wurde die Umgehungsstraße B 45 und B 521 geschaffen.

Windecken
B 45 / B 521

Die Ortsumgehung Heldenbergen/Windecken wurde 2015 vollständig für den Verkehr freigegeben.

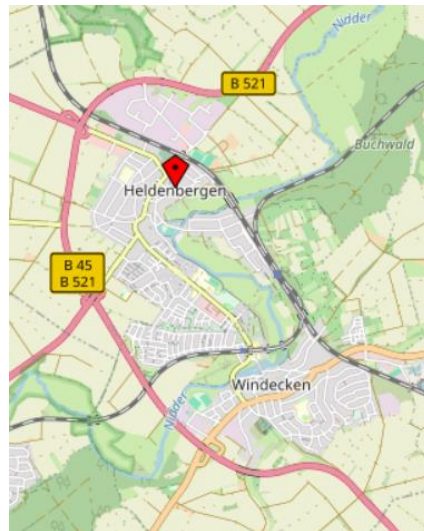


Abbildung 74: Ortsumgehung Heldenbergen © openstreetmaps

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Verkehr auf der Bundesstraße verursacht starken Lärm.

Zu dem steigenden Verkehrsaufkommen tragen besonders die zahlreichen Lkw-Bewegungen bei. In den Monaten März bis Oktober belasten zusätzlich massenhaft Motorräder mit hoher Geschwindigkeit die Anwohner.

Es wird Tempo 70, lärmarter Asphalt, Lärmschutzwände und passiver Schallschutz gefordert.

Die Maßnahmen sollen zum Wohle der betroffenen Anwohner umgesetzt und ein erneutes Prüfverfahren hinsichtlich der neuen Ortsumgehung angesetzt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Dem Neubau der Ortsumgehung lag ein Planfeststellungsverfahren zugrunde, im Rahmen dessen der Lärmschutz, der für die möglicherweise entstehenden Belastungen der neuen Straße erforderlich wird, unter Anwendung der weitaus niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge geprüft wurde (§ 1 Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV). Betroffene Personen konnten in dem damaligen Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Lärmkonflikt	Maßnahme
3 OT Ostheim, L 3009 Wonnecker Straße Vorderstraße	Durch den Stadtteil Ostheim ziehen die L 3009 und die L 3347 als Ortsdurchfahrt und kreuzen sich in der Ortsmitte. Am 28.01.2021 wurde auf der L 3009 zwischen der Vorderstraße 7 und der Wonnecker Straße 44 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

		<p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Darüber hinaus können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
4	<p>OT Ostheim L 3347 Eicher Tor Sepp Herberger Straße</p>	<p>Auf der Sepp-Herberger-Straße bis zur Einmündung der L 3009 ist bereits eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.</p> <p>Ausweislich einer schalltechnischen Untersuchung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3347 an 35 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
5	<p>OT Windecken L 3009 Rathenauring/ Freiligrathring</p>	<p>Am 31.02.2020 wurde auf der L 3009 Rathenauring bis zu Freiligrathring Hausnr. 29/32 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärm-schutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6 OT Heldenbergen, Büdingen- / Friedberger- / Windecker Straße	Die ehemalige Ortsdurchfahrt und Bundesstraße wurde zu kommunalen Straßenabschnitten abgestuft.

Bisheriger Sachstand:

Für den Bereich Heldenbergen, Büdingen- / Friedberger- / Windecker Straße hatte die Stadt Nidderau geplant, die Verkehrsflächen durch Markierung neu aufzuteilen. In diesem Bereich sollen Radwege oder Radfahrerschutzstreifen markiert werden. Stellplätze werden

neu angeordnet. Diese Maßnahmen werden von den Anwohnerinnen und Anwohnern kritisch gesehen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h wurde bereits umgesetzt.

Stellungnahme der Stadt Nidderau:

Ein aktueller Sachstand liegt bislang nicht vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Windecken Eugen-Kaiser-Straße	Die Eugen-Kaiser-Straße ist eine kommunale Straße, die Lärmbelastungen aufweist. Die Straße wurde nach Eröffnung der Ortsumgehung Windecken - Heldenbergen im Jahr 2015 von einer Bundesstraße zur Stadtstraße abgestuft. Auf Grund des schmalen Straßenquerschnittes herrscht hier eine Einbahnstraßenführung mit einseitigen Stellplätzen. Der Fahrbahnbelag besteht wechselhaft aus Asphalt, Betonsteinpflaster und Kopfsteinpflaster. Im Bereich der Altstadt herrscht auf Grund des schmalen Straßenquerschnittes eine Einbahnstraßenführung mit einseitigen Stellplätzen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Nidderau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmbeurteilung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Nidderau:

Die schalltechnische Untersuchung befindet sich seit der 3. Runde der Lärmaktionsplanung in der Prüfung.

Aufgrund regelmäßiger Rückstaus und der installierten Lichtsignalanlage ist die Geschwindigkeit in diesem Bereich in der Regel bereits gedrosselt.

Festlegung:

Die Stadt Nidderau hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Die planaufstellende Behörde ist über das Prüfergebnis zeitnah zu informieren.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Eichen K 851 Obergasse	Die Kreisstraße führt von Erbstadt und der B 521 kommend als Hauptverkehrsstraße in den Stadtteil Eichen.	64	79

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte,

die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Main-Kinzig-Kreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger:

Im Doppelhaushalt 2024 und 2025 sind keine Haushaltsmittel für bauliche Lärmsanierungen eingestellt. Weiterhin unterliegt der Main-Kinzig-Kreis derzeit einer vorläufigen Haushaltsführung und freiwillige Leistungen sind derzeit untersagt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Ostheim L 3347 Hanauer Straße	Die Hanauer Straße führt von Süden kommend nach Ostheim und erfüllt sowohl überregionale als auch innerörtliche Erschließungsfunktion. Der DTV 2021 beträgt 6.555 Kfz/Tag.	184	215

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm insbesondere durch ortsdurchfahrende Lkw und an- und abfahrende Busse. Es wurden Forderung nach Tempo 30 km/h, Umgehungsstraße, Durchfahrtsverbote und lärmgeminderte E-Bussen erhoben. Außerdem wurde eine Verkehrsinsel mit Aufenthaltsfläche zwischen den Fahrspuren zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten vorgeschlagen. Das würde die Verkehrssicherheit für Fußgänger erhöhen und auch den Straßenlärm erheblich verringern.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es werden flächendeckend die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

Stellungnahme der Stadt Nidderau:

Die Stadt Nidderau sieht eine Geschwindigkeitsreduzierung als angemessen und geeignet an, um den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner zu gewährleisten. Das notwendige Anhörverfahren hierzu ist eingeleitet.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWV weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Windecken L 3009 Ostheimer Straße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Windecken. Der Straßenabschnitt Ostheimer Straße befindet sich am östlichen Ortseingang.	12	21

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h wegen Verkehrslärm und Gefährdung der Passanten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde **das Wohnviertel "In der Marlache"** zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung 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.

10.6.21 Niederdorfelden

Die Gemeinde Niederdorfelden liegt am westlichen Rand des Main-Kinzig-Kreises und besitzt 4.289 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und umfasst nur eine Gemarkung.

Die Gemeinde hat eine günstige Verkehrslage: Sie ist über die B 521 mit Frankfurt und Schöneck, über die L 3008 mit Bad Vilbel und Schöneck sowie über die K 872 und L 3205 mit Maintal verbunden.

Mit Niederdorfelden besitzt die Niddertalbahn einen weiteren Bahnhof, der unter der Woche halbstündlich angefahren wird. Am Wochenende bietet die Verbindung stündlich eine Verbindung zum Frankfurter Hauptbahnhof.

Neben der Bahnverbindung wird Niederdorfelden noch durch zwei Buslinien mit Hanau (MKK-31) und Maintal (MKK-24) verbunden.

Tabelle 210: Anzahl von Personen in Niederdorfelden, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	282	202	81	5	0	570
Nachts (L _{Night})	232	93	8	0	0	-	333

Tabelle 211: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Niederdorfelden (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,835	0,520	0,077
Zahl der Wohnungen	270	40	0
Zahl der Krankenhausbäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	91		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	19		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3008	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Niederdorfelden Gronauer Straße	Die Gronauer Straße führt vom Ortskern in Niederdorfelden nach Gronau. Im östlichen Bereich herrscht eine enge Bebauung.	18	27

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Niederdorfelden Oberfelder Straße	Die Oberdorfelder Straße führt von Westen kommend in den Ortskern von Niederdorfelden und bildet eine der Hauptverkehrsstraßen.	13	19

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 OT Niederdorfelden Pfortenstraße	Die Pfortenstraße ist eine stark frequentierte kommunale Straße im Ortsteil Niederdorfelden.	5	11

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Niederdorfelden Hainstraße	Die kommunale Hainstraße führt von Norden und der B 521 kommend in den Ortsteil Niederdorfelden.	6	13

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

10.6.22 Rodenbach

Die Gemeinde Rodenbach, bestehend aus den beiden Ortsteilen Nieder- und Oberrodenbach, hat 11.331 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Der überwiegende Teil des Gemeindegebietes besteht aus Wald. Mehrere Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete prägen die Landschaft.

Rodenbach liegt an den beiden Bundesautobahnen 66 und 45, besitzt aber keine eigene Ausfahrt. Die L 3268 durchquert die Ortsteile als Ortsdurchfahrt.

In Niederrodenbach liegt ein Haltepunkt der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda. Die Buslinie MKK-53 dient der Anbindung an die Hanauer Innenstadt und an den Bahnhof Langenselbold. Für eine Erschließung innerhalb der Gemeinde ist die Linie MKK-52 verantwortlich.

Tabelle 212: Anzahl von Personen in Rodenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.793	908	343	100	0	3.144
Nachts (L _{Night})	1.468	569	151	0	0	-	2.188

Tabelle 213: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rodenbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,847	1,664	0,216
Zahl der Wohnungen	1.495	210	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	492		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	129		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Niederrodenbach BAB 66	Die BAB 66 führt 4-spurig nordwestlich an dem Ortsteil Niederrodenbach vorbei. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 OT Niederrodenbach, L 3268 Hanauer Landstraße / Gelnhäuser Straße / Oberrodenbacher Straße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3268 an 74 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Niederrodenbach Hauptstraße	Die Hauptstraße in Niederrodenbach stellt eine verkürzte Verbindung zur L 3268 dar.	67	85

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Gemeinde Rodenbach als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Rodenbach:

Die Hauptstraße ist seit mehreren Jahrzehnten bereits eine Tempo 30-Zone.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 OT Ober-Rodenbach L 3268 Hanauer Straße	Die L 3268 zieht sich in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Ober-Rodenbach. Die Hanauer Straße stellt hierbei den westlichen Abschnitt dar.	139	166

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil um Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An einigen Gebäuden werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung

von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Rodenbach als Straßenverkehrsbehörde:

Die Möglichkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung wird derzeit geprüft und soll im Rahmen einer Verkehrsschau im Frühjahr 2024 mit den anzuhörenden Stellen besprochen werden.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

10.6.23 Ronneburg

Die Gemeinde Ronneburg, bekannt durch die Burg Ronneburg, hat 3.525 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Ronneburg besteht aus den Ortsteilen Altwiedermus, Neuwiedermuß und Hüttengesäß und ist ausgeprägter Wohnstandort.

Die Gemeinde ist über die nahe Ausfahrt Langenselbold-West (BAB 45) zu erreichen. Landesstraßen verbinden die Ortsteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen. Eine Buslinie stellt mehrmals täglich die Verbindung nach Langenselbold und mit dortigem Umstieg nach Hanau her.

Tabelle 214: Anzahl von Personen in Ronneburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 215: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ronneburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,229	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		

Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3193	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Auslösewerte für die bauliche Lärmreduzierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.24 Schlüchtern

Die Stadt Schlüchtern, durch die die Kinzig fließt, ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Die 16.126 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt setzt sich aus den Stadtteilen Ahlersbach, Breitenbach, Elm, Gundhelm, Herolz, Hohenzell, Hutten, Klosterhöfe (mit Röhrigs, Gromfritz und Drasenberg), Kressenbach, Niederzell, der Schlüchterner Innenstadt, Vollmerz (mit Hinkelhof und Ramholz) und Wallroth zusammen.

Mit zwei Anschlussstellen, Schlüchtern-Süd und Schlüchtern-Nord, besteht eine direkte Verbindung an die Bundesautobahn 66. Mehrere Landes- und Kreisstraßen bilden das Straßenverkehrsnetz.

Der Bahnhof von Schlüchtern wird von der Kinzigtalbahn (Frankfurt am Main-Fulda und Flieden-Gemünden) befahren. Durch die Buslinien MKK-90 - 96 und MKK-98 sind weitere Verbindungen innerhalb der einzelnen Stadtteile und u.a. nach Bad Soden-Salmünster und Sinntal möglich.

Tabelle 216: Anzahl von Personen in Schlüchtern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	641	384	271	105	9	1.410
Nachts (L _{Night})	424	296	137	9	0	-	866

Tabelle 217: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schlüchtern (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	17,110	4,698	0,891
Zahl der Wohnungen	670	183	4
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	247		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	57		

Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten

0

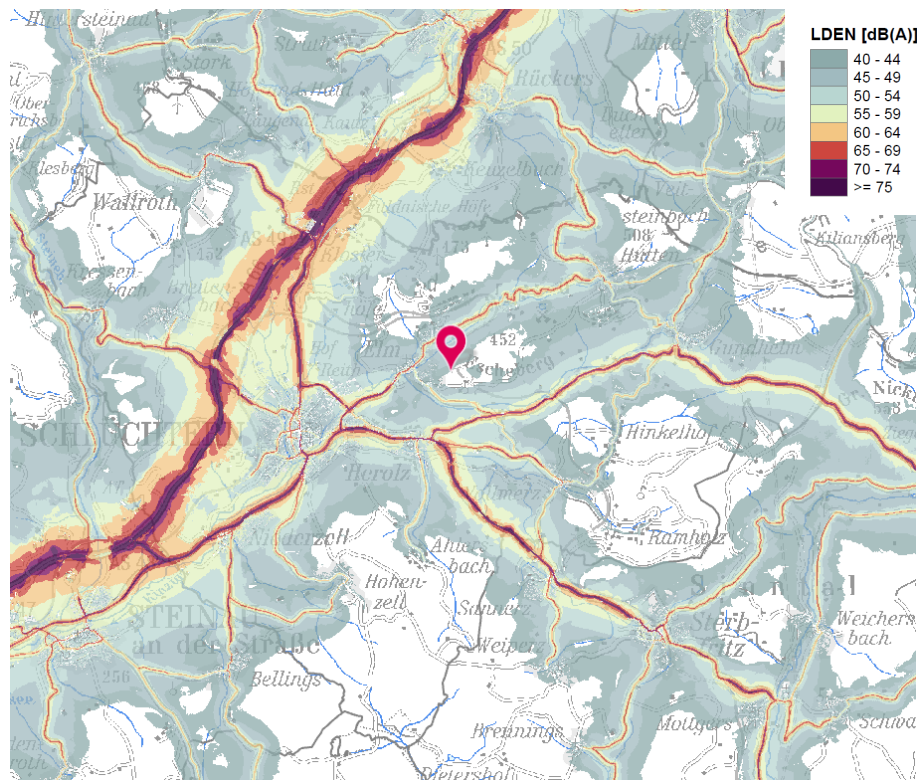


Abbildung 75: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Schlüchtern [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 66	Die BAB 66 führt 4-spurig westlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 OT Herolz, L 3180 Brückenauer Straße	<p>Nach Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden in Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen einschränken können.</p> <p>Infolge einer im Januar 2019 durchgeführten Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessung sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Verkehrsbeschränkung als nicht zwingend erforderlich an.</p> <p>Es waren zudem nachts an 43 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

3	OT Herolz K 932 Zum Gerlingsberg	Nach Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind die Immissionswerte für bauliche und/oder verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht überschritten. Hierbei wurde als lärmmindernd berücksichtigt, dass 2014 ein Asphaltbeton AC 11 DS mit Abstreuerung durch Lieferkörnung 1/3 mm als Deckschicht eingebaut wurde. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
4	OT Niederzell L 3329 Hanauer Straße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich Hanauer Straße und im Bereich „Am Ring“ und „Kastanienstraße“ an 19 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Ausbau ÖPNV:

Die Stadt Schlüchtern weist darauf hin, dass es gilt, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erheblich auszubauen und hierbei insbesondere auch die (ländlich geprägten) Stadtteile und Stadtrandzonen adäquat an die Innenstadt anzubinden.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	L 3180	Die L 3180 führt im nördlichen Schlüchtern durch Mischbebauung, später als Umgehungsstraße Nord um dann einen südlichen Verlauf in Richtung Herolz zu nehmen.	409	474

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen erfolgte 2023 eine Erneuerung der Unterführung Struthbach in Schlüchtern, sowie der Ausbau Knotenpunkt L 3292 in der Ortsdurchfahrt Schlüchtern, einschließlich Deckenerneuerung in der Ortsdurchfahrt Schlüchtern sowie freie Strecke bis Abzweig K 928 (Drasenberg).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Elm L 3329 Brückenstraße Huttener Straße	Die L 3329 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Elm. Der DTV 2021 beträgt östlich des Stadtteils 889 Kfz/Tag, westlich 3.275 Kfz/Tag.	44	59

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrensweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	Obertorstraße	Die Obertorstraße ist eine kommunale stark belastete Straße, die im Kernstadtbereich durch wenige Wohn- und Geschäftsbebauung zieht.	179	240

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Schlüchtern als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Schlüchtern:

Der Bereich der Obertorstraße ist eine innerörtliche Verbindungsstraße, als Einbahnstraße von der Schloßstraße in Richtung Fuldaer Straße ausgewiesen. Das Verkehrsaufkommen ist für eine innerstädtische Verbindungsstraße in einem Mischgebiet als gewöhnlich und nicht als unüblich anzusehen. Der Hauptverkehr wird innerstädtisch über die Schloßstraße, Lotichiusstraße in Richtungen Norden geführt. Die Stadt Schlüchtern wird jedoch zeitnah eine eigene Verkehrszählung durchführen, um aussagekräftige Zahlen zu erhalten.

Unfallzahlen sind der Stadt keine bekannt, es liegen auch keine Meldungen oder Beschwerden über Verkehrslärm vor.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Schlüchtern beabsichtigt eine Prüfung einer möglichen Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs durch die Zeichen 274.1 bzw. 274.2 StVO zu kennzeichnen, d.h. als Tempo-20-Zone.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt, sofern diese auch in der Praxis eingehalten und durchgesetzt wird, eine effektive und kostengünstige Lärmminierungsmaßnahme dar. Zusätzlich sind positive Synergieeffekte hinsichtlich Luftqualität, Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität erzielbar.

Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt sind neben den akustischen Vorteilen auch wirtschaftlich dann sinnvoll, wenn die Fahrbahnen Erneuerungsbedarf aufweisen. Im vorliegendem Bereich der Obertorstraße ist dies derzeit keine Option.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Gundhelm L 3141 Fliedener Straße Haubergstraße Weißbachstraße	Die L 3141 führt durch den Stadtteil Gundhelm. Der DTV 2021 beträgt zwischen 344 und 690 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.6.25 Schöneck

Die 12.095 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Schöneck setzt sich aus den drei Ortsteilen Budesheim, Kilianstädten und Oberdorfelden zusammen. Die Wohnortgemeinde ist geprägt von mehreren Natur- und Landschaftsschutzgebieten.

Durch den Ortsteil Budesheim führt die B 521. Die L 3008 führt an den Ortsteilen Kilianstädten und Oberdorfelden als Ortsumgehungen vorbei.

Alle drei Ortsteile sind an die Niddertalbahn angeschlossen. So ist eine direkte Verbindung nach Bad Vilbel bzw. Frankfurt am Main und nach Stockheim (Glauburg) gewährleistet. Zudem wurde 2008 die Zahl der Zugverbindungen erhöht und der Wochenendbetrieb aufgenommen.

Tabelle 218: Anzahl von Personen in Schöneck, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	396	180	145	180	0	901
Nachts (L _{Night})	193	154	171	9	0	-	527

Tabelle 219: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schöneck (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,316	0,432	0,085
Zahl der Wohnungen	427	154	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	172		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	39		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Büdesheim B 521 Vilbeler Straße, Südl. Hauptstraße	<p>Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmkartierung eine schalltechnische Berechnung auf Grundlage einer Tempo 50-Geschwindigkeit durchgeführt. Auf der kompletten Ortsdurchfahrt werden die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 34 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Zudem waren an 99 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>In dem Straßenabschnitt, in welchem die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschritten sind, ist nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörden bereits Tempo 30 km/h in den Nachtstunden (22:00 - 6:00 Uhr) angeordnet. Weitere Maßnahmen werden nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Eine Umgehungsstraße B 521 Schöneck-Büdesheim ist im Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben im weiteren Bedarf ausgewiesen.</p>
2	OT Kilianstädten L 3009	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Kilianstädten Hanauer Straße	Die Hanauer Straße führt als Hauptverkehrsstraße in den Innenstadtbereich von Kilianstädten und geht in die Frankfurter Straße über.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Kilianstädten Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße führt als Hauptverkehrsstraße durch den Innenstadtbereich von Kilianstädten.	75	97

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Oberdorfelden L 3008	Die L 3008 führt orstumfahrend im Süden an Oberdorfelden vorbei.	26	32

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.6.26 Sinntal

Die Gemeinde Sinntal ist ein Zusammenschluss der zwölf Gemeinden Jossa, Züntersbach, Altengronau, Breunings, Mottgers, Neuengronau, Oberzell, Sannerz, Schwarzenfels, Sterbfritz, Weichersbach und Weiperz. Die Gemeinde liegt im östlichen Spessart. Sie hat 8.931 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Sinntal liegt abseits von Bundesstraßen. Die nächsten Autobahn-Anschlussstellen liegen mit jeweils einer Entfernung von ca. 20 km bei Schlüchtern-Nord (BAB 66) und Bad Brückenau-Volkers (BAB 7).

Nachdem die meisten Haltepunkte stillgelegt wurden, besitzen lediglich die Ortsteile Sterbfritz und Jossa einen Bahnhof. Jossa ist mit Regionalzügen an die Strecke Bamberg-Würzburg-Schlüchtern angebunden. Es besteht unregelmäßig über die Linie MKK-97 Busverbindung nach Sterbfritz und im 3-Stundentakt über die Linie KG-8056 in das bayerische Bad Brückenau, an Samstagen und Sonntagen einmal täglich auch bis zum Kreuzberg.

Tabelle 220: Anzahl von Personen in Sinntal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	29	29	27	3	0	88
Nachts (L _{Night})	27	31	3	0	0	-	61

Tabelle 221: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Sinntal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,097	0,086	0,008

Zahl der Wohnungen	39	13	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	16		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	4		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1	OT Altengronau L 2304 Frankfurter Straße Ulrich-von-Hütten-Straße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Altengronau und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV 2021 beträgt 2.443 Kfz/Tag.	19	28

Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass der Durchgangsverkehr die letzten 2-3 Jahre erheblich zugenommen, nicht nur bei den PKWs, sondern auch bei dem Schwerlastverkehr. Der ablösende Straßenbelag, Schlaglöcher, Senkungen in der Fahrbahn etc., verstärken die Lärmbelastung durch den Schwerlastverkehr extrem. Hessen Mobilität nimmt Sanierung nicht auf Prioritätenliste auf, verweist immer wieder auf zeitnahe punktuelle Reparaturen mittels Kaltmischgut (Eimerasphalt). Die Ortsdurchfahrt ist in einigen Abschnitten eine regelrechte Raserstrecke. Dringend erforderlich sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Endgradigung durch Schaffung von Verkehrsinseln etc.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Jossa L 2304 Würzburger Straße Spessartstraße	Die L 2304 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Jossa. Der DTV 2021 beträgt 1.262 Kfz/Tag. Die Landesstraße erfüllt vor allem eine überregionale Verkehrsfunktion.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Jossa L 3196 Spessartstraße	Die Spessartstraße führt von Westen kommend nach Jossa und stößt dort auf die L 2304. Der DTV 2021 beträgt 1.340 Kfz/Tag. Die Landesstraße erfüllt vor allem eine überregionale Verkehrsfunktion.	12	19

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslöswerte 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Spessartstraße wurde 2021 durch Hessen Mobil saniert und die Fahrbahndecke instandgesetzt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 OT Mottgers L 3180 Brückenstraße	Die L 3180 führt im nördlichen Bereich durch Mottgers, wo sie auf die L 2304 stößt. Der DTV 2021 beträgt 3.967 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Neuengronau L 3317	Die L 3371 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Neuengronau. Der DTV 2021 beträgt 557 Kfz/Tag. Die Landesstraße erfüllt vor allem eine überregionale Verkehrsfunktion.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Sterbfritz L 3371 Breuningser Straße Brückenauer Straße	Die L 3317 führt von Süden kommend in den Ortsteil Sterbfritz, wo sie im Ortskern auf die L 2304 und die L 3180 stößt. Der DTV beträgt 855 Kfz/Tag.	16	21

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Sterbfritz L 3180 Schlächterner Straße Bahnhofstraße	Die L 3180 führt von Westen kommend in den Ortsteil Sterbfritz, wo sie im Ortskern auf die L 2304 und die L 3180 stößt. Der DTV beträgt 855 Kfz/Tag.	60	75

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Züntersbach L 3180 Badstraße Bergwinkelstraße Kasseler Straße	Die L 3180 führt vom bayrischen Staatsbad Brückenau nach Züntersbach und im weiteren Verlauf nach Schwarzenfels.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.6.27 Steinau an der Straße

Die 10.381 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Steinau an der Straße liegt zwischen dem Spessart, dem Vogelsberg und der Rhön, an der historischen Handelsstraße Frankfurt-Leipzig. Hieraus ergibt sich der Namenszusatz „an der Straße“. Zusätzlich trägt Steinau auch die amtliche Bezeichnung Brüder-Grimm-Stadt, da diese einen Großteil Ihrer Kindheit hier verbracht haben. Steinau besteht aus den Stadtteilen Bellings, Hintersteinau, Marborn, Marjoß, Neustall, Sarrod, Rabenstein, Rebsdorf, Seidenroth, der Kernstadt Steinau, Uerzell (mit der Siedlung Klesberg) und Ulmbach.

Steinau besitzt eine eigene Ausfahrt (Steinau an der Straße) zur BAB 66, jedoch wird aus Richtung Fulda auch die Ausfahrt „Schlüchtern-Süd“ genutzt.

Steinau an der Straße liegt an der Bahnstrecke Fulda-Hanau-Frankfurt. Am Bahnhof Steinau (Straße) halten im Stundentakt die Züge Richtung Frankfurt am Main bzw. Fulda.

Tabelle 222: Anzahl von Personen in Steinau an der Straße, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	273	94	3	6	0	376
Nachts (L _{Night})	169	35	6	0	0	-	210

Tabelle 223: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Steinau an der Straße (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,606	2,677	0,550
Zahl der Wohnungen	177	3	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	53		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	11		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 66	<p>Die BAB 66 verläuft nördlich des Stadtgebietes von Steinau a.d.Str. in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Der damalige Straßenbaulastträger Hessen Mobil teilte zudem mit, dass derzeit der Austausch der Übergangskonstruktion in Fahrtrichtung Fulda erfolgt. In der Gegenrichtung sollte dies im Sommer 2020 erfolgen. Zusätzlich</p>

wurde eine 2 m hohe Schutzwand im Jahr 2019 erstellt, die als Spritz- und Überwurfschutz dient. Sie besitzt gleichzeitig lärmindernde Eigenschaften.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3196 Bellinger Tor	Die Straße „Bellinger Tor“ führt im nord-westlichen Bereich durch Steinau. Der DTV beträgt 1.736 Kfz/Tag.	34	44

Eingaben aus der Beteiligung:

Vor allem in den Sommermonaten herrscht Motorradlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Steinau a.d.Str.:

Die Geschwindigkeit des Verkehrs wurde bereits auf 70 km/h reduziert. Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht wird keine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit angestrebt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Seidenroth L 3179 Alte Hauptstraße	Die L 3179 führt in der Ortsdurchfahrt durch Seidenroth. Der DTV beträgt 836 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

In Richtung Alsberg herrscht Motorradlärm in den Sommermonaten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Steinau a.d.Str.:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Verkehrs wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht angestrebt. Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen in den Sommermonaten wäre durchzuführen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Uerzell L 3179 Freiensteinauer Straße	Die L 3179 bildet die Ortsdurchfahrt durch Uerzell. Der DTV beträgt 1.513 Kfz/Tag.	0	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Vor allem in den Sommermonaten herrscht Motorradlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Steinau a.d.Str.:

Die grundhafte Erneuerung der L 3178/L 3179 Ortsdurchfahrt Steinau / Uerzell bis zur Gemarkungsgrenze ist seit Juni 2023 abgeschlossen.

10.6.28 Wächtersbach

Die Kleinstadt Wächtersbach liegt im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt mit ihren 13.061 Einwohner (Stand: 31.12.2023) zwischen dem Spessart und dem Vogelsberg im Kinzigtal. Sie setzt sich aus acht Stadtteilen zusammen: Aufenau, Neudorf, Weilers, Hesseldorf, Wittgenborn, Waldensberg und Leisenwald. Wittgenborn, Waldensberg und Leisenwald liegen am südlichen Rand des Vogelsberges, auf der Spielberger Platte. Der Einzelhandel beherrscht das Wirtschaftsleben, so dass Wächtersbach zu einem regionalen Einkaufszentrum für die umliegenden Städte und Gemeinden wurde.

Die Bundesstraße 276, die als Umgehungsstraße des Vogelsbergs dient, verbindet Wächtersbach über die Anschlussstelle „Bad Orb/Wächtersbach“ mit der BAB 66 (Frankfurt-Fulda).

Der Bahnhof Wächtersbach gewährleistet stündlich eine Verbindung nach Frankfurt a.M. und Fulda. Regionale Buslinien verbinden die Stadtteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen. Die ursprünglich von den Gelnhäuser Kreiswerke genutzte Strecke Wächtersbach-Bad Orb, wird seit 1995 nur noch in den Sommermonaten (Ostern bis Ende Oktober) sonntags als Museumsbahn genutzt.

Tabelle 224: Anzahl von Personen in Wächtersbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	808	269	179	139	1	1.396
Nachts (L _{Night})	455	190	153	13	0	-	811

Tabelle 225: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wächtersbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,596	2,620	0,374
Zahl der Wohnungen	663	151	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	234		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	53		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Aufenau BAB 66	Die BAB 66 verläuft südöstlich der Kernstadt von Wächtersbach. 2016 erfolgte zwischen der Anschlussstelle Bad Orb / Wächtersbach und auf BAB-Km 163,5 Richtung Fulda eine lärmindernde Deckenerneuerung. 2017 wurde dies in der Gegenrichtung vorgenommen. Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 Kernstadt und OT Aufenau B 276	Die B 276 führt zwischen der Kernstadt von Wächtersbach und dem Stadtteil Aufenau in Nord-Süd-Richtung zur BAB 66. 2018 erfolgte bereits eine lärmindernde Deckenerneuerung auf der B 276 in Wächtersbach zwischen der Anschlussstelle BAB 66 und der Abzweigung zum Stadtteil Neudorf. Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
3 OT Aufenau, L 3216 Frankfurter Straße Leipziger Straße	<p>Im Bereich der Schule wurde die Fahrbahn baulich verengt. Es ist sowohl im Bereich der Schule und im Bereich der S-Kurve an der Katholischen Kirche eine Temporeduzierung auf 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.</p> <p>An allen Ortseingängen wurden bereits Geschwindigkeitswarntafeln dauerhaft angebracht, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Am Ortseingang von Wächtersbach kommend, wurde eine stationäre Messsäule installiert. Durch die Stadtpolizei werden regelmäßig mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.</p> <p>Nach Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Ortsdurchfahrt L 3216 an 63 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Wunsch nach Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge und Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge, lärmindernde Straßenraumgestaltungen, Einbau von Schallschutzfenstern für Anwohner und Lkw-Durchfahrtsverbote.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Durch Hessen Mobil ist eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahn für 2025 in Planung.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Hesseldorf B 276	Die B 276 führt im weiteren nördlichen Verlauf durch den Stadtteil Hesseldorf als Brachtalstraße. Der Gesamtverkehr beträgt laut Bundesverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 11.300 Kfz/Tag

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Wächtersbach fordert für die lärmbeeinträchtigten Anwohner der B 276 den Einbau lärmindernden Asphalts und weiterer passiver Schallschutzmaßnahmen. Außerdem seien zusätzliche Verkehrsbeschränkungen und ein Lkw-Durchfahrtsverbot erforderlich. Weiterhin wird die Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge und der Einbau von Schallschutzfenstern für Anwohnerinnen und Anwohner für erforderlich gehalten.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es wurde ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil erstellt. Nach diesem waren in weiten Streckenabschnitten die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 12 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Die Straßenverkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises teilte jedoch mit, dass nach Anhörung der Polizei und des zuständigen Straßenbaulastträgers keine Maßnahmen als erforderlich angesehen werden. Nach Angabe der Straßenverkehrsbehörde werden lediglich an 12 Gebäuden die zulässigen Richtwerte in der Nacht um 2 dB überschritten. Zudem betrifft dies im Vergleich zur gesamten Ortsdurchfahrt nur einen relativ kurzen Straßenabschnitt.

Zusätzlich wurde mitgeteilt, dass die Stadt Wächtersbach als auch Hessen Mobil durch bauliche Maßnahmen am Ortseingang (aus Richtung Wächtersbach kommend) eine Geschwindigkeitsreduzierung erreichen wollen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Weiterhin werden in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden und 1 Gebäude ganztags ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 73 dB(A) / max. LrN 65 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet. Eine Stellungnahme blieb bislang aus.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Kinzig-Kreis:

Das neue Gutachten zeigt, dass die baulichen Maßnahmen als Erfolg verbucht werden können. Denn von den ursprünglich betroffenen 12 Gebäuden sind es jetzt nur noch 4. Auch beträgt bis auf das Haus Brachtalstr. 4 die Richtwertüberschreitung nur noch 1 dB(A). Der betroffene Straßenabschnitt zwischen der Brachtalstr. 24 bis 32 ist darüber hinaus mit ca. 40 Metern sehr kurz. Eine Lärminderung durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für nachts wird aufgrund der Lage (1 x direkter Ortsrand - hier hätte sie laut Berechnung ohnehin keine Auswirkung - und sehr kurzer Straßenabschnitt) und der sehr geringen Richtwertüberschreitung für nicht zielführend gehalten. Des Weiteren würde die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einen sehr kurzen Straßenabschnitt erfahrungsgemäß auf keine Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden stoßen. Hier wäre dann eine dauerhafte Überwachung notwendig. Es ist positiv zu berücksichtigen, dass erst letztes Jahr kurz nach der Ortseinfahrt Hesseldorf eine stationäre Blitzeranlage installiert wurde, die für eine dauerhafte Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich sorgt.

Aus diesen Gründen werden von hiesiger Behörde keine verkehrsrechtlichen Anordnungen aus Lärmschutzgründen erfolgen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Stellungnahme des Polizeipräsidiums Osthessen:

Das PP Südosthessen teilte zudem gegenüber der Straßenverkehrsbehörde mit, dass

keine Möglichkeiten zur Verfügung stehen würden, an den betreffenden Örtlichkeiten zielführende Kontrollmaßnahmen durchzuführen. Hintergrund seien insbesondere die örtlichen Begebenheiten, welche eine zielführende Kontrollmaßnahme praktisch nicht umsetzen lassen. Kontrollergebnisse seien daher nicht vorhanden.

Stellungnahme der Stadt Wächtersbach:

Die baulichen Maßnahmen am Ortseingang (aus Fahrtrichtung Wächtersbach) wurden bereits 2018 umgesetzt, haben jedoch nicht den gewünschten Erfolg erzielt.

Seit 01.08.2023 ist am Ortseingang Hesseldorf aus Richtung Wächtersbach eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert.

Am Ortseingang aus Fahrtrichtung Brachtal wurde dauerhaft eine Geschwindigkeitswarntafel angebracht.

10.7 Main-Taunus-Kreis

Der Main-Taunus-Kreis liegt zwischen Frankfurt am Main und der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden. Das Kreisgebiet erstreckt sich vom Main bis hinauf zum Hohen Taunus. Der Main-Taunus-Kreis ist der flächenmäßig kleinste und der am zweitdichtesten besiedelte Landkreis Deutschlands. Derzeit leben 243.307 Menschen (Stand: 31.12.2023) auf 222,4 km². Die Bevölkerungsdichte liegt somit bei 1.089 Einwohner je km². Die Kreisstadt und zugleich einwohnerstärkste Stadt ist Hofheim am Taunus.

Wirtschaftlich profitiert der Main-Taunus-Kreis von seiner zentralen Lage. Die Kommunen im Osten des Kreisgebietes locken durch niedrigere Gewerbesteuersätze Unternehmen aus Frankfurt am Main zur Umsiedlung auf ihr Stadtgebiet. Der Main-Taunus-Kreis weist den fünfthöchsten Kaufkraftindex (126,8 Prozent des Bundesdurchschnitts) aller Land- und Stadtkreise in der Bundesrepublik Deutschland aus⁸³.

Der Kreis liegt im Zentrum des Rhein-Main-Gebietes und wird von zahlreichen Verkehrswegen durchzogen, insgesamt sind es 21,6 km Bundesautobahnen, 60,6 km Bundesstraßen, 145,1 km Landesstraßen und 28,9 Kreisstraßen.

Die Hauptverkehrsader bildet die Bundesautobahn 66, die eine Verbindung nach Frankfurt a.M., Wiesbaden und Mainz herstellt. Über das Wiesbadener Kreuz, das Westkreuz Frankfurt und das Nordwestkreuz Frankfurt ist die BAB 66 mit der BAB 3 und der BAB 5 verknüpft. Die BAB 671 ist Teil des Mainzer Autobahnringes und für die Stadt Hochheim von großer Bedeutung. Die B 40 verknüpft die BAB 66 über die BAB 671 und verbindet somit den Kreis mit Mainz, Kelsterbach, den Frankfurter Flughafen und die südlichen Frankfurter Stadtteile. Über die autobahnähnlich ausgebaute B 8 gelangt man nach Bad Soden, Kelkheim und Königstein. Auch die B 455 (Wiesbaden - Königstein) und die B 519 (Königstein - Rüsselsheim) führen durchs Kreisgebiet.

Insgesamt sieben Eisenbahnstrecken führen durch den Main-Taunus-Kreis. Alle zwölf Gemeinden haben Schienenanschluss und sind untereinander, sowie mit dem Frankfurter Hauptbahnhof im S-Bahn-Verkehr angebunden. Die überregional wichtigste Schienenstrecke, allerdings ohne Haltebahnhof im Kreisgebiet, ist die im Jahr 2002 in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main. Der Kreis selbst wird durch Eisenbahnlinien erschlossen, die vom Bahnhof Frankfurt-Höchst strahlenförmig ausgehen: die von der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn bediente Königsteiner Bahn über Liederbach und Kelkheim nach Königstein und die Sodener Bahn (ebenfalls FKE) von Frankfurt-Höchst über Sulzbach nach Bad Soden.

Für den Nahverkehr im Kreis organisiert die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) die Verbindungen. Es steht ein dichtes Busverkehrsnetz zur Verfügung. In den späten Abendstunden, am Wochenende oder an Feiertagen kann von einem Anruf-Sammel-Taxi Gebrauch gemacht werden, ergänzt durch ein Nachtbus-Angebot.

In der Kreisstadt Hofheim a.Ts. hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) seinen Sitz.

⁸³<https://www.frankfurt-main.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5792480/5815f109765b9cf591592612c087475b/ihk-bezirk-frankfurt-in-zahlen-2022-2023-data.pdf>, abgerufen am 08.04.2024

Der Flughafen Frankfurt am Main liegt nur wenige Kilometer außerhalb des Kreisgebietes und der Lärmschutzbereich erfasst die Kommunen Hattersheim a.M., Hochheim a.M. und Flörsheim a.M.

Der Militärflugplatz Wiesbaden-Erbenheim liegt rund einen Kilometer westlich der Kreisgrenze. Er wird von der US-amerikanischen Luftwaffe genutzt, eine zivile Nutzung ist nicht gestattet.

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)

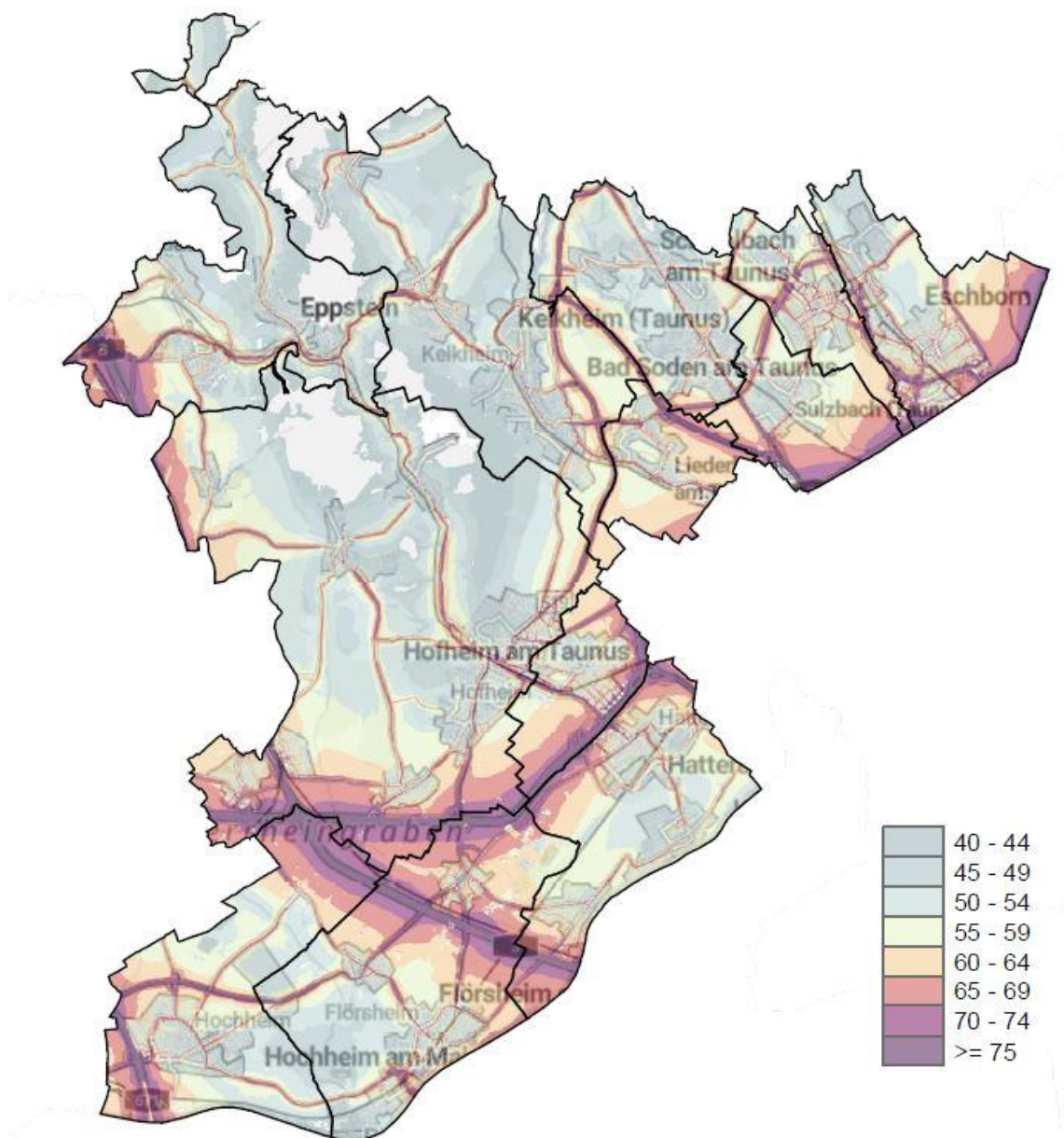


Abbildung 76: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Main-Taunus-Kreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

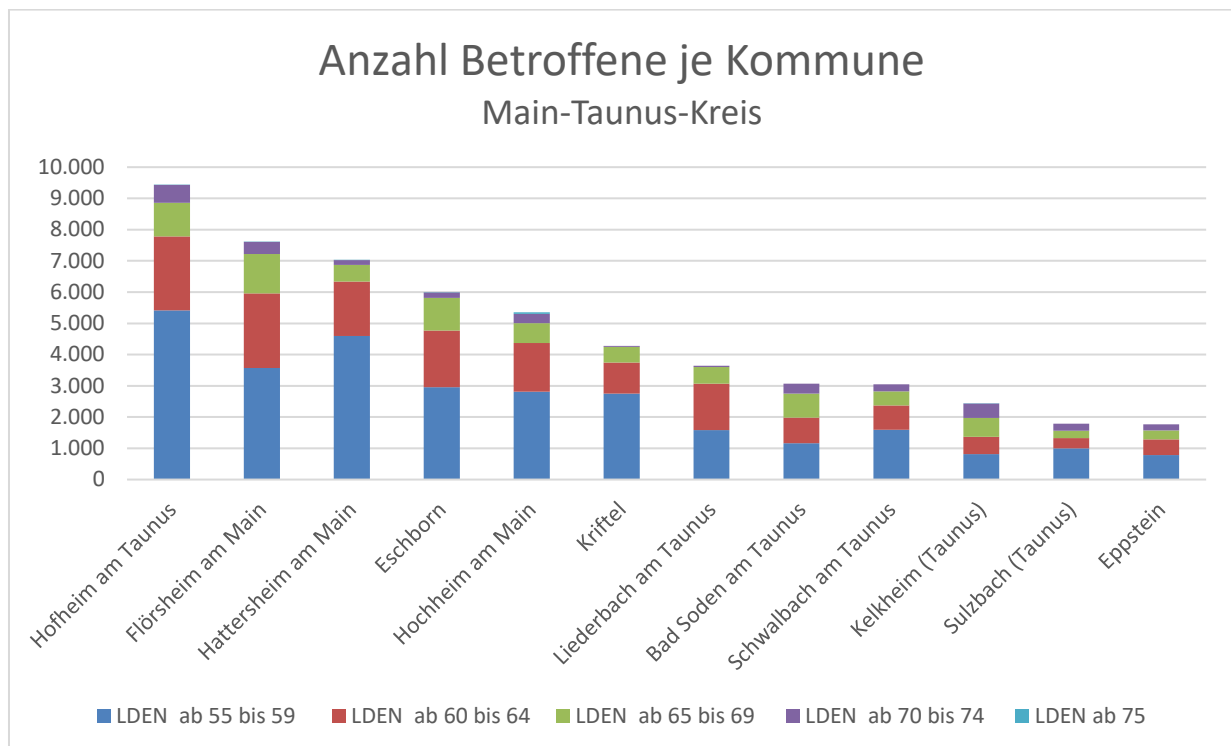


Abbildung 77: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, den **Naturpark Taunus** als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

10.7.1 Bad Soden am Taunus

Das Heilbad Bad Soden am Taunus verfügt über 23.174 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Stadtteile Altenhain, Bad Soden und Neuenhain. Bad Soden ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt am Südhang des Taunus, 15 km nordwestlich von Frankfurt am Main und 20 km nordöstlich von Wiesbaden. Das traditionsreiche Heilbad verschiebt seinen Schwerpunkt vom klassischen Kurbetrieb hin zu einem Standort von privaten Gesundheits- und Pflegedienstleistungen.

Südlich des Ortes verläuft die BAB 66, westlich die vierspurig ausgebaute B 8. Das Stadtgebiet wird von der Limesstraße/L 3014 in Ost-West-Richtung gestreift und von Süd nach Nord von der Königsteiner Straße der L 3266, einer ehemaligen Chaussee, durchzogen.

Vom Kopfbahnhof Bad Soden bestehen mit der Regionalbahnlinie RB 11 Verbindungen nach Frankfurt-Höchst sowie mit der S-Bahn (Limesbahn, Kronberger Bahn) zum Frankfurt

Hauptbahnhof und weiter nach Langen und zum Hauptbahnhof Darmstadt. Mit dem Bus bestehen Verbindungen nach Frankfurt-Höchst, Königstein, zum Main-Taunus-Einkaufszentrum, nach Eschborn und Hofheim am Taunus. Des Weiteren bietet die Stadt den Stadtbus 828 an.

Tabelle 226: Anzahl von Personen in Bad Soden am Taunus, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.165	813	770	324	0	3.072
Nachts (L _{Night})	856	792	406	0	0	-	2.054

Tabelle 227: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Soden am Taunus (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,050	1,129	0,160
Zahl der Wohnungen	1.461	520	0
Zahl der Krankenhausgebäude	6	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	570		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	140		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

Ein Mobilitätskonzept ist seit 2021 beschlossen und wird angewandt.

Als Maßnahmen, die sich auch lärmindernd auswirken, sind beispielhaft die Umgestaltung und Erweiterung bestehender Verkehrsberuhigter Bereiche oder der verstärkte Einsatz von mobilen wie auch stationären Geschwindigkeitsmessgeräten („Blitzern“) zu nennen.

Auch die Umgestaltung der Königsteiner Straße (siehe Lärmkonflikt Nr. 3) fußt aus dem Konzept.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 8	Im Bereich der B 8 wurden laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 8 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2	L 3014 Limesspange	Im Bereich der L 3014 Limesspange wurden durch schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde an 6 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 L 3266 Königsteiner Straße	Die L 3266 Königsteiner Straße führt mit sehr geradem Fahrverlauf durch das komplette Stadtgebiet von Bad Soden und als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Neuenhain. Der DTV 2021 beträgt zwischen 7.021 und 13.966 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt hier zu Geschwindigkeitsüberschreitungen und Motorradlärm. Tempo 30 km/h soll ganztags gelten.

Bisheriger Sachstand:

Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3.-Runde der Lärmaktionsplanung werden in weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

An der L 3266 sind zudem an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Ende 2021 wurde auf der L3266 Königsteiner Straße zwischen der Hausnummer 35 und der Einmündung "Zum Quellenpark" ein Tempolimit von 30 km/h von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Soden a.Ts.

Es sollen Abschnitte der Königsteiner Straße, im speziellen der nord-westliche Abschnitt von der Parkstraße bis zur Hauptstraße sowie der süd-östliche Abschnitt von der Sulzbacher Straße in Richtung Limespange, künftig mit Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder ähnlichen Verkehrsstrukturen für Radfahrende ausgestattet werden. Konkrete Planungen hierzu sind bereits erarbeitet und im Kontakt mit Hessen Mobil besprochen. Im Rahmen dieser Umgestaltungen wird auch eine Ausweitung des Tempo 30 Bereiches entlang der Königsteiner Straße notwendig sein.

L 3266 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:**a. Tempo 30 km/h**Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um-mehr Tempo 30 km/h auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.

Stellungnahme der Stadt Bad Soden a.Ts.

Eine Stellungnahme steht bislang aus.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Neuenhain L 3015 Schwalbacher Straße	Die Landesstraße führt von Schwalbach in den Stadtteil Neuenhain und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 6.782 Kfz/Tag.	300	342

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um Einführung von Tempo 30 km/h auf dem letzten Abschnitt in Richtung Schwalbach.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In einem Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1)

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte. Grundsätzlich soll eine Anordnung von Tempo 30 km/ bis zum Ortsausgang geprüft werden.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

Für den Abschnitt Nord liegt der Planfeststellungsbeschluss seit dem 22. Juni 2023 vor. Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Mitte (PFA Mitte) ist am 01. August 2024 ergangen. Bad Soden am Taunus ist eine Start- und Endhaltestelle der künftigen Linie „RTW2“, die über Sulzbach, die Dunantsiedlung und Frankfurt-Sossenheim nach Frankfurt-Höchst, dem Industriepark Höchst Richtung Frankfurt-Flughafen fährt.

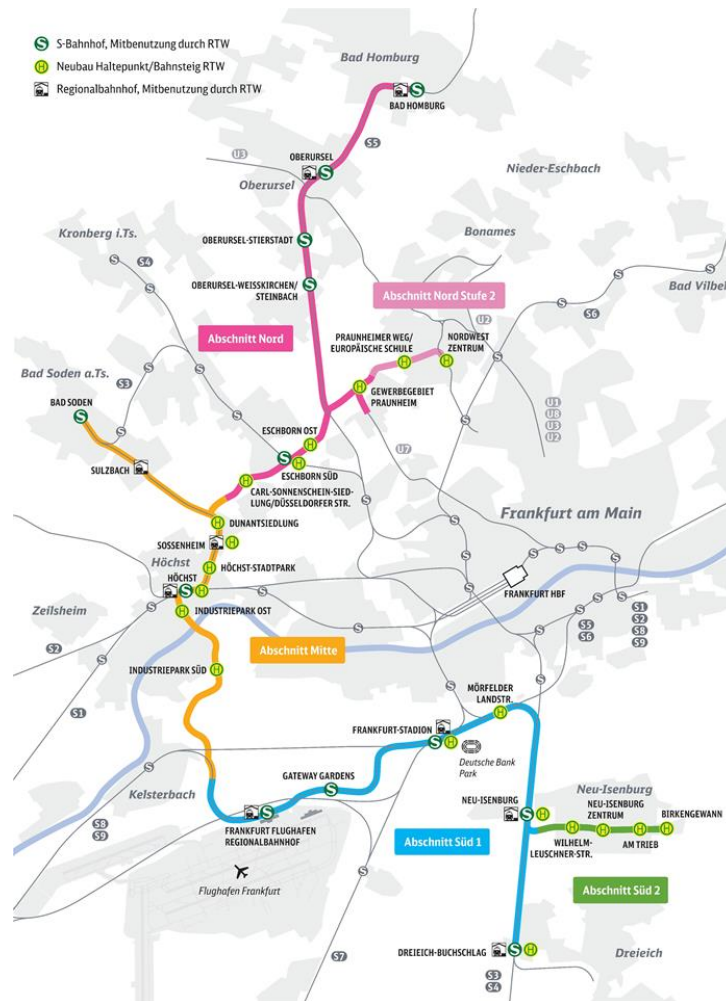


Abbildung 78: : Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁸⁴

Schutz ruhiger Gebiete

a. Schmiebachtal

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das Schmiebachtal zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der B8 und der B519 belastet das hier betrachtete Gebiet „Schmiebachtal“ mit Lärmpegeln bis zu 59 dB(A) im Kernbereich.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Gebiet erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

⁸⁴ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

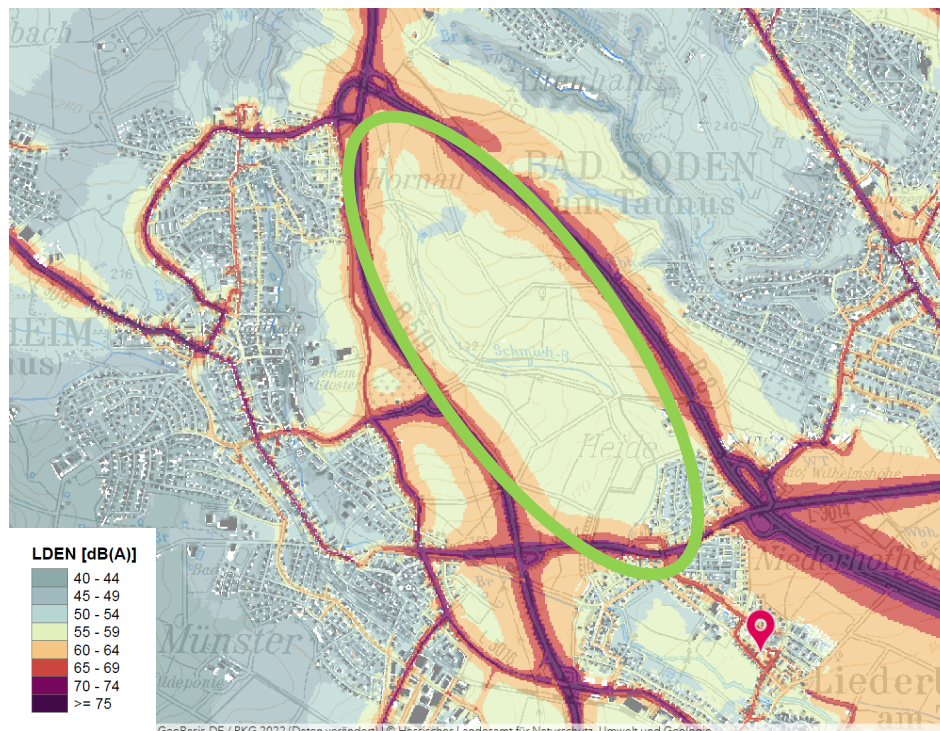


Abbildung 79: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Heggbachsee

10.7.2 Eppstein

In der Stadt Eppstein, die aus den fünf Stadtteilen Eppstein, Bremthal, Ehlhalten, Niederjosbach sowie Vockenhausen besteht, leben 13.645 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Eppstein liegt im Nordwesten des Main-Taunus-Kreises und grenzt direkt an das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden. Sechs Naturschutzgebiete weisen auf die hohe ökologische Bedeutung des gesamten Gemarkungsbereiches hin.

Durch Eppstein hindurch führt die B 455; die BAB 3 liegt etwa 3 km entfernt. Landesstraßen verbinden die Stadtteile untereinander. Eppstein hat drei Haltepunkte an der S-Bahn-Strecke Frankfurt-Niedernhausen und liegt an der Main-Lahn-Bahn. Nach Wiesbaden besteht eine Busverbindung.

Tabelle 228: Anzahl von Personen in Eppstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})	-	784	504	281	194	0	1.763
Nachts (L_{Night})	661	293	231	5	0	-	1.190

Tabelle 229: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Eppstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,075	2,602	0,622
Zahl der Wohnungen	838	225	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	312		

Zahl der Fälle starker Schlafstörung	77
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Bremthal, L 3017 Wiesbadener Straße	Das schalltechnische Gutachten des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. Motorradlärm

Eingaben aus der Beteiligung:

Es werden vermehrt Beschwerden wegen Motorradlärms insbesondere auf der L 3011 in der Gemarkung Eppstein laut. Insbesondere Anwohner der Schloßborner Straße in Eppstein-Ehlhalten und Anwohner der Hauptstraße in Eppstein-Vockenhausen beschwerten sich über den Motorradlärm. Auch der Bürgermeister der Stadt Eppstein bittet durch entsprechende Verkehrsregelungen und polizeilicher, bzw. behördlicher Überwachung dem als belastend empfundenen Motorradlärm entgegenzuwirken.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Durchführung von speziellen Kontrollen, bei denen neben der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften auch eine technische Kontrolle der Fahrzeuge erfolgen sollte. Auch Informations- und Aufklärungskampagnen können einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung bilden.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	B 455 Burgstraße Fischbacher Straße	Die Bundesstraße 455 verläuft südlich um Eppstein herum und begleitet teilweise die Schienen der Main-Lahn-Bahn. Durch die Tallage der B 455 wird der dort auftretende Verkehrslärm durch Kraftfahrzeuge und den Schienenverkehr noch verstärkt. Die lockere Bebauung mit Wohnhäusern und Gewerbebetrieben entlang der Bundesstraße ist teilweise zurückversetzt und durch viele Grünflächen mit hohen Bäumen unterbrochen. Einzelne Gebäude/Bereiche entlang der B 455 sind gemäß Mitteilung von Hessen Mobil in den vergangenen Jahrzehnten schon im Rahmen einer Lärmsanierung behandelt worden.

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Bundesstraße innerorts auf Tempo 30 km/h

beschränkt werden. Darüber hinaus sorgen in den Sommermonaten Motorräder für eine unerträgliche Lärmbelastung. Es sollte an der Kreuzung L 3011/B 455 regelmäßigen Fahrzeugkontrollen inkl. Lärmmessungen und technische Überprüfungen stattfinden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

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. (weitere Ausführungen in Kapitel 6.1)

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Bisheriger Sachstand:

Durch die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens des Straßenbulasträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde festgestellt, dass vor allem im Kreuzungsbereich mit der L 3011 die Richtwerte, die eine Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten werden.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hier von wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 64 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an der B 455 an vielen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises:

In Eppstein werden die errechneten Immissionswerte als nicht ausreichend für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen gesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 OT Vockenhausen L 3011 Hauptstraße	Von Eppstein und der B 455 aus zweigt sich die L 3011 am nordwestlichen Stadtende von Eppstein ab. Neben dem Stadtteil Vockenhausen wird auch der dahinterliegende Ort Ehlhalten hierüber erschlossen. Wie in Eppstein befindet sich die Durchfahrtsstraße L 3011 in einer Tallage, was den Verkehrslärm ungünstig beeinflusst. Der DTV 2021 beträgt 3.271 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Zudem wurden Beschwerden über Motorradlärm geäußert. Es wurde eine Durchführung einer erneuten schalltechnischen Berechnung gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung Hessen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden außerdem um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten. Hiervon wurde an keinem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte ermittelt, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von Maßnahmen verpflichtet. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 66 dB(A) / max. LrN 59 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Eppstein als Straßenverkehrsbehörde:

Eine straßenverkehrsrechtliche Entscheidung konnte bislang nicht getroffen werden, da die Verkehrsdaten seitens der Stadt angezweifelt werden. Die Stadt Eppstein bittet Hessen Mobil um Durchführung einer neuen Zählung an geeigneter Zählstelle.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	L 3011 Lorsbacher Straße	Die L 3011 Lorsbacher Straße ist eine Landesstraße welche auf die B 455 mündet und eine überörtliche Verkehrsfunktion erfüllt. Der DTV 2021 beträgt 6.225 Kfz/Tag.	37	46

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Datenbasis der Straßenverkehrs-zählung 2015 vor. Demnach wurden an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Bremthal BAB 3	Die BAB 3 führt westlich des Stadtteils Bremthal am Gewerbegebiet Eppstein West vorbei. Auf der BAB 3 in der Gemarkung Eppstein ist in Fahrtrichtung Norden hinter der Aufhebung der Beschränkung aus der Gemarkung Wiesbaden-Auringen keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden. Der DTV beträgt 89.170 Kfz/Tag.	6	54

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Geschwindigkeitsbegrenzung ausweiten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab an wenigen Gebäuden Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Diese Gebäude liegen allesamt im Gewerbegebiet.

Gewerbe -und Industriegebiete werden aufgrund ihrer nur sehr begrenzten Zulässigkeit für Wohnzwecke in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Ehlhalten, L 3011 Am Bühl, Schloß- borner Straße, Königsteiner Straße	Die L 3011 Am Bühl, Schloßborner Straße, Königsteiner Straße bildet die Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Ehlhalten. Der DTV 2021 beträgt zwischen 2.526 und 3.271 Kfz/Tag.	9	13

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Datenbasis der Straßen-

verkehrszählung 2015 vor. Demnach wurden keine Überschreitung der Richtwerte festgestellt, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber an 21 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ehlhalten, L 3027 Langstraße	Die L 3027 Langstraße zweigt von der L 3011 im Ortsteil Ehlhalten ab und führt durch Ehlhalten und führt schließlich nach Oberjosbach. Der DTV beträgt ca. 5.300 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Datenbasis der Straßenverkehrszählung 2015 vor. Demnach wurden keine Überschreitung der Richtwerte festgestellt, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber an 36 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Niederjosbach, L 3026 Bezirks- straße	Die L 3026 Bezirksstraße führt in Ortsrandlage durch den Ortsteil Niederjosbach. Der DTV 2021 beträgt 2.595 Kfz/Tag.	14	24

Eingaben aus der Beteiligung:

Zunahme des Verkehrs durch mehrere Baugebiete. Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung neuer Baugebiete zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Datenbasis der Straßenverkehrszählung 2015 vor. Demnach wurden an wenigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9 OT Niederjosbach, K 721 Bahnstraße Zum Zimmerplatz Kirchgasse	Die K 721 ist eine Kreisstraße welche sich durch den Ortsteil Niederjosbach zieht und Verbindungen nach Bremthal im Süden und Oberjosbach im Norden herstellt. Der DTV beträgt am nördlichen Ortsausgang 1.518 und 772 Kfz/Tag.	3	7

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Stellungnahme des Main-Taunus-Kreises als Straßenbaulastträger:

Diese steht bislang aus.

10.7.3 Eschborn

Eschborn liegt im östlichen Teil des Main-Taunus-Kreises, gehört zur Stadtregion Frankfurt und grenzt nordwestlich an das Stadtgebiet von Frankfurt a.M. Zu Eschborn gehört neben der Kernstadt der Stadtteil Niederhöhnstadt. In Eschborn sind 22.551 Einwohner (Stand: 31.12.2023) mit Hauptwohnsitz gemeldet. Die Stadt ist im Regionalplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Eschborn hat sich aufgrund seiner Nähe zu Frankfurt am Main und seiner guten Erreichbarkeit zu einem bedeutenden Wohn-, Büro- und Handelsstandort entwickelt, mit deutlichem Schwerpunkt im Dienstleistungsbereich.

Eschborn ist direkt an die BAB 66, BAB 648 und BAB 5 angebunden, die S-Bahn-Linien S3 und S4 fahren mit 3 Haltepunkten durch Eschborn und binden die Stadt direkt an die Frankfurter Innenstadt an.

Tabelle 230: Anzahl von Personen in Eschborn, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.955	1.815	1.041	177	16	6.004
Nachts (L _{Night})	2.372	1.241	221	21	0	-	3.855

Tabelle 231: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Eschborn (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,334	3,533	0,664
Zahl der Wohnungen	2.857	586	7
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	988		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	231		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3005/L 3006	Durchgeführt wurde eine grundlegende Erneuerung: „Eschborn Süd“ (L 3005 / L 3006). Eine Verkehrsfreigabe war für November 2017 geplant. Durchgeführt wurde ein Ausbau des Knotenpunkt L3006 / Ginnheimer Straße bei Eschborn. Eine Verkehrsfreigabe war für 2022 geplant. Durchgeführt wurde ein Ausbau des Knotenpunkt L3006 / Helfmann Park in Eschborn. Eine Verkehrsfreigabe war für 2022 geplant. Durchgeführt wurde ein Ausbau des Knotenpunkt L3006 / Anschluss Fachmärkte in Eschborn. Eine Verkehrsfreigabe war für 2022 geplant.
2 Hauptstraße, Rödelheimer Straße	Auf der Rödelheimer Straße wurde im Rahmen der Radwegekonzeption bereits Tempo 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Auf dem Abschnitt der Hauptstraße zwischen der Rödelheimer Straße und der Sossenheimer Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls auf 30 km/h reduziert.
3 OT Niederhöchstadt, L 3005	Im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme ist z.T. aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand errichtet worden. Die L 3005 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. u.).
4 OT Niederhöchstadt L 3367 Hessenallee	Die L 3367 Hessenallee wurde bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den Straßenbaulastträger Hessen Mobil berechnet. Es wurden an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
5 OT Niederhöchstadt, Hauptstraße	In der Hauptstraße in Niederhöchstadt ist zwischen der Steinbacher Straße und dem "Platz an der Linde" bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.

L 3005 in Eschborn im Lärmsanierungsprogramm Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bun-

desstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

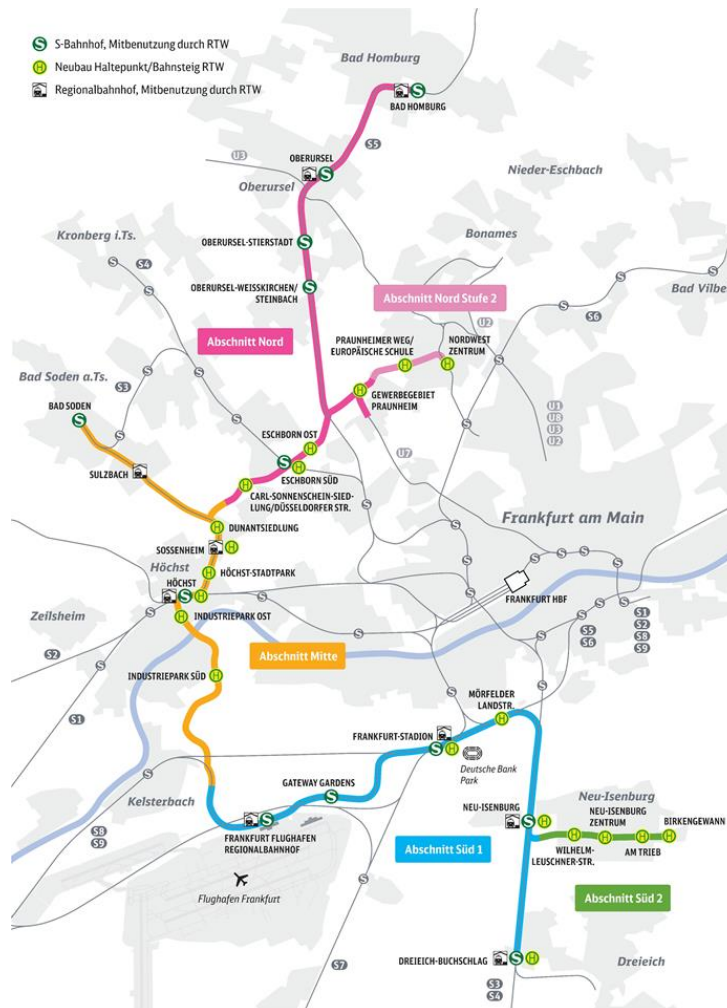


Abbildung 80: : Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁸⁵

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

⁸⁵ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2023 ist der „Planfeststellungsabschnitt Nord“ (PfA Nord) festgestellt worden. Dieser beginnt in Bad Homburg und verläuft anschließend über die bereits bestehenden Stationen Bahnhof Oberursel, Haltepunkt Oberursel-Stierstadt und Bahnhof Oberursel-Weißkirchen/Steinbach bis auf die Neubaustrecke der RTW im Bereich Eschborn (Abzweigstelle Wolfslach), bedient die Haltepunkte Eschborn/Ost, Eschborn/Süd und Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße und endet nach der Überführung der Sossenheimer Straße (L 3006) in Parallellage zur BAB 66 auf Sulzbacher Gemarkung.

10.7.4 Flörsheim

Flörsheim am Main besteht aus der Kernstadt, die von modernen Wohnbaugebieten sowie großzügigen Parks und Stadtgärten geprägt ist und den Stadtteilen Weilbach und Wicker. Letzteres gilt als das Tor zum Rheingau und ist Ausgangspunkt für die Rheingauer Riesling-Route und den Rheingauer Riesling-Pfad. Auf dem Stadtgebiet gab es mehrere Kalksteinbrüche und Gruben, die nun teils als Mülldeponien genutzt werden. Somit sind überdurchschnittlich viele Deponie-, Rekultivierungs- und Abbauflächen vorhanden. Die Kommune hat 21.751 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum.

Flörsheim/Weilbach liegt direkt an der BAB 3, über die Bundesstraße 519 ist der Anschluss zu den nahen BAB 60 und BAB 67 sichergestellt. Die Bundesstraße 40 durchzieht ebenfalls das Stadtgebiet.

Flörsheim am Main wird von fünf Buslinien bedient, dazu kommen das Anruf- beziehungsweise Anschlusstaxi. In der Innenstadt von Flörsheim befindet sich ein S-Bahn-Haltepunkt.

An der Hafestraße gibt es einen Binnenhafen für den Güterumschlag, für den Personenverkehr gibt es am Konrad-Adenauer-Ufer eine Bedarfsanlegestelle für Schiffe.

Tabelle 232: Anzahl von Personen in Flörsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.576	2.383	1.265	382	4	7.610
Nachts (L _{Night})	3.097	1.653	690	25	0	-	5.465

Tabelle 233: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Flörsheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	14,765	7,090	1,133
Zahl der Wohnungen	3.620	784	1
Zahl der Krankenhausgebäude	1	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.276		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	344		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

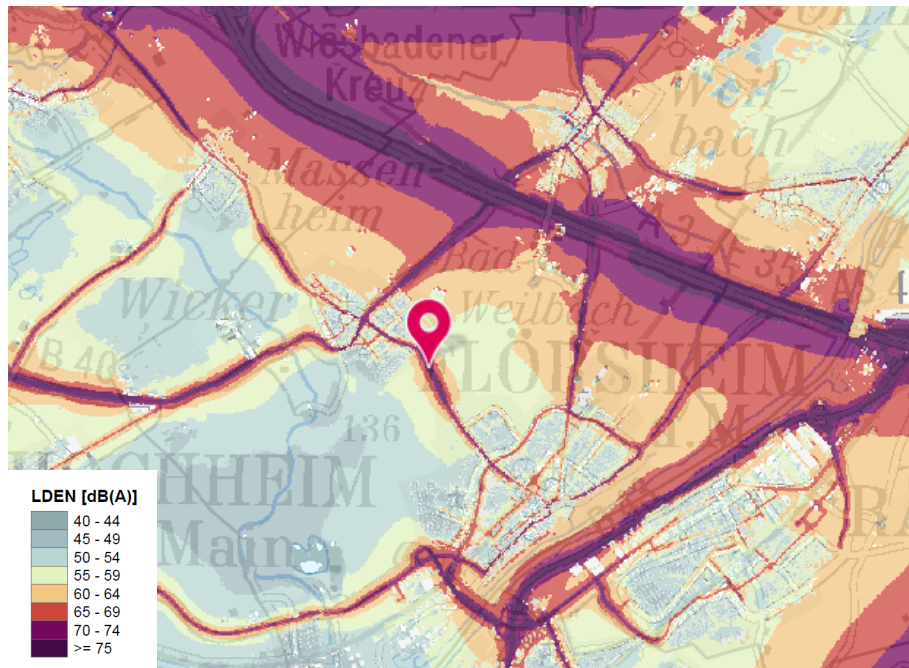


Abbildung 81: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Flörsheim [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 3	Die BAB 3 verläuft zwischen den Stadtteilen Wicker und Weilbach. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 Grabenstraße	Die Grabenstraße ist bereits seit dem Umbau eine Tempo 30 Zone. Anregung bezüglich der Lasermessungen durch die Polizei sollen umgesetzt werden.
3 OT Weilbach, B 40 Mainzer Straße	Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. (nähere Erläuterungen in Kapitel 10.1.1)
4 OT Weilbach, B 519 Rüsselsheimer Straße	Seit 2015 ist auf der B 519 Rüsselsheimer Straße im kompletten innerörtlichen Bereich aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet und umgesetzt. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.



Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 519 in Flörsheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. u.).

Abbildung 82: B 519 Rüsselsheimer Straße in Flörsheim-Weilbach
© Regierungspräsidium Darmstadt

- 5 OT Weilbach,
B 519/B 40
Hofheimer
Straße,
Frankfurter
Straße

Seit 2015 ist auf der B 519/ B 40 Frankfurter Straße und Hofheimer Straße im kompletten innerörtlichen Bereich aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet und umgesetzt.

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

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 519 in Flörsheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. u.).



Abbildung 83: B 519/B 40 in Flörsheim-Weilbach
© Regierungspräsidium Darmstadt

- 6 OT Weilbach,
L 3366
Raunheimer
Straße

Für die L 3366 Raunheimer Straße wurde bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den Straßenbaulastträger Hessen Mobil ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Demnach wurden in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Ergänzend wurden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.



**Abbildung 84: : L 3366 Raunheimer Straße in Flörsheim-Weilbach
© Regierungspräsidium Darmstadt**

OT Wicker
B 40
Kirschgarten-
straße

Seit 27.07.2023 ist auf der B 40 Kirschgartenstraße zwischen dem Kreisverkehr Am Graben/Flörsheimer Straße und den Einmündungen Taunusstraße/Am Steinweg aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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



Abbildung 85: B 40 in Flörsheim-Wicker © Regierungspräsidium Darmstadt

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 519	Die B 519 führt in der Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt und den Stadtteil Weilbach wird in den Straßenabschnitten
4	OT Weilbach, Rüsselsheimer Straße
5	OT Weilbach, Hofheimer Straße, Frankfurter Straße
7	Kernstadt, Hauptstraße, Bahnhofstraße, Obermainstraße
	näher betrachtet.

Komplette B 519 Flörsheim im Lärmsanierungsprogramm Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung: „Kleine Umgehung Weilbach“

Für den 1. Bauabschnitt der Kleinen Umgehung Weilbach besteht bereits Baurecht. Für den 2. Bauabschnitt läuft zurzeit das Bebauungsplanverfahren. Mit einer Erteilung des Baurechts ist frühestens 2024/2025 zu rechnen. Die Ausführung erfolgt später durch Hessen Mobil.



Abbildung 86: Übersichtplan der "Kleinen Umgehung Weilbach"⁸⁶

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	B 519 Hauptstraße, Bahnhofstraße, Obermainstraße
	Die Bundesstraße 519 führt in der Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch Flörsheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 im Kernstadtbereich ca. 6.600 Kfz/Tag.

⁸⁶ <https://www.floersheim-main.de/Die-Stadt/Verkehr/Kleine-Umgehung-Weilbach>, abgerufen am 13.02.2024



Abbildung 87: B 519 in Flörsheim am Main © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung Hessen.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb bisher aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In dem Streckenabschnitt werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an vielen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 519 in Flörsheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. o.).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises:

Auf Grundlage von Lärmberechnungen, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, der teilweise engen Bebauung und dem relativ hohen Verkehrsaufkommen, soll auf der auf der B 519 in der OD Flörsheim, für den Streckenabschnitt zwischen Obermainstraße (Nr. 1 / Nr. 2), Ecke Grabenstraße / Bahnhofsstraße und Hauptstraße (Nr. 84 / Nr. 89), Ecke Hochheimer Straße die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen 22:00 und 6:00 Uhr beschränkt werden. Das Anhörverfahren wurde eingeleitet.

Stellungnahme der Stadt Flörsheim:

Die Stadt Flörsheim würde ausdrücklich begrüßen, wenn die Temporeduzierung ganztäglich und nicht nur nachts vorgenommen würde.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9 L 3017 Wickerer Straße	Die Landesstraße führt aus Richtung des Ortsteils Wicker in die Kernstadt hinein und zieht sich bis in den Ortskern. Der DTV 2021 beträgt 8.045 Kfz/Tag.	273	340

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus Lärmschutzgründen sollte die komplette Straße auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Weilbach , L 3265 Frankfurter Straße	Die Landesstraße führt aus Richtung Hattersheim in den Stadtteil hinein und geht in die B 519 über. Der DTV 2021 beträgt 5.311 Kfz/Tag.	112	131

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen am Ortsausgang Richtung Hattersheim. Außerdem herrscht viel Motorradlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 OT Wicker, L 3017 Friedensstraße, Am Graben, Flörsheimer Straße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch den Ort und bildet neben der B 40 die Hauptverkehrsstraße des Ortsteils. Der DTV 2021 beträgt zwischen 3.485 und 8.045 Kfz/Tag.	311	369



Abbildung 88: L 3017 in Flörsheim-Wicker © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegen allgemeine Beschwerden über Verkehrslärm vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 66 dB(A) / max. LrN 58 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Flörsheim beabsichtigt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/ h ganztags aus Lärmschutzgründen für die Flörsheimer Straße, sowie der Straße Am Graben und der Friedensstraße (bis Kreuzung Taunusstraße).

L 3017 Flörsheim im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. ÖffentlichkeitsbeteiligungNeue Eingabe aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass in Weilbach extremer LKW-Verkehr an Sonntagen herrschen würde. Es wurden Kontrollen gefordert.

Stellungnahme der Stadt Flörsheim:

Es wurden in der Vergangenheit Kontrollen durchgeführt, die die Beschwerden nicht rechtfertigen. Auch seitens der Polizei wurden bisher keine Erkenntnisse an die Stadt Flörsheim herangetragen, dass es zu unerlaubten LKW-Verkehr am Wochenende kommt.

10.7.5 Hattersheim am Main

Hattersheim am Main ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum, hat 28.720 (Stand: 31.12.2023) Einwohner und besteht aus den drei Stadtteilen Hattersheim, Eddersheim und Okriftel. Das Stadtgebiet von Hattersheim grenzt an den Nordwesten der Stadt Frankfurt an und liegt direkt am Main.

Der Stadtteil Eddersheim grenzt nur durch den Main getrennt an den Logistik- und Gewerbehof Mönchhof.

Hattersheim hat direkten Anschluss an die BAB 66 und im Nordosten an die Flughafentangente B 40.

Hattersheim besitzt mit den Bahnhöfen Hattersheim (Main) und Eddersheim Anschlüsse an die Taunus-Eisenbahn von Frankfurt am Main nach Wiesbaden. Am Bahnhof Hattersheim (Main) halten zudem Züge der Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main. In Hattersheim verkehren vier Stadt-Buslinien. Hinzu kommen regionale Busverbindungen nach Hofheim und dem Flughafen Frankfurt, sowie eine Nachtbuslinie.

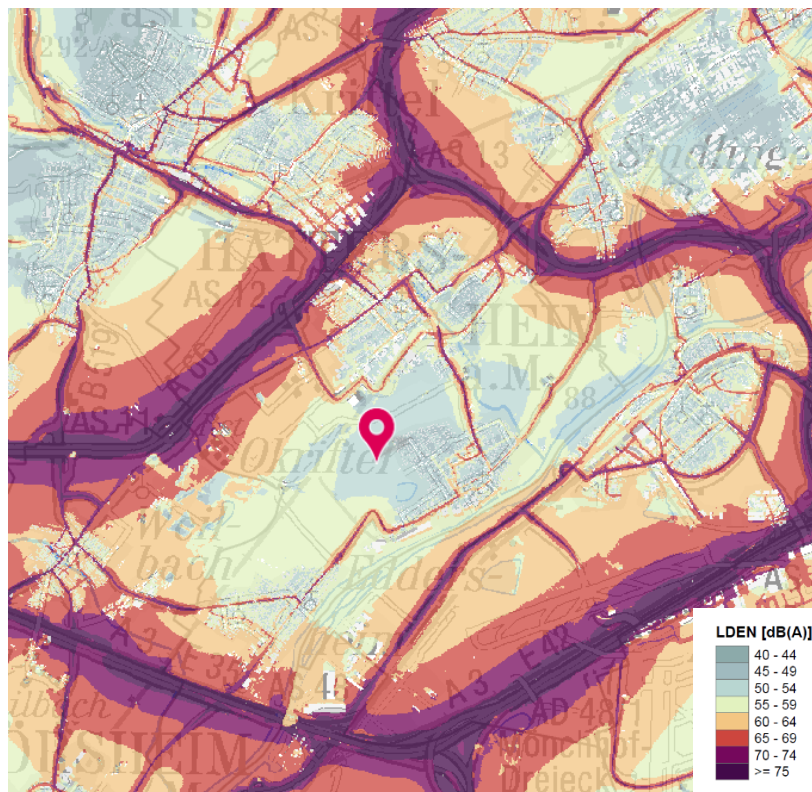
In Okriftel gab es in den Sommermonaten eine Fährverbindung zum Kelsterbacher Wald, die derzeit nicht in Betrieb ist.

Tabelle 234: Anzahl von Personen in Hattersheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.594	1.740	533	159	1	7.027
Nachts (L _{Night})	2.681	1.139	226	7	0	-	4.053

Tabelle 235: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hattersheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	10,042	3,824	0,508
Zahl der Wohnungen	3.343	328	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	7	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.047		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	238		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

**Abbildung 89: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Hattersheim [HLNUG 2022]****Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen**

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 66	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

		Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.
2	L 3011/ L 3265 Mainzer Landstraße	<p>Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3.-Runde der Lärmaktionsplanung werden in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 3 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.</p> <p>Zudem sind an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die L 3011 in Hattersheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. u.)</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Hattersheim sieht keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor, weil zu wenige Betroffene vorhanden sind, außerdem sind lediglich Überschreitungen an drei Häuser in einem Stockwerk.</p>
3	OT Eddersheim, BAB 3	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
L 3011	Die L 3104 in Hattersheim wird in den Straßenabschnitten
2	L 3011/ L 3265 Mainzer Landstraße
5	Okriftel, Mainstraße
6	Hessendamm
	näher betrachtet.

L 3011 in Hattersheim im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	Hofheimer Straße	Die Hofheimer Straße stellt eine wichtige Verbindung zur BAB 66 und der Kommune Kriftel her und hat deswegen ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab bereits Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hattersheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim als Straßenbaulastträgers:

Eine Stellungnahme liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Hattersheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Okriftel, L 3011 Mainstraße	Die L 3011 führt als Mainstraße von Norden kommend in den Stadtteil Okriftel. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 11.106 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Verkehrssicherheit ist gefährdet, weil dort ein ansässiger Spielplatz ist und Tempo 50 km/h zu schnell ist. Forderung nach Tempo 30 km/h und Blitzer.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde ein schalltechnisches Gutachten durch Hessen Mobil erstellt. Dieses ergab Überschreitungen der Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, in weiten Streckenabschnitten.

Zudem waren an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Im März 2023 wurde auf der L 3011, Mainstraße zwischen der Sindlinger Straße und der Erlenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die L 3011 in Hattersheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. o.)

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	L 3011 Hessendamm	Die Landesstraße schafft die Verbindung mit Hattersheim-Okriftel. Zudem erschließt sie einige Neubaugebiete. Der DTV beträgt 11.106 Kfz/Tag.	255	319

Eingaben aus der Beteiligung:

Verkehrssicherheit ist gefährdet, weil dort ein ansässiger Spielplatz ist und Tempo 50 km/h zu schnell ist. Es sollte Tempo 30 km/h eingeführt und ein Blitzer installiert werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1

Die L 3011 in Hattersheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramm Hessen (s. o.)

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Bei dem Öhlmühlenviertel handelt es sich um ein Neubaugebiet, das von der Stadt Hattersheim in Kenntnis der bestehenden Landesstraße 3011 ausgewiesen wurde.

Weitere Ausführungen siehe nächster Punkt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	Ölmühlenviertel am Hessendamm - L 3011 -	Am Hessendamm zwischen Hattersheim und Okriftel ist ein neues Baugebiet entstanden.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung:

Seit über 3 Jahre sei das Ölmühlenviertel ein begehbares Wohnquartier, in dem über 900 Menschen wohnen. Von Jahr zu Jahr werde die Verkehrssituation auf den Hessendamm schlimmer. Der Verkehrslärm sei enorm, unzumutbar und mache langfristig gesehen krank. Die Geschwindigkeitsbegrenzung sei seit Jahren auf 50 km/h begrenzt, es werde aber definitiv deutlich schneller gefahren. Es komme auch immer wieder zu Unfällen (kurz vor und nach der Schnittstelle Hessendamm mit Wasserwerkchaussee). Fahrradfahrer, Fußgänger und Kinder würden täglich den Hessendamm an dieser Schnittstelle überqueren. Mit dem geplanten Bau einer dritten Grundschule in Hattersheim würden noch mehr Kinder vom ‚Schokoladenviertel‘ sowie auch vom neuen Baugebiet ‚Vordere Voltastraße‘ den Hessendamm überqueren müssen.

Es wird daher eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 gefordert, die Installation von Blitzern und einer Ampel sowie eine funktionierende Geschwindigkeitsanzeige. Zudem werden Lärmschutzwände entlang des Hessendamms ab Schnittstelle mit Wasserwerkchaussee (Richtung Okriftel) sowie ein verbesserter Schallschutz des Wohnraums.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es handelt sich vorliegend um ein Neubaugebiet, das von der Stadt Hattersheim in Kenntnis der bestehenden Landesstraße ausgewiesen wurde. Da die Bebauung in Kenntnis der vorhandenen Landesstraße errichtet wurde, ist nicht Hessen Mobil als Straßenbaulastträger, sondern die Stadt Hattersheim für den eventuellen notwendigen Lärmschutz wie beispielsweise die Errichtung von Lärmschutzwänden verantwortlich. Gleiches gilt für einen verbesserten passiven Schallschutz an Wohngebäuden.

Im Zuge der Planung neuer Baugebiete, sollten Vorkehrungen getroffen werden, dass die Orientierungswerten der Norm DIN 18005 in der gesamten Fläche eingehalten werden. Idealerweise werden diese Werte über ausreichend Abstand, oder vor Schall schützenden Mauern bzw. -wällen erreicht. Werden die Außenpegel trotz dieser Maßnahmen (oder wo solche Maßnahmen baulich nicht möglich sind) überschritten, sollten die Gebäude so gebaut werden, dass die Innenräume gemäß DIN4109 vor Umgebungslärm geschützt sind.

Verkehrsuntersuchungen sollten bei der Planung jedes neuen Baugebietes nicht nur aufzeigen, ob eine gesicherte Erschließung der neuen Baugebiete mit allen Verkehrsmitteln möglich ist, sondern auch, mit welchen negative Auswirkungen für die umliegenden Bereiche zu rechnen ist und ob hier verkehrsregelnde und lärmindernde Maßnahmen notwendig sind.

Es wird ergänzend auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Alle Eingaben und Forderungen wurden an die Stadt Hattersheim weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim:

Diese ist nicht erfolgt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Eddersheim, L 3366 Bahnhofstraße	Die Landesstraße führt durch den Stadtteil Eddersheim und schafft die Verbindung mit Flörsheim-Weilbach. Sie führt ebenfalls zum Bahnhof Eddersheim. Der DTV 2021 beträgt 4.852 Kfz/Tag.	242	292

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim:

Da die letzte Verkehrszählung durch Hessen Mobil während der Coronazeit stattfand, wird von einem Anstieg der Zahlen ausgegangen und eine neue Lärmberechnung vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eine erneute Untersuchung kann gegebenenfalls in der 5. Runde der Lärmaktionsplanung nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Eddersheim, L 3006 Flörsheimer Straße, Neckarstraße	Die Landesstraße führt durch den Stadtteil Eddersheim und schafft die Verbindung mit Flörsheim und dem Stadtteil Okriftel. Der DTV 2021 beträgt 4.901 und 3.443 Kfz/Tag.	194	239

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim als Straßenverkehrsbehörde:

Die Stadt Hattersheim beabsichtigt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen. Das Verfahren ist derzeit in Planung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Okriftel, L 3006 Rheinstraße	Die Landesstraße führt durch den Stadtteil Okriftel und schafft die Verbindung mit dem Stadtteil Eddersheim. Es sind viele Lebensmittelgeschäfte durch diese Straße angebunden, somit kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Der DTV 2021 beträgt 4.901 Kfz/Tag.	45	60

Stellungnahme der Stadt Hattersheim:

Da die letzte Verkehrszählung durch Hessen Mobil während der Coronazeit stattfand, gehen wir von einem Anstieg der Zahlen aus und schlagen für diese Örtlichkeit eine Lärmbeurteilung vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

In 2023 fand eine grundlegende Erneuerung in der Ortsdurchfahrt Hattersheim / Okriftel statt.

Eine erneute Untersuchung kann gegebenenfalls in der 5. Runde der Lärmaktionsplanung nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11	OT Okriftel, L 3006 Sindlinger Straße	Die Landesstraße führt durch den östlichen Bereich des Stadtteils Okriftel und führt dort aus dem Ort heraus Richtung Frankfurt-Sindlingen. Der DTV beträgt 2.125 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Stellungnahme der Stadt Hattersheim:

Da die letzte Verkehrszählung durch Hessen Mobil während der Coronazeit stattfand, gehen wir von einem Anstieg der Zahlen aus und schlagen für diese Örtlichkeit eine Lärmbeurteilung vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Eine erneute Untersuchung kann gegebenenfalls in der 5. Runde der Lärmaktionsplanung nach der neuen Straßenverkehrszählung erfolgen.

10.7.6 Hochheim am Main

Das Stadtgebiet Hochheim am Main liegt im Südwesten des Main-Taunus-Kreises direkt am Main und der Landeshauptstadt Wiesbaden. Hochheim und der weitere Stadtteil Massenheim liegen inmitten von Weinbergen. In dem Mittelzentrum im Verdichtungsraum leben insgesamt 18.810 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Am westlichen Stadtrand verläuft die BAB 671 mit den Anschlussstellen Hochheim Süd und Hochheim Nord. Durch die Stadt führt die Bundesstraße 40 nach Mainz im Westen und Flörsheim im Osten, sowie die Landesstraße 3028.

Am Bahnhof Hochheim (Main) halten Züge der Taunus-Eisenbahn zwischen Frankfurt a.M. und Mainz stündlich und die Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main.

Tabelle 236: Anzahl von Personen in Hochheim am Main, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.812	1.554	640	297	54	5.357
Nachts (L _{Night})	2.071	1.025	386	73	20	-	3.575

Tabelle 237: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hochheim am Main (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,266	5,690	1,219
Zahl der Wohnungen	2.549	470	25
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	7	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	885		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	227		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

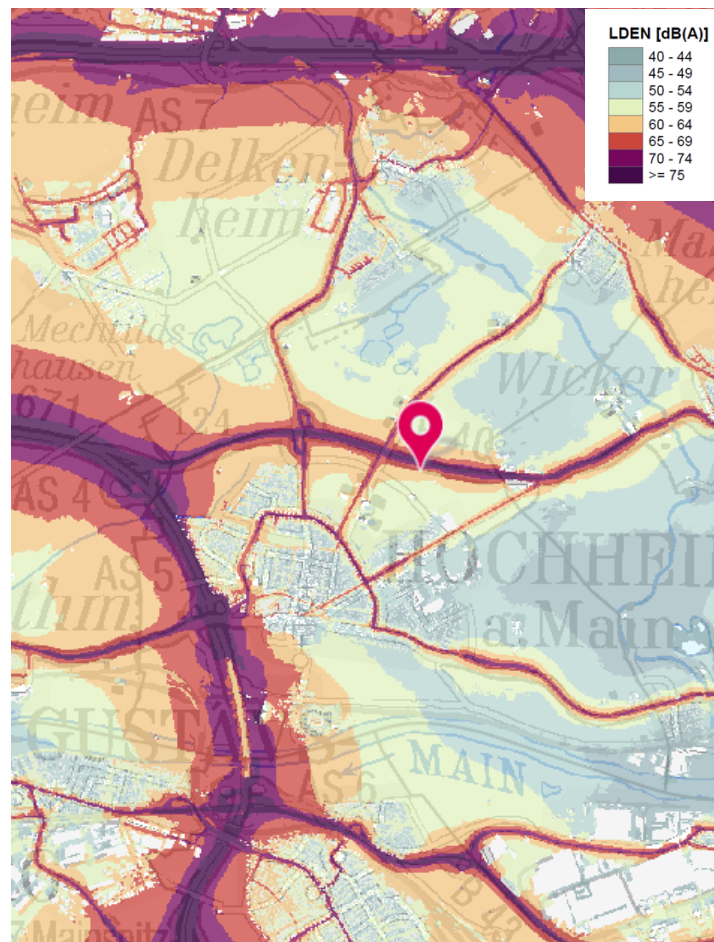


Abbildung 90: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Hochheim [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3028 Breslauer Ring	<p>Die L 3028 Breslauer Ring wurde bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den Straßenbaulastträger Hessen Mobil berechnet. Es wurden an mehreren Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde ist der Bereich des Breslauer Rings wird durch eine Lichtsignalanlage entschleunigt und an mehreren Stellen in Höhe des Breslauer Ring 5, 32 und 40 durch Fußgängerüberwege. Darüber hinaus erfolgt eine Entschleunigung durch die Bushaltestelle Breslauer Ring 19 und eine Fußgänger Lichtsignalanlage im Bereich Breslauer Ring 48.</p>

2	L 3028 Freiherr-vom- Stein-Ring Flörsheimer Straße	<p>Die L 3028 Freiherr-vom-Stein-Ring, Flörsheimer Straße wurde bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den Straßenbaulastträger Hessen Mobil berechnet. Es wurden an mehreren Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die Flörsheimer Straße ist zudem zwischen der Frankfurter Straße und dem Freiherr vom Stein Ring bereits Tempo 30 Zone. Gleiches gilt für die abgehenden Straßen links und rechts der Flörsheimer Straße als Landstraße.</p>
---	--	--

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Kurvenbereich zum Freiherr-von-Stein-Ring/Flörsheimer Straße / Ortsdurchfahrt L 3028 ist der Straßenbelag in sehr schlechtem Zustand, das Lkw-Fahrverbot wird außerdem missachtet und es kommt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Forderungen nach

- Fahrbahnerneuerung
- Tempo 30 km/h
- Geschwindigkeitskontrollen
- Flüsterasphalt
- Kontrolle des Lkw-Fahrverbots
- Aktuelle Verkehrszählungen

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Vorschläge zur Fahrbahnerneuerung und lärmarmen Asphalt wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Stellungnahme Stadt Hochheim:

Der Stadt Hochheim liegen zu diesem Streckenabschnitt immer wieder Lärmbeschwerden vor. Aus Sicht der Stadt Hochheim ist dringend eine Sanierung der Straße erforderlich, bestenfalls mit Flüsterasphalt.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitskontrollen ist zu sagen, dass dort bereits eine feste Säule installiert ist. Diese steht rückwärtig auf Höhe der Herderstraße 9-19 und kann auch Lkws erfassen. Zusätzliche feste oder mobile Anlagen auf diesem Stück sind nicht angezeigt.

Für die Anordnung einer Tempo 30 Zone oder Tempo 30 linear im Bereich der Flörsheimer Straße / L3028 sind die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Da die Verkehrsmengen von 2015 zu 2021 gestiegen sind, wird um erneute Überprüfung auch außerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches gebeten. Hier wurde eine nächtliche Tempo30-Anordnung gewünscht. Es wurde zudem neben einer umfassenden Sanierung

der Straße eine bauliche Trennung der Fahrbahnmitte auf 150-250 Metern östlich der Einmündung Goethestraße auf der L3028 (Innerörtliches Überholen, Geschwindigkeit, Lärm) vorgeschlagen, dies könne beispielsweise durch Verschraubung einer erhöhten Kunststoff-Abtrennung mit angebrachten Reflektoren erfolgen. Weiter werden Geschwindigkeitskontrollen außerhalb dieses Bereiches gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Lärmkonflikt	Maßnahme
3 Burgeffstraße	<p>Die Burgeffstraße ist eine Einbahnstraße. Ab Einfahrt Burgeffstraße gilt Tempo 30. Im Bereich des "Netto" Marktes ist eine Ampelanlage mit Tempobegrenzer (Schweller). Im Bereich zwischen Weiherstraße bis Burgeffstraße 5 gilt ein Verkehrsberuhigter Bereich.</p> <p>Durch Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden an manchen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Hierfür sind im Haushaltsplan der Stadt Hochheim keine Haushaltsmittel vorhanden.</p>



Abbildung 91: Burgeffstraße Hochheim © Regierungspräsidium Darmstadt



4	Dresdner Ring	Der Bereich des Dresdener Rings wird nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde ab der Lichtsignalanlage (Breslauer Ring/Dresdener Ring) und zusätzlich in Höhe der Hausnummer 20a durch einen Zebrastreifen entschleunigt. Dadurch ist eine praktische Geschwindigkeitsreduzierung gegeben. Durch Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden an manchen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Hierfür sind im Haushaltsplan der Stadt Hochheim keine Haushaltsmittel vorhanden.
5	Königsberger Ring, Am Daubhaus	Im Bereich ab Einfahrt Mainzer Str. über Straße Am Daubaus 2-6 bis zu Königsberger Ring (Höhe Stettiner Str. 17) ist bereits Tempo 30 angeordnet. Im Bereich "Am Daubhaus" wurden zusätzlich bauliche Tempobegrenzer (Schweller) eingebaut. Durch Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden an manchen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Hierfür sind im Haushaltsplan der Stadt Hochheim keine Haushaltsmittel vorhanden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	BAB 671, Weststadt Main-Vorland- brücke	Die BAB 671 führt im Westen direkt an der Wohnbebauung angrenzend am Stadtgebiet von Hochheim in Nord-Süd-Richtung vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in Höhe von Hochheim ca. 48.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4.00 Fahrzeugen/Tag. Im Bereich der sogen. „Weststadt“, einem dicht bebauten Wohngebiet zwischen den Anschlussstellen Hochheim-Nord und Hochheim-Süd, besteht bereits eine ca. 2,50 m hohe Lärmschutzanlage.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sollte ein neues Lärmgutachten erstellt werden. Außerdem sollte der Neubau und Verlängerung der bestehenden Lärmschutzmauer zwischen den Anschlussstellen Hochheim Süd bis Hochheim Nord realisiert und eine Begrenzung der Geschwindigkeit zwischen der Anschlussstelle Hochheim Nord und Gustavsburg auf 100 km/h in beiden Richtungen erfolgen.

Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung:

Die Hessische Straßenbauverwaltung (Hessen Mobil) hatte den Ersatzneubau der Main-Vorlandbrücke geplant. Die Mainbrücke selbst ist nicht Bestandteil der Planung. Für den Bereich Weststadt lagen die Beurteilungspegel im Status Quo tags unter 70 dB(A) und nachts unter 60 dB(A).
Das Wohngebiet im Bereich der Sudetenstraße in Hochheim am Main wird durch zwei sich überlappende Lärmschutzmaßnahmen aktiv geschützt. Grundlage war ein Planfeststellungsbeschluss von 2006. Eine Überprüfung im Jahr 2018 ergab, dass zusätzliche aktive Maßnahmen über die Bestandssituation hinaus nicht in Betracht kommen. Die damaligen Prognosezahlen für das Jahr 2015 liegen mit den Verkehrsmengen aus der Straßenverkehrszählung 2015 gleich. Eine fehlerhafte Planung hinsichtlich der Dimensionierung der Lärmschutzwände liegt somit nicht vor. Die auf Grundlage des bestandskräftigen Planfest-

stellungsbeschlusses errichteten Lärmschutzwände können technisch nicht erhöht werden. Im untersuchten Bereich sind an einigen Gebäuden an der BAB 671 die Auslösewerte überschritten. Grundsätzlich kann jeder betroffene Haus- und Wohnungseigentümer daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Die Stadt Hochheim hat ein eigenes Lärmgutachten beauftragt, dass die Erhöhung der Lärmschutzwand für den Bereich Weststadt der Stadt Hochheim für notwendig erachtet. Mit einer Erhöhung der Lärmschutzanlage auf mindestens 4,00 m, besser 5,50 m lassen sich die Beurteilungspegel spürbar reduzieren und die aktuellen Auslösewerte fast vollständig einhalten.

Außerdem wird die Anbringung von lärmarmen Asphalt gewünscht.

Im Bereich Vorlandbrücke lassen sich mit einer Lärmschutzwand am östlichen Fahrbahnrand der BAB 671 im Bereich des Ersatzneubaues der Vorlandbrücke die Beurteilungspegel spürbar reduzieren. Die Wand sollte möglichst in nördliche Richtung um ca. 280 m verlängert und lückenlos an den bereits vorhandenen Einschnitt angebunden werden. Die aus akustischer und wirtschaftlicher Sicht optimale Wandhöhe liegt bei 3,00 m.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Für den Ersatzneubau der 600 Meter langen Brücke am Main aufgrund des baulichen Zustandes der Vorlandbrücke ist derzeit eine Planfeststellungsverfahren anhängig.

Betroffene Personen können in dem zu erfolgenden Planfeststellungsverfahren ihre Rechte und Interessen geltend machen.

Die Eingaben wurden an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Massenheim, L 3017 Wallauer Straße Wickerer Straße	Die L 3017 bildet die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Massenheim. Der Schwerpunkt liegt auf dem überörtlichen Verkehr. Ab der Wallauer Straße 18 bis Ortsausgang Wickerer Straße gilt durchgängig Tempo 30 ganztags. Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, welche auch Lkws erfassen kann, ist installiert.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Die Enge in der Wickerer Straße stellt Probleme für große Lkws u. Linienbusse dar. Der Verkehr steht oft still, es kommt zum Überfahren des sehr schmalen Bürgersteigs. Hingegen kommt es am Ortsausgang Richtung Wicker zu überhöhter Geschwindigkeit. Es sollte ein absolutes Durchfahrtsverbot für Fzg über 1,7t. mit intensiven Kontrollen erfolgen, der Verkehr über Umgehungsstraßen umgeleitet werden und ein zusätzlicher Blitzer am Ortsausgang Richtung Wicker installiert werden.

Bisheriger Sachstand:

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung vor. Es wurden an 23 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme Stadt Hochheim:

Die Geschwindigkeit wird ebenfalls durch einen Zebrastreifen und mehrere Bodenschweller begrenzt.

Ein absolutes Lkw-Durchfahrtsverbot kann eine Kommune für sich allein nicht beschließen, da dies zwangsläufig zu einer Belastung der anderen Kommunen führen würde. Die derzeitige „Ringführung“ wurde in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Hessen Mobil, dem MTK, dem Regionalen Verkehrsdienst, der Landespolizei sowie den betroffenen Kommunen, erarbeitet.

Die Stadt Hochheim am Main prüft derzeit die technische und räumliche Möglichkeit einer Engstellenampel in diesem Bereich geprüft. Die Rückfrage bei Hessen Mobil hat ergeben, dass Engstellen-Ampel in der Regel nur temporär für Baumaßnahmen eingesetzt werden und nicht als Dauerlösung verwendet. Desweiteren ist es lediglich eine Insellösung die zu einer Verlagerung dieses Problems führen würde und so nicht von Hessen Mobil befürwortet werden kann. Durch die sehr heterogenen Zeit Ansprüchen der Konflikt Parteien wäre es nicht möglich eine sinnvolle Schaltung zu ermöglichen. Und ohne konkreten Anlass (z. B Unfallpunkt) fehle generell die Handhabe so etwas begründet zu errichten.

Aus Sicht der Stadt Hochheim ist diese Straße grundsätzlich nicht für die Aufnahme dieser Verkehrsströme geeignet. Es handelt sich vielmehr um eine Straße, welche dem Verkehr in einem Ortsteil dient und noch der Anbindung an die nächste Ortschaft. Die Stadt Hochheim fordert stattdessen die Prüfung einer weiträumigen Umgehungsstraße.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 B 40	Die B 40 führt in nördlicher Richtung an der Stadt Hochheim vorbei und ist verbunden mit der Autobahn 671. Sie dient auch als Verbindung nach Flörsheim-Wicker und hat somit eine überörtliche Verkehrsfunktion. Der DTV beträgt 7.491 und 13.620 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Seit der Bebauung von Wohngebiet "Schänzchen II" kommt es zu einer Zunahme des Lärms durch die B40. Die B40 ist Ausweichstrecke im westlichen Rhein-Main-Gebiet/Main-Taunus-Kreis bei sonstigen Verkehrsstörungen. Die zwischen B 40 und Baugebiet geplante Streuobstwiese zur Lärmreduzierung wurde nicht umgesetzt. Es sollte eine Lärmschutzwand entlang der B40 nördlich des bebauten Bereichs (Baugebiete Schänzchen II und Schänzchen III) errichtet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Es handelt sich hier um Neubaugebiete, die von der Stadt Hochheim in Kenntnis der bestehenden Bundesstraße ausgewiesen wurde. Da die Bebauung in Kenntnis der vorhandenen Bundesstraße errichtet wurde, ist nicht Hessen Mobil als Straßenbaulastträger, sondern die Stadt Hochheim für den eventuellen notwendigen Lärmschutz verantwortlich. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Auch die Stadt Hochheim hat festgestellt, dass sich bei Verkehrsstörungen ein Ausweichverkehr über Teile von Hochheim am Main abwickelt.

Im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne jeweils für Schänzchen II und Schänzchen III, wurden Lärmgutachten erstellt. Die Prüfung hat damals ergeben, die Streckenführung bezüglich Lärmes unbedenklich ist und daher keine zusätzliche Lärmschutzwand erforderlich war.

Mit Mitteln des Straßenrechts oder Straßenverkehrsrechts kann seitens der Stadt keine Änderung herbeigeführt werden. Es ist daher umso wichtiger, dass die BAB viel Verkehr aufnehmen können.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9 Jahnstraße	Die Jahnstraße ist eine Gemeindestraße, welche durch ein dichtbebautes Wohngebiet führt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Straße kreuzt den Schulweg, dadurch kommt es immer wieder zu Gefahrensituationen an der Ecke Jahn-/Delkenheimer Straße. Forderung einer Einbahnstraße (Gegenverkehr könnte über die Ulmenstraße / Am Weiher / Kreisel in die Weststadt abfließen) und Geschwindigkeitskontrollen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Die Straßen, welche links und rechts von der Jahnstraße abgehen, sind bereits Einbahnstraßen.

Lediglich die Jahnstraße selbst ist im Begegnungsverkehr befahrbar. Falls man diese Straße ebenfalls im Einbahnverkehr führen würde, käme hierdurch zu erheblichen Umwegen für die Anlieger und würde dadurch auch gleichzeitig mehr Verkehr produzieren. In Einbahnstraßen wird zudem häufig gerade nicht langsamer gefahren. Aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs und dem nicht darauf achten müssen, ob ein Fahrzeug entgegenkommt, wird oftmals schneller gefahren.

Für den gesamten Bereich ist bereits Tempo 30 angeordnet. Es wird geprüft, an welchen Stellen eine mobile Geschwindigkeitskontrolle durchgeführt werden kann.

Für lärmindernde Maßnahmen sind keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan vorhanden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Massenheim, BAB 3	Die BAB 3 ist eine der Hauptverkehrsadern des Regierungsbezirks. Die Autobahn führt nordöstlich an der Wohnbebauung von Massenheim vorbei. Zwischen Wohnbebauung und Autobahn liegen Felder. Der DTV beträgt 88.178 Kfz/Tag.	0	3

Eingaben aus der Beteiligung:

Hoher Verkehrslärm. Forderung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzfenstern.

Stellungnahme der Stadt Hochheim:

Aus Sicht der Stadt Hochheim am Main besteht eine große räumliche Distanz zwischen der BAB und der Wohnbebauung.

Falls möglich, sollten aber natürlich zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung wie Flüsterasphalt oder andere bauliche Maßnahmen, von der Autobahn GmbH umgesetzt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben aus der Öffentlichkeit wurden dennoch an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

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. (siehe Kapitel 3.4.1).

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern ein immissionstechnisches Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden

- a. das Marktgelände**
- b. der Hummelpark**
- c. Gebiet zwischen Hochheim-Delkenheim-Deponie Wicker**

zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.7.7 Hofheim am Taunus

Hofheim ist die Kreisstadt des Main-Taunus-Kreises und als Mittelzentrum im Verdichtungsraum im Regionalplan ausgewiesen. Hofheim grenzt direkt an das Stadtgebiet Wiesbaden und hat mit seinen sieben Stadtteilen Hofheim, Diedenbergen, Langenhain, Lorsbach, Marxheim, Wallau, Wildsachsen 40.412 Einwohner (31.12.2023). Die Stadt ist Wohn- und Gewerbestandort mit einem hohen Dienstleistungsanteil.

Das Stadtgebiet Hofheim liegt entlang der BAB 66 und ist über fünf Auffahrten erschlossen. Außerdem führt die BAB 3 durch das Stadtgebiet.

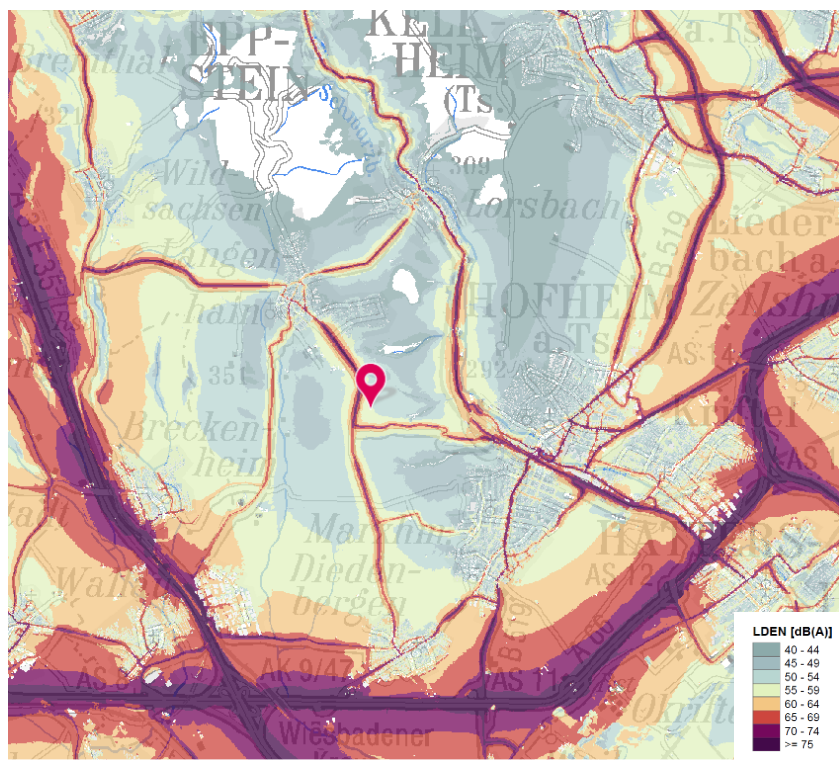
Die Bahnhöfe Hofheim (Mitte) und Lorsbach liegen an der Main-Lahn-Bahn und haben eine direkte S-Bahn-Anbindung (S2, Niedernhausen-Frankfurt) sowie Regionalbahnanschluss an die Strecke Limburg an der Lahn - Frankfurt/Main. Neben den Stadtbuslinien „Hofemer“ bestehen Regionalbusverbindungen unter den Stadtteilen, sowie zur Landeshauptstadt Wiesbaden und ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 238: Anzahl von Personen in Hofheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	5.416	2.367	1.075	570	1	9.429
Nachts (L _{Night})	3.828	1.530	812	11	0	-	6.181

Tabelle 239: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hofheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	21,220	7,974	1,226
Zahl der Wohnungen	4.488	782	0
Zahl der Krankenhausgebäude	1	1	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.516		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	382		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

**Abbildung 92: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen in Hofheim [HLNUG 2022]****Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen**

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Lersbacher Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab an manchen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

2	Schmelzweg	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab an manchen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung. Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen
3	Wilhelmstraße	In Absprache mit der Polizei wurde für den Straßenabschnitt Wilhelmstraße die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h ganztags aus Gründen der Verkehrssicherheit im Frühjahr 2020 umgesetzt.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 8	B 519	Die B 519 wird im Nachfolgenden in den Straßenabschnitten Kernstadt OT Marxheim näher betrachtet.

Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	B 519 Niederhofheimer Straße, Alte Bleiche, Hattersheimer Straße Zeilsheimer Straße Elisabethenstraße	Die Bundesstraße 519 führt als Ortsdurchfahrt durch den Kernstadtbereich von Hofheim sowie den Stadtkern von Marxheim. Der DTV 2021 liegt am Kreuzungspunkt mit der L 3011 bei 10.406 Kfz/Tag.



Abbildung 93: B 519 in Hofheim © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Forderung nach Tempo 30 km/h von der Zeilsheimer Straße (zw. Zeilsheimer Straße und Neugasse beginnend) bis zur Alten Bleiche (Esso-Tankstelle).

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Somit liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten von 2015 vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 32 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte in den Nachtstunden ermittelt und an 16 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV am Tage ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 66 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 519 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Im Bereich der Ortsdurchfahrt wurden bereits einige Gebäude mit passiven Lärmschutzmaßnahmen saniert.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises:

Auf Grundlage von Lärmberechnungen, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, der teilweise engen Bebauung und dem relativ hohen Verkehrsaufkommen, soll auf der Bundesstraße B 519 in 65719 Hofheim für den Streckenabschnitt zwischen der Niederhofheimer Straße (Nr. 44 / Nr. 47), Ecke Am Stegskreuz und Elisabethenstraße (Nr. 18 / Nr. 21a), Ecke Pfarrgasse die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen 22 und 6:00 Uhr beschränkt werden. Das Anhörverfahren wurde eingeleitet.

Stellungnahme der Stadt Hofheim am Taunus:

Die Stadt Hofheim spricht sich - insbesondere im Bereich der Kontenpunkte Niederhofheimer Straße/Zeil/Hauptstraße/Zeilsheimer Straße/Elisabethenstraße auch aus Sicherheitsaspekten- für eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung aus.

Hinweis:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die geplante Ortsumgehung soll die vorhandene B 519 in der Ortsdurchfahrt von Hofheim ersetzen und die Ortslage vom Durchgangsverkehr und erheblichen Teilen des Ziel- und Quellverkehrs entlasten. Die Trasse der neuen B 519 beginnt im Süden vor dem Ortszugang Hofheim-Marxheim, umfährt die Stadt Hofheim östlich und mündet nordöstlich des Gewerbegebietes Hofheim-Nord in die bestehende B 519 ein. Die Baulänge der Ortsumgehung beträgt rund 4,6 km. Gegenwärtig läuft das Planfeststellungsverfahren.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	L 3011 Vincenzstraße	Die L 3011 trennt den Kernstadtbereich vom Stadtteil Marxheim. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 südlich der B 519 9.635 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 160 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Errichtung einer Lärmschutzwand.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Somit liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten von 2015 vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden und an 2 Gebäuden eine Überschreitung am Tage ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an manchen Gebäuden die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärm-schutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim als Straßenverkehrsbehörde

Die Stadt Hofheim spricht sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen aus. Das Anhörverfahren wurde eingeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	L 3018 Zeilsheimer Straße	Die Zeilsheimer Straße ist ein Straßenabschnitt der L 3018, der von Frankfurt-Zeilsheim, bzw. der BAB 66-AS Frankfurt-Zeilsheim kommend den Verkehr inmitten von Hofheim auf die B 519 führt. Nordöstlich des Stadtgebietes beträgt der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2021 17.197 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 390 Fahrzeugen/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Lärmberechnung der Stadt nach RLS 90 hat eine Überschreitung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ergeben. Eine Machtbarkeitsstudie ist beauftragt, wo diese Daten bei der Planung für die grundhafte Erneuerung der Straße berücksichtigt werden. In der Übergangszeit soll vorab Tempo 30 aus Lärmschutz angeordnet werden. Die Stadt hat das entsprechende Antragsverfahren eingeleitet.

Nach der grundhaften Umgestaltung wird eine Neubewertung stattfinden.

Festlegung:

Die Stadt Hofheim hat die planaufstellende Behörde über die weiteren Maßnahmen zu unterrichten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Lorsbach, L 3011 Hofheimer Straße	Die L 3011 führt von der Kernstadt kommend Richtung Eppstein durch den Hofheimer Stadtteil Lorsbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 zwischen Hofheim und Lorsbach 8.974 Kfz/Tag, zwischen Lorsbach und Eppstein 6.225 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht zunehmender Verkehrslärm und Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Lärmberechnung der Stadt nach RLS 90 hat an einigen Stellen in der Hofheimer Straße eine Überschreitung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ergeben. Auf der Straße ist bereits weitgehend Tempo 30 angeordnet. Auf Höhe der Einmündung ‚Am Bahnhof‘ wird ein stationäres Geschwindigkeitsmessgerät aufgestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	OT Marxheim, B 519 Rheingaustraße	Die Bundesstraße 519 führt als Ortsdurchfahrt mitten durch den Kernstadtbereich von Hofheim sowie den Stadtkern von Marxheim. Auch hier wurden bereits in der vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung in Hessen etwaige Lärminderungsmaßnahmen untersucht. Es wurden bereits in den vergangenen Jahrzehnten einzelne Gebäude im Rahmen einer Lärmsanierung durch Hessen Mobil behandelt. Der DTV 2021 liegt bei 9.864 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h und Fahrbahnverengung durch einen sicheren Fahrradweg, sowie baulicher Verkehrsberuhigung.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Somit liegt eine schalltechnische Berechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Verkehrsdaten von 2015 vor.

Im Bereich vom Bahnübergang bis Höhe Alemannenweg 1 und Von Thüringer Weg bis zur Straßenmeisterei ist bereits Tempo 30 ganztags aus Sicherheit&Ordnung angeordnet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als

auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 20 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt und an 7 Gebäuden eine Überschreitung am Tage ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 74 dB(A) / max. LrN 67 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Main-Taunus-Kreis:

Es ist seit November 2021 auf der B 519 Rheingaustraße zwischen Einmündung Thüringer Weg (Anschluss an Bestand Tempo 30) und Kreuzung Bahnstraße / Ostpreußenstraße aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags angeordnet und umgesetzt.

Auf Wunsch der Stadt Hofheim wird eine Ausweitung der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung geprüft.

Rechtsfolge:

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

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Die B 519 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

In Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde des Main-Taunus-Kreises wurde zur Neubewertung der Lärmsituation und zur Prüfung einer möglichen Ausweitung der Geschwindigkeitsreduzierung ein neues schalltechnisches Gutachten bei Hessen Mobil beauftragt. Dieses lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.



Abbildung 94: B 519 Rheingaustraße in Hofheim, © Regierungspräsidium Darmstadt

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
9	OT Wallau, BAB 3	Die BAB 3 führt durch die Gemarkung der Stadt Hofheim. Insbesondere der Stadtteil Wallau ist von Lärmemissionen der BAB 3 betroffen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 89.170 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 16.700 Fahrzeugen/Tag.

Mitte der 90er Jahre wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bebauung von Wallau errichtet. Hierbei wurde eine Lärmschutzwand (knapp 900 m) auf den vorhandenen und im Zuge des Baus der Lärmschutzwand modifizierten Lärmschutzwall errichtet. Weiter wurde der Lärmschutzwall um über 200 m verlängert. Ferner wurde der Straßenbelag mit einer lärmindernden Eigenschaft hergestellt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Die existierenden Lärmschutzwände sind zu kurz und zu niedrig. Es sollten komplette Lärmschutzwände im Bereich Wallau A3 in angemessener Höhe errichtet werden und Flüsterasphalt verbaut werden.

Bisheriger Sachstand:

Die Beeinträchtigungen durch die BAB 3 waren bereits in der letzten Stufe Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die Eingaben wurden an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

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.

Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben (siehe Kapitel 3.4.1).

Seit März 2021 wird die Fahrbahn zwischen Wiesbadener Kreuz und der Anschlussstelle Niedernhausen grundhaft erneuert.⁸⁷

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern das immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
10	OT Wallau, BAB 66	Die BAB 66 führt südlich der Stadtteile Wallau und Diedenbergen vorbei. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 85.660 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 6.200 Fahrzeugen/Tag. Insbesondere Anwohner des Wohngebietes Gräsiger Weg, Bleidenstädter Äcker können von Lärmemissionen der Autobahn betroffen sein. Die Bebauung dort wird durch einen Lärmschutzwall bzw. durch kurze Lärmschutzwände geschützt.

⁸⁷https://www.autobahn.de/fileadmin/Autobahn_GmbH/West/Migration/Aktuelles/Bauprogramm_2021_Niederlassung_West.pdf, abgerufen am 29.02.2024

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm und keinerlei Lärmschutzmaßnahmen. Der vorhandene Lärmschutz soll über die Brücke hinaus verlängert werden.

Bisheriger Sachstand:

Die Beeinträchtigungen durch die BAB 3 waren bereits in der letzten Stufe Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

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.

Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben (siehe Kapitel 3.4.1).

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 L 3011 Lorsbacher Straße	Die Landesstraße verbindet die Kernstadt Hofheim mit dem Ortsteil Lorsbach. Der DTV beträgt 8.974 Kfz/Tag.	14	18

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz insbesondere im Bereich der Hammermühle.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für vereinzelte Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Tempo 30 km/h wird hier als unverhältnismäßig gesehen, da sich die genannte Stelle außer Orts befindet. Hessen Mobil will dort die Straße erneuern. Tempo 30 km/h würde die Verkehrssicherheit dort nicht erhöhen.

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 Nordring	Der Nordring ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Hier handelt es sich um ein Gewerbegebiet, die Stadt sieht keine Grundlage für Tempo 30 km/h.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13 OT Diedenberg L 3264 Casteller Straße	Bei der L 3264 Casteller Straße handelt es sich um die Ortsdurchfahrt des Ortsteils Diedenberg. Dadurch hat die Landesstraße ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Der DTV liegt bei 5.859 Kfz/Tag.	275	326

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Hofheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Lärmberechnung der Stadt nach RLS 90 hat besonders im Bereich zwischen Marxheimer Straße und Dachsweg eine deutliche Überschreitung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ergeben. Daher wird eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen geprüft (Erweiterung zum Dachsweg). Die Stadt hat das entsprechende Antragsverfahren eingeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	OT Diedenberg K 787 Wildsachsener Straße	Bei der K 787 handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Ortsteils Diedenberg. Der DTV liegt bei 2.335 Kfz/Tag.	120	142

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine eigene Lärmberechnung der Stadt als Straßenbaulastträger ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Die Stadt Hofheim sieht hier keinen akuten Handlungsbedarf.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	OT Langenhain L 3018 Gartenfeldstraße, Oranienstraße	Bei der L 3018 Gartenfeldstraße, Oranienstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Ortsteils Langenhain. Der DTV liegt bei 5.734 Kfz/Tag.	26	39

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h in der Gartenfeldstraße geprüft (Schulweg, Geschwindigkeitsmix).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für vereinzelte Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16 OT Langenhain L 3368/ L 3018 Usinger Straße	Bei der Usinger Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Ortsteils Langenhain. Sie verbinden die Ortsteile Wildsachsen und Lorsbach mit Langenhain und haben somit überörtliche Verkehrsfunktionen. Der DTV 2021 liegt zwischen 1.843 und 1.078 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
17 OT Langenhain L 3368 Wallauer Straße, Am Jagdhaus	Bei der L 3368 Wallauer Straße, Am Jagdhaus handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Ortsteils Langenhain, welche von Wallau und Breckenheim aus kommend in den Ort mündet. Der DTV 2021 liegt bei 1.863 Kfz/Tag.	49	59

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für mehrere Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine eigene Lärmberechnung der Stadt als Straßenbaulastträger ergab berechnete Höchstwerte unter 64,5 dB(A) Tag und 54,3 dB(A) Nacht. Daher sind hier keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Auf der Straße ‚Am Jagdhaus‘ wurde die Geschwindigkeit auf Tempo 30 aus Sicherheitsgründen reduziert.

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18 OT Lorsbach L 3011 Im Lorsbachtal	Bei der L 3011 Im Lorsbachtal handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Ortsteils Lorsbach,	165	193

welche nach Eppstein führt. Der DTV liegt bei 6.225 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Belastung aus Motorradlärm ist sehr groß. Es wird Tempo 30 km/h gefordert, sowie eine Einschränkung des Lkw-Verkehrs.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für mehrere Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Die Geschwindigkeit ist hier zum Teil bereits auf Tempo 30 reduziert. Die Stadt hat den Straßenabschnitt schalltechnisch untersucht. Die höchsten Lärmpegel werden im Abschnitt zwischen der Brückenstraße und der Münsterer Straße erreicht. Hier liegen die berechneten Werte tagsüber bei etwa 68,7 dB(A) und nachts bei 58,7 dB(A). Aufgrund des neuen Erlasses des Hess. Ministeriums hat die Stadt nun das entsprechende Antragsverfahren eingeleitet.

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
19 OT Marxheim L 3264 Ahornstraße	Die Landesstraße führt in Marxheim von Diedenbergen kommend auf die B 519. Die Straße ist breit gebaut und es gibt wenig zurückversetzte Wohnbebauung. Der DTV liegt bei 5.859 Kfz/Tag.	4	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers:

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
20 OT Marxheim Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße ist eine kommunale Straße im Stadtteil Marxheim, an der viele Menschen leben.	2	6

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Lärmberechnung der Stadt nach RLS 90 hat an keiner Stelle Überschreitungen von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ergeben. Die Werte liegen alle deutlich unter dem Grenzwert und unterschreiten 65 dB (A) und 55 dB (A). Aktuell besteht ein Tempo Mix von 30-50-30-50-70. Unterschiedliche Geschwindigkeiten sollen für einen ordentlichen Verkehrsfluss grundsätzlich vermieden werden. Da es sich bei dem betroffenen Streckenabschnitt um ein Wohngebiet handelt, möchte die Stadt Hofheim eine einheitliche Geschwindigkeit von Tempo 30 anordnen und hat das Anhörungsverfahren eingeleitet.

Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
21 OT Wallau L 3017	Bei der L 3017 handelt es sich um eine Landesstraße die im südlichen Bereich am Ortsteil Wallau vorbeiführt. Sie stellt die Verbindung zur BAB 66 her. Der DTV 2021 liegt zwischen 11.525 und 17.174 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
22 OT Wallau K 785 Theodor-Heuss-Straße	Die K 785 ist eine Kreisstraße, welche die Verbindung nach Wiesbaden-Nordenstadt herstellt und eine überörtliche Verkehrsfunktion wahrnimmt. Der DTV liegt bei 4.967 Kfz/Tag.	42	51

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, v.a. durch hohe Geschwindigkeiten und unzureichende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Es wurden Forderung nach einer Lärmschutzwand, Flüsterasphalt, Blitzer und baulicher Verkehrsberuhigung laut.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Festlegung:

Die Stadt Hofheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wird aktuell geprüft.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
23 OT Wallau Wiesbadener Straße, Taunusstraße	Die Taunusstraße, die im Süden von Wallau in die Wiesbadener Straße übergeht, ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.	82	107

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Hofheim als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Hofheim hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Eine Lärmberechnung der Stadt nach RLS 90 hat ergeben, dass im Bereich der Wiesbade-

ner Straße die Grenzwerte von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht erreicht, jedoch nicht überschritten werden. Die Stadt spricht sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen aus und hat das entsprechende Antragsverfahren eingeleitet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
24 OT Wildsachsen L 3017 Alt Wildsachsen	Bei der L 3017 handelt es sich um eine Landesstraße die durch den Ortskern des Ortsteils Wildsachsen führt. Der DTV liegt bei 3.066 Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h aus Lärmschutz.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Hofheim:

Auf der Ortsdurchfahrt in Wildsachsen ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet. Die Einhaltung der Geschwindigkeit könnte mit Seitenradarmessungen überprüft werden. Davon abgesehen sieht die Stadt Hofheim hier keine weiteren Maßnahmen vor.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Gebiete aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Hofheim nicht weitergehend geprüft:

- a. Grünzone westlich des Schmelzweges
- b. Fläche zwischen B 519 und L 3018

10.7.8 Kelkheim

Kelkheim liegt unmittelbar nordwestlich von Frankfurt am Main. Das Stadtgebiet reicht bis zum Taunuskamm. Die Stadt Kelkheim ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum, hat 29.106 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Stadtteile Kelkheim, Münster, Hornau, Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain.

Durch das Kelkheimer Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen 8 (Frankfurt-Limburg, in Richtung Frankfurt autobahnähnlich ausgebaut), 455 (Wiesbaden-Bad Homburg) und 519 (Rüsselsheim am Main-Königstein). Auf der Bundesautobahn 66 (Frankfurt-Wiesbaden) gibt es eine Abfahrt Kelkheim, die aber auf dem Gebiet von Frankfurt-Unterliederbach liegt. Kelkheim-Mitte besitzt eine verkehrsberuhigte Einkaufsstraße, die Bahnstraße.

Kelkheim besitzt drei Haltebahnhöfe der Königsteiner Bahn der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB), eine S-Bahn-ähnliche Vorortbahn, die im 30-Minuten-Takt von Königstein über Kelkheim zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt. Verschiedene Buslinien vervollständigen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 240: Anzahl von Personen in Kelkheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	819	550	608	456	2	2.799
Nachts (L _{Night})	595	789	325	13	0	-	1.859

Tabelle 241: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kelkheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,820	1,156	0,237
Zahl der Wohnungen	1.331	513	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	7	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	539		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	127		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 519	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 L 3016 Königsteiner Straße	<p>Es wurden im Rahmen der Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Laut Hessen Mobil sind im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt sind passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden.</p> <p>Die L 3016 Kelkheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. (s. u.)</p>
3 Gagernring	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.</p> <p>Nach Ausführungen der Stadt Kelkheim in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung würde eine Anordnung von Tempo 30 auf dem gesamten Gagernring würde dazu führen, dass sich Teilverkehre auf den parallel und direkter verlaufenden Straßenzug Hornauer Straße - Rotebergstraße verlagern, was den Verkehrslärm in diesem Wohngebiet deutlich ansteigen lassen würde. Ein Durchfahrtsverbot für Lkws würde zu einer Verlagerung auf andere Straßen führen. Zudem ist der Anteil schwerer Lkws eher gering. Es ist von städtischer Seite sogar eher gewünscht, dass Lkw-Andienungsver-</p>

		kehr zu Gewerbebetrieben an der Hornauer Straße (Möbel Fischer, Schreinerei Lange) über den Gagernring und nicht durch die Stadtmitte Kelkheims fährt.
		Für die Schaffung eines Radverkehrs wird seitens der Stadt Kelkheim keine Notwendigkeit gesehen, da der Radverkehr in Kelkheim über direkter verlaufende Straßen innerhalb von Tempo 30-Zonen mit weniger Steigungen geleitet wird.
		Der Gagernring gehört schon seit Jahren zu den Einsatzschwerpunkten der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage der Stadt Kelkheim.
		Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.
4	OT Fischbach, B 455 Eppsteiner Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. ÖPNV

Eingabe aus der Beteiligung:

Der Busverkehr von Fischbach zu umliegenden Bahnhöfen ist auszubauen.

Die Takterhöhung der Schienenverbindung (RB12) zwischen Kelkheim und Frankfurt Hauptbahnhof ist als wichtigste Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV anzustreben. Der Bahnhof Kelkheim-Mitte ist zu einem Mobilitätszentrum mit vergrößertem Busbahnhof u. Park and Ride mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, besseren Zugängen zum Bahnhofsgelände und einem Anschluss an das Radwegenetz umzubauen.

Bisheriger Sachstand:

Bereits im Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde dargelegt, dass nach Angaben der MTV mbH als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger, dass im Rahmen der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) Nachfrage und Potenziale der lokalen Buslinien überprüft werden. Steigende Nachfrage und Kapazitätsengpässe in Kelkheim auf den Linien 263 und 804, besonders nach Hornau, aber auch in die Stadtteile Fischbach, Ruppertshain und Eppenhain sind bekannt und werden untersucht werden. Die Ergebnisse werden zeigen, ob in Abstimmung mit der Stadt Kelkheim und den Gesellschaftern der MTV auf nachfragestarken Relationen die lokalen Verbindungen, im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten, verstärkt werden sollten. Ein entsprechendes Angebotskonzept sollte im LNVP definiert werden und kann als Mehrbestellung im laufenden Vertrag oder ab 2024/2025 bei Neuausschreibung und Vergabe berücksichtigt werden.

Die Eingaben wurden an die MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH, die RMV GmbH und die Stadt Kelkheim weitergegeben.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Für die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts auf der Linie RB12 liegt eine Machbarkeitsstudie vor, die den nötigen und förderfähigen Ausbaubedarf darlegt. Die Modalitäten für die

Beauftragung und Durchführung der Planung sind zwischen dem Land, dem Main-Taunus-Kreis, den Kommunen Kelkheim und Liederbach, dem RMV und der HLB Basis im nächsten Schritt zu klären.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
	L 3016	Die L 3016 durchzieht vom Stadtteil Münster kommend die Kernstadt und den Stadtteil Fischbach und wird in den Straßenabschnitten
2		Königsteiner Straße
5		Bahnstraße, Frankfurter Straße, Fischbacher Straße
6		OT Fischbach, Kelkheimer Straße
		näher betrachtet.

L 3016 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	L 3016 Bahnstraße, Frankfurter Straße, Fischbacher Straße	Die Kelkheimer Straße durchzieht als Ortsdurchfahrt den Stadtteil Fischbach. Der DTV 2021 beträgt 14.126 Kfz/Tag. Laut Hessen Mobil sind bereits passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h ganztags innerorts und Tempo 50 km/h außerorts zwischen Kelkheim und Fischbach gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags zwischen ‚Grüner Weg/Brückenrampe‘ zur B 455 und der Egerländer Straße angeordnet.

Dann folgt Tempo 50 km/h bis Ortstafel (teilweise Gewerbegebiet), dann folgt auf 510 m Länge Tempo 60 km/h zwischen den Ortstafeln, dann folgt Tempo 50 km/h in Kelkheim, Kernstadt.

Es wurden im Rahmen der Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3016 Kelkheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. (s. o.)

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Für den Straßenzug Fischbacher Straße / Bahnstraße / Frankfurter Straße im Verlauf der L 3016 wird die Schaffung von beidseitigen Radwegen nicht befürwortet, da dies zum Wegfall aller Parkmöglichkeiten im Straßenraum und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen für Geschäfte, Praxen und Bewohner führen würde. Zudem ist diese Verbindung nicht Teil des im Rahmen des Generalverkehrsplanes beschlossenen Radroutennetzes für die Stadt Kelkheim.

Die Anordnung eines nächtlichen Durchfahrtsverbots für Lkws auf der L 3016 würde eine entsprechende Umleitungsbeschilderung für betroffene Fahrzeuge erfordern. Mangels innerörtlicher Alternativen wären die Nachbarstädte Königstein, Eppstein und Hofheim betroffen. Aufgrund der kommunenübergreifenden Auswirkungen wäre im Fall der Städte Eppstein und Hofheim der Landrat des MTK die zuständige Verkehrsbehörde, im Fall der Stadt Königstein das RP als Obere Verkehrsbehörde, da mehrere Landkreise betroffen wären. Daher besitzt die Stadt Kelkheim (Taunus) keine Entscheidungsbefugnis zur Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots.

Die Zahl der von Überschreitungen der tagsüber geltenden Lärmwerte betroffenen Grundstücke war 2015 nicht so hoch, dass Tempo 30 km/h tagsüber angeordnet werden konnte. Da die Zahl der Fahrzeuge in 2021 gegenüber 2015 niedriger war, liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 km/h tagsüber auch jetzt nicht vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Fischbach, L 3016 Kelkheimer Straße	Die Kelkheimer Straße durchzieht als Ortsdurchfahrt den Stadtteil Fischbach. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags zwischen grüner Weg/Brückenrampe zur B 455 und der Egerländer Straße angeordnet. Der DTV 2021 beträgt 14.126 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h ganztags innerorts und Tempo 50 km/h außer Orts zwischen Kelkheim und Fischbach gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Es ist bereits Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen von der Kelkheimer Straße 9 bis Einmündung Egerländer Straße angeordnet, dann folgt Tempo 50 km/h bis Ortstafel (teilweise Gewerbegebiet), dann folgt auf 510 m Länge Tempo 60 km/h zwischen den Ortstafeln, dann folgt Tempo 50 km/h in Kelkheim, Kernstadt.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3016 Kelkheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. (s. o.)

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Für die Kelkheimer Straße wurde in 2015 Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen für den gesamten etwa 670 m langen Abschnitt angeordnet, in welchem die Lärmwerte tagsüber und nachts an der Mehrzahl der Grundstücke überschritten waren. Im weiteren Verlauf der Kelkheimer Straße stehen die Gebäude weiter von der Straße zurück, so dass solche Überschreitungen dort nicht gegeben sind. Daher fehlt der rechtfertigende Grund für die Anordnung. Gleiches gilt für Tempo 50 km/h zwischen Fischbach und Kelkheim. Dies würde nicht zu einer an Wohngebäuden wahrnehmbaren Verkehrslärmreduzierung führen. Es würde begrüßt, wenn von Seiten der Main-Taunus-Verkehrs GmbH als Trägerin der lokalen Buslinien die Verbindungen von Fischbach zum Bahnhof nach Eppstein ausgebaut würden. Zu den Bahnhöfen in Hornau und Kelkheim-Mitte bestehen bereits gute Verbindungen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 B 8	Die B 8 mündet in den Norden von Kelkheim und stellt eine Verbindung zur A 66 her. Sie erfüllt somit eine überörtliche Verkehrsfunktion. Bei der B 8 handelt es sich um eine Kraftfahrstraße, Hessen Mobil ist hierbei die zuständige Verkehrsbehörde. Der DTV beträgt 16.763 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es werden Lärmschutzwände und Information der Hauseigentümer über Förderungsmaßnahmen für passiven Schallschutz an den Gebäuden gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet des-

sen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	Frankenallee	Die Frankenallee führt den Verkehr von der Kernstadt auf die B 519. Der DTV beträgt 6.224 Kfz/Tag.	9	14

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung lauten Tempo 30 km/h ganztags, Lkw-Durchfahrtsverbot nachts, Verkehrskontrollen und bauliche Maßnahmen wie Radwege.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Auf der Frankenallee besteht bereits ab der Kreuzung Frankfurter Straße auf etwa 130 m Länge eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Sicherheit & Ordnung.

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot nachts wird von Seiten der Stadt Kelkheim nicht befürwortet. Die Frankenallee ist weitgehend anbaufrei. Sie ist als Ausfallstraße geplant und realisiert und soll die südliche Frankfurter Straße (L 3016) entlasten.

Die Schaltung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Frankfurter Straße (L 3016) / Frankenallee / Parkstraße wurde so programmiert, dass der vom nördlichen Teil der Frankfurter Straße ankommende Verkehr möglichst über die Frankenallee abgeleitet wird. Diesem Ziel wäre ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot abträglich. Die Lkws würden dann weiter auf der Frankfurter Straße entlang fahren auf dieser Strecke deutlich mehr Anwohner belasten.

Im Zuge der Frankenallee finden gelegentlich Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadt Kelkheim statt. Viele oder gravierende Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden nicht registriert.

Das Polizeipräsidium Westhessen wurde ebenfalls gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.

Entlang der Frankenallee ist die Schaffung eines Zweirichtungsgeh- und -radweges auf einer Länge von etwa 830 m. zwischen dem Kreisverkehr Wilhelm-Dichmann-Straße / Breslauer Straße und der Einmündung in die B 519 im Jahr 2023 erfolgt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Fischbach, L 3016 Ruppertshainer Straße	Die L 3016 Ruppertshainer Straße ist eine Landesstraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, welche nördlich aus dem Ortsteil Fischbach Richtung Ortsteil Ruppertshain führt. Der DTV beträgt 4.466 Kfz/Tag.	137	157

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung lauten Wunsch nach Tempo 30 km/h ganztags und Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3016 Kelkheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. (s. o.)

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Kelkheim:

Nach Informationen der Verwaltung liegen für die Ruppertshainer Straße erhöhte Lärmwerte nur im Nahbereich der Kreuzung zu Eppsteiner Straße / Langstraße vor. Dies ist auf bremsende, wartende und beschleunigende Fahrzeuge an der dortigen Lichtsignalanlage zurückzuführen. Die Anordnung von Tempo 30 km/h ganztags würde dort keine wahrnehmbare Verbesserung von mehr als 2 dB/A schaffen. Daher liegen die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen dort nicht vor. In der Ruppertshainer Straße werden gelegentlich mobile Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die Überschreitungen pro Messstunde liegen im hinteren Viertel aller Messstellen. Daher werden die dortigen Messungen zwar fortgeführt, jedoch nicht intensiviert. Anwohner im Nahbereich der Ortstafel wünschen Geschwindigkeitsmessungen vor ihren Häusern. Die Erlasslage des Landes fordert jedoch einen Mindestabstand von 100 m zur Ortstafel, da es sich dort nicht um einen Unfallpunkt oder Unfallgefahrenpunkt handelt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Münster, L 3014 Kronberger Straße	Die L 3014 Kronberger Straße ist eine Landesstraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, welche die Verbindung zur B 519 herstellt. Der DTV beträgt 8.449 Kfz/Tag.	10	14



Abbildung 95: L 3014 in Kelkheim, © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gingen Wünsche nach Lärmschutzwänden und Information der Hauseigentümer über Förderungsmaßnahmen für passiven Schallschutz an den Gebäuden ein.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung als ruhige Gebiete vorgeschlagen:

- a. **Grünzone entlang des Liederbachs wie Mühlgrund**
- b. **Grünzone entlang des Liederbachs wie Sindlinger Wiesen**

Stellungnahme der Stadt Kelkheim (3. Runde der Lärmaktionsplanung):

Die Flächen zu Pkt. a und b sollen als innerörtlicher Grünzüge erhalten bleiben. Eine Notwendigkeit die Flächen als ruhige Gebiete auszuweisen wird seitens der Stadt nicht gesehen.

- c. **Wald- und Feldbereich zwischen Königstein, Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Hornau**

Stellungnahme der Stadt Kelkheim (3. Runde der Lärmaktionsplanung):

Ein mögliches ruhiges Gebiet zwischen Hornau/Fischbach und Königsstein, sowie zwischen B 455 und B 8 umfasst alle Trassenalternativen der von einer Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung gewünschten Fischbachspanne, die als Ortsumgehung im Hinblick auf die dauerhafte und erhebliche gesundheitliche Belastung und allgemeinen Beeinträchtigung favorisiert wird. Zudem führt durch dieses Gebiet eine Bahnlinie und dort sind Sportanlagen vorhanden. Eine Ausweisung als ruhiges Gebiet wird somit seitens der Kommune abgelehnt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Gebiete werden aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Kelkheim nicht weitergehend geprüft.

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die

- c. **Ruppertshainer Straße** in Kelkheim-Fischbach
- d. **„die grüne Mitte“** von Liederbach, die südöstlich der Straße „Alt Niederhofheim“ beginnt und sich weiter Richtung Südosten fast bis zur Straße „In den Eichen/Bahnstraße“ erstreckt

zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen. Es handelt sich um ein Naherholungsgebiet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Festsetzung von weiteren 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 Immissionschutz 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.

10.7.9 Kriftel

Die Gemeinde Kriftel liegt im Südwesten des Frankfurter Stadtteils Zeilsheim und umfasst lediglich eine Gemarkung. Kriftel hat 11.123 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Der Außenbereich ist vor allem durch intensive Obstplantagen geprägt.

Kriftel liegt an der Autobahn BAB 66 und hat mit Frankfurt-Zeilsheim und Hofheim eine gemeinsame Anschlussstelle. Auf dem Gemeindegebiet liegt außerdem das Krifteler Dreieck, das die BAB 66 und die B 40 verknüpft. Eine weitere gemeinsame Anschlussstelle befindet sich an der BAB 66 mit Hattersheim am Main.

Kriftel besitzt eine Bahnstation an der Main-Lahn-Bahn (Frankfurt am Main-Limburg an der Lahn), die heute von der Linie S2 der S-Bahn Rhein-Main bedient wird. Außerdem wird Kriftel von verschiedenen Regionalbussen der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft bedient.

Tabelle 242: Anzahl von Personen in Kriftel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.749	993	502	39	0	4.283
Nachts (L _{Night})	1.593	770	204	0	0	-	2.567

Tabelle 243: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kriftel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,582	2,725	0,575
Zahl der Wohnungen	2.038	257	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0

Zahl der Schulgebäude	5	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	643		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	154		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 66	Es liegt eine Lärmberechnung von dem damaligen Straßenbaulastträger Hessen Mobil aus der Im untersuchten Bereich sind an 2 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Die Voraussetzungen für weitere aktive Maßnahmen liegen nicht vor. Die Bebauung entlang der BAB 66 in Kriftel ist durch die bestehenden Lärmschutzwände ausreichend geschützt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die alten Lärmschutzwände sind unzureichend. Der Ausbau der A66 soll nicht stattfinden

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Im Rahmen eines möglichen Ausbaus der BAB 66 würden etwaig erforderliche Lärm-schutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BlmschV geprüft werden.

Die Eingaben wurden dennoch an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Ob, wann und in welchem Umfang aktive freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben (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.

Stellungnahme der Stadt Kriftel im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Kriftel ist an einer Erarbeitung der Dringlichkeitsreihung bis zur 5. Runde der Lärmaktionsplanung sehr interessiert und möchte darum bitten, bei der Autobahn GmbH darauf zu drängen, dass sie entsprechend bis 2027 vorliegt, um bzgl. der Etablierung potenzieller weiterer Lärmschutzmaßnahmen Fortschritte erzielen zu können.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Autobahn GmbH wurde in den Prozess der Lärmaktionsplanung in Hessen eingebun-

den. Das geplante Lärmsanierungsprogramm der Autobahn GmbH wird seitens der planaufstellenden Behörde auch nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans weiterverfolgt werden. Der aktuelle Sachstand wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt werden.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 L 3011 Hattersheimer Straße	<p>Nach schalltechnischer Berechnung durch Hessen Mobil in der 3. Runde sind an den 14 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.</p> <p>Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p><u>Stellungnahme der Gemeinde Kriftel:</u> An der L 3011 auf Höhe des Wohngebietes „An der Landwehr“ finden in unregelmäßigen Abständen bereits mobile Geschwindigkeitskontrollen durch die Ordnungspolizei statt. Es ist aktuell die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage an der L 3011 auf Höhe des Wohngebietes „An der Landwehr“ geplant. Hierfür befinden sich die baulichen Vorbereitungen, wie für die Stromversorgung der zukünftigen Messanlage, aktuell im Entstehen.</p>
3 L 3018 Hofheimer Straße Elisabethen- straße	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Ein Lärmschutzwall im Bereich der Wohnbebauung ist bereits vorhanden; mobile Geschwindigkeitsmessungen werden durchgeführt.</p>
4 L 3011 alt Kapellenstraße	<p>Im Bereich der L 3011 alt/Kapellenstraße wurde im Zuge der 2. Runde der Lärmaktionsplanung im Jahr 2016 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zwischen L 3011 (Hattersheimer Straße) und Limburger Weg (Bahntrasse) in den Nachtstunden (22-6 Uhr) angeordnet. Im weiteren Verlauf der Kapellenstraße wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ganztags angeordnet, so dass lediglich der Streckenabschnitt Einmündung Sittigstraße bis Einmündung Rosenstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausweist.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p>
5 K 822 Frankfurter Straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Der Main-Taunus-Kreis hat keine zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die bauliche Lärmsanierung.</p>
6 Hofheimer Straße	<p>Die Hofheimer Straße ist eine Gemeindestraße, in der Tempo 30 km/h ganztags angeordnet ist. Darüber hinaus sind keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

- a. Grünzone östlich des Schmelzweges
- b. Freizeitpark Kriftel / Parkbad

Stellungnahme der Stadt Kriftel:

Die Gemeinde Kriftel geht durch ihre vorhandenen Ortskenntnisse davon aus, dass die Flächen aufgrund der Art ihrer Nutzung die Anforderungen an ruhige Gebiete nicht erfüllen. Eine weitergehende Prüfung soll aus diesem Grund nicht erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Festsetzung von weiteren ruhigen Gebieten erfolgt auf Vorschlag oder mit Einverständnis der jeweiligen Kommune.

Die Gebiete (a) und (b) werden aufgrund der fehlenden Zustimmung der Gemeinde Kriftel nicht weitergehend geprüft.

c. Hochfeld

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Lärm ausgehend von der BAB 66, der B 519 und der L 3011 belastet das hier betrachtete Gebiet „Hochfeld“.

Lärmtechnische Voraussetzung für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum sind maximale Lärmpegel von 55 dB(A) im Kernbereich und 60 dB(A) im Randbereich.

Das hellgrün umrandete vorgeschlagene Gebiet weist Lärmwerte von bis zu 69 dB(A) auf und erfüllt daher nicht die lärmtechnischen Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum.

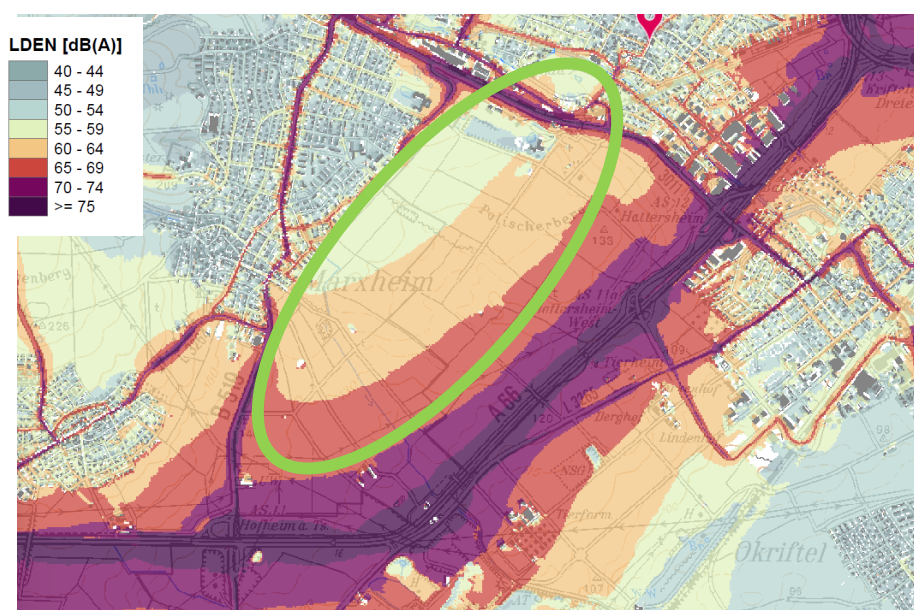


Abbildung 96: Lärmbelastung L_{DEN} [HLNUG 2022] - Hochfeld

10.7.10 Liederbach

Die Gemeinde Liederbach hat 9.109 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und grenzt im Süden an das Stadtgebiet Frankfurt am Main. Liederbach erstreckt sich lediglich über eine Fläche von 621 ha und besteht aus den Ortsteilen Niederhofheim und Oberliederbach. Rund um die bebaute Ortslage bestehen nur vereinzelte Landschaftsräume, die Gemeinde ist geprägt von der „grünen Mitte“, das sind große Freiflächen entlang des Liederbachs.

Die Bundesstraßen B 519 und die vierspurig, autobahnähnlich ausgebaute B 8 führen durch das Gemeindegebiet, die Landesstraßen L 3016 und L 3014 bilden die Ortsdurchfahrten.

Liederbach hat mit den beiden Bahnhöfen Liederbach und Liederbach-Süd Anschluss an die Königsteiner Bahn der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB), eine S-Bahn-ähnliche Vorortbahn, die im 30-Minuten-Takt von Königstein über Liederbach zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt. Verschiedene Buslinien vervollständigen auch hier das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 244: Anzahl von Personen in Liederbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.584	1.481	540	41	0	3.646
Nachts (L _{Night})	1.113	1.273	86	0	0	-	2.472

Tabelle 245: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Liederbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,265	1,521	0,187
Zahl der Wohnungen	1.735	276	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	592		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	155		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 8	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.</p>

2	<p>OT Oberliederbach L3016 Höchster Straße</p>	<p>Die L 3016 Höchster Straße wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung bereits schalltechnisch von Hessen Mobil untersucht. Im untersuchten Bereich sind an den Gebäuden teilweise die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
---	--	---

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass von einer wesentlich höheren Lärmbelastung auszugehen ist. 2021 wirkte sich die Corona-Pandemie erheblich auf die Verkehrssituation aus. Zudem hat die Stadt Kelkheim viele Zufahrtsstraßen mit einem LKW-Durchfahrverbot verhängt, sodass Liederbach als Ausweichstrecke genutzt werden muss. Darüber hinaus zeigt die Beschilderung den schnellsten Weg zur Autobahn (A66), nicht über die Limespange, sondern durch Liederbach hindurch, namentlich der Höchster Straße. Es ist in Zukunft mit noch mehr Verkehrsbewegungen zu rechnen: Im September 2024 wird der neue und sehr große REWE in Liederbach öffnen. Hauptzufahrtsweg ist die Höchster Straße. Auf der Höchster Straße kommt es zudem regelmäßig zu massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen. Verkehrskontrollen oder Geschwindigkeitskontrollen werden an der Kreuzung Bahnstraße/Höchster Straße überhaupt nicht durchgeführt. Dabei kommt es neben schweren Verkehrsunfällen auch zu erheblichen Geschwindigkeitsverstößen. Hinzu kommt an der Kreuzung Bahnstraße/Höchster Straße die besondere weitere Belastung durch den Zugverkehr der RB 12, Daher wird angeregt aus Lärmschutzgründen Tempo 30, feste Geschwindigkeitskontrollen, Flüsterasphalt, Lärmschutzmauern und ein LKW-Durchfahrverbot (ggf. mit Ausnahme von Anliegern) einzuführen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind dringend geboten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. ÖPNV

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Für die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts auf der Linie RB12 liegt eine Machbarkeitsstudie vor, die den nötigen und förderfähigen Ausbaubedarf darlegt. Die Modalitäten für die Beauftragung und Durchführung der Planung sind zwischen dem Land, dem Main-Taunus-Kreis, den Kommunen Kelkheim und Liederbach, dem RMV und der HLB Basis im nächsten Schritt zu klären.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten:

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	L 3014, Limesspange	Die Limesspange führt als Ost-West-Verbindung durch Liederbach am Taunus und ist damit eine Querverbindung der beiden Bundesstraßen 519 östlich und 8 westlich von Liederbach am Taunus. Nördlich davon stehen überwiegend Mehrfamilienhäuser, südlich davon Reihenhäuser, die alleamt durch einen schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm und es kommt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es liegen Forderungen nach Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, Einbau von Flüsterasphalt und einer Lärmschutzwand vor



**Abbildung 97: L 3014 Limesspange in Liederbach,
© Regierungspräsidium Darmstadt**

Bisheriger Sachstand:

Für die L 3014 Limesspange wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung bereits schalltechnisch untersucht.

Da die Verkehrszahlen von 2015 bis 2021 gestiegen sind, wurde ein erneutes schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte ergaben keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lassen aber darauf schließen, dass vereinzelt die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Mög-

lichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.
(Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. und 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden

- a. das Schmiehbachtal**
- b. das Naherholungsgebiet „Die grüne Mitte von Liederbach“**
- c. der Friedhof Königsteiner Weg**

zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Die Grüne Mitte von Liederbach erstreckt sich südöstlich der Straße "Alt Niederhofheim" und zieht sich weiter in Richtung Südosten bis zur Straße "In den Eichen/Bahnstraße". Es handelt sich um ein Naherholungsgebiet.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.7.11 Schwalbach am Taunus

Schwalbach am Taunus liegt im Osten des Main-Taunus-Kreises und umfasst lediglich die Gemarkung Schwalbach. Die Stadt ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen, hat 15.566 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist ein bedeutender Gewerbestandort. Die Gemarkungsfläche der Stadt ist zu großen Teilen für Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch genommen.

Die L 3005 als vierspurige Schnellstraße verbindet Schwalbach mit dem Nordwest-Kreuz Frankfurt, dem Knoten der Autobahnen BAB 5 und BAB 66. Die L 3014 und eine Kreisstraße ergänzen das Verkehrsnetz der Gemeindestraßen.

Seit der Eröffnung der Limesbahn 1970 ist Schwalbach an das S-Bahn-Netz des RMV angeschlossen (S 3 und S 4). Der Bahnhof Schwalbach (Taunus) Limes liegt unterirdisch unter dem Marktplatz und die Station Schwalbach Nord im Gewerbegebiet Kronberger Hang. Verschiedene Regionalbuslinien verbinden Schwalbach am Taunus mit den Nachbarstädten.

Tabelle 246: Anzahl von Personen in Schwalbach am Taunus, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.596	773	452	225	0	3.046
Nachts (L _{Night})	884	512	260	1	0	-	1.657

Tabelle 247: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schwalbach am Taunus (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,290	0,904	0,135
Zahl der Wohnungen	1.450	322	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	18	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	510		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	107		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3014	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2 Berliner Straße Wiesenweg Ringstraße Hauptstraße Eschborner Straße	Der Wiesenweg und die Ringstraße sind bereits Teil einer Tempo-30-Zone. In der Berliner Straße ist Tempo 40 km/h ausgewiesen. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen der 3. Runde lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Mittel für die Umsetzung des Lärminderungsplanes wurden im Haushaltsplan der Stadt Schwalbach a.Ts. nicht eingestellt

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	Bahnstraße	Die Bahnstraße ist ein Straßenabschnitt in Verlängerung der L 3367 und leitet den überregionalen Verkehr in den Kernstadtbereich von Schwalbach am Taunus.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Schwalbach am Taunus bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Schwalbach am Taunus hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Schwalbach a.Ts.

Eine Stellungnahme steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	Niederräder Straße, Frankfurter Straße	In Verlängerung der Bahnstraße bilden Niederräder und Frankfurter Straße die Verbindung zur Nachbarkommune Eschborn sowie den Zubringer zur L 3005. Die Bebauung ist von Einfamilienhäusern / Reihenhäusern geprägt, die durch einen Vorgarten von der Straße getrennt sind.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Schwalbach am Taunus bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Festlegung:

Die Stadt Schwalbach am Taunus hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Schwalbach a.Ts.

Eine Stellungnahme steht trotz mehrfacher Erinnerung aus.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	L 3005	Die Landesstraße L 3005 führt mehrspurig zwischen dem Stadtgebiet Schwalbach am Taunus und Niederhöchstadt und nimmt somit vorwiegend eine	354	420

überregionale Verkehrsfunktion wahr. Lärmschutzeinrichtungen sind schon teilweise vorhanden. Es fand 2019 eine grundhafte Erneuerung in Schwalbach (Ost) geplant. Der DTV beträgt zwischen 21.032 und 23.858 Kfz/Tag.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümern 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.7.12 Sulzbach

Die Gemeinde Sulzbach (Taunus) hat 9.340 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und liegt am Südostrand des Main-Taunus-Kreises in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt am Main. Die Gemeinde ist Wohn- und ein Gewerbestandort mit Schwerpunkten in den Bereichen Dienstleistungen und Handel.

Das Gemeindegebiet wird durch Kreis- und Gemeindestraßen an das nur wenige Minuten entfernte regionale und überregionale Straßennetz (BAB 66, BAB 5, B 8, L 3005) angebunden.

Der Bahnhof Sulzbach ist durch die Regionalbahnlinie RB 13 nach Frankfurt-Höchst erschlossen und mit der Haltestelle Sulzbach Nord an das S-Bahn-Netz zur Messe Frankfurt und zum Frankfurter Hauptbahnhof angebunden. Mit dem Bus bestehen Verbindungen nach Frankfurt-Höchst und in die umliegenden Städte. Am Main-Taunus-Zentrum, dem ersten Einkaufszentrum Deutschlands, existiert ein großer Busbahnhof.

Tabelle 248: Anzahl von Personen in Sulzbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.003	328	233	220	0	1.784
Nachts (L _{Night})	594	218	262	0	0	-	1.074

Tabelle 249: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Sulzbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,451	2,784	0,558
Zahl der Wohnungen	847	214	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	306		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	71		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3014 Limesspange	Die L 3014 wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung bereits durch Hessen Mobil schalltechnisch untersucht. Es wurden entlang der L 3014 auf beiden Seiten repräsentativ Gebäude gewählt. Zum Teil sind die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2	L 3266	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	K801 / K802 Bahnstraße, Hauptstraße, Schwalbacher- straße	Die Bahnstraße ist ein Straßenabschnitt in Verlängerung der L 3367 und leitet den überregionalen Verkehr in den Kernstadtbereich von Schwalbach am Taunus.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Anordnung von Tempo 30 km/h gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Main-Taunus-Kreis am Taunus als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Main-Taunus-Kreises als Straßenbaulastträgers:

Eine Stellungnahme liegt trotz wiederholter Erinnerung nicht vor.

Festlegung:

Der Main-Taunus-Kreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Stadt Sulzbach hat die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

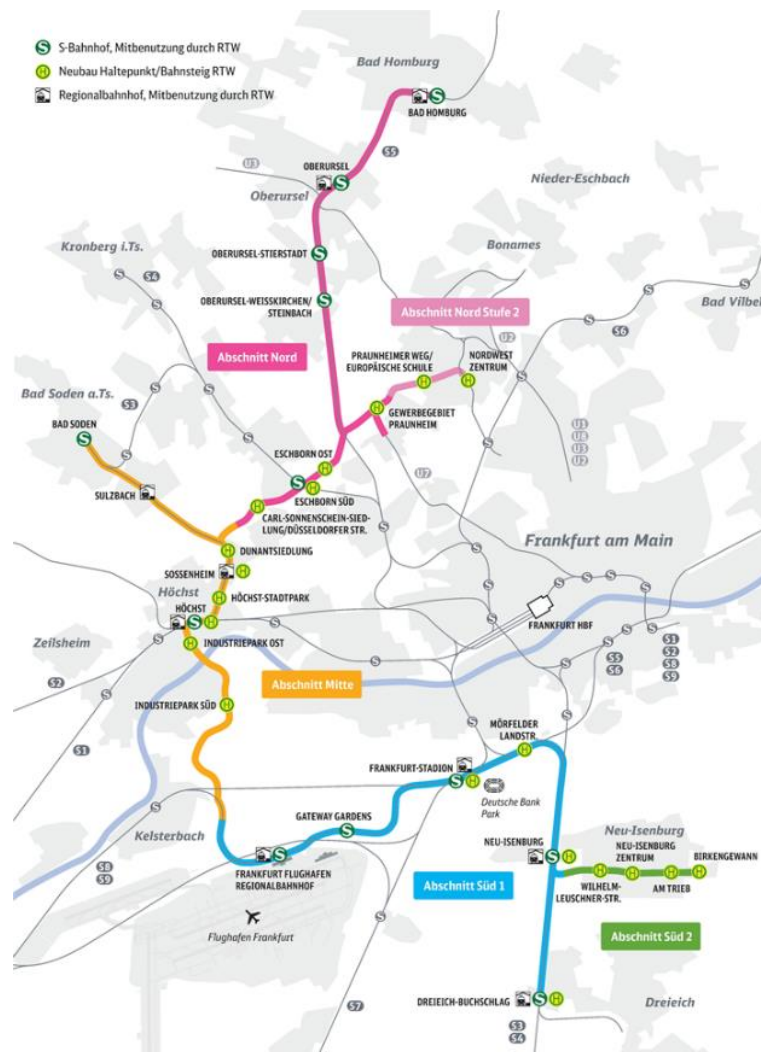


Abbildung 98: Regionaltangente West © RTW Planungsgesellschaft mbH⁸⁸

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) eine neue tangentielle Verbindung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main und Frankfurt-Höchst schaffen. Mit der RTW entstehen somit 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.

Für den Abschnitt Mitte (PFA Mitte) steht das Planfeststellungsverfahren vor dem Abschluss. Bad Soden am Taunus ist eine Start- und Endhaltestelle der künftigen Linie „RTW2“, die über Sulzbach, die Dunantsiedlung und Frankfurt-Sossenheim nach Frankfurt-Höchst, dem Industriepark Höchst Richtung Frankfurt-Flughafen fährt.

⁸⁸ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

Schutz ruhiger Gebiete

Der Gemeindepark in Sulzbach gilt als sogenannte „grüne Mitte“ im Ort und eine wertvolle „Erholungsase“.



**Abbildung 99: Gemeindepark in Sulzbach,
© Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach**

Gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b ULR i.V.m. § 47 d Abs. 2 S. 2 BImSchG wurde der Gemeindepark Sulzbach im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung als ruhiges Gebiet festgelegt. Die Festlegung erfolgte ohne konkreten Maßnahmenkatalog.

Hinweis:

Die Festlegung des Gemeindeparks Sulzbach als ruhiges Gebiet ohne konkrete Maßnahmen beinhaltet eine Abwehrkomponente gegenüber gegenläufigen Planungen. Bauleitplänen, die den Bestand des ruhigen Gebiets „Gemeindepark Sulzbach“ zu beeinträchtigen drohen, müssen den Schutz des ruhigen Gebiets als abwägungserheblichen Belang berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für Bauleitpläne, die unmittelbar auf den Gemeindepark Sulzbach einwirken.

10.8 Odenwaldkreis

Der Odenwaldkreis ist der südöstlichste Landkreis des Regierungsbezirkes Darmstadt. Mit 97.182 Einwohnern (31.12.2023) ist er der bevölkerungsärmste Landkreis Hessens. Der Odenwaldkreis liegt vollständig im Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald und grenzt an die Nachbarbundesländer Baden-Württemberg und Bayern. Über 50 % der Fläche ist von Waldgebiet bedeckt, hinzu kommen 30 % Landwirtschaftsfläche. Die Wirtschaft des Odenwaldkreises wird überwiegend durch klein- und mittelständische Betriebe und den Tourismus geprägt. Größere Industriezentren existieren lediglich in Breuberg sowie Erbach/Michelstadt. Kreisstadt ist Erbach im Odenwald.

Der Odenwaldkreis hat weder einen eigenen Autobahnanschluss, noch ist eine Autobahn in unmittelbarer Nähe erreichbar. Das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs umfasst 425,1 km, davon entfallen 102,7 km auf Bundesstraßen, 169,7 km auf Landesstraßen und 152,7 km auf Kreisstraßen. Die Hauptverkehrsachsen bilden die Bundesstraße 45 im Mümlingtal, an denen auch die einzigen Mittelzentren des Kreises Erbach/Michelstadt liegen, und die B 38 im Gersprenztal (Roßdorf bei Darmstadt und Weinheim/Mannheim). Die Bundesstraße 426 verbindet die Kommunen des nördlichen Odenwaldes mit den bayrischen Nachbargemeinden. Die Nibelungenstraße B 47 (Nibelungenstraße zwischen Michelstadt und Worms) durchzieht den Odenwald in west-östlicher Richtung, ebenso wie die Bundesstraße 460 im südlicheren Odenwald.

Der ÖPNV wird vor allem durch die Odenwaldbahn geprägt, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS GmbH betreibt. Die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) ist die ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation.

Im Großraum Erbach-Michelstadt ist ein CityBus-Verkehr eingerichtet. Weitere Angebote wie der Mondscheinbus, der RufBus und Freizeitangebote wie NaTourBus ergänzen das ÖPNV-Angebot der regionalen Buslinien.

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)

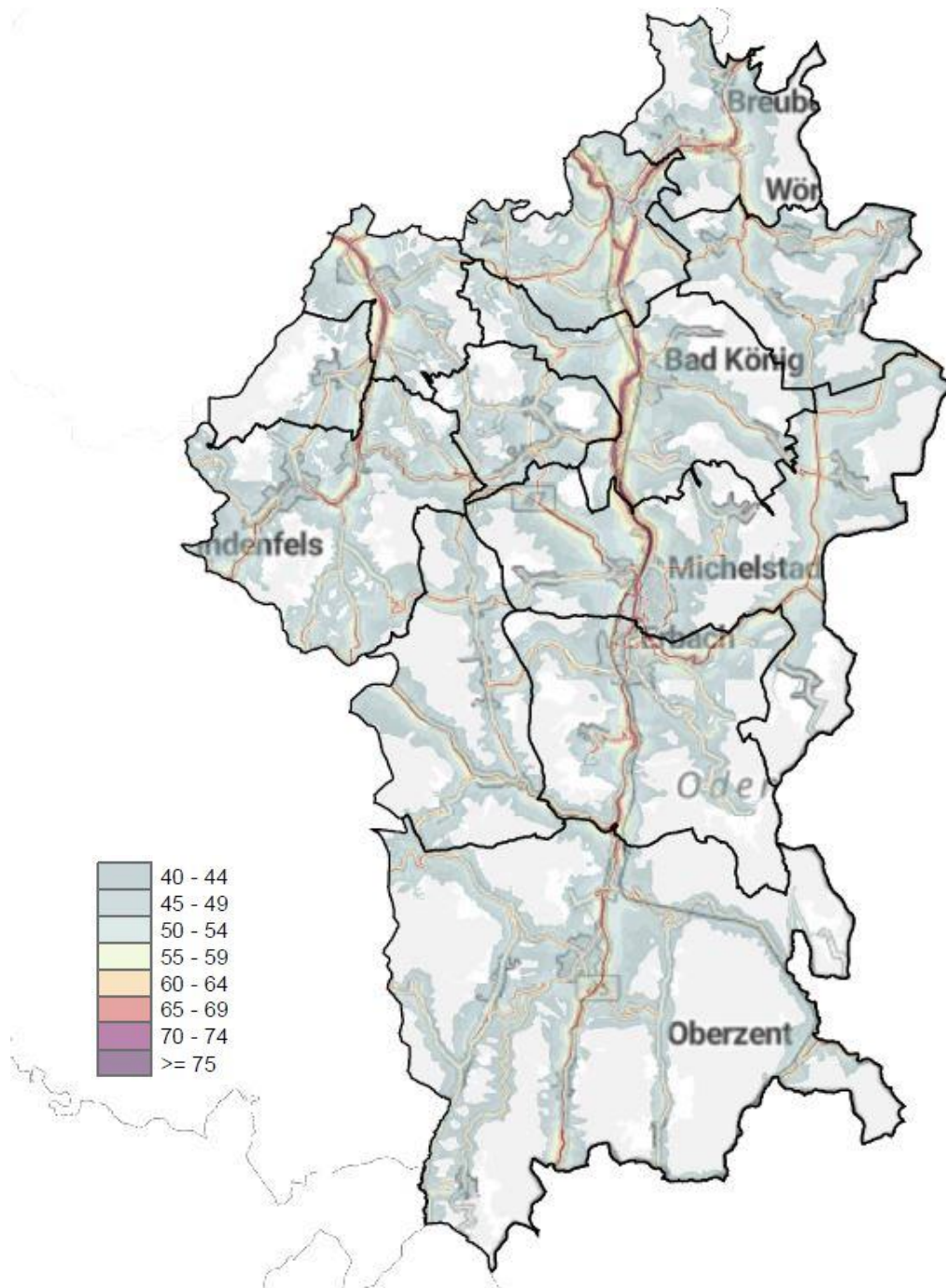


Abbildung 100: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Odenwaldkreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

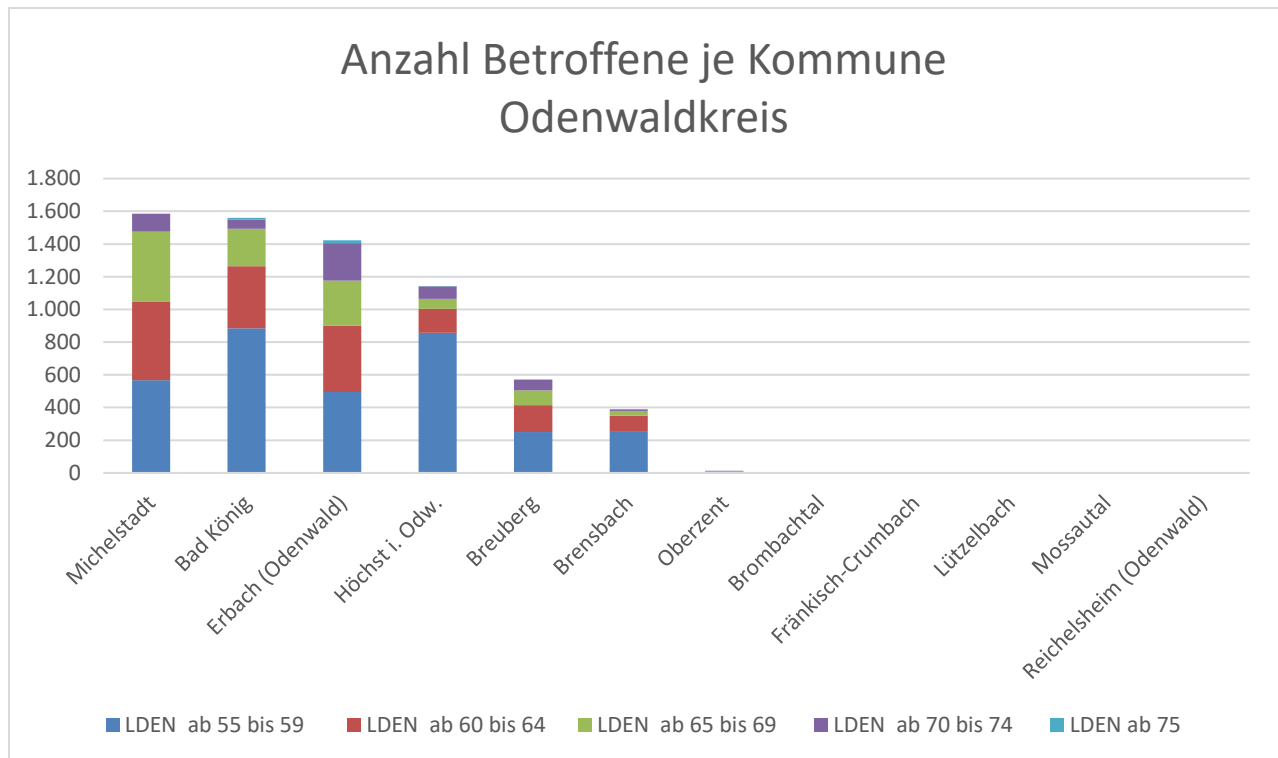


Abbildung 101: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Regionale geplante Maßnahmen des Landkreises zur Lärminderung:

a. Initiative gegen Motorradlärm

Eingaben der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Durch die Topografie des Odenwaldkreises sind Straßen sehr beliebt bei Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Neben Personen, die die Landschaft und das Fahren genießen, findet sich auch ein relativ hoher Anteil an Fahrerinnen und Fahrern, die ihr fahrerisches Können testen und unter Beweis stellen wollen. Neben einer Gefährdung der Verkehrssicherheit treten dadurch erhebliche Lärmbelastungen der Bevölkerung auf, was sich in vielfachen Beschwerden widerspiegelt. Motorradfahren nimmt an Beliebtheit zu, was sich an den nach wie vor steigenden Zulassungszahlen bei Motorrädern zeigt.

Zu Bedenken sind hierbei die Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen, die belegen, dass Motorradgeräusche aufgrund ihrer Rauigkeit des Klangs und der Frequenzzusammensetzung als besonders störend und belästigend empfunden werden. Gerade in bergigen Regionen wie dem Odenwald werden einzelne Fahrzeuge zum Teil über Hunderte von Metern wahrgenommen.

Die Auswertung eines Lärmdisplays in 2022 ergab, dass die Zahl der Motorräder an Wochenenden, Feiertagen, Brückentagen, aber oft auch schon freitags stark ansteigt. Entsprechend erhöht sich der Gesamtverkehr an diesen Tagen. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen ist der Motorradanteil oft höher als der restliche Verkehr.

An diesen Tagen liegt der aufgezeichnete höchste Schallwert mit über 100 dB(A) deutlich höher als an den restlichen Wochentagen. Der Spitzenwert lag bei 118 dB(A).

Wenngleich das Ergebnis nicht überrascht, so zeigt es doch, dass die Bevölkerung in Zei-

ten, in denen alle ein besonderes Ruhebedürfnis haben, nicht nur einer starken Verkehrszunahme, sondern auch deutlich höheren und vielfacheren Lärmbelastungen ausgesetzt ist. Eine gesundheitsschädigende Wirkung kann nicht bestritten werden.

Dies betrifft insbesondere die Straßenabschnitte:

- B 45 Gammelsbach - Hetzbach
- L 3120 Beerfelden -Airlenbach - Olfen
- L 3410 Beerfelden - Rothenberg - Kortelshütte
- L 3108 Hetzbach - Schöllnbach - Kailbach (Belästigungen montags bis freitags in den Nachmittag- und Abendstunden - Strecke ist an Wochenenden und Feiertagen von Mitte März bis Ende Oktober für den Motorradverkehr aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt)
- B 460 Hiltersklingen - Hüttenthal
- L 3260 Hüttenthal - Unter-Mossau - Ober-Mossau
- B 47 Gersprenz - Hutzwiese
- K 51 Unter-Ostern - Rohrbach - Ober-Mossau
- L 3106 Brensbach - Höllerbach
- K 82/K 88/K 211 Brensbach - Böllstein - B 47
- B 47 Michelstadt- Dorf-Erbach
- L 3413 Hainstadt - Wald-Amorbach.

Hervorzuheben ist, dass es sich bei den bevorzugten Motorradstrecken größtenteils um Straßen mit einer geringen Verkehrsbelastung handelt.

Da durch die bereits getroffenen Maßnahmen ausweislich der eingehenden Beschwerden aus der Bevölkerung keine nachhaltigen Verbesserungen erzielt werden, werden zur Eindämmung des Motorradlärms Geschwindigkeitsbeschränkungen zumindest für die Strecken vorgeschlagen, bei denen der erhöhte Motorradverkehr nachgewiesen ist. Für den Fall, dass auch Geschwindigkeitsbeschränkungen keine spürbaren Entlastungen bringen, sollten Sperrungen eine Option sein.

Eingaben von Bürgern:

Diese vom Landkreis geschilderten Beeinträchtigungen durch Motorradlärm werden auch durch die Vielzahl der von Bürgern vorgebrachten Eingaben bestätigt und auch von diesen verkehrslenkende Maßnahmen gefordert. Die Eingaben sind im Detail bei den jeweiligen Straßenabschnitten aufgeführt.

Bisheriger Sachstand:

Im Odenwaldkreis hat sich Anfang 2019 eine Arbeitsgruppe „Motorradverkehr“ gegründet. Der Arbeitsgruppe gehören derzeit Vertreter*innen von drei Kreiskommunen (Brensbach, Mossautal, Oberzent), der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises an.

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Bei der Zulassung/Umschreibung von Motorrädern erhalten die Halter der Fahrzeuge von der Polizei erstellte Informationsbroschüren zum sicheren und leisen Fahren. Die Informationsbroschüren werden seit 2020 über die Fahrschulen auch an Fahrschülerinnen und Fahrschüler für Motorräder verteilt.

- Seit dem Frühjahr 2019 führt die Polizei verstärkt - nahezu an jedem Wochenende und sehr häufig in den Abendstunden - Kontrollen im Odenwald durch. Neben der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften (Geschwindigkeit, Überholverbot) erfolgen auch technische Kontrollen von Motorrädern. Insbesondere bei den technischen Kontrollen ist festzustellen, dass die Zahl unzulässiger Manipulationen an Auspuffanlagen gegenüber dem Kontrollstart rückläufig ist.
- Die Polizei veranstaltet jährlich Motorradaktionstage im Odenwald zu den Themen „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und „Reduzierung von Lärm“.
- Im Juni 2019 wurde von den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Südhessen und der Verkehrswacht Odenwaldkreis eine Plakataktion mit dem Appell an ein rücksichtsvolles und leises Motorradfahren initiiert. Die Plakate wurden im Verlauf der beliebten Motorradstrecken und den Zufahrtsstraßen in das Kreisgebiet angebracht. Die Plakate werden seitdem jährlich angebracht.
- Im Juni 2021 wurde von der Polizei ein sogenanntes Lärmdisplay angeschafft. Die Anzeigetafel soll insbesondere Motorrad Fahrende durch die Hinweise „langsamer“ oder „leiser“ zu einer angepassten und rücksichtvollen Fahrweise animieren. Das Display war von 2021 bis 2023 von Ende März bis Ende Oktober wechselweise im Zuge der B 460 in Hiltersklingen und der L 3410 in Kortelshütte installiert. Seit den Frühjahr 2024 stehen im Odenwaldkreis drei Lärmdisplays zur Verfügung. Neben den beiden genannten Standorten wurde auch im Verlauf der B 47 im Weiler Vierstöck eine Anzeigetafel montiert.
- Zu Beginn der Motorradsaison 2022 wurde in Zusammenarbeit mit dem ADAC und den betroffenen Kommunen an 11 Strecken Schilder zur Eindämmung des Motorradlärms angebracht.

Stellungnahme der Lärmaktionsplanung:

Die einzelnen Streckenabschnitte werden in den Unterkapiteln der Kommunen separat betrachtet.

Die Lärmaktionsplanung begrüßt die bisher durchgeführten Maßnahmen gegen Motorradlärm. Für darüber hinausgehende dauerhafte Verkehrsbeschränkungen bestehen hohe fachliche und rechtliche Hürden. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1 verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung für den Odenwaldkreis folgende Forderungen erhoben:

1. Im Odenwaldkreis sollen seit 2019 fast jedes Wochenende lt. Arbeitsgruppe Motorradverkehr (Brensbach, Mossautal, Oberzent) Polizeikontrollen durchgeführt werden.
2. Geschwindigkeitsbeschränkungen auch Außerorts.
3. Ständiges Lärmdisplay, für lückenlose Darstellung
4. Schallmessgeräte
5. Lärmradare, wie beim Nachbarn Frankreich eingesetzt.
6. Einführung von Geräuschgrenzwerten.
7. Verschärfung des Bußgeldkataloges
8. Sofortige Stilllegung bei nicht genehmigten Veränderungen

b. Schutz ruhiger Gebiete

a. UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, den UNESCO Geopark Bergstraße-Odenwald als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

b. allgemein

Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde:

Grundsätzlich sollten möglichst viele und große, geeignete Gebiete ausgewiesen werden. Der Lärmviewer mit der Karte der potentiell ruhigen Gebiete zeigt, dass im Süden und Osten des Odenwaldkreises eine Konzentration geeigneter Gebiete vorliegt. Besonders die Bereiche, bei denen der Landesentwicklungsplan Kernräume des Biotopverbundes und unzerschnittene Verkehrsräume > 50 km² darstellt, sollten vorrangig und vollständig in die Gebietskulisse der Ruhigen Gebiete aufgenommen werden.

Ruhige Gebiete sollen bevorzugt auch in FFH- und Vogelschutzgebieten ausgewiesen werden. Synergieeffekte sind hier denkbar. Im südlichen und mittleren Sandstein-Odenwald sollen die ruhigen Bereiche der Höhenrodungsinseln so weit als möglich vollständig in die Gebietskulisse der Ruhigen Gebiete integriert werden. Diese Flächen sind sehr beliebt zum Spaziergehen.

Es sollte eine Abstimmung mit den baden-württembergischen Kommunen Eberbach, Waldbrunn und Mudau erfolgen. In Baden-Württemberg werden die ruhigen Gebiete durch die Kommunen festgelegt, in Bayern wohl auch. Hier sollte vor allem Kontakt zu den Gemeinden Kirchzell und Amorbach (ggf. weitere) aufgenommen werden. Dies liegt daran, dass im Bereich der Landesgrenzen zu den beiden Nachbarbundesländern besonders viele potentiell ruhige Gebiete liegen und es wohl sinnvoll wäre, wenn diese Kommunen ihre ruhigen Gebiete vornehmlich an der Landesgrenze platzieren würden. Wird es gut angepackt, können die Ruhigen Gebiete durchaus zu weichen Standortfaktoren für die Kommunen werden, in denen sie liegen. Aber nicht nur für Anwohner und Zuzügler, die das suchen, sondern auch für Einwohner aus den umliegenden Ballungszentren, die nach ruhiger, landschaftsgebundener Erholung verlangen.

10.8.1 Bad König

Bad König ist eine Kurstadt und anerkanntes Heilbad mit 9.857 Einwohnern (Stand: 31.12.2023). Die Odenwald-Therme, der Kurpark und eine Rehabilitationsklinik prägen die Kernstadt. Zur Stadt gehören neben der Kernstadt Bad König die Ortsbezirke Zell, Momart, Etzen-Gesäß, Fürstengrund, Kimbach, Nieder-Kinzig und Ober-Kinzig (mit Gumpersberg). Der Landschaftsraum wird vor allem durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Durch die Bundesstraße 45 (Hanau-Eberbach) ist die Stadt an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Diverse Landes- und Kreisstraßen verbinden die Stadtteile untereinander und mit den Nachbarkommunen.

Die Odenwaldbahn (RMV-Linien 80, 81, 82, 85) verbindet Bad König sowie den Ortsteil Zell mit dem Neckartal sowie Frankfurt a.M. und Darmstadt. Die Linien der OREGmbH ergänzen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 250: Anzahl von Personen in Bad König, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	855	379	230	57	8	1.559
Nachts (L _{Night})	546	254	56	19	0	-	875

Tabelle 251: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad König (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,773	1,177	0,259
Zahl der Wohnungen	740	139	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	251		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	53		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3318 Kimbacher Straße	<p>Es wurden bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an 21 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Die Gebäude an dieser Landesstraße, die eine überörtliche Verkehrsfunktion hat, sind in einem Mischgebiet eingeordnet. Unter diesen Umständen wären die nächtlichen Immissionswerte von max. 58,8 dB(A) deutlich unterhalb der maßgeblichen Richtwerte.</p> <p><u>Eingabe</u> Die Stadt Bad König bittet um erneute Überprüfung einer möglichen Tempo 30-Anordnung aus Lärmschutzgründen.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist jedoch nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
2	OT Etzen-Gesäß B 45	<p>An der Bundesstraße wurden bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung an nahezu allen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprü-</p>

fung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An 7 Gebäuden wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen bezuschusst.

Insofern eine bauliche Sanierung des Straßenabschnitts geplant wird, wird auch die lärmtechnische Sanierung mit umgesetzt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	Friedrich-Ebert-Straße	Die kommunale Friedrich-Ebert-Straße führt aus der Kernstadt Richtung Zell und hat auch eine überörtliche Funktion.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Starke Lärmbelästigung durch Sportwagen und Motorradfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit, v.a. nachts

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt der Stadt Bad König und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Kurpark

Eingaben aus der Beteiligung:

Für die Anerkennung und für den Erhalt des Prädikats „Heilbad“ und den Namensbestandteil „Bad“ ist der gesamte Bereich um den Kurgarten als Ruhebereich ausgewiesen und als solcher festgeschrieben. Der Bebauungsplan Nr. 17 „Kurzentrum“ sieht dies auch so vor. Es gibt aber immer mehr Lärmbelastigungen im näheren Umfeld durch Freizeitlärm. Der gesamte Bereich ist dringend wieder zu schützen und in den o.a. Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.8.2 Brensbach

Brensbach hat mit seinen fünf Ortsteilen (Affhöllerbach, Höllerbach, Nieder-Kainsbach, Wallbach und Wersau) insgesamt 5.043 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Alle Ortsteile haben einen dörflichen Charakter

Die Gemeinde liegt im vorderen Odenwald im Gersprenztal direkt an der B 38. Der ÖPNV wird durch die regionalen Buslinien 10 und 30, sowie die Lokale Linie 12 sichergestellt.

Tabelle 252: Anzahl von Personen in Brensbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	255	94	30	11	0	390
Nachts (L _{Night})	151	29	14	2	0	-	196

Tabelle 253: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Brensbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,260	0,740	0,135
Zahl der Wohnungen	184	19	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	58		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	11		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Nieder-Kainsbach B 38	Im Immissionsbereich der B 38 wurden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung 8 Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraus-

		setzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2	OT Nieder-Kainsbach L 3260 Erbacher Straße	In der Ortsdurchfahrt wurden an vielen Abschnitten Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 L 3106 Höchster Straße	Die Höchster Straße bildet die Ortsdurchfahrt und hat eine überregionale Funktion, da sie zur Bundesstraße im Gersprenztal führt. Aus Sicherheit und Ordnung ist ein Durchfahrtsverbot für Lkw > 10 m angeordnet, außerdem Tempo 30 km/h ganztags bis Einmündung Ezyer Straße	79	91

Eingaben aus der Beteiligung:

Vom Schwerlastverkehr wird die Beschilderung nicht eingehalten. Die L3106 zwischen Brensbach und OT Höllerbach wird wochentags von vielen LKW (oft mit Anhänger) und auch LKW mit Baggern auf Tieflader befahren. Häufig sind auch Container-Sattelzüge durch die mit 30Km/h und für Anliegerverkehr und Längen von 10m gesperrte Ortsmitte von der B38 kommend durch die Ortsmitte in Richtung Höchst/Odw. festzustellen. Vor allem an sommerlichen Sonn- und Feiertagen ist starker Motorradverkehr feststellbar.

Es kommt insgesamt zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Die Vorfahrtregelung an der Kreuzung Heidelberger Str./Höchster Str. wird von vielen Verkehrsteilnehmer nicht berücksichtigt, wobei es immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen lediglich darauf schließen, dass die Auslöse-

werte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 ((Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete festgelegten Richtwerte.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	K 88 Karl-Schäfer-Straße	Die Karl-Schäfer-Straße führt aus dem süd-östlichen Odenwald Richtung B 38 und hat somit eine überregionale Funktion. Es herrscht Tempo 50 km/h.	5	8

Eingaben aus der Beteiligung:

Hohe Lärmbelästigung durch Motorradverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Odenwaldkreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme des Odenwaldkreises als Straßenbaulastträger:

Für freiwillige Lärmsanierungen stehen aufgrund der angespannten Haushaltslage des Odenwaldkreises keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Höllerbach L 3106 Breubergstraße	Die Breubergstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Höllerbach und hat eine überregionale Funktion, da sie zur B 38 ins Gersprenalal führt. Der DTV 2021 beträgt 2.832 Kfz/Tag	2	7

Eingaben aus der Beteiligung:

Hohe Lärmbelästigung durch Motorradverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der An-

spruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Im Zuge der L 3106 in Höllerbach wurde die Geschwindigkeit mit Anordnung vom 29.04.2020 zwischen der Einmündung Hubertusstraße und Breubergstraße 15 aus Gründen der Sicherheit & Ordnung auf 30 km/h beschränkt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt auf rund 580 m von 730 m Ortsdurchfahrt. Hintergrund sind die schmalen Gehwege, die zum Teil deutlich unter einem Meter breit sind.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 OT Stierbach L 3260 Erbacher Straße	Die L 3260 bildet die Ortsdurchfahrt von Stierbach und hat eine überregionale Funktion, da sie eine Verbindung vom Mümlingtal ins Gersprenztal darstellt. Der DTV 2021 wird mit 1.754 Kfz/Tag zugrunde gelegt.	2	7

Eingaben aus der Beteiligung

Für Nieder-Kainsbach und Stierbach Lärmbelästigungen durch zunehmenden Motorradverkehr, zusätzlich dort auch hohes Lkw-Aufkommen durch Asphalt- / Schotterlieferungen für den Straßenbau von Groß-Bieberau in den südöstlichen Odenwald.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Ortsdurchfahrten in Stierbach und Nieder-Kainsbach sind analog zu bewerten, da sie sich in Ihrer Bauweise ähneln und die Verkehrsdaten aus der bundesweiten Verkehrszählung identisch sind.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Für die L 3260 liegt ein schalltechnisches Gutachten auf Basis der Verkehrsdatenerhebung 2015 und der RLS19 vor, welches an vielen Abschnitten Überschreitungen der Auslöswerte für eine bauliche Lärmsanierung feststellt.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
7 B 38 (Hornsmühle)	Der Berufsverkehr, sowie der Wochenend-Motoradverkehr und die nächtlichen Autorennen im Abschnitt B38 Kühlegrund bis Nieder Kainsbach haben deutlich zugenommen haben. Des Weiteren hat ein Bau eines Garagenparks auf der gegenüberliegenden Straßenseite B38 zu einer weiteren erhebliche Lärmbelastung geführt (Schall wieder jetzt in das Gebiet Hornsmühle kanalisiert).

10.8.3 Breuberg

Die Stadt Breuberg hat 7.556 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Stadtteile Hainstadt, Neustadt, Rai-Breitenbach, Sandbach (Sitz der Stadtverwaltung) und Wald-Amorbach. Breuberg ist die nördlichste Kommune des Odenwaldkreises und grenzt an den Landkreis Darmstadt-Dieburg und den Freistaat Bayern. Durch die Bedeutung der Burg Breuberg wurden bereits 1378 an Neustadt die Stadtrechte verliehen.

Das Stadtgebiet Breuberg ist vor allem durch die international tätigen Unternehmen Pirelli Reifenwerke GmbH&Co.KG, Trelleborg AB und Andros Deutschland GmbH geprägt.

Die Regionalen Buslinien 20, 21, 22 und 27 stellen den Öffentlichen Personennahverkehr unter den Stadtteilen sowie mit den Nachbarkommunen als auch in die bayrische Nachbarkommune Mömlingen sicher.

Tabelle 254: Anzahl von Personen in Breuberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	250	164	90	67	0	571
Nachts (L _{Night})	195	102	80	3	0	-	380

Tabelle 255: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Breuberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,609	0,400	0,052
Zahl der Wohnungen	270	73	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	102		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	25		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Neustadt B 426	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 OT Sandbach/ Neustadt K 121/211	Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmreduzierung. Somit wurde aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Seitens des Odenwaldkreises können in den nächsten Jahren keine Mittel für eventuelle passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Hainstadt B 426 Mainstraße	Die B 426 bildet die Ortsdurchfahrt von Hainstadt und den Zubringer für die in Breuberg ansässigen Großgewerbebetriebe zur B 469 und im weiteren Verlauf zur BAB 3. Der DTV 2021 beträgt 5.880 Kfz/Tag, der DTV SV 385.	576	751



Abbildung 102: Breuberg-Hainstadt, OD B 426 © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbelästigung durch den starken Durchgangsverkehr; v.a. schwer beladene Lkw und Motorradverkehr .

Lösungsmöglichkeiten: Schnellstmöglicher Bau der geplanten Ortstangente/ passive Schallschutzmaßnahmen/ Radarmessungen, auch stationär/ Fahrverbot für Motorradfahrer an den Wochenenden.

Bisheriger Sachstand:

Es besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw über 3,5 t auf Tempo 30 km/h zwischen der Mainstraße 6 und der Einmündung L 3413.

Der Bau einer Ortsentlastungstangente zur Entlastung der an der Bundesstraße wohnenden Bürgerinnen und Bürger sollte durch einen Bebauungsplan realisiert werden.⁸⁹ Das Baurecht für den Straßenbau liegt seit Frühjahr 2017 vor. Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Breuberg ist allerdings in nächsten 5-10 Jahren mit einem möglichen Baubeginn nicht zu rechnen.

Im Hinblick auf die zum Zeitpunkt der 3. Runde zu erwartende deutliche Verkehrsreduzierung und damit verbundene Minderung der Lärmbelastung in Hainstadt, aber auch aufgrund der relativ geringen Anzahl der Betroffenen und die lediglich geringfügige Überschreitung der Richtwerte hat die Straßenverkehrsbehörde von einer Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen.

Es wurden flächendeckend Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachtenbeauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8,5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Am 28.02.2024 wurde auf der B 426 Mainstraße zwischen der Hausnummer 6 und der Hausnummer 125 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aus Lärmschutzgründen angeordnet. Am 15.04.2024 wurde diese durch Änderung der Beschilderung umgesetzt.

Hinsichtlich einer Beurteilung der Lärmsituation am Tag wurde festgestellt, dass an keinem Gebäude die Richtlinienwerte für Wohnbebauung überschritten werden. Der Odenwaldkreis ist der einzige hessische Landkreis, der über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt. Der gesamte Verkehr muss über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen haben daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet. In die Entscheidung floss auch ein, dass die B 426 in Hainstadt bei der

⁸⁹ <https://www.breuberg.de/stadtentwicklung/entwicklungsmassnahmen/ortsentlastung/>, abgerufen am 15.04.2024

Verkehrsbelastung am Tag und den am Fahrbahnrand regelmäßig parkenden Fahrzeugen häufig gar nicht mit 50 km/h befahren werden kann. Weiter wurde angemerkt, dass eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auch in vergleichbaren Fällen im Kreisgebiet nicht eingeführt wird.

Insofern waren alle Beteiligten der Auffassung, dass die durch die nächtliche Beschränkung zu erzielenden Verbesserungen die Verschlechterungen am Tag überwiegen und deshalb die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt werden soll.

Mit Anordnung vom 28.02.2024 wurde außerdem die bisherige Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkws zwischen Mainstraße 6 und der Einmündung der L 3413 auf 30 km/h in den Tagstunden zurückgenommen. Diese war 2001 aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet worden. Diese Gründe sind in dieser Form nicht mehr gegeben. Zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen, die sich an unterschiedliche Adressaten richten und andere zeitliche Geltungsbereiche haben, können nicht parallel abgeordnet werden. Die Verkehrsregelung wäre nicht mehr eindeutig und verwirrend. Dort fahrende Personen wären mit der Erfassung der Regelung im laufenden Verkehr überfordert. Sanktionierungen wären in keinem Falle gerichtsfest.

Eine schalltechnische Berechnung für den Fall einer Aufhebung der bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnung für LKWs hat ergeben, dass für die 90 Gebäude im Untersuchungsbereich an 27 Gebäuden sich am Tag die Lärmwerte um 2 d(B)A erhöhen, an 59 um 1 d(B)A. Bei 4 Gebäuden bleiben die Werte gleich. An 5 Gebäuden wird ein Lärmwert von 70 d(B)A erreicht. Alle anderen liegen darunter. An keinem Gebäude werden die Richtlinienwerte für Wohnbebauung überschritten.

Von daher kann die Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkws wieder zurückgenommen werden.

Rechtsfolge:

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

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass nochmals eine ganztägige Tempo 30-Anordnung geprüft werden sollte. Zusätzliche bauliche Maßnahmen wie Einengungen der Fahrbahn und Verkehrsinseln würden das Geschwindigkeitsniveau absenken. Die angeordnete Geschwindigkeit würde nicht eingehalten werden. Geschwindigkeitskontrollen und/oder stationäre Blitzersäulen werden als sinnvoll erachtet. Die beiden Geschwindigkeitsdisplays an den Ortseingängen berücksichtigen die nächtliche Tempo 30 - Anordnung bislang nicht.

Stellungnahme der Stadt Breuberg:

Die Geschwindigkeitsanzeigetafeln wurden zwischenzeitlich umgestellt. Geschwindigkeitskontrollen sind vorgesehen. Eine ganztägige Reduzierung auf 30 km/h würde begrüßt werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Aufgrund der im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen Einwände wird die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nochmals geprüft. Die Beschwerden über eine Lärmzunahmen durch den schlechten Fahrbahnzustand wurden durch Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement bestätigt. Von daher soll in Kürze

aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden, die bis zum Abschluss einer Deckenerneuerung der B 426 in Hainstadt befristet wird.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion werden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

a. flächendeckend Tempo 30

Eingaben aus der Beteiligung:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Breuberg überall dort wo es möglich ist, ganztägig auf 30 km/h zu reduzieren, da Tempo 30 die zentrale Maßnahme für mehr Verkehrssicherheit, Luft-, Lärm- und Klimaschutz ist.

Stellungnahme der Stadt Breuberg:

Abseits der klassifizierten Straßen wurde bereits vor Jahren Tempo 30 Zonen eingeführt.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Wald-Amorbach L 3413 Hainstädter Straße	Die Hainstädter Straße führt durch den Stadtteil Wald-Amorbach. Der DTV beträgt 762 Kfz/Tag. Zwischen dem Abzweig K 102 und Hainstadt fand in 2018 eine Fahrbahndeckenerneuerung statt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelästigung durch Motorradverkehr. Die Tallage verstärkt den Verkehrslärm. Die erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen der Motorradfahrer stellen auch eine erhebliche Gefahr insbesondere für Kinder und alte Mitbürger dar, die die Straße überqueren müssen. Eine Plakatierung mit Hinweisschildern ist nicht ausreichend.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Breuberg

Die Strecke ist beliebt bei Motorradfahrern, so dass während der Saison immer wieder Beschwerden bezüglich Motorradlärm gibt. Es wurden daher in der Vergangenheit Kontrollen des Verkehrsdienstes des Polizeipräsidium Südhessen durchgeführt. Auch der Ordnungsbehördenbezirk hat Messungen mit dem Seitenradargerät durchgeführt.

10.8.4 Brombachtal

Brombachtal liegt im Zentrum des Odenwalds und besteht aus den fünf Ortsteilen Birkert, Böllstein, Hembach, Kirchbrombach (Sitz der Gemeindeverwaltung) und Langenbrombach und hat 3.484 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die Gemeinde ist eine nahezu reine Wohngemeinde mit hohem Anteil an landwirtschaftlicher Nutzfläche und Wald.

Die Gesamtlänge der Straßen im Gemeindegebiet beträgt 45 km, davon sind 6 km Landesstraßen, 13 km Kreisstraßen und 26 km Gemeindestraßen.

Regionale Buslinien erfüllen den Bedarf des ÖPNV in die Nachbarkommunen.

Tabelle 256: Anzahl von Personen in Brombachtal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 257: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Brombachtal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,275	0,865	0,006
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 OT Langen-Brombach, L 3414 Zeller Straße	Die L 3414 steigt in Ost-West-Richtung an und führt als Ortsdurchfahrt durch Langen-Brombach. Die Bebauung ist sehr weitläufig und als Mischgebiet	32	49

Oberdörfer
Straße
Reichelsheimer
Straße

kategorisiert. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

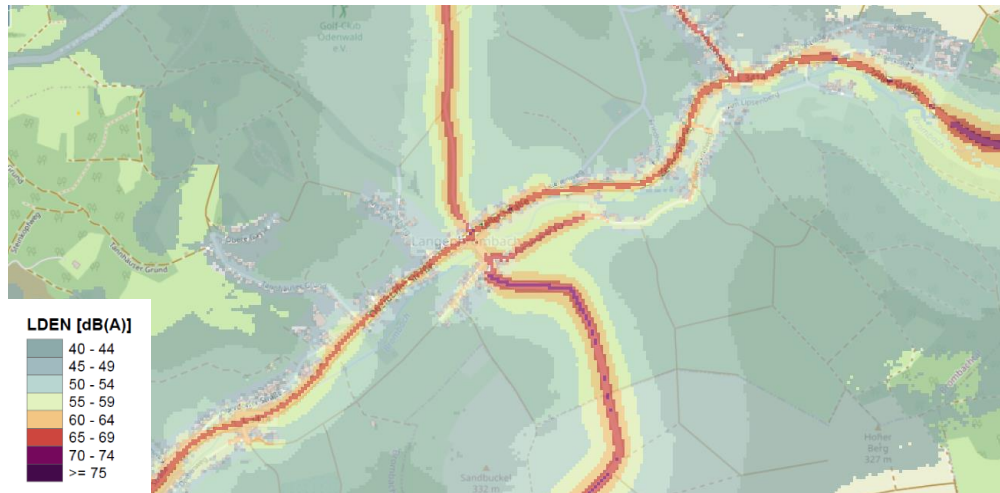


Abbildung 103: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen in Brombachtal [HLNUG 2022]

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2015 wurde ein schalltechnisches Gutachten nach RLS19 erstellt. In der Ortsdurchfahrt wurden 118 Gebäude untersucht. An 100 Gebäuden werden die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht überschritten. Davon treten an 69 Gebäuden auch Überschreitungen am Tag auf.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Von Oktober 2023 bis voraussichtlich Mai 2025 wird auf der L 3414 zwischen dem Knotenpunkt L 3414/ B 47 und der Einmündung „Hauptstraße“ in Langenbrombach die Fahrbahn erneuert.

Im Bereich „Obere Höfe“ wird eine Mittelinsel als Querungshilfe und eine Gehwegverbreiterung hergestellt. Die Linksabbiegestreifen im Bereich „Obere Höfe“ und „Oberndörfer Straße“ entfallen künftig. Die Bushaltestellen „Firma Ditter“, auf der Zeller Straße, sowie „Zum Löwen“ in der Oberdörfer Straße werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Zwischen den jeweiligen Haltestellen wird eine gemeinsame Querungsstelle eingerichtet.⁹⁰

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Zwischen der Einmündung der K 86 und dem Ortsende in Richtung B 47 (Spreng) erfolgt seit dem 24. Oktober 2023 eine Deckenerneuerung mit Kanalsanierung. Hierbei wird am Ortseingang aus Richtung B 47 kommend ein Fahrbahnteiler eingebaut. Darüber hinaus

⁹⁰ <https://mobil.hessen.de/presse/l-3414-fahrbahnerneuerung>, abgerufen 25.10.2023

wird die Fahrbahn im Bereich der Reichelsheimer Straße punktuell eingengt. Beide Maßnahmen wirken geschwindigkeitsminimierend. Für die Baumaßnahmen ist eine Bauzeit bis Mitte 2025 veranschlagt.

10.8.5 Erbach

Erbach ist Kreisstadt des südhessischen Odenwaldkreises und weist 14.099 Einwohner (Stand: 31.12.2023) aus. Erbach besteht aus den Stadtteilen Bullau (mit dem Weiler Bullauer Eutergrund), Dorf-Erbach (mit dem Weiler Habermannskreuz), Ebersberg, Elsbach, Erlenbach, Ernsbach, Erbuch, Günterfürst, Haisterbach mit dem Weiler Marbach, Lauerbach, Schönnen und der Kernstadt mit dem Weiler Roßbach. Die Städte Erbach und Michelstadt mit ihren nur zwei Kilometer voneinander entfernt liegenden Zentren sind baulich inzwischen zusammengewachsen und bilden mit insgesamt fast 30.000 Einwohnern den wirtschaftlichen Schwerpunkt des Odenwaldkreises.

Erbach liegt im Mümlingtal als Mittelzentrum an den Hauptverkehrsachsen des Odenwaldkreises. Durch Erbach zieht die Bundesstraße 45 als Ortsdurchfahrt und das Stadtgebiet wird von den Bundesstraßen 47 und 460 gestreift.

Die Odenwaldbahn verbindet auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach die Kreisstadt Erbach im dichten Takt mit dem Ballungsraum Rhein-Main. Die Strecke wird von der VIAS GmbH im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bedient. Es existieren zwei Bahnhöfe Erbach (Odenw) und Erbach (Odenw) Nord.

Sechs Citybuslinien bedienen die Städte Erbach und Michelstadt und einen Teil der Stadtteile. Regionale Buslinien, sowie Ruf-Bus-Verbindungen bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises.

Tabelle 258: Anzahl von Personen in Erbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	494	407	275	229	18	1.423
Nachts (L _{Night})	458	297	231	35	0	-	1.021

Tabelle 259: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Erbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,350	0,629	0,073
Zahl der Wohnungen	675	247	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	277		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	72		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT B 45 Martin-Luther-Straße Neckarstraße	<p>Im Bereich der Grundschule ist bereits Tempo 30 km/h von 7 bis 13 Uhr angeordnet.</p> <p>Es gilt seit dem 05.01.2021 auf der B 45 -Martin-Luther-Straße und Neckarstraße - zwischen der Einmündung Obere Marktstraße und der Neckarstraße, Hausnummer 66 aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p>Obwohl auch am Tag die Richtwerte an einem Drittel der Gebäude überschritten werden, sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Verkehrsbedeutung der B 45 nur nachts reduziert werden. Da der Odenwaldkreis über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt, muss der gesamte Verkehr über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen, insbesondere der B 45 als am stärksten befahrene Straße im Odenwaldkreis, hat nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>



Abbildung 104: Erbach, B 45, © Regierungspräsidium Darmstadt

B 45 im Lärmsanierungsprogramm Straße

Die B 45 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil

wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärmmin-
derungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die
etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

a. Lärmbelästigung durch Poser

Eingaben aus der Beteiligung:

In der Werner-von-Siemensstrasse, Brückenstrasse und Hauptstrasse in Erbach kommt es ,
meistens in den Abendstunden , häufig zu Lärmbelästigung und zu schnellem Fahren
durch sog. Autoposer

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Bitte an das Ordnungsamt der Stadt Erbach und das zuständige Polizeipräsidium um Ge-
schwindigkeits- und Verkehrskontrolle.

Stellungnahme der Stadt Erbach:

Im kompletten Stadtgebiet wurde ein eingeschränkter Geschäftsbereich angeordnet und
zusätzlich wurden in der Werner-von-Siemens-Straße ‚Berliner Kissen‘ aufgebracht. Des
Weiteren werden in der Brückenstraße sowie in der Hauptstraße abwechselnd Geschwin-
digkeitsanzeigen aufgestellt und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wur-
den

- a. die kleine Rodungsinsel Gebhardshütte**
- b. die Freifläche um Bullau mit Bullauer Bild**

zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung 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 Immissions-
schutz formulierten Hinweise zur Lärmaktionsplanung, sowie die Karte der potentiell ruhi-
gen Gebiete und die Gesamtlärmkarte 2022 des Hessischen Landesamtes für Naturschutz,
Umwelt und Geologie.

Aufgrund der erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellten Lärm-
karten 2022, weichen die Ergebnisse von denen der vorangegangenen Lärmkartierung
2017 teilweise erheblich ab. Für eine Einschätzung der damit verbundenen neuen Lärm-
belastung, waren Abstimmungsgespräche bezüglich der Anwendung der bisherigen
Schwellenwerte erforderlich. Seit November 2023 liegt ein aktueller Leitfaden „Ruhige Ge-

bierte 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.

10.8.6 Fränkisch-Crumbach

Fränkisch-Crumbach hat 3.035 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und keine Ortsteile. Das Gemeindegebiet besteht aus großen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Waldgebieten.

Fränkisch-Crumbach liegt zwischen Reichelsheim und Brensbach im Westen des Odenwaldkreises und ist durch zwei Kreisstraßen an die nahe Bundesstraße 38 angeschlossen. Überregionale Buslinien verbinden den Ort mit den Nachbarkommunen.

Tabelle 260: Anzahl von Personen in Fränkisch-Crumbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 261: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Fränkisch-Crumbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,090	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 K 75 Rodensteiner Straße/Bahn- hofstraße	Nach Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen. Seitens des Odenwaldkreises können in den nächsten Jahren keine Mittel für eventuelle passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

10.8.7 Höchst im Odenwald

Höchst im Odenwald ist die nördlichste Kommune des Odenwaldkreises und hat 10.320 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Höchst gliedert sich in die Ortsteile: Annelsbach, Dusenbach, Hetschbach, Höchst (Verwaltungssitz), Pfirschbach, Hummetroth, Hassenroth, Forstel und Mümling-Grumbach. Höchst ist eine überwiegende Wohngemeinde mit vorwiegend mittelständigen Gewerbebetrieben.

Höchst ist durch die Bundesstraßen B 45 und B 426 an das überregionale Verkehrsnetz direkt angebunden. Eine Landesstraße und mehrere Kreisstraßen komplettieren das Straßenverkehrsnetz.

Die Odenwaldbahn bedient die Bahnhöfe Höchst, Mümling-Grumbach und Hetschbach in dichtem Takt und kurzer Verbindung zu dem Ballungsraum Rhein-Main. Regionale Buslinien bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises, sowie zu den bayrischen Nachbarkommunen.

Tabelle 262: Anzahl von Personen in Höchst im Odenwald, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	857	147	60	76	2	1.142
Nachts (L _{Night})	231	82	75	4	0	-	392

Tabelle 263: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Höchst im Odenwald (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,943	1,163	0,234
Zahl der Wohnungen	542	64	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	171		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	25		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 45	2009 wurde die 2,8 km lange Umgehungsstraße dem Verkehr übergeben; die Ortsdurchfahrt wurde in eine kommunale Straße umgewidmet und baulich stark zurückgebaut. Dort herrscht in großen Teilen Tempo 30
2 K 212 Aschaffburger Straße	Nach Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Somit wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Für freiwillige Lärmsanierungen stehen aufgrund der angespannten Haushaltslage des Odenwaldkreises keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Derzeit erfolgt die Umgestaltung der zentralen Kreuzung der K 212 zu einem Kreisverkehrsplatz inkl. grundhafter Erneuerung der Fahrbahn. In den

		Folgejahre ist auch die Erneuerung der Fahrbahndecke in Richtung Breu-berg/Sandbach geplant.
3	OT Mümling-Grumbach, B 45, Heilbronner Straße	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde in den letzten Jahren von Tempo 70 km/h auf zunächst Tempo 60 km/h und inzwischen auf Tempo 50 km/h ganztags gesenkt. In beiden Fahrtrichtungen befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen.</p> <p>Es wurden bereits an fünf Gebäuden Lärmsanierungsmaßnahmen durch Hessen Mobil bezuschusst.</p> <p>In Fahrtrichtung Erbach ist die B 45 nach der lichtzeichengeregelten Kreuzung B 45/K 85/Beinegasse auf einer Länge von ca. 550 m (davon rund 300 m innerorts) zweispurig. Der Ausbau erfolgte 1977 zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit der B 45. Da der Odenwaldkreis über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt, muss der gesamte Verkehr über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen hat daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet. Im Hinblick auf die besondere Verkehrsbedeutung der B 45 und die relativ geringe Zahl von Betroffenen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises von einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen.</p> <p>Zur Verbesserung der nächtlichen Lärmsituation wird geprüft, die Lichtzeichenanlage im Bereich der Kreuzung B 45 mit der Mümling-Grumbacher Straße und der Beinegasse in der Zeit von 22 bis 6 Uhr abzuschalten.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 B 426 Erbacher Straße	Im Bereich der südlichen Erbacher Straße führt die B 426 durch Wohnbebauung und hat durch die in der Nachbarkommune ansässigen Gewerbetriebe einen hohen Lkw-Anteil. Der DTV 2021 beträgt 8.985 Kfz/Tag.



Abbildung 105: Höchst i.Odw., B 426 © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbelästigung durch hohe Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsüberschreitungen, v.a. die Kreuzung B 426/Erbacher Str./Kleingärtenweg ist stark durch Verkehrslärm betroffen, und auch gefährlich (wichtiger Übergang für Fußgängerinnen und Fußgänger (viele Schüler) und Radfahrerinnen und Radfahrer.

Vorgeschlagene Maßnahmen: Tempo 30 ganztags; (Strecke nur ca. 300 Meter beträgt, somit keine großen Beeinträchtigungen); Ampelschaltung neu: Trennung von Grünphasen für querende Fußgänger von den Grünphasen für den Fahrzeugverkehr; zwischen Kreuzung B 426/Erbacher Str./Kleingärtenweg und Kreuzung B 426/Werner-von-Siemens-Str. (Lärmreduktion der Wohnbebauung (Dusenbacher Str./Apotheker-Haas-Str.) Tempo 50 (statt Tempo 70

Bisheriger Sachstand:

Im April 2020 wurde zwischen der Kreuzung B 426/Erbacher Straße/Kleingartenweg und der Einmündung des Nickelsweges (rund 300 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. Da die in der Lärmschutz-Richtlinie-StV festgelegten Richtwerte am Tag von 72 dB(A) um mindestens 2 dB(A) unterschritten werden, wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung nur nachts angeordnet.

Für fast alle Gebäude wurden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten.

Rechtsfolge:

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

Auf Wunsch der Gemeinde Höchst und aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt:

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, auch tagsüber überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht. Die Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises wurde somit gebeten, eine zeitliche Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnung zu prüfen.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Nach der Berechnung liegen die höchsten ermittelten Werte bei 70 d(B)A. Der Wert wird an 12 von 44 Gebäuden erreicht.

Bei der Beurteilung des Verkehrslärms wird von der Differenzierung bei Wohn- und Mischgebieten Abstand genommen. Insbesondere im ländlichen Bereich hat sich die Struktur durch Schließung von Geschäften verändert. Es gibt deutlich weniger gewerbliche Nutzungen als früher. Auch in den Mischgebieten ist die Wohnbebauung die vorherrschende Nutzung. Deshalb wird bei der Lärmbetrachtung kein Unterschied mehr gemacht und der in der Lärmschutz-Richtlinie-StV für Wohngebiete festgelegte Richtwert von 70 dB(A) am Tag bei der Entscheidung zugrunde gelegt.

Im vorliegenden Fall wird der in der Lärmschutz-Richtlinie-StV für Wohngebiete vorgegebene niedrigere Richtwerte für Wohngebiete (70 d(B)A) an allen Gebäuden eingehalten.

Insofern wird von einer Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen.

In dem Zusammenhang ist anzumerken, dass eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auch in vergleichbaren Fällen im Kreisgebiet nicht eingeführt wird.

Der Odenwaldkreis ist der einzige hessische Landkreis, der über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt. Der gesamte Verkehr muss über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen haben daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet.

Bei Untersuchungen zur Wirtschaft und Innovation wird beim Odenwaldkreis regelmäßig die Verkehrsinfrastruktur bemängelt. So kommt auch eine zuletzt von der IHK Darmstadt beauftragte Studie zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftskraft des Odenwaldkreises geringer als die der anderen südhessischen Kreise ist. Als Mitursache wird die Verkehrsinfrastruktur gesehen. Die Defizite der Erreichbarkeit werden als Standortrisiko sowohl bei der Fachkräftegewinnung als auch der Neuansiedlung von Gewerbe gesehen.

Die B 426 ist eine wichtige Verkehrsachse des Kreises zum Autobahnnetz in Bayern. Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Höchst i. Odw. würde zwar die Fahrzeit aufgrund der kurzen Streckenlänge nicht wesentlich verlängern. Aus Gründen der Gleichbehandlung müssten aber bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in Höchst i. Odw. weitere Bundesstraßenabschnitte im Kreisgebiet mit einer entsprechenden Beschränkung belegt werden. Die zeitlichen Verluste würden sich dabei zumindest bei einigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern summieren. Zu erwarten wäre, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung subjektiv von vielen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern als ein nicht unerheblicher Zeitverlust empfunden würde.

Im November 2023 wurde in Höhe der Hausnummer 41 eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung installiert. Diese blitzt in beide Richtungen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Die Ausweitung auf eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung wird nochmals geprüft werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 L 3106 Rimhorner Straße	Die Landesstraße führt in die Großgemeinde Lützelbach und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 1.858 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	9	11

Eingaben aus der Beteiligung:

Hohe Lärmbelastung und Sicherheitsrisiko für Besucher der Obrunnschlucht. Landesstraße steigt stark an und durch die Beschleunigungsvorgänge entsteht zusätzlicher Lärm.

Es wird gebeten, das Ortschild um ca. 500 m zu versetzen bzw. die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchs voraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

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 und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Stellungnahme der Gemeinde Höchst:

Die Lage der Ortstafel wurde von der Straßenverkehrsbehörde mit dem Ergebnis geprüft, dass eine Versetzung nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nicht möglich ist.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass bei der Lärmbelastung bislang nicht berücksichtigt, dass der Betrieb einer Biogasanlage in Höchst/Dusenbach zu sehr starken Lärm- und Abgasbelastungen führt. Die Biogasanlage führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen von großen Traktoren mit Anhänger.

An der Rimhorner Straße sind Gebäude, ohne dass ein Bürgersteig vorhanden ist. D.h. die Bewohner und Besucher müssen zu Fuß auf der Rimhorner Straße entlanglaufen, was bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h auf der engen Straße lebensgefährlich ist. Des Weiteren laufen auch vermehrt Besucher der Obrunnschlucht an der Straße entlang. Eine solche Situation ist untragbar und würde an anderen Orten/Stellen durch entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen entschärft.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	K 212 Groß-Umstädter Straße	Die frühere Bundesstraße wurde nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung zur Kreisstraße umgewidmet. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	71	86

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Groß-Umstädter Straße befindet sich noch im Ausbauzustand einer Bundesstraße (ehe-

mals B 45) und ist für ihre heutige Bedeutung völlig überdimensioniert. Sie wird insbesondere durch den Schwerlastverkehr (Zu- und Abfahrtsverkehr Firma Pirelli Deutschland) belastet. Vorschlag: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t oder Lkw-Durchfahrtsverbot mit Zusatzschild 1026-35 StVO (Lieferverkehr bis zur Industriestraße frei)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Odenwaldkreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Odenwaldkreises als Straßenbaulastträger:

Für freiwillige Lärmsanierungen stehen aufgrund der angespannten Haushaltslage des Odenwaldkreises keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

10.8.8 Lützelbach

Lützelbach verfügt über 6.788 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und fünf Ortsteile: Breitenbrunn, Haingrund, Lützel-Wiebelsbach (Verwaltungssitz), Rimhorn, Seckmauern. Die Kommune liegt im nördlichen Odenwald an der hessisch-bayerischen Grenze in waldreicher Umgebung.

Auf dem Gelände des ehemaligen Munitionslagers Hainhaus der US-Streitkräfte befindet sich nun ein Windpark mit derzeit 9 Windkraftanlagen.

Lützelbach und seine Ortsteile sind durch Landesstraßen untereinander und mit den Nachbarkommunen verbunden. Der ÖPNV wird durch überregionale Buslinien, sowie durch Rufbusse sichergestellt.

Tabelle 264: Anzahl von Personen in Lützelbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 265: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lützelbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0

Zahl der Fälle starker Belästigung	0
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen:

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Haingrund, L 3349 Erbacher Straße Wörther Straße	Nach Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden in der Ortsdurchfahrt vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Lützel- Wiebelsbach, L 3259 Mümlingstraße	Die Ortsdurchfahrt weist 2021 einen DTV von 2.677 Kfz/Tag aus.	9	14

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude westlich der Einmündung Raibacher Straße auf einzelne 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Seckmauern L 3349. Odenwaldstraße	Die Ortsdurchfahrt weist 2021 einen DTV von 1.773 Kfz/Tag aus.	103	118

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung an einigen Gebäuden überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Ortsdurchfahrt Seckmauern soll in 2024 grundhaft saniert werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Odenwaldkreis:

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Seckmauern L 3259 Hauptstraße	Die Ortsdurchfahrt weist 2021 einen DTV von 2.677 Kfz/Tag aus. Zwischen der Hauptstraße 8 und 24 ist eine Geschwindigkeit von 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.	103	118

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung an einigen Gebäuden überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Ortsdurchfahrt Seckmauern soll in 2024 grundhaft saniert werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat Odenwaldkreis:

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

10.8.9 Michelstadt

Michelstadt ist mit 16.975 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die größte Kommune des Odenwaldkreises. Die Städte Erbach und Michelstadt mit ihren nur zwei Kilometer vonei-

inander entfernt liegenden Zentren sind baulich inzwischen zusammengewachsen und bilden mit insgesamt fast 30.000 Einwohnern den wirtschaftlichen Schwerpunkt des Odenwaldkreises. Michelstadt ist neben der Kernstadt in die Stadtteile Rehbach, Steinbach mit dem Weiler Asselbrunn, Steinbuch, Stockheim, Vielbrunn mit den Weilern Bremhof und Brunthal, Weiten-Gesäß und Würzberg mit den Weilern Mangelsbach und Eulbach gegliedert. In Michelstadt sind viele Schulen, das Amtsgericht und das Finanzamt ansässig. Viele Einzelhandelsbetriebe befriedigen die Bedürfnisse des Umlandes. Der Tourismus spielt eine wichtige Rolle.

In Michelstadt-Kernstadt kreuzen sich die Hauptverkehrsachsen des Odenwaldkreises, die Bundesstraßen 45 und 47. Das Stadtgebiet wird von mehreren Landes- und Kreisstraßen durchzogen.

Die Odenwaldbahn verbindet auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach den Bahnhof Michelstadt im dichten Takt mit dem Ballungsraum Rhein-Main. Hier halten -Züge der VIAS GmbH. Sechs Citybuslinien bedienen die Städte Erbach und Michelstadt und einen Teil der Stadtteile. Regionale Buslinien, sowie Ruf-Bus-Verbindungen bestehen zu nahezu allen Kommunen des Odenwaldkreises.

Zudem verfügt Michelstadt über den Sonderlandeplatz Flugplatz Michelstadt, der etwa zwei Kilometer westlich der Kernstadt liegt und von einem Verein betrieben wird sowie über ein Segelfluggelände im Stadtteil Vielbrunn.

Tabelle 266: Anzahl von Personen in Michelstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	567	481	428	110	0	1.586
Nachts (L _{Night})	488	479	168	0	0	-	1.135

Tabelle 267: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Michelstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,018	0,752	0,101
Zahl der Wohnungen	754	255	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	289		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	75		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen:

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Steinbach B 47 Darmstädter Straße	Im Bereich der Darmstädter Straße sind nach einer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung nahezu flächendeckend die Lärmsanierungswerte überschritten. Haus- und Wohnungseigentümern und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Auf-

wendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde

Da die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV bei dem als Mischgebiet eingestuften Streckenabschnitt deutlich unterschritten werden, wird von einer Geschwindigkeitsbeschränkung abgesehen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Vielbrunn, L 3318 Kimbacher Straße; Ohrnbachtalstraße	Die Ortsdurchfahrt von Vielbrunn ist z.T. eng bebaut und weist 2021 einen DTV von 659 Kfz/Tag aus.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

a. Friedwald

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Friedwald in Michelstadt, rund um die Mossauer Straße 32, stellt eine schutzbedürftige Ruhezone dar. Schon die existierende Lärmbelästigung für Mensch, Tier und die Totenruhe durch den angrenzenden Motorflugclub ist zum Teil erheblich. Es sollte unbedingt gewährleistet werden, dass der bestehende Lärmpegel sich nicht erhöht, beziehungsweise nach Möglichkeit reduziert wird.

b. Freiflächen um Würzburg

c. Freiflächen um Eulbach sowie der Eulbacher Park

d. Freiflächen um Vielbrunn

Bewertung 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 Immissions-

schutz 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.

10.8.10 Mossautal

Die Gemeinde Mossautal besteht aus den fünf Ortsteilen Güttersbach, Hiltersklingen, Hütenthal, Ober-Mossau und Unter-Mossau (Sitz der Gemeindeverwaltung). Die Einwohnerzahl beträgt 2.470 (Stand: 31.12.2023). Die Landschaft wird geprägt durch Waldgebiete und dem Marbach-Stausee, dem größten Stillgewässer des Odenwaldes. Das Hauptgewerbe in Mossautal ist die Land- und Forstwirtschaft. Ein weiterer wichtiger Erwerbszweig der Gemeinde ist der Tourismus.

Die Siegfriedstraße (B 460) führt im Süden durch die Gemeinde. Landes- und Kreisstraßen stellen die überörtliche Verkehrsanbindung sicher.

Der ÖPNV wird durch überregionale Buslinien, sowie durch Rufbusse bedient.

Tabelle 268: Anzahl von Personen in Mossautal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)


dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 269: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mossautal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen:

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Hiltersklingen B 460 Fürther Straße/ Siegfriedstraße	<p>Im Bereich der B 460 Hiltersklingen sind nach einem schalltechnischen Gutachten von Hessen Mobil aus der 3. Runde an einem Großteil der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.“</p> <p>Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden gebeten Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.</p>
		

In der Ortsdurchfahrt Hiltersklingen ist seit 2023 dauerhaft von März bis Oktober eines Jahres ein Lärmdisplay durch die Polizei installiert.

Abbildung 106: Lärmdisplay
© Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung

Die Lärmbelästigung durch Motorräder wird immer übermäßiger, auch bedingt durch die Nichtbeachtung der angeordneten Geschwindigkeiten inner- und außerorts. Es sind immer mehr getunte Fahrzeuge unterwegs. Es sollten mobile Blitzgeräte zum Einsatz kommen, die auch die Motorräder von hinten aufnehmen und die Kontrollen sollten engmaschig durchgeführt werden. Auch die Aufstellung von Lärmblitzern wurde vorgeschlagen. Schärfere Lärmbestimmungen und gesetzliche Regelungen zur Lärmreduzierung durch Motorräder sollten eingeführt werden.

Auch der Schwerlastverkehr nutzt die B460/B45B37 (Heppenheim--> Heilbronn) um das Autobahn Nadelöhr bei Sinsheim zu umfahren.

Es wurde vorgeschlagen, den gesamten Abschnitt (1,7km) zwischen Hiltersklingen und Fürth auf von 80 km/h auf 50 km/h zu begrenzen. Es wurde ebenso die Bitte um Reduzierung der Geschwindigkeit auf der B460 Abzw. Hardtstr./Dachsberg geäußert, was nach Bürgereingaben nicht nur einen besseren Lärmschutz zu Folge hätte, sondern auch eine deutliche Entschärfung der Sicherheitslage (Bushaltestelle)

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 OT Ober-Mossau L 3260 Hauptstraße/Ortsstraße	<p>In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung konnten für die Ortsdurchfahrt vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt werden. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Das zuständige Polizeipräsidium wurde gebeten, Verkehrskontrollen durchzuführen.</p>

Eingaben aus der Beteiligung

Die Lärmbelästigung an der Landesstraße sei unerträglich, verursacht durch Gruppe der Motorradfahrer, die ausschließlich zur Freizeitgestaltung unterwegs sind, Großtraktoren der Landwirte und Lohnunternehmen sowie der Schwerlastverkehr. Hinzu kommen die Ausweichverkehr von OD Erbach B45, da dort eine Beschränkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von 22-6 Uhr angeordnet wurde.

Gesamtverkehrs- und auch Schwerlastverkehrszahlen aus 2021 können nicht herangezogen werden, da es in der Hochzeit von Corona zu einem massiven Einbruch beim Verkehrsaufkommen kam, mit Ausnahme bei den Motorradfahren, die in dieser verstärkt gefahren sind. Es sollte eine amtliche Verkehrszählung an mehreren Punkten im gesamten Gemeindegebiet - nicht nur Unter-Mossau und Hiltersklingen - durchgeführt werden. Es kommt zu fortwährenden Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ortsteil Ober-Mossau auf der innerörtlichen L3260 zwischen Reichelsheim-Spreng / B47 und Abzweig Rohrbach / K51; Geschwindigkeitskontrollen der Polizei / Ordnungsbehörden fanden bisher nicht statt. Im genannten Bereich sollten wiederholt Schilder in beiden Fahrrichtungen mit „50 km/h“ aufstellen, damit die bereits geltende Geschwindigkeitsbegrenzung bei den Verkehrsteilnehmern präsent bleibt. Die Polizei sei nicht in der Lage, der dringend gebotenen Kontrollfunktion nachzukommen. Dies gilt für den Motorradverkehr genauso wie für den Allgemeinverkehr.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Landesstraße sollte zumindest abschnittsweise auf 30 km/h begrenzt werden. Außerdem wäre ein Durchfahrtsverbot für zahlreiche Sattelzüge und mittelschwere LKW > 3,5 t. (sogenannte "Mautflüchtlinge" die via Navi zwischen der B 460 und der B 47 über die nicht mautpflichtige L 3260 geführt werden) wünschenswert. Auch ein Durchfahrverbot für Motorradfahrer an den Wochenenden wurde gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Alle Eingaben werden an die Kommune und die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.

Die zuständige Polizeidirektion wird um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Güttersbach K 47 Hüttenthaler Straße	Die Kreisstraße führt kurvenreich durch den Mossautaler Ortsteil.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Es liegt eine zunehmende Lärmbelästigung vor, hauptsächlich hervorgerufen durch die hohe Anzahl der durchfahrenden Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Sonstige geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Initiative des Odenwaldkreises gegen Motorradlärm:

Eingaben aus der Beteiligung

Es herrscht zunehmende Lärmbelästigung durch die hohe Anzahl der durchfahrenden Motorräder. Die eigenen Hinweisschilder "Mossautal gegen Bikerlärm" und die Schriftsätze an die Bundestagsabgeordneten aller Fraktionen zeigen keine Wirkung. Die durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen sind viel zu offensichtlich.

Lärmverursachern und Rasern sollte dauerhaft ihre Fahrerlaubnis entzogen werden, der TÜV sowie die Polizei sollten Lärm- und Gefahrenverursacher aus dem Verkehr ziehen und die Strafen für illegale Abgasanlagen und Klappenauspuffanlagen sollten höher ausfallen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurden in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht, dass im Odenwaldkreis seit 2019 fast jedes Wochenende lt. Arbeitsgruppe Motorradverkehr (Brensbach, Mossautal, Oberzent) Polizeikontrollen durchgeführt werden sollen, wovon im Bereich Hiltersklingen nichts zu spüren war.



Unter Kapitel 10.8 Buchstabe a. wurde bereits die Initiative des Odenwaldkreises gegen Motorradlärm dargestellt.

Die Gemeinde Mossautal hat eigene Hinweisschilder beauftragt und aufgestellt.

**Abbildung 107: Initiative gegen Motorradlärm,
© Gemeindevorstand der Gemeinde Mossautal**

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Eingabe der Gemeinde Mossautal im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Straßenverkehr im Mossautal ist an vielen Tagen so hoch, dass er für die unmittelbar betroffenen Anlieger unerträglich geworden ist. An den Wochenenden und an sonnigen Tagen wird Mossautal vom Motorradverkehr dominiert, was das Hauptproblem für den überproportionalen Verkehrslärm darstellt. Mit zu den Verursachern der hohen Geräuschkulisse zählen jedoch mittlerweile auch, die immer größer werdenden Traktoren der Lohnunternehmen, die bis spätnachts, wohl auch witterungsbedingt, ihrem Auftrag nachgehen. Im Begegnungsverkehr reichen oftmals die Gemeinde-, Kreis- und Landesstraße in der Breite nicht aus und der Seitenstreifen bzw. den Gehweg muss mitbenutzt werden, was ebenfalls durch das Überfahren des Bordsteins eine höhere Geräuschkulisse verursacht. Aufgrund der Anzahl der Transportfahrzeuge und Sattelzüge, die sich oftmals schon in den frühen Morgenstunden (ab 05.00 Uhr) durch das Mossautal fahren, lässt erahnen, dass sich diese durch das Navi durch die nicht Mautpflichtigen Straße (L 3260) fahren lässt.

Sinnvoll werden

- * Anordnung auf Tempo 30 km/h auf Straßenabschnitten in Mossautal
- * permanente Geschwindigkeitskontrollen etc.
- * Streckensperrungen für Motorräder mit einem Lärmpegel von >80db(A) erachtet.

10.8.11 Oberzent

Oberzent ist eine Stadt im Süden des Odenwaldkreises, die am 1. Januar 2018 aus dem Zusammenschluss der Stadt Beerfelden mit den Gemeinden Hesseneck, Rothenberg und Sensbachtal entstanden ist und hat inzwischen 10.129 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Sie nimmt mit 165,5 km² Fläche mehr als ein Viertel des Kreisgebietes ein und ist hinter Frankfurt am Main und Wiesbaden der Fläche nach die drittgrößte Stadt Hessens. Mit 19 Stadtteilen weist Oberzent neben der Gemeinde Heidenrod die höchste Zahl an Ortsteilen in Hessen auf: Airlenbach, Beerfelden, Etzean, Falken-Gesäß, Finkenbach, Gammelsbach, Hebstahl, Hesselbach, Hetzbach, Hinterbach, Kailbach, Kortelshütte, Ober-Hainbrunn, Ober-Sensbach, Olfen, Raubach, Rothenberg, Schöllnbach, Unter-Sensbach.

Das Stadtgebiet grenzt an die Nachbarbundesländer Bayern und Baden-Württemberg. Der Landschaftsraum wird vor allem durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Die Bundesstraße 45 führt von Nord nach Süd durch die Stadtteile Hetzbach, Beerfelden und Gammelsbach. Für Beerfelden gibt es eine Umgehungsstraße östlich der Ortslage. In Hetzbach zweigt die Landesstraße 3108 nach Osten von der B 45 ab und bildet als östliche Verlängerung der Bundesstraße 460 einen Streckenabschnitt der Siegfriedstraße in Richtung der Stadtteile Schöllnbach und Kailbach.

Im Stadtgebiet liegen in Hetzbach, Schöllnbach und Kailbach drei Haltepunkte der Odenwaldbahn (Strecke Frankfurt-Darmstadt/Hanau-Eberbach). Das ÖPNV-Angebot wird durch Regionale Buslinien, sowie Rufbusse ergänzt.

Auf dem Stadtgebiet befindet sich das Segelfluggelände Rothenberg. Dort dürfen Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Flugmodelle und Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern zugelassen sind, betrieben werden.

Tabelle 270: Anzahl von Personen in Oberzent, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	3	7	3	0	13
Nachts (L _{Night})	2	6	4	0	0	-	12

Tabelle 271: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Oberzent (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,1321	0,0516	0,0051
Zahl der Wohnungen	5	4	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	3		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. Motorradlärm:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 OT Gammelsbach B 45 Neckartalstraße	Die Bundesstraße 45 führt als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd Richtung durch den Odenwaldkreis und als Ortsdurchfahrt durch Gammelsbach. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h ganztags. Auf Höhe der Neckartalstraße 85 und auf der Gegenseite vor der Einmündung Schweizerdelle befindet sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 3.904 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 274 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Oberzent bat bereits in der letzten Runde um nähere Untersuchung der Verkehrsbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte

für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass nahezu flächendeckend die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

In 2024 fand eine gemeinsame Abstimmung mit Hessen Mobil und der Verkehrsbehörde des Odenwaldkreises, bezüglich der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, auf 30 km/h in den Nachstunden, statt. Hierbei wurde gemeinsam eine Verkehrsregelung getroffen, welche für alle Seiten zufriedenstellend ist. Eine darüberhinausgehende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre nicht verhältnismäßig, da die über 3 km lange Ortsdurchfahrt in vielen Teilen nur lückenhaft bebaut ist. Im Bereich der Ortsmitte konnten die gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch die Lärmimmissionen durch die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitsmessgeräten im Jahr 2013 reduziert werden. Mit weiteren Maßnahmen wie die Aufstellung von Geschwindigkeitsdisplays und mobilen Geschwindigkeitskontrollen wird versucht, die Verkehrsteilnehmer zu einer angepassten Fahrweise zu bringen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Am 16.05.2024 wurden im Zuge der B 45 in Gammelsbach zwischen den Hausnummern 62 und 109 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aus Lärmschutzgründen angeordnet. Auf dem Streckenabschnitt befinden sich 11 Gebäude mit nächtlichen Lärmwerten von 60 und 61 d(B)A. Die restlichen Gebäude erreichen diese Werte annähernd.

Im weiteren Verlauf der rund 3 km langen Ortsdurchfahrt befinden sich lose verteilt einzelne Gebäude, bei denen nachts die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-Straßenverkehr für Wohngebiete erreicht bzw. überschritten werden.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit werden für weitere einzelne betroffene Gebäude keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Hier sind jeweils nur wenige Menschen vom Lärm belastet. Demgegenüber steht die Leistungsfähigkeit der B 45, die im Kreisgebiet eine hohe Bedeutung hat. Der Odenwaldkreis ist der einzige hessische Landkreis, der über keinen direkten Autobahnanschluss verfügt. Der gesamte Verkehr muss über die Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz abgewickelt werden. Dabei ist die B 45 die wichtigste Verkehrsachse im Odenwaldkreis. Sie erschließt nicht nur die größten Städte des Kreises in Nord/Südrichtung, sondern ist auch die Andienungsstrecke für den größten Teil der Gewerbe- und Industriebetriebe des Kreises. Bei Untersuchungen zur Wirtschaft und Innovation wird beim Odenwaldkreis regelmäßig die Verkehrsinfrastruktur bemän-

gelt. So kommt auch eine zuletzt von der IHK Darmstadt beauftragte Studie zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftskraft des Odenwaldkreises geringer als die der anderen südhessischen Kreise ist. Als Mitursache wird die Verkehrsinfrastruktur gesehen. Die Defizite der Erreichbarkeit werden als Standortrisiko sowohl bei der Fachkräftegewinnung als auch der Neuansiedlung von Gewerbe gesehen.

Am 16. Mai 2024 wurde somit auf der B 45 zwischen Neckartalstraße 80 bis 101 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Beschilderung wurde am 14.08.2024 angebracht

Rechtsfolge:

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

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Hetzbach B 45 Erbacher Straße	Die Bundesstraße 45 führt als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd Richtung durch den Odenwaldkreis. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h ganztags. In beiden Fahrtrichtungen befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen. Der Gesamtverkehr laut Straßenverkehrszählung 2021 liegt bei 6.506 bzw. 7127 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 405 Fahrzeugen/Tag.



Abbildung 108: OD B45 Oberzent-Hetzbach © RP Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht starker Motorradverkehr; Lkw Verkehr aus MAUT-Umgehung; Motorradlärm an Tankstelle, Geschwindigkeitsüberschreitung. Die Kanaldeckel in der Fahrspur klappern bei jedem Überfahren.

Forderung: Tempo 30, Fußgängerüberquerung in Höhe Abzweigung L3108, Lärmanzeiger, Zebrastreifen, bauliche Maßnahmen, wie z. B. zu umfahrende Hindernisse (Verkehrinsel o. ä.) sinnvoll, besonders am nördlichen Ortsausgang, schärfere Gesetzgebung im Zulassungsbereich.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Hinweise zum Zustand der Fahrbahn wurden an Hessen Mobil weitergegeben.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung hatte Hessen Mobil ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde, wie mit den zuständigen Fachbehörden bereits vereinbart, bei Hessen Mobil nun ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

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

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, auch tagsüber überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

In 2024 fand eine gemeinsame Abstimmung mit Hessen Mobil und der Verkehrsbehörde des Odenwaldkreises bezüglich der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, auf 30 km/h in den Nachstunden, statt. Hierbei wurde gemeinsam eine Verkehrsregelung getroffen, welche für alle Seiten zufriedenstellend ist. Eine darüberhinausgehende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre nicht verhältnismäßig. Im Zuge der Straßendeckensanierung wurde zusammen mit Hessen Mobil die Möglichkeit von verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie die Einrichtung von Verkehrsinseln geprüft. Es wurde festgestellt, dass diese unter anderem wegen fehlender Fahrbahnbreite und fehlender Möglichkeit in die Breite zu bauen, nicht umsetzbar sind. Im Bereich der Ortsmitte konnten die gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch die Lärmimmissionen durch die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitsmessgeräten im Jahr 2013 reduziert werden. Mit weiteren Maßnahmen wie die Aufstellung von Geschwindigkeitsdisplays und mobilen Geschwindigkeitskontrollen wird versucht, die Verkehrsteilnehmer zu einer angepassten Fahrweise zu bringen

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Am 16. Mai 2024 wurde auf der B 45 zwischen der Schwimmbadstraße und dem südlichen Ortseingang eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Anordnung wurde am 16.08.2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

Die von Hessen Mobil vorgenommenen schalltechnische Untersuchung weist in der Nacht zwischen den Anwesen Erbacher Straße 27 und 80 Überschreitungen des Richtwertes von 60 d(B)A an 20 Gebäuden aus. An 11 Gebäuden wurde eine Lärmbelastung von 62 d(B)A, an 9 von 61 d(B)A und an 5 von 60 d(B)A ermittelt.

Darüber hinaus wurden in der schalltechnischen Untersuchung Lärmkonflikte an Gebäuden vor Hetzbach - außerhalb der geschlossenen Ortschaft - festgestellt. Ca. 250 m vor dem Ortseingang aus Richtung Erbach kommend befindet sich ein einzelstehendes

Haus, für das eine Lärmbelastung von 63 d(B)A berechnet wurde. In dem Bereich ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt. Vor dem Ortseingang aus Richtung Beerfelden kommend befinden sich auf einer Strecke von 450 m lose verteilt 5 Gebäude, bei denen eine Lärmbelastung von 60 -62 d(B)A festgestellt wurde. In diesem Bereich ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt. Die beiden Abschnitte gehören aufgrund der lückenhaften Bebauung und dem größeren Abstand zur zusammenhängenden Bebauung nicht mehr zur geschlossenen Ortschaft. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung kommt für die beiden Abschnitte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht in Betracht. Zum Schutz einzelner Personen würde man eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer belasten. Demgegenüber steht die Leistungsfähigkeit der B 45, die im Kreisgebiet eine hohe Bedeutung hat.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3119 Hirschhorner Straße Brunnengasse Mümlingtalstraße	Die L 3119 bildet die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Beerfelden von Nord-Ost nach Süd-West. Diese wurde 2020 grundhaft saniert.	0	2

Eingaben aus der Beteiligung

Es liegen der Kommune viele Lärmbeschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner vor.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt im nördlichen Abschnitt der Hirschhorner Straße 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Die Stadt Oberzent befürwortet eine amtliche Verkehrszählung an drei Punkten der Ortsdurchfahrt L 3119 zur Ermittlung von aussagekräftigen Verkehrszahlen, sowie eine darauf folgende Lärmberechnung durch Hessen Mobil.

Das Begehren einer Verkehrszählung wurde seitens der Lärmaktionsplanung an Hessen Mobil weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	L 3120 Gammelsbacher Straße	Die Gammelsbacher Straße führt von der Ortsmitte Richtung Gammelsbach und B 45 in südlicher Richtung.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Hohe Lärmbelastung vor allem durch Lkws, Sprinter, Kleintransporter; Die Fahrbahndecke ist stark beschädigt. Handwerker im Gewerbegebiet nutzen nicht die Abzweigung zur Die-

selstraße. Es wäre wünschenswert die Ausschilderung zur Umgehungsstraße bzw. zu verbessern oder die Durchfahrt für Lkws auf die Umgehungsstraße durch Verbotsschilder umzuleiten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Hinweise zum Zustand der Fahrbahn wurden an Hessen Mobil weitergegeben.

Alle Eingaben wurden an die Kommune weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Die Sanierung der Fahrbahndecke wird befürwortet, da die Fahrbahn allgemein in einem schlechten Zustand ist.

Die Stadt Oberzent befürwortet eine amtliche Verkehrszählung an der L 3120 Gammelsbacher Straße zur Ermittlung von aussagekräftigen Verkehrszahlen, sowie eine darauffolgende Lärmberechnung durch Hessen Mobil.

Das Begehren einer Verkehrszählung wurde seitens der Lärmaktionsplanung an Hessen Mobil weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	L 3120 Airlenbacher Str. Markstraße Geißgasse	Die L 3120 führt ab Metzkeil Richtung Airlenbach. Der DTV 2021 beträgt 1.525 Kfz/Tag.	14	24

Eingaben aus der Beteiligung

Lärmbelastung verursacht durch schnelles und lautes Beschleunigen noch vor dem Ortsausgangsschild bis zur 70iger Beschilderung am Galgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 67 dB(A) / max. LrN 60 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass nahezu flächendeckend die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Im Bereich der Marktstraße werden keine Überschreitungen nach der Lärmschutzrichtlinie-

StV in der Nacht erreicht. Daher werden keine straßenverkehrlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Die Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h wird durch die Verkehrsbehörde geprüft.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Airlenbach L 3120 Eichenstraße	Die Eichenstraße führt durch Airlenbach durch weite Bebauung mit nur wenig Gebäuden am Straßenverlauf. Der DTV 2021 beträgt 1.525 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Im oberen Dorfteil von Oberzent / Airlenbach ist 60km/h ausgewiesen. Außerdem ist dort eine Bushaltestelle, die von Schulkindern aufgesucht wird. Gehweg bzw. Bürgersteig gibt es nicht und immer wieder Ausfahrten landwirtschaftlicher Betriebe. Motorräder und Sportwagen halten sich zum Großteil nicht an Tempolimit. Der Abschnitt ist eine Steigungsstrecke in Richtung Beerfelden. Vorschlag: das Aufhebungszeichen weiter in Richtung Waldrand zu versetzen, regelmäßige Kontrollen auf Geschwindigkeit und Veränderungen an Motorrädern, Machbarkeitsstudie eines Verkehrsplanungsbüros: Anpassungen in der Bauart z. B. durch Verengungen im Ortsbereich oder Baumbepflanzung entlang der langen geraden Teilstücke, um so die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, hier Hessen Mobil.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Bäumen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung der Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung aus Sicherheitsgründen ist nicht

möglich, da die erforderlichen Kriterien nicht vorliegen. Kontrollen des fließenden Verkehrs sind von Seiten der Stadt Oberzent wegen fehlender Messtechnik derzeit nicht möglich, wurden aber bereits durchgeführt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Finkenbach K 37 Hinterbacher Straße	Die Kreisstraße führt von Finkenbach über Hinterbach und Raubach nach Ober-Schönmattenweg.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Zwischen Finkenbach und Hinterbach (ca. 500 Meter) endet kurz vor Hausnummer 24 das Ortsschild von Finkenbach und es gilt Tempolimit von 60 km/h. Das 60 km/h Schild auf der rechten Seite in einer leichten Rechtskurve wird dabei übersehen oder schlichtweg ignoriert. Nach den ersten 150 m endet 60 Km/h, in der Gegenrichtung, also von Hinterbach kommend ist durchgehend 60 Km/h. Es kommt zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, da es nur 6 Häuser sind und keine Kontrolle stattfindet. Des Weiteren besteht ein Sicherheitsrisiko im Bereich der Bushaltestelle an der Hausnummer 37, da dort ein Fahrweg zur Hausnummer 47, 49 und in den angrenzenden Wald besteht. Vorschlag: Generell 50 Km/h und für Motorräder am Wochenende 30 Km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Die Reduzierung der auf bereits 60 km/h reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich, da die entsprechenden Kriterien nicht vorliegen. Kontrollen des fließenden Verkehrs sind von Seiten der Stadt Oberzent wegen fehlender Messtechnik derzeit nicht möglich.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Kortelshütte L 3410 Am Röderwald	Die Landesstraße führt von Rothenberg Richtung Hirschhorn und streift hierbei Kortelshütte und dient somit als Zubringer ins Badische. Der DTV 2015 beträgt 808 Kfz/Tag, für 2021 liegen keine Zählzeiten vor.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Verkehrslärm auf der L3410 rund um Rothenberg und Kortelshütte , v.a. von Motorradfahrern aber auch Sportwagenausfahrten und Quads, auf der L3410, die in diesem Bereich zudem auf 70km/h begrenzt ist

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

In Kortelshütte soll 2024 dauerhaft von März bis Oktober eines Jahres ein Lärmdisplay durch die Polizei installiert werden.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Verkehrsbehördliche Maßnahmen sind aufgrund der geringen Verkehrszahlen und somit keine „errechneten“ Belasteten nicht möglich. Eine Änderung der Berechnungsgrundlagen, hinsichtlich der Abbildung von Motorrädern wäre angebracht. Die Verkehrsbehörde der Stadt Oberzent prüft in der nächsten Zeit, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der Unfallzahlen oder des am Ortsausgang von Rothenberg befindlichen Altenpflegeheims möglich ist. Durch die Hessische Landespolizei werden mehrmals im Jahr zwischen Rothenberg und Kortelshütte Kontrollen durchgeführt. Kontrollen des fließenden Verkehrs sind von Seiten der Stadt Oberzent wegen fehlender Messtechnik derzeit nicht möglich.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Ober-Hainbrunn L 3119 Heckenmühle	Die Landesstraße führt von Finkenbach durch Ober- und Unter-Hainbrunn nach Hirschhorn. Der DTV 2021 beträgt 1.523, der für den Schwerverkehr 53.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Geschwindigkeitsüberschreitung; Lärm durch Motorräder und laute Auspuffanlagen; Auf der L3119 außerhalb der Ortsgrenze besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 Km/h. Diese wird durch einen Großteil der Fahrzeuge ignoriert. Im weiteren Verlauf der Straße besteht neben und an der Straße Wohnbebauung. Eine Versetzung der Ortsschilder würde vermutlich die Fahrer durch die dann höheren Strafen zu einer angepassten Fahrweise bewegen. In der Gegenrichtung wird die überhöhte Geschwindigkeit mit in die Ortslage gezogen. Direkt hinter dem Ortsschild ist ein Feuerwehr- und Dorfgemeinschaftshaus. Forderung nach Versetzung der Ortsschilder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die

EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Fahrbahndecke der Ortsdurchfahrt von Ober-Hainbrunn soll im Jahr 2024 erneuert werden.

Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Eine Versetzung der Ortstafel ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich, da die Voraussetzungen gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nicht vorliegenden. Insbesondere mangelt es an einer durchgängigen Bebauung. Die einzelnen Gebäude sind zueinander circa hundert Meter voneinander getrennt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in dem genannten Bereich bereits auf 70 km/h begrenzt. Kontrollen des fließenden Verkehrs sind von Seiten der Stadt Oberzent wegen fehlender Messtechnik derzeit nicht möglich.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Olfen L 3120 (Alte Straße)	Die L 3120 führt durch Olfen ohne direkt Wohnbebauung zu tangieren. Olfen befindet sich in Tallage, die Landesstraße steigt zu beiden Seiten an. Der DTV 2021 beträgt 1.525 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Insbesondere an Wochenenden extremer Lärm durch Motorradfahrer, zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60Km/h bei weitem überschritten, viele Überholmanöver; Lärm schallt aufgrund der geografischen Lage von Olfen

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Das Ordnungsamt wurde um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Oberzent:

Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind aufgrund der bereits reduzierten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h nicht möglich. Kontrollen des fließenden Verkehrs sind von Seiten der Stadt Oberzent wegen fehlender Messtechnik derzeit nicht möglich.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11	OT Rothenberg L 3410 Odenwälder Landstraße Am Röderwald	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch Rothenberg um im weiteren Verlauf Richtung Hirschhorn. Der DTV 2015 beträgt 808 Kfz/Tag, für 2021 liegen keine Zählzeiten vor	0	0

Eingaben aus der Beteiligung

Verkehrslärm auf der L3410 rund um Rothenberg und Kortelshütte, v.a. von Motorradfahrern aber auch Sportwagenausfahrten und Quads, auf der L3410, die in diesem Bereich zudem auf 70 km/h begrenzt ist. Wenig Kontrollen, v.a. in den Abendstunden. Forderung nach Verringerung der dB-Werte bei der Betriebserlaubnis, strengere Bauteilvorschriften bei Zubehörabgasanlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben, diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

- a. Freiflächen um Rothenberg oberhalb Kortelshütte
- b. Freiflächen um Hesselbach
- c. Freifläche westlich Beerfelden
- d. Freiflächen nördlich und westlich von Etzean
- e. Freifläche Hohberg oberhalb Kailbach
- f. Hohberg
- g. Bereich östlich von Unter-Sensbach (Höhenrücken und dahinter mit dem Weiler Salmshütte)
- h. Krautgärten Oberzent-Beerfelden der nahe liegenden Friedhof und das daneben liegende Wäldchen

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.8.12 Reichelsheim

Reichelsheim liegt im mittleren Odenwald im Gersprenztal und hat eine Einwohnerzahl von 8.426 (Stand: 31.12.2023). Reichelsheim ist in 14 Ortsteile gegliedert und somit die hessische Gemeinde mit der zweitgrößten Zahl von Ortsteilen. Reichelsheim eine Wohn-gemeinde mit hohem Anteil an landwirtschaftlicher Nutzfläche und Waldfläche.

Durch die Bundesstraßen 47 (Nibelungenstraße zwischen Michelstadt und Worms) und 38 (zwischen Roßdorf bei Darmstadt und Weinheim/Mannheim), die gemeinsam durch Reichelsheim führen, ist die Gemeinde an das Verkehrsnetz angeschlossen. Busverbindungen nach Bensheim, Fürth i. Odw., Reinheim und Michelstadt schaffen Anschluss ans öffentliche Schienennetz (Main-Neckar-Eisenbahn, Weschnitztalbahn und Odenwaldbahn).

Tabelle 272: Anzahl von Personen in Reichelsheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 273: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Reichelsheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 38/B47, Darmstädter Straße/Heidel- berger Straße/ Kriemhildstraße	Es gilt seit April 2020 aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr zwischen der Heidelberger Straße 66 und der Darmstädter Straße 76 ein Tempolimit von 30 km/h. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2	OT Beerfurth B38/ B 47	Nach einem schalltechnischen Gutachten von Hessen Mobil aus der 3. Runde werden an der Siegfriedstraße an einem Großteil der Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Erzbach L 3105 Forststraße	Die Forststraße führt als Ortsdurchfahrt durch Erzbach. Der DTV 2021 beträgt 1.967 Kfz/Tag.	1	2

Eingabe aus der Beteiligung

Richtung Wegscheide ist zunehmend Motorradlärm zu verzeichnen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt auf einem sehr kurzen Abschnitt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das zuständige Polizeipräsidium wurde um Durchführung von Verkehrskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Ober-Kainsbach	Die B 47 verbindet die beiden Nord-Süd-Achsen des Odenwaldkreises B 38 und B 45. Im Weiler	19	28

<p>B 47 Am Morsberg</p>	<p>Hutzwiese und „Am Morsberg“ (Vierstöck), sowie an der Spreng sind jeweils einzelne Wohngebäude vorhanden. Es besteht Tempo 60 im Weiler Hutzwiese, Tempo 70 zwischen den Adressen Am Morsberg 20 und Nibelungenstraße 27 auf ca. 200 m und Tempo 70 zwischen der Einmündung nach Ober-Kainsbach bis zur der Rehbacher Höhe. Der DTV 2021 beträgt 1.906 Kfz/Tag.</p>
-----------------------------	--

Eingaben aus der Beteiligung

Lärmbelastung mit extremen Spitzen am Wochenende durch Motorräder und Ausflugsverkehr; extremen Lärmspitzen an den Wochenenden werden nicht durch die auf Durchschnittswerten aufbauenden Messungen abgebildet; verwirrende Temporegelung; Tempo 100 auf den Abschnitten, die unübersichtlich, kurvig und gefährlicher sind. Vorschlag: Durchgehend Tempo 70 zwischen Abzweig Ober-Gersprenz und Rehbacher Höhe, unterbrochen durch Tempo 50 im Weiler Hutzwiese; engmaschige Tempokontrollen; Entschärfung der Gefahrenstelle an der Bus- / Schulbushaltestelle am Morsberg 7. Dort gilt aktuell Tempo 100.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben, diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises:

Im Zuge der B 47, Höhe Vierstöck soll in 2024 dauerhaft von März bis Oktober ein Lärmdisplay durch die Polizei installiert werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	<p>OT Ober-Kainsbach L 3260 Talstraße</p>	<p>Die L 3260 führt durch die Ortschaften Stierbach und Ober-Kainsbach. Sie ist identisch zur Ortsdurchfahrt in Brensbach/Nieder-Kainsbach (Kapitel 10.8.2) zu bewerten. Der DTV 2021 beträgt 1.754 Kfz/Tag.</p>	-	-

Eingaben aus der Beteiligung

Lärmbelastigungen durch zunehmenden Motorradverkehr, zusätzlich dort auch hohes Lkw-Aufkommen durch Asphalt- / Schotterlieferungen für den Straßenbau von Groß-Bieberau in den südöstlichen Odenwald.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerge-rinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der An-spruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schall-schutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Das zuständige Polizeipräsidium wurde um Durchführung von Verkehrskontrollen ge-be-ten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Rohrbach K 51 Im Unterdorf Mossauer Weg	Die Eichenstraße führt durch Airlenbach durch weite Bebauung mit nur wenig Gebäuden am Stra-ßenverlauf. Der DTV 2021 beträgt 1.525 Kfz/Tag.	0	0

Eingabe aus der Beteiligung

von Unter-Ostern über Rohrbach nach Mossautal, mehrfaches Hin- und Herfahren von Mo-torradfahrern

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie eine verpflichtende Lärm-minderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärm-minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das zuständige Polizeipräsidium wurden um Durchführung von Verkehrskontrollen ge-be-ten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 10.8, 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wur-den

- a. **vier Gemarkungen, die an die Wegscheide grenzen** (Naturschutzgebiete)

zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen, da Motorradlärm und Freizeitverkehr die Naturschutzgebiete um die Wegscheide v.a. am Wochenende belasten.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.9 Landkreis Offenbach

Der Landkreis Offenbach liegt zentral im Rhein-Main-Gebiet und hat 364.457 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Verwaltungssitz und Kreisstadt ist seit dem Jahre 2002 Dietzenbach. Der Landkreis Offenbach setzt sich aus 13 Städten bzw. Gemeinden zusammen.

Der Kreis Offenbach wird von der Hessischen Apfelwein- und Obstwiesenroute durchzogen und liegt in der unteren Mainebene, wobei der Main die nördliche Grenze des Kreisgebietes bildet. Zahlreiche Kiefernwälder und Waldseen, die durch den ehemaligen Kiesabbau zurückzuführen sind, befinden sich auf dem Gebiet des Landkreises Offenbach.

Sowohl die BAB 3 (Frankfurt-Würzburg) und 661 (Egelsbach-Oberursel) als auch mehrere Bundesstraßen führen durch das Kreisgebiet.

Durch das Kreisgebiet führen 50,2 km Autobahnen, im Einzelnen die die BAB 67 (Mannheim-Darmstadt-Mönchhof-Dreieck) und BAB 60 (Rüsselsheim-Bingen am Rhein), sowie 109,30 km Bundesstraßen (B 45, B 448, B 459 und B 486). Weiter existieren 36,90 km Landesstraßen und 116,80 km Kreisstraßen.

Mit dem Flugplatz Frankfurt-Egelsbach besitzt der Landkreis Offenbach den verkehrsreichsten allgemeinen Verkehrslandeplatz Deutschlands. Ebenso befinden sich Teile des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main auf dem Kreisgebiet.

Zwei S-Bahn-Linien führen von Offenbach-Ost aus über Heusenstamm nach Dietzenbach (S2) bzw. durch Rodgau nach Rödermark (S1). Zudem erschließen die Dreieichbahn und Odenwaldbahn das Kreisgebiet. Der öffentliche Personennahverkehr wird durch die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) im Zuge des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wahrgenommen.

Das Hessische Landesamt für Naturschutz Umwelt und Geologie (HLNUG) hat im Straßennetz der Landkreise sämtliche Straßen, 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)

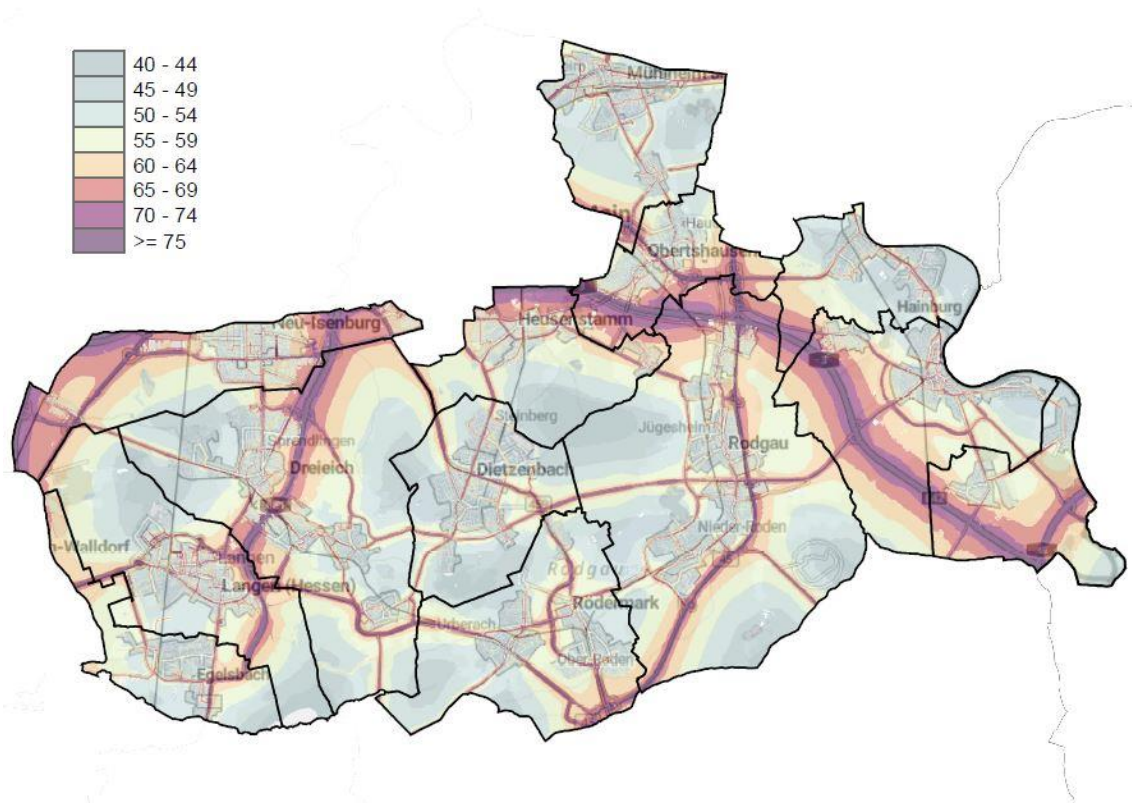


Abbildung 109: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Kreis Offenbach [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

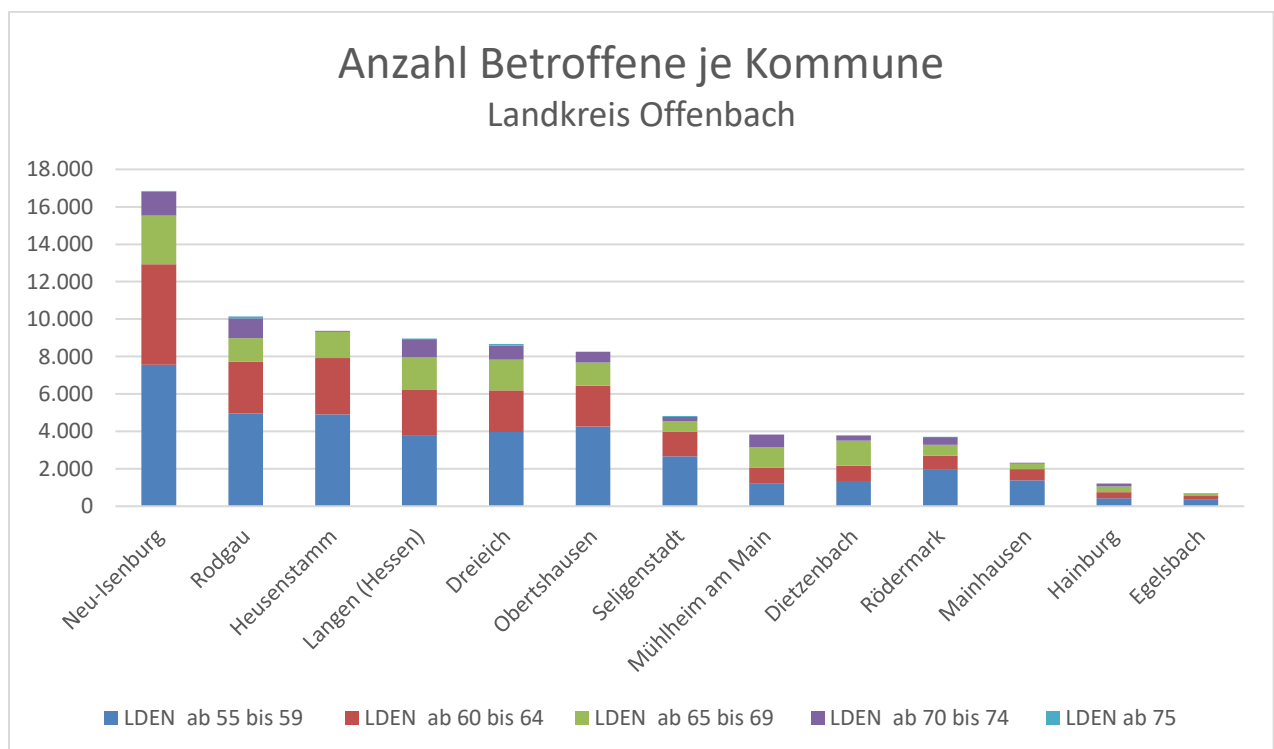


Abbildung 110: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

10.9.1 Dietzenbach

Die Kreisstadt Dietzenbach, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, befindet sich in der Mitte des Landkreises Offenbach, etwa zwölf Kilometer von Frankfurt am Main entfernt. Dietzenbach besteht aus den Stadtteilen Dietzenbach, Hexenberg und Steinberg hat 35.268 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Dietzenbach ist Wohn- und Gewerbestandort.

Die Bundesstraße 459 verläuft durch Dietzenbach und trifft im Norden auf die L 3313. Im Süden stößt die B459 auf die K174 (Kreisquerverbindung). Von hier aus sind über die Anschlussstelle Offenbach/Offenbach Kreuz die Bundesautobahnen 3 und 661 zu erreichen. Im Süden stößt die B 459 auf die B 45.

Dietzenbach verfügt sowohl über drei S-Bahn-Haltestellen Steinberg, Dietzenbach-Mitte und Dietzenbach Bahnhof als auch über einen zentralen Busbahnhof. Die S-Bahn-Haltestelle Dietzenbach-Mitte wird seit Ende 2003 von der S-Bahn-Linie S2 (Niedernhausen-Dietzenbach) befahren. Das Stadtbusnetz wurde Ende 2023 eingestellt und stattdessen der HOPPER eingeführt. mit eigenen festen, sowie virtuellen Haltepunkten.

Tabelle 274: Anzahl von Personen in Dietzenbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.303	861	1.344	266	1	3.775
Nachts (L _{Night})	911	1.354	377	1	0	-	2.643

Tabelle 275: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Dietzenbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,387	0,948	0,111
Zahl der Wohnungen	1.796	766	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	7	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	713		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	180		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

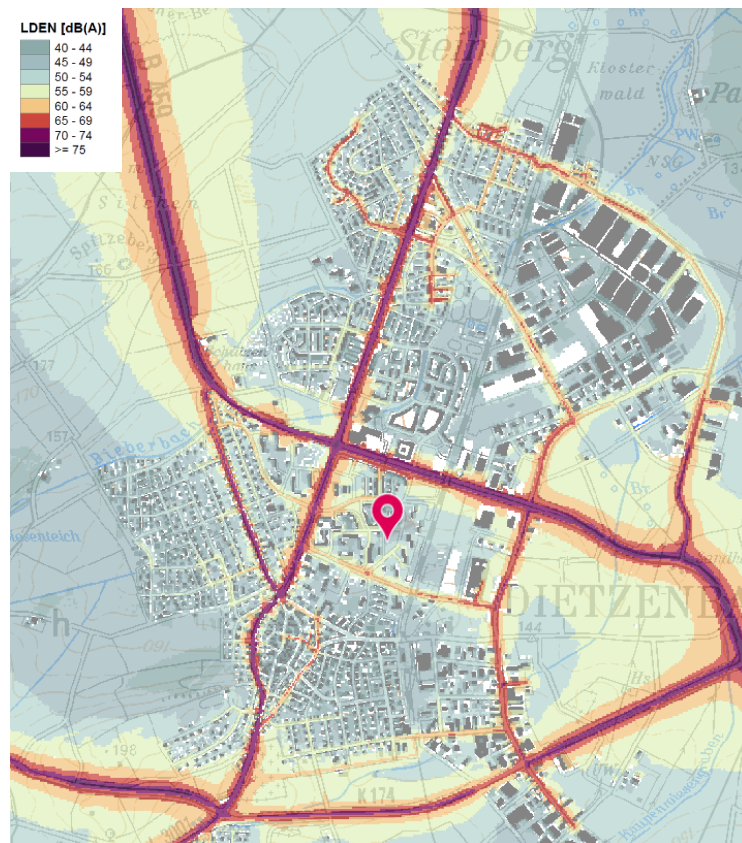


Abbildung 111: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Dietzenbach [HLNUG 2022]

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Radverkehrsinitiative Dietzenbach:

Die Kreisstadt Dietzenbach hat von 2021 bis 2023 die Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts unter Berücksichtigung ausgewählter Fußverkehrsverbindungen beauftragt und gemeinsam mit dem Arbeitskreis Nahmobilität, dem ADFC und einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeiten lassen. Das Ergebnis ist ein Konzept eines engmaschigen Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten. Es wurden beinahe 400 Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet benannt, mit deren Umsetzung Netzlücken geschlossen, Hindernisse beseitigt, die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden soll, um die Attraktivität des innerstädtischen Radverkehrs weiter zu steigern und die Verkehrsmittelwahl - weg vom KFZ hin zum Fahrrad - günstig zu beeinflussen. Dieser Entwurf eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts enthält ein an die Bedürfnisse der Radfahrenden in Dietzenbach angepasstes Radverkehrsnetz samt priorisiertem Maßnahmenkatalog, und soll als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen.

Hierzu zählt auch die radverkehrsfreundliche Umgestaltung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße L 3001 zwischen Ortseingang Richtung Heusenstamm und Waldstadion: Mit der Planung einer innerörtlichen Haupttradverkehrsverbindung soll ein entscheidender Impuls für die Verkehrsmittelwahl bei innerörtlichen Kurzfahrten im Stadtgebiet gegeben werden: es soll attraktiver werden, innerörtliche Kurzfahrten (unter 5 km) künftig nicht

mehr mit dem Pkw, sondern mit dem Fahrrad zurückzulegen. Es soll ein Beitrag zur Lärm-minderung und Feinstaubreduzierung für die vom Straßenverkehrslärm betroffenen An-wohner entlang der L 3001 geleistet werden, unnötiger Kraftstoffverbrauch und Emissio-nen sollen vermieden werden.

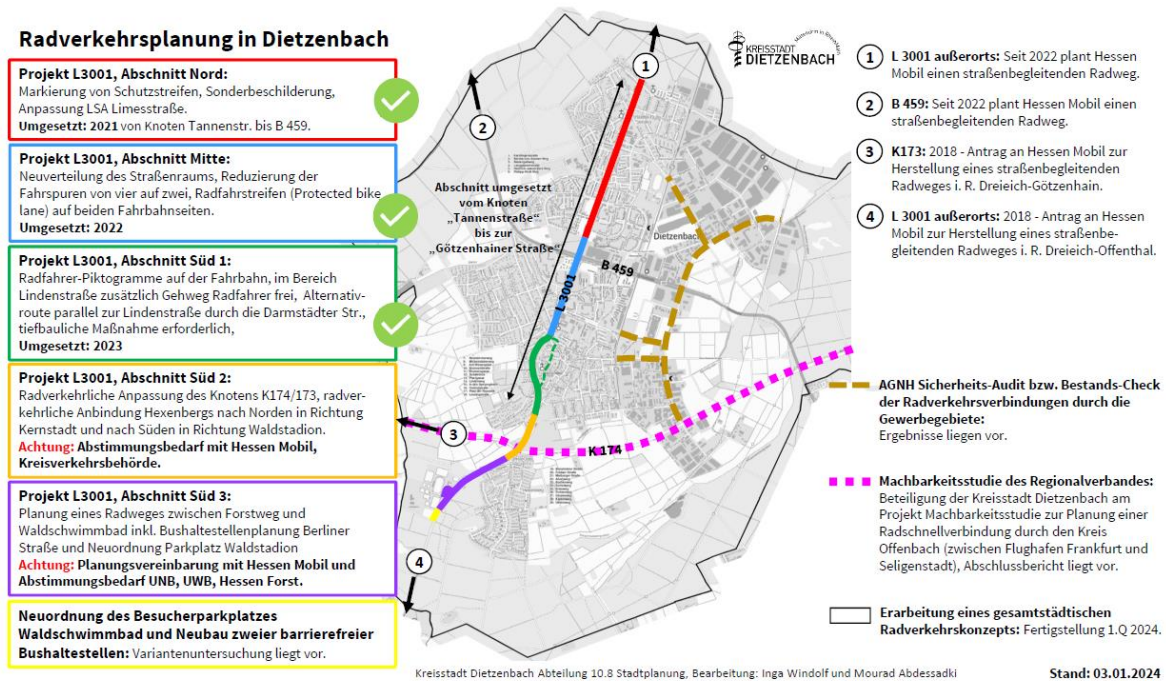


Abbildung 112: gesamtstädtisches Radverkehrskonzept der Stadt Dietzenbach © Stadt Dietzenbach

Planungsabschnitt Nord, umgesetzt in 2021: Markierung eines Schutzstreifens, Umgestaltung der LSA Limesstraße

Planungsabschnitt Mitte, umgesetzt in 2022: Auf der L 3001 wurde eine Neuverteilung des Straßenraums vorgenommen und ein vierspuriger Straßenabschnitt auf zwei KFZ-Spuren reduziert - zugunsten eines extrabreiten Radfahrstreifens („protected bike lane“) Zudem wurde ein Kreisverkehr im Kreuzungsbereich der Rodgaustraße gebaut.

Planungsabschnitt Süd 1, umgesetzt in 2023 bzw. in Umsetzung: Markierung von Piktogrammen und Rotmarkierungen im Einmündungsbereich von Seitenstraßen; Überplanung des Knotenpunktes L3001/Darmstädter Straße; Überplanung des Knotenpunktes L3001/Rathenaustraße; Tempo 30 auf einem Teilstück der L3001 in der Lindenstraße; Angebot einer sicheren, alternativen Führung des Radverkehrs, vor allem von Süd nach Nord, über die Darmstädter Straße mittels Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 B 459 Vélizystraße	Die B 459 führt 4-spurig als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Dietzenbach mit innerörtlicher Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerorts

in Richtung Gravenbruch wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 100 km/h für Pkw bzw. 80 km/h für Lkw mittlerweile auf durchgehend 70 km/h reduziert. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 14.818 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 1.000 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Über die B 459 gehen seit Jahren Lärmbeschwerden ein. Insbesondere der Knotenpunkt B 459/L 3001 wird als Lärmschwerpunkt genannt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten aus der Bundesverkehrswegezählung wurde der Lärmkonflikt neu untersucht.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Dietzenbach:

Am Knotenpunkt B 459/L 3001 befinden sich zwei stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen, auf der Höhe der Frankfurter Straße eine weitere.

Die Zahlen der Verkehrszählung aus dem Jahr 2021 für den Bereich Mitte sind nicht korrekt. Die Anzahl der Fahrzeuge trifft Corona bedingt nicht auf die tatsächlichen Gegebenheiten zu und sollten daher nicht verwendet werden. Bei einer Zählung im Jahr 2017 wurde ein DTV von 21.000 KFZ ermittelt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 L 3001 Hauptstraße	Die Landesstraße 3001 verläuft teilweise 4-spurig mit innerörtlicher Regelgeschwindigkeit von 50 km/h durch das komplette Stadtgebiet von Dietzenbach. Im Bereich der Hauptstraße verläuft sie zweispurig. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 am nördlichen Ortseingang 13.277 Kfz/Tag. Auf Höhe der Limesstraße/Am Steinberg befinden sich eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die L 3001 ist ebenfalls seit Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Insbesondere der Knotenpunkt B 459/L 3001 wird als Lärmschwerpunkt genannt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten aus der Bundesverkehrswegezählung wurde der Lärmkonflikt neu untersucht.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dietzenbach als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Weiterhin wurde das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dietzenbach:

Im Jahr 2022 wurde der Verkehrsraum neu aufgeteilt und eine Protected bike lane in dem Teilstück hergestellt.

Derzeit wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt um eine mögliche Tempo 30-Anordnung zu prüfen.

Die Geschwindigkeiten werden mit stationären und mobilen Anlagen gemessen.

Festlegung:

Die Stadt Dietzenbach hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	L 3001 Lindenstraße Darmstädter Straße Offenthaler Straße	Die Landesstraße 3001 verläuft mit innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h durch das komplette Stadtgebiet von Dietzenbach.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die L 3001 ist ebenfalls seit Jahren Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Insbesondere der Knotenpunkt B 459/L 3001 wird als Lärmschwerpunkt genannt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten aus der Bundesverkehrswegezählung wurde der Lärmkonflikt neu untersucht.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dietzenbach als Straßenbulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Weiterhin wurde um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dietzenbach:

Auf der L 3001 zwischen der Tulpenstraße und der Jungfernwingertsstraße wurde zwischenzeitlich Tempo 30 aus Sicherheit&Ordnung angeordnet.

Die Geschwindigkeiten werden mit stationären und mobilen Anlagen gemessen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße ist eine kommunale Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen	292	359

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dietzenbach als Straßenbauasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dietzenbach:

Derzeit wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt um eine mögliche Tempo 30-Anordnung zu prüfen.

Die Geschwindigkeiten werden mit mobilen Anlagen gemessen.

Festlegung:

Die Stadt Dietzenbach hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

10.9.2 Dreieich

Die Stadt Dreieich ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum die zweitgrößte Kommune des Landkreises Offenbach, mit Verwaltungssitz in Sprendlingen. Dreieich hat 42.389 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und einen starken gewerblichen Schwerpunkt. Es ist untergliedert in die Stadtteile Buchschlag, Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal und Sprendlingen. Fast die Hälfte der Gemarkungsfläche ist bewaldet.

Die BAB 661 trennt die Stadtteile Sprendlingen und Dreieichenhain, die Anschlussstelle Dreieich zur Bundesautobahn 661 verbindet Dreieich mit Frankfurt am Main. Außerdem kann über die Landesstraße L 3262 und die Bundesstraße 486 die BAB 5 erreicht werden.

Zum Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes angehörig wird der Bahnhof in Buchschlag von den S-Bahn-Linien S 3 und S 4 angefahren. Die Dreieichbahn (RB 61) bedient alle Stadtteile und einige Buslinien erschließen das gesamte Stadtgebiet.

Tabelle 276: Anzahl von Personen in Dreieich, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.967	2.229	1.645	743	96	8.680
Nachts (L _{Night})	3.108	1.897	973	133	80	-	6.191

Tabelle 277: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Dreieich (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	20,079	6,650	1,287
Zahl der Wohnungen	4.131	1.181	45

Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.542		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	415		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

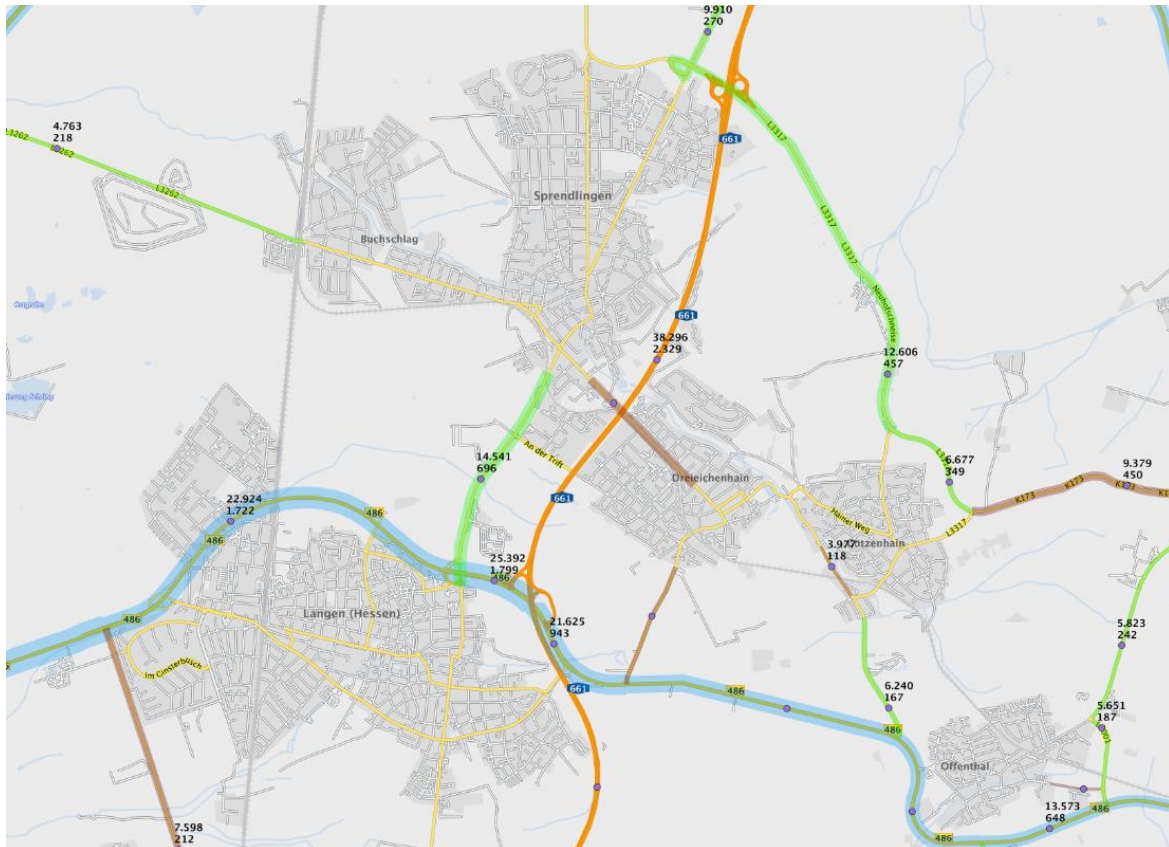


Abbildung 113: Verkehrsmengenkarte 2021_Dreieich © Hessen Mobil

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 BAB 661	<p>Es wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch den damaligen Straßenbaulastträger Hessen Mobil an einigen Gebäuden im Bereich Danziger Straße und Philipp-Holzmann-Straße Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>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 Lärmsanie-</p>

		<p>rung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach dieser Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen ergeben.</p>
2	OT Götzenhain B 486	<p>Ende 2006 wurde auf der Kreisquerverbindung die neue Umgehungsstraße um den Stadtteil Dreieich-Götzenhain eröffnet, der damit spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet wurde.</p>
3	OT Götzenhain Bleiswijker Straße	<p>Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung weiter überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.</p>
4	OT Offenthal B 486	<p>Die 3,34 Kilometer lange Ortsumgehung der B 486 im Süden Offenthals ist seit Ende 2013 befahrbar (B486 neu).</p> <p>Am 15.10.2014 wurde auch die sog. Ostspange (L 3001 neu) für den Verkehr freigegeben. Insgesamt ist von einer deutlichen Abnahme des innerörtlichen Verkehrs auszugehen.</p>
5	OT Offenthal L 3001	<p>Am 15.10.2014 wurde auch die sog. Ostspange (L 3001 neu) für den Verkehr freigegeben. Die L 3001 führt nunmehr ab dem ersten Kreisverkehr von Dietzenbach kommend als Ortsumfahrung östlich des Stadtteil Offenthal vorbei, um im Süden auf die B 486 zu stoßen. Insgesamt ist von einer deutlichen Abnahme des innerörtlichen Verkehrs auszugehen.</p>
6	OT Offenthal L 3317	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
7	OT Sprendlingen L 3262 Darmstädter Straße	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
8	OT Sprendlingen L 3313 Querspange Nord	<p>Die Landesstraße 3313 verläuft nördlich der Kernstadt von Dreieich und schließt über die L 3317 an die BAB 661 (Anschlussstelle „Dreieich“) an. Sie ist insbesondere durch den Anlieferverkehr des nahegelegenen Gewerbegebietes stark befahren.</p> <p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
9	OT Sprendlingen Am Taubhaus	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Lärmauswirkungen von der L 3262 sind ebenfalls nicht feststellbar.</p>
10	OT Sprendlingen Darmstädter Straße	<p>Im Jahr 2016 wurde zwischen der Einmündung Vogtei und der Einmündung Sprendlingerweg in südwestlicher Richtung bis zur Einmündung Theodor-Heuss-Straße und Hainer Chaussee eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für</p>

		<p>diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Darüber hinaus könnten die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung weiter überschritten werden. Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind jedoch keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.</p>
11	OT Sprendlingen Offenbacher Straße	<p>Im Jahr 2018 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags ab Kreuzung Hauptstraße/Offenbacher Straße in nordöstlicher Richtung bis Höhe Odenwaldstraße aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für ergänzende bauliche Lärmschutzmaßnahmen sind im Haushaltsplan der Stadt Dreieich keine Mittel vorgesehen.</p>
12	OT Sprendlingen Frankfurter Straße	<p>Im Jahr 2016 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags ab Einmündung Fichtestraße/Karlstraße in südlicher Richtung bis Kreuzung Hauptstraße/Offenbacher Straße aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für ergänzende bauliche Lärmschutzmaßnahmen sind im Haushaltsplan der Stadt Dreieich keine Mittel vorgesehen.</p>
13	OT Sprendlingen Fichtestraße	<p>Im Jahr 2016 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags ab Einmündung Kreuzung Frankfurter Straße bis Einmündungen Am Schäferpfad und Mittelstraße aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Nach Anordnung von Tempo 30 auf den gesamten Streckenabschnitt der „August-Bebel-Straße“ nach Abschluss der rund zweijährigen Straßenbaumaßnahme und Verkehrsfreigabe seit dem 01.10.2022 ist zukünftig von einer Verminderung des Durchgangsverkehrs auszugehen.</p> <p>Für ergänzende bauliche Lärmschutzmaßnahmen sind im Haushaltsplan der Stadt Dreieich keine Mittel vorgesehen.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
14	OT Buchschlag L 3262, Buchschlager Allee	Die Landesstraße 3262 führt von der BAB 5 kommend als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Buchschlag. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 westlich von Buchschlag ca. 4.700 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Festlegung:

Die Stadt Dreieich hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
15	OT Dreieichenhain K 171 Hainer Chaussee	Die Hainer Chaussee ist die Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Dreieichenhain. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 9.249 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 227 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Festlegung:

Die Stadt Dreieich hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
16	OT Sprendlingen, L 3262 Theodor- Heuss-Straße	Die L 3262 führt sodann im Stadtteil Sprendlingen zunächst als Eisenbahnstraße, dann als Theodor-Heuss-Straße weiter bis sie an der Kreuzung Hainer Chaussee in den Süden abknickt.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder

bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Festlegung:

Die Stadt Dreieich hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
17 OT Sprendlingen, K 171, Hainer Chaussee	Die Hainer Chaussee führt aus der Theodor-Heuss-Straße in östlicher Richtung zum Stadtteil Dreieichenhain Der DTV Wert 2021 beträgt 9.249 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 227 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab bereits in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulastträger

Eine schalltechnische Berechnung wurde von der Stadt Dreieich in Auftrag gegeben. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Im Haushaltsplan der Stadt Dreieich sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen vorgesehen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
18 OT Offenthal Mainzer Straße	Es wurde die streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30, sowie eine Ausbesserung der Fahrbahndecke und der Einsatz von Flüsterasphalt gewünscht.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

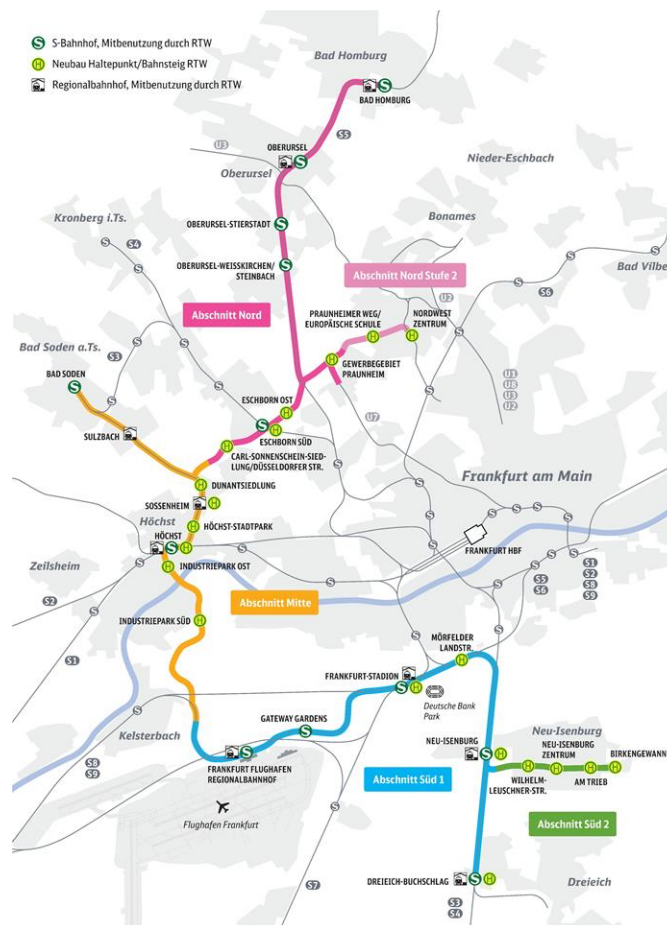


Abbildung 114: Regionaltangente West © RTW GmbH⁹¹

Im Schienennetz soll die Regionaltangente West (RTW) mit der Teillinie RTW Süd 1 Kelsterbach - Flughafen - Gateway Gardens - Frankfurt Stadion- Neu-Isenburg - Dreieich-Buchsschlag eine attraktive tangentielle Verbindung schaffen. Zielsetzung der RTW ist die Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr durch eine direkte Verbindung maßgeblicher Siedlungsschwerpunkte und hoher Arbeitsplatzkonzentrationen auch südlich der Stadt Frankfurt a.M. sowie mit dem Verkehrsmotor Flughafen Frankfurt/Main. Schnelle Erreichbarkeit, kürzere Fahrzeiten und umsteigefreie Verbindungen sollen Autofahrer zum dem motivieren, auf die Schiene zu wechseln.

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Süd 1 der Regionaltangente West ist abgeschlossen. Am 16. Mai 2022 fand der symbolische Spatenstich für den Abschnitt Süd 1 statt. Seit Spätsommer 2022 befindet sich der Abschnitt in der Bauphase.

10.9.3 Egelsbach

Die Gemeinde Egelsbach liegt südlich des Mains zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt. Egelsbach besitzt offiziell keine Ortsteile, wird aber in Wohnplätze (Bayerseich, Im

⁹¹ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

Brühl, Egelsbach West, Ortskern von Egelsbach) unterteilt. Die Gemeinde Egelsbach hat 11.500 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Egelsbach ist direkt an den Bundesautobahnen 661 und 5 gelegen, eine schnelle Verbindung zum Frankfurter Flughafen ist über des Frankfurter Kreuz gewährleistet.

Über die Main-Necker-Eisenbahn (Abschnitt Frankfurt-Darmstadt) ist Egelsbach an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen.

Der Frankfurt-Egelsbach Airport ist Deutschlands verkehrsreichster Verkehrslandeplatz. Er ist zudem ein bedeutender Gewerbestandort.

Tabelle 278: Anzahl von Personen in Egelsbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	378	162	125	10	2	677
Nachts (L _{Night})	253	133	16	4	0	-	406

Tabelle 279: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Egelsbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,343	1,051	0,134
Zahl der Wohnungen	320	63	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	20	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	108		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	24		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 3 Darmstädter Landstraße	Im Bereich der Umgehungsstraße B 3 sind laut einem schalltechnischen Gutachten von Hessen Mobil in der 3. Runde an einigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	K 168	Die Kreisstraße führt in Verlängerung der A 661 ortsumfahrend um das Gemeindegebiet.	18	24

Im nördlichen Bereich wurde 2021 ein DTV von 7.598 Kfz/Tag erhoben.

Eingaben aus der Beteiligung:

Das Verkehrsaufkommen wird immer stärker (Neubau mehrerer Gewerbeimmobilien) und auch die Geschwindigkeiten immer höher; Zunahme von Verkehrslärm insbesondere durch Lkws und Busse; Forderung nach Temporeduzierung und durchgehendem Lärmschutzwall.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt jedoch auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Offenbach als Straßenbaulastträger:

Der Kreis Offenbach wird im kommenden Jahr 2024 eine Lärmberechnung an der K 168 (Heidelberger Straße) durchführen.

Je nach Ergebnis werden dann im darauffolgenden Jahr Haushaltsmittel gebunden für Lärmsanierungsmaßnahmen an den benannten Kreisstraßen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	Heidelberger Straße	Die Heidelberger Straße ist eine kommunale Straße, die auch eine Schule und Sportstätten erschließt.	22	29

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben. Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für den südlichen Abschnitt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Egelsbach:

Um dem Lärmkonflikt entgegenzuwirken, kommt unseres Erachtens eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Kreisstraße auf 50 km/h in Betracht. Die Geschwindigkeitsreduzierung durch Anordnung von Verkehrszeichen dürfte jedoch nicht ausreichend sein, es muss darüber hinaus bei Planungsüberlegungen zum Knotenpunkt K 168/Heidelberger Straße/Büchenhöfe hinsichtlich der Schaffung einer an einer gesicherten Überquerungsmöglichkeit mitberücksichtigt werden, dass es einer baulichen Bremswirkung bedarf, so könnte hier gegebenenfalls ein Kreisverkehrsplatz in Betracht kommen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4-7	An der Molkeswiese; Georg-Wehsarg-Straße;	Die kommunalen Straße führen an oder durch Wohngebiete in Egelsbach	0	0

Im Brühl; Lange-
ner Straße

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbelastung für die Wohnbebauung, da diese Achse wird mehr und mehr als "Durchgangsstraße" des innerörtlichen Verkehrs/Abkürzung genutzt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmbezogene Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 49 „Kurt-Schumacher-Ring 12“

Die Lärmaktionsplanung wurde als TÖB zur Festsetzung des genannten Bebauungsplanes gehört.

Seitens der Lärmaktionsplanung bestehen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Ausweisung eines Mischgebietes und Zulässigkeit von Wohnbebauung.

Es soll hier eine Siedlungsfläche an der lärmbelasteten Bundesstraße B 3 und im weiteren Emissionsbereich der BAB 661 entstehen. Dies wird als sehr kritisch eingestuft, da hier selbst mit einer Kombination mehrerer Lärmschutzmaßnahmen vermutlich eine hohe Lärmbelastung verbleibt.

Idealerweise sollten die Orientierungswerte der Norm DIN 18005 in der gesamten Fläche eingehalten werden.

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil aus 2019 für das südlich gelegene Wohngebiet (Bereich Erich-Kästner-Straße) vor. Dort verbleiben trotz Lärmschutzwand/-wall Immissionswerte in Höhe von bis zu 59 dB(A) nachts an den dortigen Einfamilienhäusern. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie vor allem Wände sowie Wälle werden als zwingend erforderlich gehalten, wenn Siedlungsflächen an Immissionsquellen mit hoher Lärmbelastung gebaut werden sollen (z. Bsp. an Autobahnen, Bundesstraßen und Bahntrassen.)

Das Gutachten der Werner Genest und Partner Ingenieurgesellschaft mbH schließt wohl aktive Lärmschutzmaßnahmen als städtebaulich nicht möglich aus, so dass lediglich passive Schallschutzmaßnahmen für das Neubauvorhaben verbleiben würden. Es wird stark angezweifelt, dass hiermit tatsächlich die Orientierungswerte der Norm DIN 18005 an den geplanten mehrstöckigen Gebäuden eingehalten werden können. Es ist vielmehr zu befürchten, dass hier Lärmbelastung über der gesundheitsgefährdenden Schwelle von 70/60 dB (A) für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner verbleiben.

Es wird somit dringend empfohlen, von einer Wohnbebauung abzusehen.

Stellungnahme der Gemeinde Egelsbach:

Im Rahmen der Bauleitplanung des Bebauungsplanes Nr. 49 „Kurt-Schumacher Ring 12“ wurde von der Gemeindevertretung am 12.10. im Rahmen der Abwägung und des Satzungsbeschlusses beschlossen, an der Planung zur Ausweisung eines Urbanen Gebietes festzuhalten.

Begründung: Aufgrund der in das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärmeinträge sowie

der Lage des Plangebietes fanden im Bauleitplanverfahren die Belange des Schallimmissionsschutzes eine besondere Berücksichtigung. Es war insbesondere zu berücksichtigen, dass es im Zuge der Änderung der baulichen Nutzung und der Umsetzung des geplanten Vorhabens zu keinen immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen bestehender gewerblicher Nutzungen im direkten Umfeld des Plangebietes kommt und hinreichende Maßnahmen zum Schutz gegenüber der in das Plangebiet einwirkenden Schalleinträge aus Straßenverkehrslärm getroffen werden.

Aus den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wurden hinsichtlich des Verkehrslärms die Anforderungen an den passiven Schallschutz der Gebäudehülle für die Neubebauung nach dem Berechnungsverfahren der DIN 4109 abgeleitet. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der fehlenden Flächen und einer erforderlichen Einhausungshöhe des Geländes nicht in Betracht. Jedoch wird mit den geplanten östlichen Gebäuden an der Bundesstraße B 3 über die Grundrissgestaltung (Laubengangerschließung sowie Anordnung schutzbedürftiger Räume zur lärmabgewandten Seite) ein baulich-organisatorischer Beitrag zum Schallschutz geleistet.

Durch Einsatz von anderen geeigneten Maßnahmen kann der Schallschutz planungsrechtlich abgesichert werden. Angesichts der bestehenden Vorbelastung und der Lage des Plangebietes sowie der Wertung des Gesetzes und Verordnungsgebers zur verstärkten Berücksichtigung von Innenentwicklungspotenzialen, wurde der Schallschutz gegenüber Straßenverkehrslärmeinträgen vorliegend im Hinblick auf die Einhaltung der Orientierungswerte nach DIN 18005 im Rahmen der Abwägung zurückgestellt. Ein Ausgleich der sich gegenüberstehenden Belange erfolgt über die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Vorgaben zum passiven Schallschutz.

10.9.4 Hainburg

Die 14.444 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Hainburg liegt am Main und grenzt im Osten an das Bundesland Bayern und im Norden an die Stadt Hanau. Hainburg besteht aus den beiden Ortsteilen Hainstadt und Klein-Krotzenburg. Der Fußgängersteg über die Staustufe Krotzenburg ist nach der Stilllegung der Mainfähre im Jahre 1999 die einzige Verbindung in das benachbarte Großkrotzenburg. In der Gemarkung sind überdurchschnittlich viele Flächen für den Landschafts- und Naturschutz ausgewiesen.

Die beiden Landesstraßen L 3416 (zur B 45 und BAB 3) und L 3065 verlaufen durch Hainburg und verbinden die Gemeinde mit Hanau, Offenbach sowie mit Seligenstadt. Die Gemeinde Hainburg liegt mit Ihrem Bahnhof an der Odenwaldbahn. Eine Verbindung mit den Städten Frankfurt a.M. und Hanau, sowie mit Groß-Umstadt und Erbach liegt somit vor.

Tabelle 280: Anzahl von Personen in Hainburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	427	329	304	147	0	1.207
Nachts (L _{Night})	331	332	157	0	0	-	820

Tabelle 281: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hainburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,472	1,666	0,252
Zahl der Wohnungen	573	214	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	228		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	56		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Hainstadt , L 3065 , Hauptstraße	<p>Es gilt seit Januar 2020 auf der L 3065, Hauptstraße zwischen Einmündungen Mühlgrabenstraße und Hainstädter Straße aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (siehe Kapitel 3.4.1).</p>
2 OT Hainstadt , L 3416 , Offenbacher Landstraße	<p>Es gilt seit Januar 2020 auf der L 3065, Hauptstraße zwischen L 3416, Offenbacher Landstraße zwischen Kreuzung Eisenbahnstraße/Auheimer Straße und der Einmündung auf die L 3065 ganztags ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (siehe Kapitel 3.4.1).</p>
	
3 L 3065 Klein-Krotzenburg , Hauptstraße	<p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Abbildung 115: OD Hainstadt, © Regierungspräsidium Darmstadt

10.9.5 Heusenstamm

Die an der Bieber gelegene Stadt Heusenstamm liegt südlich von Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. Heusenstamm, das als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, gliedert sich in die Stadtteile Heusenstamm und Rembrücken. Die Stadt Heusenstamm hat 19.426 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Über die Anschlussstelle Obertshausen ist die BAB 3 zu erreichen. Ebenfalls liegt die BAB 661, mit Anschlussstelle Neu-Isenburg, nicht weit von Heusenstamm entfernt.

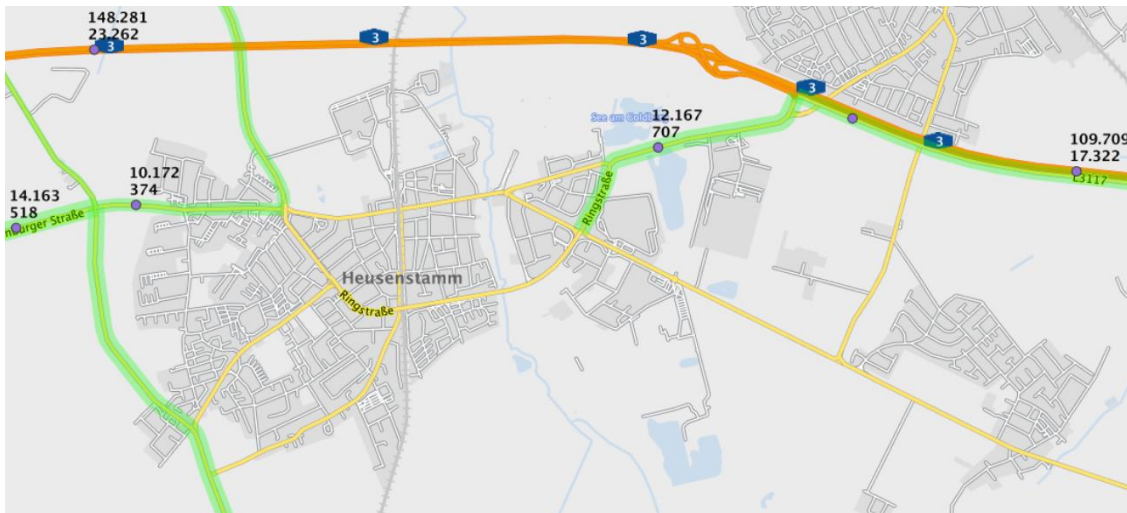


Abbildung 116: Verkehrsmengenkarte 2021_Heusenstamm © Hessen Mobil

Heusenstamm liegt an der Bahnstrecke Offenbach-Bieber-Dietzenbach und ist seit 2003 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main (S-Bahn-Linie S 2) angeschlossen.

Das Stadtgebiet und die Nachbarorte werden durch Buslinien miteinander verbunden. Nachts und an den Wochenenden verkehren sowohl Nachtbusse als auch innerörtlich ein Anrufsammeltaxi.

Tabelle 282: Anzahl von Personen in Heusenstamm, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.908	3.020	1.398	50	0	9.376
Nachts (L _{Night})	4.368	2.206	221	2	0	-	6.797

Tabelle 283: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Heusenstamm (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	8,081	2,673	0,373
Zahl der Wohnungen	4.463	688	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	5	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.475		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	397		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. **Teilnahme am Forschungsprojekt Tempo 30**

Die Stadt Heusenstamm nimmt an dem Forschungsprojekt „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Luftqualität“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr teil.

b. **Förderung des Radverkehrs:**

Der Radverkehr wird in Heusenstamm intensiv betreut. Es wurde eine Projektgruppe Radverkehr eingerichtet und ein Radverkehrsbeauftragter benannt. Verschiedene Projekte zur Förderung des Radverkehrs wurden bereits initiiert. So wurde

- die Industriestraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgestaltet. Markierungsmaßnahmen sollen zur sicheren Führung des Radverkehrs beitragen. Der Verkehrsversuch wird wissenschaftlich durch die Hochschule Darmstadt begleitet.
- der Fuß- und Radweg wird in Verlängerung der Straße „Am Rehwinkel“ in Rembrücken saniert.
- in verschiedenen Bereichen wurde der Bordstein fahrradfreundlich abgesenkt

c. **E-Mobilität**

Mobilität wird in Heusenstamm gefördert. Zahlreiche Ladestationen sind bereits im Stadtgebiet entstanden.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	Rembrücker Straße	Die Rembrücker Straße dient als Ausweichstrecke nach Rodgau im Falle einer Staubildung auf der BAB 3. Die kommunale Straße wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen untersucht. Es konnten keine Belasteten festgestellt werden und somit wurden keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.
2	OT Rembrücken Heusenstammer Straße Hainhäuser Straße	Die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Rembrücken dient als Ausweichroute für die BAB 3. Es wurde aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Bereich der Wohnbebauung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags angeordnet.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	BAB 3	Die BAB 3 führt im Norden mit deutlichem Abstand von der Wohnbebauung an Heusenstamm und Rembrücken vorbei. Der DTV 2021 beträgt 148.281 Kfz/Tag der Schwerverkehr wurde mit 23.262 FZ/Tag erfasst.

Eingaben aus der Beteiligung:

Flüsterasphalt bringt keine merkliche Lärminderung, der LSWall soll ausgebaut werden (aufgesetzte LSWand oder Erhöhung), das ständige Rauschen ist belastend.

Die Stadt Heusenstamm fordert die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Südseite der BAB 3 auf der gesamten Länge im Gemarkungsgebiet Heusenstamm.

Regelmäßig fährt fremder Schwerlastverkehr in dieses Gebiet und parkt dort um die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer einhalten zu können. Dies betrifft sowohl den Zielverkehr DHL als auch Durchgangsverkehr von der BAB A3 aufgrund unzureichender Parkmöglichkeiten auf der Autobahn. Davon ist auch das angrenzende Mischgebiet tangiert, in dem Wohnnutzung zulässig ist: Zur Lösung des Lärmkonfliktes und spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung sieht die Stadt folgende Maßnahme als geeignet an: Ausbau von Lkw-Parkplätzen an der BAB 3 Optimierung des Zielverkehrs DHL Forderung von Lkw-Standplätzen auf dem Betriebsgelände.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde der Lärmkonflikt neu betrachtet.

Im Bereich der Autobahn wurden vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. (nähere Ausführungen siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben wurden zudem an die Autobahn GmbH zur weiteren Prüfung weitergeleitet.

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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Die Autobahn GmbH des Bundes wird die Anzahl der LKW-Stellplätze durch den Neubau oder den Ausbau vorhandener Rastanlagen stetig erhöhen. Auch im Zuge der A 3 sind mehrere Ausbaumaßnahmen in der Planung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	L 3001, Dietzenbacher Straße	Die Dietzenbacher Straße ist eine Landesstraße, die westlich der Kernstadt Heusenstamm verläuft. Kurz vor der Kreuzung mit der Hohebergstraße führt sie durch Wohnbebauung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 13.277 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 291 Fahrzeugen/Tag

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um Umgestaltung des lichtzeichengeregelten Verkehrsknotenpunktes Dietzenbacher Straße (L 3001)/Hohebergstraße in einen Kreisverkehrsplatz; Anordnung von Tempo 30 und Ausbringung von lärmarmen Asphalt.

Bisheriger Sachstand:

Die Lärmberechnung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil hat ergeben, dass an 5 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten werden. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Eingaben wurden dennoch an Hessen Mobil weitergeleitet.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmer Asphalt eingebracht werden kann.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
5	L 3117 Isenburger Straße Ringstraße	Die Landesstraße 3117 führt als Isenburger Straße, übergehend in die Ringstraße als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch Heusenstamm. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 10.172 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 374 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die Lärmberechnung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil hat ergeben, dass an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten werden. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde der Lärmkonflikt neu betrachtet.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, auch tagsüber überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte hat die Straßenverkehrsbehörde eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

In der schalltechnischen Stellungnahme von Hessen Mobil wurde festgestellt, dass die maßgeblichen Richtwerte für den Lärmschutz entlang der L 3117 in Heusenstamm nicht überschritten werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (sowohl tags als auch nachts) würde zwar in einem kurzen Abschnitt zu einer minimalen Pegelminderung führen, die Auswirkungen sind jedoch als geringfügig einzustufen. Zudem könnten häufige Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge auf dem Streckenabschnitt die Lärmemissionen erhöhen, was die potentielle Lärminderung wieder aufheben würde. Darüber hinaus könnte eine solche Reduzierung zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung auf die Frankfurter Straße führen. Da es sich bei der L 3117 um eine wichtige Umgehungsstraße handelt und die geltenden Lärmgrenzwerte eingehalten werden, sehen wir aktuell keine Notwendigkeit, die bestehenden Regelungen zu ändern. Die Situation vor Ort wird jedoch aufmerksam beobachtet und fortlaufend evaluiert.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
6	Frankfurter Straße	Die Frankfurter Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt von Heusenstamm mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Derzeit ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wurde aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Die Stadt Heusenstamm hatte hierfür keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

Im Juli 2022 hat während der Sperrung der Frankfurter Straße eine Verkehrszählung/Verkehrsbeobachtung stattgefunden. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Verbesserung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität mit einer einhergehenden Verminderung des Straßenverkehrs in der Frankfurter Straße erzielbar wäre. Maßnahmen wären eine Umgestaltung der Frankfurter Straße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, der Aufenthaltsqualität, von Luft und Klima sowie der Lärmbelastung. Dabei ist die Unterstützung von Hessen Mobil in Hinblick auf die Sicherung des Verkehrsflusses auf der Ringstraße - als Umgehungsstraße - erforderlich.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wird für sinnvoll erachtet, dass die Stadt Heusenstamm direkten Kontakt mit Hessen Mobil aufnimmt und die Möglichkeiten einer Umsetzung prüft.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
7	Hohebergstraße	Die Hohebergstraße führt als Verbindung zwischen den beiden Landesstraßen 3117 und 3001 als Hauptverkehrsstraße durch die westliche Stadthälfte von Heusenstamm.

Bisheriger Sachstand:

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wurde aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Die Stadt Heusenstamm hatte hierfür keine Haushaltsmittel im aktuellen Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

Die stark belastete Hohebergstraße ist für den Teilbereich zwischen den Knotenpunkten der Straße ‚An der Düne‘ und der Philipp-Reis-Straße baulich umgestaltet worden. Die Neugestaltung berücksichtigt u.a. die Verbesserung der Radverkehrsführungen und die Schaffung von öffentlichen Pkw-Stellplätzen (Parkbuchten) und Straßenbegleitgrün. Die bauliche Umgestaltung dieses Teilbereiches der Hohebergstraße dient der Verkehrsberuhigung sowie zur Verkehrssicherheit und trägt damit zur Minderung der vorhandenen Straßenlärmbelastung bei. In dem Streckenabschnitt der Gemeindestraße ab „An der Düne“ bis zur Einmündung „Philipp-Reiss-Straße“ begründet aus der Örtlichkeit „Grundschule“ ist die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags angeordnet worden, ebenfalls im Abschnitt Frankfurter Straße bis zur Ringstraße. Zur Lösung des Lärmkonfliktes und spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung sieht die Stadt Heusenstamm die Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Hohebergstraße als geeignet an.

Im Bebauungsplan wurde bereits festgeschrieben, dass Aufenthaltsräume zur straßenabgewandten Fassadenseite angeordnet werden sollen. Aufenthaltsräume mit Fenstern in Richtung Hohebergstraße oder an seitlichen Fassadenseiten sind mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen auszustatten, die ein Lüften der Räume ohne das Öffnen der Fenster ermöglichen. Bei Neubaumaßnahmen müssen Fassadenbauteile von Aufenthaltsräumen in Gebäuden Anforderungen der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" erfüllen.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
8	Patershäuser Straße	Die Patershäuser Straße ist eine kommunale Straße, die durch Wohngebiet führt.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

Die Patershäuser Straße soll zur Fahrradstraße umgebaut werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	Industriestraße	Die Industriestraße ist eine kommunale Straße, die die beiden Landesstraßen L 3001 und L 3117 verbindet. Ein Großteil der Gebäude befindet sich im Gewerbegebiet.	5	9

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

Hier ist ein Verkehrsversuch geplant, der sowohl eine neue Radverkehrsführung im Straßenraum als auch Tempo 30 km/h umfasst.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 Schönbornstraße	Die Schönbornstraße ist eine kommunale Straße im reinen Wohngebiet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastungen aus Straßen- und Schienenverkehr, insbesondere im Einmündungsbereich zur Hohebergstraße-

Durch die geänderte Route der Buslinie OF-97 kommt es zu einer weiter erhöhten Straßenverkehrslärmbelastung. Diese Streckenführung ist für einen regelmäßigen Busverkehr aufgrund der unzureichenden Straßenbreite, eines Kreisverkehrs Schillerstraße mit relativ kleinem Kreisradius, nicht geeignet. Die Anwohner sind bereits der Lärmbelastung durch die S-Bahnstrecke ausgesetzt. Die summierten Lärmpegel würden zu einer immensen Belastung führen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt (>65/55 dB(A)). Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Soweit von den Anwohnern der Gesamtlärm als immense Belastung angeführt wird, ist eine solche Betrachtung nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben nicht zulässig. Danach ist allein auf die Auswirkung des einzelnen Verkehrsträgers abzustellen, um lärmmindernde Maßnahmen begründen zu können.

Die Eingaben wurde an die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach weitergeleitet. Eine Stellungnahme hierzu blieb leider aus.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde

a. der Bereich der renaturierten Bieber

zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung:

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.

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.9.6 Langen

Die 40.009 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Langen ist Wohn- und Gewerbestandort. Langen ist Hauptsitz der Deutschen Flugsicherung und Ausbildungszentrum des Deutschen Wetterdienstes. Zusätzlich befinden sich die beiden Bundesbehörden Paul Ehrlich-Institut und eine Außenstelle des Umweltbundesamtes in Langen. Langen liegt zentral zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt und gliedert sich in die Stadtteile Altstadt, Zentrum, Neurott, Nordend, Linden und Oberlinden, sowie den Steinberg im Südosten. Langen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Der Langener Waldsee hat als größtes Freizeit- und Erholungszentrum des Rhein-Main-Gebietes eine überregionale Bedeutung.

Langen ist sowohl an die Autobahn BAB 5 als auch an die BAB 661 angebunden. Die Langener Nordumgehung B 486 bildet gleichzeitig die Verbindung beider Autobahnanchlussstellen. Das Stadtgebiet wird zudem durch die frühere B 3 (Frankfurt am Main - Darmstadt) durchzogen.

Die Stadt Langen befindet sich im Netz der S-Bahn Rhein-Main und wird durch die beiden S-Bahn Linien S 3 und S 4 an zwei Haltepunkten mit der Frankfurter Innenstadt verbunden. Zusätzlich halten die Regionalzüge der Strecke Frankfurt-Mannheim und Frankfurt-Heidelberg am Bahnhof Langen.

Der innerstädtische Busverkehr wird durch die Stadtwerke Langen GmbH betrieben.

Tabelle 284: Anzahl von Personen in Langen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	3.767	2.472	1.713	980	28	8.960
Nachts (L _{Night})	3.060	2.019	1.156	45	1	-	6.281

Tabelle 285: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Langen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,227	2,806	0,547
Zahl der Wohnungen	4.264	1.294	13
Zahl der Krankenhausgebäude	13	5	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.622		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	418		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Oberlinden K 168 Prinzessin-Margaret-Allee	Die Kreisstraße wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen untersucht. Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Belasteten und somit keine Erfordernis von Lärminderungsmaßnahmen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 486	Die Bundesstraße 486 führt als Nordumgehung um das Kernstadtgebiet von Langen, tangiert jedoch die Stadtteile Oberlinden und Neurott. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich 21.625 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 940 Fahrzeugen/Tag. Es ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet. Der vierstreifige Ausbau der B 486/Mörfelder Landstraße zwischen der Anschlussstelle Langen/Mörfelden und der Kreisstraße K 168 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf die hohe Lärmbelastung für die Anwohner des Stadtteiles Oberlinden (Forstring) und den unzureichenden Schutz der vorhandenen Lärmschutzwand aufmerksam gemacht. Im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens sei eine „Entwurfsgeschwindigkeit“ von Tempo 80 km/h zugrunde gelegt worden. Lärmschutzwall mit Lärmschutzwand am Dornbusch entlang der B486 wurde niedriger gebaut als ursprünglich geplant. Der neu angelegte Lärmschutzwall am Römerquartier / B486 ist bedeutend höher und breiter, deshalb gibt es hier auch einen besseren Lärmschutz. Zwischen der Unterführung B486 an der Winkelwiese / Winkelwieseschneise sind bis zur Ab- und Auffahrt A661 Langen nach Egelsbach keinerlei Lärmschutzmaßnahmen getroffen worden.

Der 4-Spurige Ausbau der B 486 Mörfelden bringt höhere Verkehrsbelastung in innerstädtische Straßen in Langen.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Der Bebauungsplan für den Bereich zwischen der Unterführung B 486 an der Winkelwiese

bis zur Ab- und Auffahrt A 661 setzt ein Gewerbegebiet fest. Grenzwerte werden nicht überschritten.

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

Der schalltechnischen Untersuchung, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 9. Februar 1994 war, lag ein DTV = 17.000 Kfz/24h mit Lkw-Anteilen tags und nachts von 10% sowie eine zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h zu Grunde. Die damaligen Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung belegen, dass die je nach Baugebiet maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete sowie Gewerbegebiete unterschritten wurden.

Die Verkehrsbelastung beträgt nach der bundesweiten allgemeinen Straßenverkehrszählung 2010 auf der B486 21.635 Kfz/24h, die Lkw-Anteile 6,7% und 9,5%. Rechtlich sind somit keine „nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens“ eingetreten. Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen liegen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt. Diese Voraussetzungen sind vorliegend - auch wenn eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h angesetzt wird - nicht gegeben.

Die jetzige straßenverkehrsbehördliche Anordnung löst keine „wesentliche Änderung“ einer Straße aus, weil es sich damit nicht um einen „erheblichen baulichen Eingriff“ handelt. Aus straßenrechtlicher Sicht löst die jetzt vorgenommene Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung keinen (nachträglichen) Anspruch auf Lärmschutz gegenüber dem Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), aus.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen des vierstreifige Ausbaus der B 486/Mörfelder Landstraße würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 Südliche Ringstraße / Mörfelder Landstraße	Bei der Südlichen Ringstraße und der Mörfelder Landstraße handelt es sich um die ehemalige B 486 in der Ortsdurchfahrt von Langen, die zu Gemeindestraßen abgestuft wurden. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Die Mörfelder Landstraße ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand der Lärmminierungsplanung. Als Maßnahmen wurde der ohnehin anstehende Rückbau von 3 auf 2 Fahrspuren der Mörfelder Landstraße zugunsten beidseitiger Radfahrstreifen und eines mit Bäumen bepflanzten Mittelstreifens aufgenommen. Außerdem wurde der Umbau von zwei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen umgesetzt.

Im Rahmen einer Sanierung wurde die Brücke um 1,50 m angehoben, die Kappen und die Brückenentwässerung erneuert und eine Schadstellensanierung an der kompletten Unterseite gemacht. Nach der Sanierung ist die Brücke wieder auf die ursprüngliche Höhe abgesenkt worden. An den Rampen wurde nichts verändert, außer dem Einbau einer lärm-mindernden Übergangskonstruktion.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und insbesondere durch die vorhandene Querschnittsbreite wurde bislang aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde und der Baubehörde bei der Stadt Langen eine Tempo 30-Anordnung nicht als umsetzbar angesehen.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Entlastung könnte die bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ange-regte Umgestaltung des östlichen Eingangsbereiches bieten (Umgestaltung der Kreuzung Südliche Ringstraße / Dieburger Straße / Theodor-Heuss-Straße), für die es aber noch kei-nen Zeitplan und keine Haushaltsmittel gibt. Dieser Kreuzungsbereich soll - wie im westli-chen Eingang an der Mörfelder Landstraße - zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Ein wesentliches Anliegen ist hierbei eine erwünschte Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, da erfahrungsgemäß der von der A 661 und der B 486 kommende Kfz-Verkehr mit erhöhter Geschwindigkeit ins Stadtgebiet einfährt. Die Stadt Langen hat hier bereits vor etlichen Jahren eine Radaranlage aufgestellt, um einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entgegenzuwirken.

Gegebenenfalls soll ein schalltechnisches Gutachten erstellt werden, um eine vollständige Bewertung der Lärmsituation vorzunehmen.

Festlegung:

Die planaufstellende Behörde ist zeitnah über das Ergebnis der Prüfung etwaiger ver-kehrtsrechtlicher Maßnahmen zu unterrichten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	Darmstädter Straße Fahrgasse Frankfurter Straße	Bei der in nord-südlicher Richtung verlaufenden Frankfurter Straße, Fahr-gasse und Darmstädter Straße handelt es sich um die ehemalige Bundes-straße 3, die zu Gemeindestraßen abgestuft wurden. Die Fahrgasse führt durch den Altstadtbereich der Stadt Langen, auf diesem Abschnitt ist be-reits Tempo 30 km/h angeordnet. In der Darmstädter und Frankfurter Straße ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus-gewiesen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot besteht bereits seit 2018.

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen ergab die Auswertung der Lärmkartie-rung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maß-nahmen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens, das beispielsweise als Grundlage für eine Tempo30-Anordnung erforderlich ist, steht seit der 3. Runde der Lärmaktionsplanung aus. Eine Verkehrszählung wurde inzwischen durchgeführt.

Für passive Schallschutzmaßnahmen stehen bei der Stadt Langen keine Haushaltsmittel

zur Verfügung.

Für den Stadteingangsbereich Darmstädter Straße / Egelsbacher Straße / Am Bergfried wurde die Planung eines Kreisverkehrsplatzes beauftragt. Mit dem Ausbau eines Kreisverkehrs wird u.a. darauf hingewirkt, dass die in das Stadtgebiet einfahrenden Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit reduzieren und damit weniger Lärm verursachen. Auch ein Umbau der Kreuzung Darmstädter Straße / Südliche Ringstraße wird in Erwägung gezogen. Vorüberlegungen dazu laufen.

Festlegung:

Die Stadt Langen hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	Friedrichstraße/ Sandweg	Die Friedrichstraße und der Sandweg gehören zum Grundnetz der Stadt Langen. Sie stellen die Verbindung zwischen Südlicher Ringstraße und dem Bahnhof dar. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen ergab die Auswertung der Lärmkartierung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Ein schalltechnisches Gutachten wird derzeit erstellt.

Festlegung:

Die Stadt Langen hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	Rheinstraße	Die Rheinstraße zählt ebenfalls zum Straßengrundnetz in Langen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung Hessen ergab die Auswertung der Lärmkartierung Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Ein schalltechnisches Gutachten wird derzeit erstellt.

Festlegung:

Die Stadt Langen hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 BAB 661	Die BAB 661 führt im Osten am Stadtgebiet von Langen vorbei. Am Wohngebiet Steinberg beträgt die Entfernung weniger als 100 m. Der DTV 2021 beträgt 15.100 Kfz/Tag beim einem Schwerverkehr von 895 Fz/Tag.	77	210

Eingaben aus der Beteiligung:

Trotz umfassender Instandsetzung der Autobahnbrücke der A661 ist das bei dem Überfahren der jeweiligen Brückenende ein klackendes Geräusch zu hören (2x je Fahrzeug); Die Lärmbelastung wird für die B486 lauter dargestellt als für die Autobahn.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Lärmbelastung der B 486 wird ebenfalls in diesem Kapitel dargestellt. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung festgestellte DTV auf der B 486 deutlich höher als der vergleichbare DTV auf der BAB 661 ist. (siehe <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte>)

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH weitergegeben.

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.

Die Übergangskonstruktion wurde im Rahmen einer Instandsetzung in 2015 erneuert. Die neue Geräuschursache muss noch ermittelt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 Nördliche Ringstraße	Die Nördliche Ringstraße ist eine relativ stark belastete kommunale Straße	918	1070

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Auslöse- bzw. Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Langen als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Es wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt werden.

Festlegung:

Die Stadt Langen hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	Dieburger Straße	Die Dieburger Straße ist eine relativ stark belastete kommunale Straße auf der abschnittsweise Tempo 30 angeordnet ist.	110	158

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Tempo 30-Anordnung geht bis Kreuzung Dieburger Str./Unterer Steinberg und wird über eine stationäre Messanlage kontrolliert. Viele ortsauwärts fahrende Fahrzeuge beschleunigen sofort nach dem Ende des Tempolimits, zumal nach der Kreuzung die Straße deutlich breiter wird. Bitte um Erweiterung des Tempo 30-Limit bis zum Ortsausgang.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen, jedoch ergab die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Ab der Einmündung "Unterer Steinberg" nehmen die Lärmpegel eher ab.

Stellungnahme der Stadt Langen:

In dem Abschnitt der Dieburgerstraße, in der die Überschreitungen der Auslösewerte festgestellt wurden, gilt bereits die Streckenbegrenzung 30 km/h, die ab der Einmündung „Unterer Steinberg“ wieder aufgehoben ist. Die Gebäude stehen in dem geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitt direkt am Straßenrand. Dagegen ist in dem verbleibenden Abschnitt, der in die Südliche Ringstraße mündet, der Straßenraum deutlich breiter und die Gebäude sind bis zu 9 m vom Straßenrand abgesetzt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	Liebigstraße	Die Liebigstraße ist eine kommunale Straße. Die parallel zur Schienenstrecke führt.	11	15

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 aus folgenden Gründen:

- aufgrund der Neuentstehung des Wohngebiets Liebigstr. sollte aufgrund der Lärmbelästigung und Gefahrenpotential im Bereich der Häuser eine 30er Zone eingerichtet werden.
- Der Leerwegtunnel am Nordende der Liebigstraße stellt eine unübersichtliche und somit inhärent gefährliche Verkehrsstelle dar.
- Die Liebigstraße wird an vielen Stellen vom Fuß- und Radverkehr gequert.
- Dies wird verstärkt durch die Querung des Radverkehrs vom Radschnellweg in Richtung Frankfurt, Neu-Isenburg und Dreieich unmittelbar vor dem Leerwegtunnel, nicht gesichert durch eine Lichtzeichenanlage. Radverkehr in Richtung Süden

ist gezwungen, die Liebigstraße im fließenden Verkehr zu befahren. Fußgängerverkehr quert regelmäßig die Liebigstraße, um (ordnungswidrig) den Radschnellweg zu nutzen, da der Bürgersteig auf der Ostseite zu schmal und nicht fußgängerfreundlich gestaltet ist (z. B. hohe Bordsteine, gefährliche Einmündungen, siehe nächster Punkt)

- Die Einmündungen in Weser- und Moselstraße müssen vom Fußverkehr zwischen Wohngebiet und Bahnhof gequert werden; die Einmündungen sind nicht fußgängerfreundlich gestaltet.
- Am Bahnhofsvorplatz am Südende und am Leerwegtunnel am Nordende nicht schneller als 30 km/h gefahren werden;
- Aufgrund von Bauvorhaben war die Liebigstraße viele Monate gesperrt, bzw. mit Tempo 30 angeordnet, ohne nennenswerte negative Auswirkungen auf den Verkehr in Langen.
- Es gab bereits einen schweren Autounfall mit Todesfolge, da das Fahrzeug von der Fahrbahn und auf den Radschnellweg abkam.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen, jedoch ergab die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben, da diese nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets „Liebigstraße“ zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Das neu entstehende Wohngebiet „Liebigstraße“ wurde aus einer gewerblichen Brachfläche entwickelt. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde auch ein Schallgutachten erstellt. Die Ergebnisse und Empfehlungen (z. B. Grundrissorientierung etc.) wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen.

Für die Überquerung des Leerwegtunnels für Radfahrende (Fortsetzung des Radschnellweges) in Richtung Dreieich und Neu-Isenburg ist eine Brücke über den Leerwegtunnel vorgesehen. Der Planungsauftrag wurde bereits erteilt. Darüber hinaus wird im 1. Quartal 2024 der Radschnellweg nach Süden verlängert, so dass Radfahrende nicht mehr die Fahrbahn der Liebigstraße nutzen müssen.

Wegen der zahlreichen Baustellen weichen aktuell noch viele Zufußgehende auf die Straße aus. Sobald die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, wird Fußgängerverkehr nur noch auf der Ostseite der Liebigstraße möglich und erlaubt sein.

Darüber hinaus plant die Deutsche Bahn im Rahmen der Lärmsanierung an Bestandsstrecken für die neben der Liebigstraße verlaufende Rhein-Neckar-Bahn die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 Weserstraße	Die Weserstraße ist eine kommunale Straße mit wenig Wohnbebauung.	157	207

Eingaben aus der Beteiligung:

Wegen Lärmbelästigung und Gefahrenpotential Ausdehnung sollte Tempo 30 auf der komplette Weserstraße angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt an einzelnen Gebäuden auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen, jedoch ergab die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Stellungnahme der Stadt Langen:

Nach Kenntnisstand der Stadt Langen hat die Weserstraße eine DTV-Verkehrsbelastung von 1.830 neu Kfz (2015) und eine Prognosebelastung von 2.220 Kfz (2030). Die Ergebnisse entstammen einer verkehrstechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans aus dem Jahr 2016. Von Überschreitungen der Auslösewerte ist daher nichts bekannt und erscheint auch mit den Ergebnissen der durchgeführten Verkehrszählung nicht plausibel. Nach Fertigstellung der Bebauung wird eine Integration der Weserstraße in die geplante Tempo 30-Zone geprüft.

Schutz ruhiger Gebiete:

Im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde bereits der **Langener Waldsee** geprüft und aufgrund fehlender Voraussetzungen abgelehnt.

10.9.7 Mainhausen

Die Gemeinde Mainhausen ist mit 9.748 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die kleinste Gemeinde des Landkreises Offenbach. Die Gemeinde liegt direkt am Main und an der bayrischen Grenze und setzt sich aus den Ortschaften Mainflingen und Zellhausen zusammen.

Mit der Anschlussstelle Mainhausen besitzt die Gemeinde eine direkte Verbindung zur Bundesautobahn 45. Über die Bundesstraße 45 kann die Bundesautobahn 3 am Seligenstädter Dreieck erreicht werden. Die Gemeinde Mainhausen wird sowohl von der Landesstraße L 3065 durchquert, als auch von der L 2310 östlich des Ortes gestreift.

Im Ortsteil Zellhausen besitzt die Odenwaldbahn (RB 64/ RE 64) in Richtung Hanau, Frankfurt a.M. und Groß-Umstadt-Wiebelsbach eine Zwischenstation.

Tabelle 286: Anzahl von Personen in Mainhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.380	599	304	35	0	2.318
Nachts (L _{Night})	835	457	116	1	0	-	1.409

Tabelle 287: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mainhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	13,827	6,603	1,181
Zahl der Wohnungen	1.102	160	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	357		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	86		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Mainflingen, K 185, Gebrüder-Grimm-Straße, Zellhäuser Straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Somit wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. Bislang sind keine Mittel für die freiwillige Lärmsanierung im Haushaltsplan des Kreises etatisiert.</p> <p>Eine Umgehung der K 185 ist in Form der L 2310 in Verbindung mit der Aschaffener Straße in Seligenstadt de facto vorhanden.</p> <p>Bauliche verkehrsberuhigende Maßnahmen und Temposchwellen vor Kindergärten sind auf der K 185 derzeit nicht geplant. Der vorhandene Platz genügt nicht für den Bau von einem Kreisverkehrsplatz mit der L 3065. Dafür müsste zunächst die Sporthalle abgerissen werden.</p> <p>Das Polizeipräsidium Südosthessen hat die Örtlichkeit in ihre Geschwindigkeitsstrategie mit aufgenommen. Eine Geschwindigkeitsmessanlage auf der K 185, Ortseingang Zellhausen, soll installiert werden.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 OT Zellhausen, L 3065: Babenhäuser Straße	Die L 3065 führt als Babenhäuser Landstraße durch Zellhausen. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der DTV 2021 beträgt 7.988 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 258 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch Ansiedlung eines neuen Logistikunternehmens und einer neuen Betonmischanlage besteht ein höheres Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Lkws.

Die Stadt Mainhausen strebt weiterhin eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung an.

Bisheriger Sachstand:

Im Januar 2021 wurde zwischen der Einmündung "Mainflinger Straße" und der Hausnummer 94 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot wurde von den Straßenverkehrsbehörden wegen der mangelnden Alternative für eine Umleitung nicht für möglich erachtet.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Mainhausen:

Die Stadt Mainhausen hat bereits durch verschiedene einzelne Maßnahmen versucht, eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, wie z. B. die Aufstellung einer Fußgängerschutzanlage nahe der Einmündung in die Stockstädter Straße, die Errichtung einer Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessanlage am Ortseingang Nord und einer Geschwindigkeitsmessanlage am Ortseingang Süd, die Ausweisung der Taunusstraße als Einbahnstraße, die Einrichtung von Tempo 30 im Bereich der Bushaltestelle Wiesenstraße, sowie die Errichtung einer Querungshilfe in diesem Bereich (Schulweg), die Anordnung von Tempo 30 von der Einmündung der Bahnhofstraße bis zur Mainflinger Straße, die Reparatur von Kanaldeckeln sowie die Aufstellung von Blumenkübeln, Verkehrsspiegeln und Geschwindigkeitsanzeigetafeln, die Einrichtung eines FGÜ am Hans-Thiel-Platz und am Keilmannplatz konnten umgesetzt werden.

Für das Projekt. Kreisverkehrsplatz Babenhäuser Straße/Mainring/Mühlwiesenweg stehen derzeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Der vorhandene Platz genügt nicht für den Bau von einem Kreisverkehrsplatz mit der K 185. Dafür müsste zunächst die Sporthalle abgerissen werden.

Die Gemeinde Mainhausen wird in Zukunft mit einem Enforcement Tractor die Geschwindigkeit im gesamten Gemeindegebiet überwachen.

Durch die Aufhebung des Zustimmungsvorbehalts für lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen (siehe hierzu auch Kapitel 3.4.1) hat die Gemeinde Mainhausen in eigener Zuständigkeit die Möglichkeit einer Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Babenhäuser Straße (L3065) noch einmal geprüft und entschieden, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen. Am 05.03.2024 wurde auf der Babenhäuser Straße (L3065) zwischen der Einmündung Mainflinger Straße (K185) und der Hausnummer 98 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und am 15.05.2024 durch Aufstellen der Beschilderung umgesetzt.

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

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Mainflingen BAB 45	Die BAB 45 führt in einem Boden mit Abstand an den Ortsteilen Zellhausen und Mainflingen vorbei.	55	123

Eingaben aus der Beteiligung:

Seit der Rodung besteht erheblicher Verkehrslärm.

Forderung nach Geschwindigkeitsbegrenzung, Lärmschutzwand/-wall; lärmarmen Asphalt, zumindest auf der Brücke. Die sanierungsbedürftige Brücke muss erneuert werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vom Bereich „Am Schwalbennest“ für mehrere Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Bepflanzung bewirkt optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Die Eingaben wurde an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern die immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Wälder oder breite Gehölzstreifen können bei Vorlage entsprechend günstiger Voraussetzungen spürbar lärmindernd wirken. Die lärmindernde Wirkung ist u.a. abhängig vom Alter, der Art und Dichte der Vegetation, der Vegetationsperiode, der Schichtung der Gehölze sowie der räumlichen Tiefe dieser Gehölzstreifen.

Erste Ergebnisse eines noch laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Messung der akustischen Wirksamkeit von Vegetation an Bundesfernstraßen, FE 02.0423/2018/IRB) zeigen, dass ein 100 m breiter Wald eine Schalldämpfung bodennahe Quellen bis zu 7 dB zumindest im Sommerhalbjahr bewirken kann.

Allerdings gibt es noch keine Ansätze, mit denen die akustische Wirksamkeit von Gehölzstreifen sicher parametrisiert werden kann und deren entsprechende Schalldämpfung prognostiziert (berechnet) werden kann. Daher bleibt in schalltechnischen Untersuchungen die mögliche, aber nicht bestimmbare lärmindernde Wirkung der Vegetation zu Gunsten der Lärmbetroffenen stets unberücksichtigt. Daher werden Gehölzstreifen auch nicht aus Lärmschutzgründen angelegt.

10.9.8 Mühlheim

Mühlheim am Main ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt südlich des Mains, zwischen Offenbach a.M. und Hanau. Die 29.452 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt besteht aus den Stadtteilen Mühlheim (Alt- und Innenstadt, sowie die Wohngebiete Markwald und Rote Warte), Dietesheim und Lämmerspiel.

Die Bundesstraße 43 ist aufgrund der Lage zwischen Offenbach a.M. und Hanau durch starken Verkehr belastet. Die Landesstraße 3064 hat ebenfalls eine besondere überörtliche Funktion.

Mühlheim verfügt über zwei S-Bahn-Stationen (Mühlheim (Mitte) und Mühlheim (Main)-Dietesheim) auf der Strecke Wiesbaden-Frankfurt (Main)-Hanau, mit der auch eine Verbindung in die Offenbacher Innenstadt sichergestellt wird. Zeitgleich mit der S-Bahn-Inbetriebnahme wurde zusätzlich ein Stadtbus eingerichtet, der die Stadtteile untereinander verbindet. Diese werden durch die Stadtwerke Mühlheim am Main GmbH betrieben.

Tabelle 288: Anzahl von Personen in Mühlheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.230	840	1.094	660	0	3.824
Nachts (L _{Night})	909	1.061	824	4	0	-	2.798

Tabelle 289: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mühlheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,215	1,208	0,146
Zahl der Wohnungen	1.819	834	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	766		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	204		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Lämmerspiel L 3064 Mühlheimer Straße	Es gilt seit Anfang 2021 auf der L 3064, Mühlheimer Straße zwischen der Kolpingstraße und dem Offenbacher Weg aus Gründen des Lärmschutzes ganztags ein Tempolimit von 30 km/h. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.

Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3064 in Mühlheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes Hessen (s. u.)

Abbildung 117: Ortsdurchfahrt © Regierungspräsidium Darmstadt

- 2 OT Markwald
L 3064
Lämmerspieler
Straße

Da laut schalltechnischem Gutachten von Hessen Mobil die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung im Bereich der Carl-Zeiss-Straße überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3064 in Mühlheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes Hessen (s. u.)

L 3064 Mühlheim im Lärmsanierungsprogramm Straße

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 43	Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim und den Stadtteil Dietesheim. Im Kernstadtbereich teilt sich die B 43 in zwei parallel verlaufende Streckenabschnitte. Die Offenbacher Straße / Dietesheimer Straße / Hanauer Straße ist der nördliche, die Friedrichstraße/Schillerstraße der südliche Abschnitt der B 43. Wegen unterschiedlicher Belastungen werden die einzelnen Abschnitte im Folgenden getrennt dargestellt und bewertet.

B 43 Mühlheim im Lärmsanierungsprogramm Straße

Die ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärmminierungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	B 43 Nordtangente: Offenbacher Straße; Dietes- heimer Straße; Hanauer Straße	Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim. Im Kernstadtbereich teilt sich die B 43 Der Abschnitt Offenbacher Straße / Dietesheimer Straße / Hanauer Straße ist der nördliche von zwei parallel verlaufende Streckenabschnitten.

Eingaben aus der Beteiligung:

Auf der B 43 Nordtangente in Dietesheim ist der 120 m kurze Bereich „Tempo 30km/h nachts wegen Lärmschutz“ zu erweitern auf den Bereich mit beidseitiger Wohnbebauung und die Signalisierung darauf abzustimmen.

Bisheriger Sachstand:

Zum 24.08.2022 wurde auf der Dietesheimer Straße 39 bis Offenbacher Straße 59 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Offenbach soll eine neue schalltechnische Begutachtung der kompletten B 43 erfolgen. In Folge dessen kann die Straßenverkehrsbehörde eine neue Ermessenentscheidung über eine mögliche Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnung treffen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

In 2024 wird eine Verkehrserhebung auf der B 43 durchgeführt. Sobald verwertbare Verkehrsdaten vorliegen, erfolgt eine schalltechnische Untersuchung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	B 43 Friedensstraße Schillerstraße	Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim. Im Kernstadtbereich teilt sich die B 43. Die Friedrichstraße/Schillerstraße ist der südliche Abschnitt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Mühlheim fordert aus verkehrstechnischer Sicht die zwei kurzen Abschnitte „Tempo 30 km/h nachts wegen Lärmschutz“ zugunsten eines stetigen Verkehrsflusses zu einem durchgängigen Abschnitt zu verbinden. Die Forderung nach Tempo 30 tags bleibt aus kommunaler Sicht bestehen.

Bisheriger Sachstand:

Zum 24.08.2022 wurde auf der Friedensstraße 122 bis 81 sowie auf der Friedensstraße 15 bis Schillerstraße 54 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Offenbach soll eine neue schalltechnische Begutachtung der kompletten B 43 erfolgen. In Folge dessen kann die Strassenverkehrsbehörde eine neue Ermessenentscheidung über eine mögliche Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnung treffen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

In 2024 wird eine Verkehrserhebung auf der B 43 durchgeführt. Sobald verwertbare Verkehrsdaten vorliegen, erfolgt eine schalltechnische Untersuchung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Dietesheim B 43 Hanauer Straße	Die Bundesstraße 43 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Mühlheim und den Stadtteil Dietesheim.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Mühlheim fordert auf der B 43 Nordtangente in Dietesheim ist der 120 m kurze Bereich „Tempo 30 km/h nachts wegen Lärmschutz“ zu erweitern auf den Bereich mit beidseitiger Wohnbebauung und die Signalisierung darauf abzustimmen.

Bisheriger Sachstand:

Zum 24.08.2022 wurde auf der Hanauer Straße zwischen den Hausnummern 70 und 52

eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können für fast alle Gebäude die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Offenbach soll eine neue schalltechnische Begutachtung der kompletten B 43 erfolgen. In Folge dessen kann die Strassenverkehrsbehörde eine neue Ermessenentscheidung über eine mögliche Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnung treffen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

In 2024 wird eine Verkehrserhebung auf der B 43 durchgeführt. Sobald verwertbare Verkehrsdaten vorliegen, erfolgt eine schalltechnische Untersuchung.

10.9.9 Neu-Isenburg

Die auch unter dem Namen Hugenottenstadt bekannte Stadt Neu-Isenburg ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und liegt in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt am Main und Offenbach. Neu-Isenburg hat 39.420 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und setzt sich aus den Stadtteilen Zeppelinheim, Gravenbruch und der alten Kernstadt zusammen.

Anfangs als Zufluchtsort der Hugenotten genutzt, wurde die Stadt Neu-Isenburg ab 1900 zusehends von der Industrie beeinflusst. Heutzutage ist sie aufgrund Ihrer Nähe zum Frankfurter Flughafen bei Pendlern beliebt. Die verkehrsgünstige Lage hat außerdem die Ansiedlung von Gewerbebetrieben, insbesondere Logistikunternehmen, gefördert.

Die Stadt Neu-Isenburg verfügt sowohl über einen Anschluss zur BAB 3 als auch zu den Bundesautobahnen 5 und 661. Landesstraßen verbinden die Stadtteile untereinander.

Neben der Main-Neckar-Eisenbahn (Frankfurt am Main-Heidelberg) ist Neu-Isenburg mit zwei Haltepunkten auch in das S-Bahnsystem der Rhein-Main-Region angebunden. So wird der Bahnhof Neu-Isenburg von den S-Bahnlinien S3 und S4, und der Stadtteil Zeppelinheim von der S7 angefahren. Zusätzlich existiert eine Straßenbahnanbindung (Linie 17) über Frankfurt-Hauptbahnhof nach Frankfurt-Rebstock. Der innerstädtische ÖPNV wird durch ein Stadtbusverkehrskonzept der Stadtwerke Neu-Isenburg und der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH befriedigt.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt am Main grenzt direkt an das Stadtgebiet Neu-Isenburg.

Tabelle 290: Anzahl von Personen in Neu-Isenburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	7.554	5.369	2.609	1.274	40	16.846
Nachts (L _{Night})	6.668	4.007	1.713	124	0	-	12.512

Tabelle 291: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Neu-Isenburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	19,461	11,047	1,564
Zahl der Wohnungen	8.020	1.867	19
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	17	4	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	2.901		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	805		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	5		

Fortlaufende Maßnahmen

- a. **verkehrsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen** und somit Senkung des Lärms durch eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs
- b. **Förderung des Radverkehrs:**
Erweiterung des Fahrradabstellanlagenangebotes; Öffentlichkeitsarbeit (Initiative fahrradfreundlicher Arbeitgeber)
- c. **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
- d. **Stadtbuskonzept**, zuletzt überarbeitet anlässlich der vorgesehenen Einführung des Hoppers.

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen:**Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:**

- d. **Stadtentwicklungskonzept Mobilität 2030** - Wesentlicher Bestandteil ist der Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße.
- e. **3 Car-Sharing-Stationen**
- f. **Förderung des Radverkehrs:**
Einrichtung der Fahrradstraße am Trieb; Einrichtung von Radschutzstreifen in Bansastraße; Herzogstraße, Friedensallee, Kurt-Schumacher-Straße, Offenbacher Straße, Gravenbruchring und Flughafenstraße; Zuführende Schutzstreifen und Auffangradfahrstreifen zu den Knotenpunkten Frankfurter Straße / Offenbacher Straße und Offenbacher Straße / Herzogstraße; Grünpfeil für Radfahrer am KP Bahnhofstraße / Kurt-Schumacher-Straße; Verbesserung der Radwegeverbindung nach Zeppelinheim und Gravenbruch; Anschluss und Ausbau Radverbindung Gravenbruch-Offenbach; Teilnahme am Projekt Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt; Anschluss Radweg nach Offenbach am Knotenpunkt Gravenbruchring / L3313 / B459;
- g. **ÖPNV-Förderung:**
Bei Baumaßnahmen ist eine Busbeschleunigung vorgesehen. Die KVG Offenbach

hat neben den Linien X17 und X19 zwischenzeitlich auch die Expressbuslinie X18 eingeführt. Daneben gibt es eine Vielzahl weiterer Expressbuslinien

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

1	Lärmkonflikt	Maßnahme
	BAB 3	<p>Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.</p> <p>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.</p> <p>Im Rahmen etwaiger Ausbauprojekte (Der 10-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem AK Offenbach und dem AK Frankfurter Kreuz ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im weiteren Bedarf - Engpassbeseitigung eingestuft) würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorgewerte geprüft werden.</p>
2	L 3317 Frankfurter Straße	<p>Mit Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung am 30.11.2022 gilt auf der L 3317 Frankfurter Straße zwischen den Einmündungen Friedensallee und Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p>



Abbildung 118: Neu-Isenburg, Frankfurter Straße
© Regierungspräsidium Darmstadt

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die Lärmsituation auf der südlichen Frankfurter Straße zwischen Carl-Ulrich/Friedhofstraße und Neuhofer Straße unter dem Aspekt der Entwicklung des Stadtquartiers Süd und des Gebietes

/Am Kalbskopf neu bewertet werden sollte und eine Anordnung von Tempo 30 km/h auf diesem Teilstück angeordnet werden sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
3	Karlstraße / Bansastraße / Gravenbruch- ring	In Anbetracht der berechneten Lärmwerte und der Anzahl der Betroffenen, sowie der bereits bestehenden Anordnung von Tempo 30 nachts werden seitens der Stadt Neu-Isenburg keine weiteren verkehrsrechtlichen Maßnahmen als erforderlich erachtet. Gegebenenfalls könne eine Verbesserung der Straßenoberfläche geprüft werden. Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen jedoch keine Haushaltsmittel zur Verfügung.
4	OT Gravenbruch L 3117	Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.
5	OT Zeppelinheim B 44	<u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Offenbach:</u> Im maßgeblichen Immissionsbereich der B 44 liegen nur 5 Wohngebäude, die Gegenstand der schalltechnischen Berechnung 2019 waren. Diese bezieht sich auf die Verkehrszählungen 2015; im Vergleich zur Verkehrszählung 2021 muss festgestellt werden, dass der DTV gesunken ist. Aufgrund der ermittelten Lärmwerte und der örtlichen Gegebenheiten empfiehlt der Kreis Offenbach den Einbau von lärmmindernden Asphalt. Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmer Asphalt eingebracht werden kann.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. **Stadtgeschwindigkeitskonzept**

Die Stadtverordnetenversammlung hat beschlossen, dass ein gesamthafes Stadtgeschwindigkeitskonzept erstellt werden soll. Angestrebt wird eine umfassende Untersuchung unter Abwägung aller relevanten Belange (u.a. Lärm, Luftschadstoffe, Sicherheit, Anzahl Betroffener, empfindliche Nutzungen, städtebauliche Struktur, ÖPNV) und ein Konzept entwickelt zur Verkehrsgeschwindigkeit und -verteilung.

Dabei werden alle innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen geprüft und neben einer Empfehlung zur künftigen Geschwindigkeit und zum verkehrsrechtlichen Status weitere unterstützende Maßnahmen entwickelt.

b. Förderung des Radverkehrs:

Erarbeitung eines Konzeptes für die Radverkehrsführung in der Frankfurter Straße; Fahrradstraße Luisen-/Ludwigstraße; Anlage eines Radweges an der L3117 von Heusenstamm bis Neu-Isenburg, Radweg an der L3313 zwischen Gravenbruchring bis Neuhöfer Straße; Planung von Radwegen entlang der B 44; Innerörtliche Anschlüsse an den Radweg an der L3313; Raddirektweg Seligenstadt Flughafen; Radweg L3262 (Buchschlag bis Flughafen)

c. ÖPNV-Förderung:

Eine Buslinie mit dem Arbeitstitel GG-67 von Neu-Isenburg Bahnhof Westseite zum Terminal 3 und weiter in die Cargo-City-Süd, Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim ist mit Inbetriebnahme des Terminals 3 am Frankfurter Flughafen geplant. Außerdem baut die Stadt schrittweise die Bushaltestellen barrierefrei um.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	L 3117 Carl-Ulrich-Straße	Die L 3117 führt als Carl-Ulrich-Straße in die Friedhofstraße übergehend als wichtigste West-Ost-Verbindung inmitten durch das Stadtgebiet von Neu-Isenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.



Abbildung 119: Neu-Isenburg, Carl-Ulrich-Straße © Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Bereits im Jahr 2004 wurde in der Carl-Ulrich-Straße ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingerichtet. Durch eine Verlagerung des Lkw-Durchgangsverkehrs über die beschilderte Umleitungsstrecke „Siemensstraße - Rathenaustraße - Frankfurter Straße“ konnte der Lkw-Anteil um 33 % gesenkt werden und so insbesondere die Anwohner nördlich der Carl-Ulrich-Straße entlastet werden.⁹²

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche

⁹² https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2021-08/1._fortschreibung_des_luftreinhalteplans_fuer_den_ballungsraum_rhein-main_teilplan_neu-isenburg_in_kraft_ab_29._august_2011.pdf, abgerufen 24.10.2023

Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg:

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegelwerte in der Nacht überwiegend 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Carl-Ulrich-Straße zwischen Siemensstraße und Frankfurter Straße. Aufgrund des breiten Straßenquerschnitts der Carl-Ulrich-Straße wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags nur sehr schwer durchsetzbar.

Im Mai 2019 wurde der Vorentwurf zum Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße beschlossen, nach dem die Friedhofstraße künftig nur noch 2 statt 4 Spuren haben soll.

Langfristig ist ein Umbau der Ortsdurchfahrt geplant, womit eine Lärmreduzierung zu erwarten ist aufgrund des veränderten Modal Splits durch die RTW und die Verringerung der Fahrspuren in der Friedhofstraße.

Die Stadtverordnetenversammlung hat 2023 beschlossen, dass ein gesamthaftes Stadtgeschwindigkeitskonzept erstellt werden soll.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah zu unterrichten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7 L 3117 Friedhofstraße	Die L 3117 führt als Carl-Ulrich-Straße in die Friedhofstraße übergehend als wichtigste West-Ost-Verbindung inmitten durch das Stadtgebiet von Neu-Isenburg. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Die Friedhofstraße ist Bestandteil der Bedarfsumleitung der BAB 3.



Abbildung 120: Neu-Isenburg, Friedhofstraße @ Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegelwerte in der Nacht überwiegend 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Friedhofstraße zwischen Frankfurter Straße und Martin-Behaim-Straße. Aufgrund des vierspurigen Ausbaus der Friedhofstraße wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags nur sehr schwer durchsetzbar.

Eine „Grüne Welle“ ist bereits eingerichtet.

Zudem ist ein neues Stadtentwicklungskonzept Verkehr in Arbeit. Im Mai 2019 wurde der Vorentwurf zum Umbau der Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße beschlossen, nach dem die Friedhofstraße künftig nur noch 2 statt 4 Spuren haben soll. In Folge dessen ist eine Lärmreduzierung zu erwarten.

Die Forderungen nach einem Lkw-Durchfahrtsverbot, Verlegung der Autobahnbedarfsumleitung sowie die Errichtung einer Pfortnerampel werden weiter aufrechterhalten. Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah zu unterrichten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8 Herzogstraße	Die Herzogstraße ist eine kommunale Straße, die über weite Strecken durch Wohngebiet führt, und eine erhöhte Verkehrsbelastung ausweist. Es wurden bereits Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Herzogstraße ist die Zufahrtsstraße zum Isenburg-Zentrum, somit herrscht unzumutbarer Verkehrslärm. Hinzu kommen Verkehrsverlagerung aus Frankfurter Straße. Es kommt immer wieder zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Auch der Stadtbus donnert mit unangenehm hohem Pfeifton durch die Straße. Rote Fußgänger-Ampeln werden übersehen und überfahren - besonders am Übergang zur Albert-Schweitzer-Schule!

Vorschläge: Tempo 40 km/h, Tempo 30 km/h, Geschwindigkeitsmessanzeigen kurz hinter den Ampelanlagen Offenbacherstr. (in Richtung Süden) und hinter dem Fußgängerüberweg zum Isenburg-Zentrum (Richtung Norden); stationäre Geschwindigkeitsüberwachung zwischen Offenbacher Straße und Wilhelmstraße.

Bisheriger Sachstand:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll sind, da die erreichten Pegel die Werte von 65 / 55 dB(A) überschreiten, in welchem Bereich gemäß Lärmwirkungsforschung der gesundheitsgefährdende Bereich beginnt. In Anbetracht der Lärmwerte, der Anzahl der Betroffenen und der Bedeutung der Straße für den ÖPNV wird eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung als angemessen erachtet. Die Stadt Neu-Isenburg prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts in der Herzogstraße. Es ist mit einer Lärmreduktion zwischen 2 und 3 dB(A)

zu rechnen.

Die Stadtverordnetenversammlung hat 2023 beschlossen, dass ein gesamthaftes Stadtgeschwindigkeitskonzept erstellt werden soll.

Zudem soll ein Fahrradschutzstreifen auf der Südseite bis zur Herzogstraße angelegt werden.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah zu unterrichten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
9	Offenbacher Straße	Die Offenbacher Straße ist eine stark frequentierte kommunale Straße. Im Bereich Frankfurter Straße bis Herzogstraße ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen. Für die restliche Offenbacher Straße besteht eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bisheriger Sachstand:

Die Stadt Neu-Isenburg hat ein Fachplanungsbüro beauftragt, die erforderlichen Berechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind, da die erreichten Pegel überwiegend 70 / 60 dB(A) überschreiten, was gemäß Lärmwirkungsforschung im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und auch die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen rechtfertigt. Die Stadt prüft eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags zwischen Frankfurter Straße und An den Grundwiesen.

Zudem soll ein Fahrradschutzstreifen auf der Südseite bis zur Herzogstraße angelegt werden.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah zu unterrichten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. Geschwindigkeitsbegrenzungen:

Eingaben aus der Beteiligung:

- Minderung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Innenstadtbereich
- Ausweisung von Schrittgeschwindigkeit in einigen Wohngebieten

b. Bauleitplanung:

Eingaben aus der Beteiligung:

- Klare Definition der Bebauungspläne (Gewerbegebiet "Am Kalbskopf" ist als nicht

störendes Gewerbe im Bebauungsplan definiert)

- Bepflanzung von Vorgärten durch Hecken und Sträucher - wirkt schalldämpfend-kühlend und fördert das psychologische Wohlbefinden bei Anwohnern
- Bepflanzung der Fassaden, wirkt schallschluckend und dient als Dämmung gegen Wärme und Kälte

c. Stadtplanung:

Eingaben aus der Beteiligung:

- Großgewerbe mit Schwerlastverkehr nur in ausgewiesene reine Gewerbegebiete und Sondergebiete außerhalb der Innenstadt ansiedeln
- Verhinderung von Schleichwegen durch Wohngebiete durch Sackgassen
- Abbau von Versiegelung
- Begrünung durch Bäume

d. Geschwindigkeitskontrollen

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Neu-Isenburg sollte kontinuierlich Geschwindigkeitskontrollen durchführen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Alle Eingaben wurde an die Stadt Neu-Isenburg mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit weitergeleitet.

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Pflanzen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung neuer Baugebiete zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	BAB 661	Die BAB 661 führt in Nord-Süd-Richtung am Gewerbegebiet Ost Neu-Isenburg vorbei. Der DTV beträgt 61.902 Kfz/Tag, der Schwerverkehr wird mit 3.684 Fz/Tag ausgewiesen.	153	553

Eingaben aus der Beteiligung:

Auf der Autobahn 661 im Osten gab es noch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die später aufgehoben wurde. Jetzt wird zwischen der Abfahrt Dreieich und dem OF Kreuz auf der BAB 661 gerast, auch Lärmeinwirkungen für das Neubaugebiet Birkengewann.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für Gebäude in dem nahe der Autobahn gelegenen Gewerbegebiet auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

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.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 Friedensallee	Die Friedensallee ist eine kommunale Straße, die im nördlichen Stadtgebiet parallel zur BAB 3 verläuft. Es herrscht überwiegend Wohnbebauung.	48	70

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg

Diese liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Neu-Isenburg hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 Friedrichstraße	Die Friedrichstraße ist eine kommunale Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Es herrscht überwiegend Wohnbebauung.	12	23

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h und Lkw-Durchfahrtsverbot. Es ist auch der Bereich der Brüder-Grimm-Schule betroffen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13	Hugenottenallee	Die Hugentottenallee ist eine kommunale Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Es herrscht überwiegend Wohnbebauung.	72	102

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	Schleussnerstraße	Die Schleussnerstraße ist eine kommunale Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Es herrscht überwiegend Wohnbebauung.	72	102

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen.

Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung im Bereich des Kreisverkehrs überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die Schleussnerstraße neu bewertet werden unter dem Aspekt der Entwicklung des „Stadtquartier Süd“ und der dort zukünftig angesiedelten Kindertagesstätte sollte.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	Zeppelinheim BAB 5	Die BAB 5 führt im Westen an Zeppelinheim vorbei. Der DTV beträgt 118.986 Kfz/Tag, der Schwerkehr 17.329 Fz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Realisierung der Regionaltangente West als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm:

Abbildung 121: Abschnitt Süd 1 und Süd 2 der RTW © RTW Planungsgesellschaft mbH⁹³

Die Regionaltangente West (RTW) mit den Teillinien RTW Süd 1 und 2 Kelsterbach – Flughafen – Gateway Gardens – Frankfurt Stadion – Dreieich/Buchsschlag bzw. Neu-Isenburg Wohngebiet Birkengewann soll eine neue attraktive tangentielle Schienenverbindung schaffen und Neu-Isenburg mit den Haltepunkten Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Straße, Zentrum, Am Trieb und Birkengewann erschließen. Zielsetzung der RTW ist die Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr durch eine direkte Verbindung maßgeblicher Siedlungsschwerpunkte und hoher Arbeitsplatzkonzentrationen auch 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.

Neu-Isenburg liegt im Planungsraum der Planfeststellungsabschnitte Süd 1 und Süd 2 des Vorhabens. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Süd 1 ist abgeschlossen. Am 16. Mai 2022 fand der symbolische Spatenstich für den Abschnitt Süd 1 statt. Seit Spätsommer 2022 befindet sich der Abschnitt in der Bauphase. Im Abschnitt Süd 2 ist für das Jahr 2024 die Einleitung des Baurechtsverfahrens angedacht.

Schutz ruhiger GebieteEingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde

a. das Gebiet um den „Buchenbusch“

zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen, da durch die stark befahrenen Umgebungsstraßen eine hohe Lärmbelastung herrscht.

⁹³ <https://www.regionaltangente-west.de/abschnitt-sued-2.html>, abgerufen 26.10.2023

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.9.10 Obertshausen

Die 25.531 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Obertshausen setzt sich aus den beiden Stadtteilen Obertshausen und Hausen zusammen. Sie liegt in der Oberrheinischen Tiefebene, südlich des Mains. Flächenmäßig gesehen ist Obertshausen die kleinste Stadt im Landkreis Offenbach. Obertshausen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Die Stadtteile werden durch die B 448 getrennt, die B 43a mündet östlich (von Obertshausen) auf die B 45. Obertshausen hat eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn 3.

Obertshausen ist seit dem Jahre 2003 mit der Linie S1 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Ebenso führt die Rodgaubahn durch Obertshausen. Der innerstädtische Nahverkehr wird durch mehrere Buslinien gewährleistet, so beispielsweise die Linie 120, die eine Verbindung nach Mühlheim oder Offenbach a.M. darstellt.

Tabelle 292: Anzahl von Personen in Obertshausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.265	2.185	1.233	555	24	8.262
Nachts (L _{Night})	3.035	1.647	780	34	18	-	5.514

Tabelle 293: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Obertshausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,954	5,137	0,939
Zahl der Wohnungen	3.932	862	11
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	21	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.384		

Zahl der Fälle starker Schlafstörung	353
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30

Fast das komplette Stadtgebiet Obertshausen ist nach Aussage der Kommune bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

b. Gesamtlärmbetrachtung:

Die Stadt Obertshausen fordert eine summative Betrachtung der unterschiedlichen Lärmquellen im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung. Obertshausen ist durch die Bundesautobahn A3 begrenzt, die nach dem Bundesverkehrswegeplan auf vier Spuren in beide Fahrrichtungen erweitert werden soll, sodass ohne Lärmschutzmaßnahmen in der Zukunft noch erheblich mehr Lärm an die Wohnflächen der Stadt heranrücken wird. Die vierspurige Bundesstraße 448, die Obertshausen in zwei Teile teilt, nutzen täglich bis zu 27.000 Pkw und Lkw. Die S-Bahn S1 fährt quer durch die Stadt durch und produziert ebenfalls erheblichen Lärm. Die Stadt Obertshausen lobt die sehr gute Anbindungsmöglichkeiten, beklagt aber, zu den am lärmgeplagtesten Städten im Rhein-Main-Gebiet zu zählen. Darüber hinaus ist der zusätzliche Flugverkehr eine ganz besondere zusätzliche Lärmquelle, da die Flugzeuge in relativ niedriger Höhe über die Stadt fliegen. Darüber hinaus gibt es zusätzlichen Lärm der durch Freizeitflüge von kleinen Maschinen ausgeht, die vom Flugplatz Egelsbach aus starten und Rundflüge über den Kreis Offenbach (auch über Obertshausen) anbieten.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Für die Maßnahmenplanung muss grundsätzlich auf die einzelnen Verkehrslärmverursacher getrennt abgezielt werden, da laut aktueller Gesetzeslage die Verantwortung nur für den eigenen Beitrag zum Verkehrslärm besteht.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	BAB 3	Es bestehen entlang der BAB 3 in Höhe von Obertshausen bereits aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen zum Schutz der Bevölkerung.

Stellungnahme der Stadt Obertshausen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Der in Hessen am meisten belastete Autobahnabschnitt befindet sich auf der A3 zwischen dem Offenbacher Kreuz und Obertshausen (Anschlussstelle Hanau). Seit Jahren fordert

die Stadt daher in dem Bereich einen verbesserten Lärmschutz für die angrenzenden Bewohner. Da der beabsichtigte und in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Ausbau in diesem Abschnitt derzeit nicht angegangen wird und somit auch keine wesentliche Änderung der Straße absehbar vorgenommen wird (die eine erneute Überprüfung der dann anzuwendenden Grenzwerte nach sich ziehen würde), zugleich die Verkehrsbelastung auf der A3 aber zunimmt, fordert die Stadt Obertshausen vom Straßenbaulastträger geeignete Zwischenlösungen für Lärmschutzmaßnahmen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Lärmkonflikt	Maßnahme
2 OT Hausen B 448	Es wurde im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung durch Hessen Mobil in der 3. Runde an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Obersthausen hat Bedenken, dass es zu einer Mehrbelastung durch den geplanten Ausbaur der B 448 kommt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine erneute Betrachtung kann unter Umständen nach der nächsten Straßenverkehrszählung erfolgen.

Im Rahmen von Ausbauvorhaben werden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Lärmkonflikt	Maßnahme
3 Bahnhofstraße/ Heusenstammer Straße	Die kommunalen Straßen Bahnhofstraße/Heusenstammer Straße sind stark verkehrsbelastet und dienen als Zubringer zur BAB 3. Zwischen der Leipziger Straße und Von-Stauffenberg-Straße ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet. Weitere Maßnahmen sind nach Aussage der Stadt Obersthausen nicht erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 OT Hausen L 3064 Friedrich-Ebert-	Die L 3064 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hausen. Der DTV 2021 beträgt im innerstädtischen Bereich 6.621 Kfz/Tag.

Straße; Seligenstädter StraßeL 3064 in Obertshausen als Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes:

Die L 3054 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen. Im Rahmen dessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Stellungnahme der Stadt Obertshausen:

Die Stadt Obertshausen begrüßt die geplante Prüfung für die L3064.

S-BahnEingaben aus der Beteiligung:

Im Bereich Obertshausen befinden sich im Gleisbett zwei alte Weichen, die dem ehemaligen Anschluss an den Güterverkehr dienen. Diese Weichen verursachen aufgrund ihres Verschleißes erheblichen Lärm sowohl tags- als auch nachtsüber. Hier besteht seitens der Deutschen Bahn dringender Handlungsbedarf, auf den die Stadt schon vor einiger Zeit hingewiesen hatte. Bislang ist die Deutsche Bahn trotz Kenntnisnahme nicht tätig geworden und wird daher aufgefordert, den Missstand umgehend zu beseitigen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingabe wurde an die Deutsche Bahn AG, die RMV GmbH und die KVG Offenbach weitergegeben.

Stellungnahme der DB AG - DB Immobilien:

Alte Weichen, die dem ehemaligen Anschluss an den Güterverkehr dienen, sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Im Bereich Obertshausen gibt es nur vor und hinter dem Bahnsteig jeweils eine Weichenverbindung zwischen den beiden Gleisen. Diese Weichen sind in Betrieb und werden auch weiterhin benötigt.

Im Jahr 2023 hatte der Magistrat der Stadt Obertshausen den Wunsch geäußert, diese Weichenverbindungen zu verlegen. Mit Schreiben vom 26.07.2023 hat die DB InfraGO AG dies abgelehnt.

Die Lage der Weichen ist nach den Regelwerken und Planungsrichtlinien bewusst gewählt worden, da sich die Weichen innerhalb der Grenzen des Bahnhofs und damit in der Nähe der Bahnsteige befinden müssen. Die technische Ausrüstung der Strecke mit Signalen und Oberleitung ist darauf entsprechend abgestimmt. Eine Verschiebung in die Ortsrandlage ist daher leider nicht möglich.

Nach derzeitigem Planungsstand ist eine Erneuerung der Weichen im Jahr 2028 vorgesehen.

10.9.11 Rodgau

Rodgau zählt mit 46.683 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) zu der einwohnerstärksten Stadt im Landkreis Offenbach und liegt im südöstlichen Rhein-Main-Gebiet, in der Untermainebene, nur wenige Kilometer von der bayerischen Grenze entfernt. Rodgau ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und bedeutender Gewerbestandort. Die Stadt setzt sich aus den fünf Stadtteilen Weiskirchen, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden zusammen.

Im Norden wird der Stadtteil Weiskirchen von der BAB 3 durchquert und kreuzt sich mit der Bundesstraße 45 (Hanau Dieburg). Die Bundesstraße 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung und schließt durch vier Anschlussstellen an die Rodgauer Stadtteile an. Die westlichen Bereiche von Rodgau werden durch die Rodgau-Ring-Straße (ca. 11 km lang) erschlossen, die eine Verbindung sowohl nach Heusenstamm als auch nach Offenbach a.M. darstellt. Weitere zusätzliche Anschlussmöglichkeiten an die BAB 3 sind mit der Anschlussstelle Obertshausen und der Kreisquerverbindung Dietzenbach-Rodgau-Seligenstadt gegeben.

Alle Rodgauer Stadtteile sind seit der Verlängerung der S-Bahnstrecke S1 im Jahre 2003 an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. Hierdurch wurde die Rodgaubahn ersetzt. Über die Bahnhöfe Jügesheim und Nieder-Roden gibt es weitere Busverbindungen nach Babenhausen, Seligenstadt, Dietzenbach und Langen.

Die zusätzlichen Buslinien, die alle Stadtteile miteinander verbinden, werden durch die Stadtwerke Rodgau betrieben.

Tabelle 294: Anzahl von Personen in Rodgau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.952	2.773	1.254	1.062	107	10.148
Nachts (L _{Night})	3.392	1.878	1.110	153	11	-	6.544

Tabelle 295: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rodgau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	31,142	9,140	1,797
Zahl der Wohnungen	4.830	1.152	50
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	6	3	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.771		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	435		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

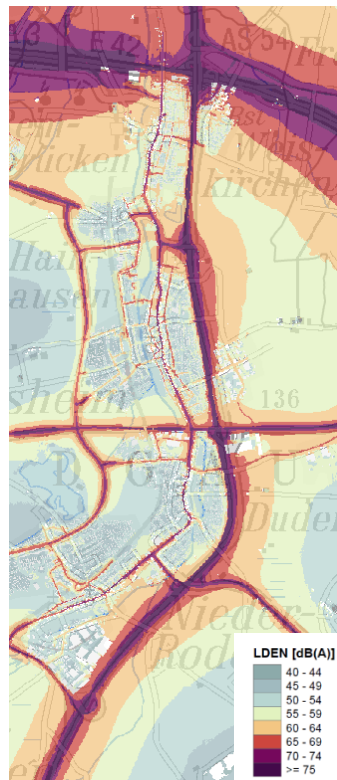


Abbildung 122: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Rodgau [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Weiskirchen BAB 3	<p>Die BAB 3 tangiert den Stadtteil Weiskirchen im nördlichen Bereich. Derzeit besteht dort keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 westlich der Anschlussstelle Hanau ca. 109.709 Kfz/Tag und ist deutlich niedriger als 2015, während der Schwerverkehr von 15.474 Fz/Tag auf 17.322 Fz/Tag gestiegen ist.</p> <p>Im Bereich westlich der Anschlussstelle Hanau wurden schon zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung aktive Maßnahmen in Form einer Lärmschutzwand errichtet. Zusätzlich liegt noch ein Gewerbegebiet zwischen A 3 und der Wohnbebauung von Rodgau-Weiskirchen und schirmt somit durch die vorgelagerte Bebauung zusätzlich ab. Im Bereich östlich der AS Hanau besteht ausschließlich Industrie- und Gewerbebebauung. Weitere Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen sah der frühere Straßenbaulastträger Hessen Mobil zum damaligen Zeitpunkt als nicht gegeben an.</p> <p>Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben würden erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitestgehend niedrigeren Lärmvorsorgewerte geprüft werden.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 45	Die Bundesstraße 45 führt als Ortsumgehung im östlichen Stadtgebiet von Rodgau. Es handelt sich um eine vierspurige Kraftfahrstraße, die über eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen verfügt. Im Bereich Dudenhofen, Jügesheim und Weiskirchen reicht die Wohnbebauung bis an

die B 45 heran. In diesen Bereichen sind die Gebäude jedoch durch eine vorhandene Lärmschutzwand bzw. Lärmschutzwahl vom Straßenverkehrslärm abgeschirmt.

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist auf der Richtungsfahrbahn Norden beginnt ca. 900m nach Einfahrt der AS Rodgau-Weiskirchen in Höhe des Wirtschaftswegkreuzungsbauwerks bis zur Einfahrt der BAB 3 aus Würzburg kommend und in Gegenrichtung zwischen dem Klein-Auheimer Dreieck und der AS Hanau (Ende der GB vor Einfahrt der BAB 3 von Köln kommend) zwischen 6-19 Uhr eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h angeordnet.



**Abbildung 123: Lärmschutzwand an der B 45 im Bereich Weiskirchen,
© Regierungspräsidium Darmstadt**

B 45 als Teil des Lärmsanierungsprogramms Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Dudenhofen Nieuwpoorter Straße Nieder-Röder- Straße	Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte

für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

In der Nieuwpoorter Straße ist der überwiegende Teil der Straße bereits die angeordnete Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

In der Nieder-Röder-Straße wird derzeit eine entsprechende Umgestaltung des Parkraumes und die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung geprüft.

Die Erneuerung des Fahrbahnbelags für beide Straßenabschnitte wird in Priorisierungsplan aufgenommen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Jügesheim, Ludwigstraße Dudenhöfer Straße	Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkws mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

Sowohl in der Ludwigstraße als auch in der Dudenhöfer Straße ist der überwiegende Teil der Straße bereits die angeordnete Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

Die Erneuerung des Fahrbahnbelags für beide Straßenabschnitte wird in Priorisierungsplan aufgenommen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	OT Nieder-Roden Hainburger Straße Ober-Röder- Straßen	Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich von Dudenhofen 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkws mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.11.2017 wurde die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau beschlossen. Hierin sollen Straßenbestandsaufnahmen durchgeführt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Bis Ende Februar 2020 sollte die Bestandsaufnahme abgeschlossen und bis Mitte März 2020 ein Verkehrsmodell erstellt werden. Ein aktueller Sachstand sowie ein abschließendes Resümee der Stadt Rodgau wurde der planaufstellenden Behörde bislang nicht übermittelt.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

In der Hainburg Straße und in der Ober-Rodener-Straße wird derzeit eine entsprechende Umgestaltung des Parkraumes und die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung geprüft.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Weiskirchen Alfred-Delp-Straße Hauptstraße	Die ehemalige „alte“ B 45 verläuft in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Stadtteile Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Ortsbereich von Dudenhofen 50 km/h. In weiten Bereichen ist die Durchfahrt für Lkws mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verboten. Aufgrund der engen Ortsdurchfahrten liegen die Gebäude zum Teil sehr nah an der Straße.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um Entscheidung über etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

Die angeordnete Geschwindigkeit ist bereits auf 30 km/h reduziert.

Die Erneuerung des Fahrbahnbelags wird in Priorisierungsplan aufgenommen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Weiskirchen Schillerstraße	Die Schillerstraße ist eine belastete kommunale Straße im Stadtteil Weiskirchen. Es ist bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde ergab Überschreitungen der Werte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Es wurde somit der Stadt Rodgau als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rodgau:

Die Schillerstraße wird aktuell grundhaft saniert. Die Fertigstellung ist bis Ende 2024 anvisiert.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Dudenhofen K 174 (Kreisquerverbindung)	Die Landesstraße führt in die Großgemeinde Lützelbach und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 1.858 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	2	9

Eingaben aus der Beteiligung:

Lärmbeschwerde durch Anwohner der Glatzerstraße. Verkehrslärm (auch Lkw - und Schwerlastverkehr) hätte auf dem Stück Zwischen Kreuzung Rodgau Ringstraße und Kreuzung Nieuwpoorter Straße die letzten Jahre massiv zugenommen.

Ebenfalls Geschwindigkeitsüberschreitungen vor allem wochenends und nachts.

Forderung: Tempo 70 km/h oder Lärmschutzwand

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für wenige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Offenbach als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme de Landkreises Offenbach als Straßenbaulastträger:

Diese steht noch aus-

Polizeipräsidium Südosthessen, Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste: -

Der Bereich ist fast komplett durch Leitplanken geschützt, so dass es aus Gründen der Eigensicherung nicht geboten erscheint, dort ein Messfahrzeug zu postieren. Ggf. könnte aber in dem Bereich eine Lasermessung durchgeführt werden. Zum Einsatz können hier nur die Messsysteme XV 3 kommen, deren Einsatz durch Erlass HMdl gestoppt wurde, so dass Messungen in diesem Bereich gegenwärtig nicht möglich sind

10.9.12 Rödermark

Die 28.835 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Rödermark liegt zwischen den Städten Frankfurt a.M., Darmstadt und Aschaffenburg im Messeler Hügelland. Rödermark ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum mit einem gewerblichen Schwerpunkt. Die fünf Stadtteile Messenhausen, Ober-Roden, Urberach, Waldacker und Bulau liegen ca. zehn Kilometer von den nächsten Autobahnanschlüssen entfernt.

Rödermark ist ausschließlich über die Bundesstraße 45 an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Die Stadt Rödermark besitzt zwei Bahnhöfe. Der Bahnhof Rödermark-Ober-Roden ist ein zentraler Eisenbahnknotenpunkt, der die S-Bahn-Linie 1 (Rodgaubahn) mit der Dreieichbahn verbindet. Der zweite Bahnhof, Rödermark-Urberach wird durch die Dreieichbahn angefahren.

Zusätzlich werden die Stadtteile von mehreren regionalen Buslinien bedient.

Tabelle 296: Anzahl von Personen in Rödermark, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.985	724	578	416	4	3.707
Nachts (L _{Night})	993	586	479	29	22	-	2.087

Tabelle 297: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rödermark (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,410	2,541	0,408
Zahl der Wohnungen	1.763	474	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	642		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	143		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Urberach B 486 Konrad-Adenauer-Straße Traminer Straße	<p>Am 07.09.2021 wurde B 486 zwischen Traminer Straße 38 und Konrad-Adenauer-Straße 61 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Nach Aussage von Hessen Mobil wurde zudem ein Großteil der Ortsdurchfahrt im Jahr 2001 passiv geschützt.</p> <p>Eine Ortsumgehung B 486 Rödermark - Urberach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im vordringlichen Bedarf mit hoher städtebaulicher Beurteilung genannt.</p>
2 OT Waldacker B 459 Hauptstraße	<p>Es ist seit dem 11.03.2020 in der Hauptstraße zwischen der Einmündung der Lerchenstraße und der Einmündung Am Kappenwald aus Gründen des Lärmschutzes in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h. angeordnet.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für 22 Gebäude ist im Jahr 2006 Baurecht über den Bebauungsplan "Waldacker" geschaffen worden. Somit muss die Stadt Rödermark für diese Gebäude gemäß der DIN 18005 für baulichen Schallschutz sorgen.</p>
3 OT Urberach, L 3097 Ober-Rodener-Straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab in der 3. Runde an vielen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmreduzierung. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvorausset-</p>

		zung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Die L 3097 in Rödermark ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes Hessen (s. u.)
4	Rodaustraße	Die Stadt Rödermark hat eine Straßenzustandserfassung aller (kommunaler) Straßen im Stadtgebiet durchgeführt. Die Straßenschäden in der Rodaustraße wurden als nicht so gravierend eingestuft, dass dies eine grundsätzliche Erneuerung der Straße rechtfertigen würden. Nachdem in den Jahren 2018/19 mehrere kleine schadhafte Flächen der Asphaltbetondecke erneuert wurden und davor Risse- und Fugensanierungen stattgefunden haben, sind nun weitere neue Schäden an der Oberfläche aufgenommen worden. Daher wird eine Deckensanierung in den nächsten Jahren in Betracht gezogen. Es wurde eine schalltechnische Untersuchung der Rodaustraße unternommen. Die berechneten Gebäude ergaben weder eine Veranlassung zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen noch begründen sie Maßnahmen der Lärmsanierung.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
L 3097	Die Landesstraße L 3097 führt durch die Stadtteile Ober-Roden und Urberach. Aufgrund Ihres Verlaufes wird sie hier in unterschiedlichen Straßenabschnitten untersucht:
3	OT Urberach, Ober-Rodener-Straße
5	OT Urberach, Bahnhofstraße Darmstädter Straße
6	OT Urberach, Robert-Bloch-Straße/Wagnerstraße
8	OT Ober-Roden, Nieder-Röder-Straße/Hanauer Straße /Mainzer Straße

L 3097 im Stadtgebiet Rödermark als Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmevorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Urberach L 3097 Bahnhofstraße	Die L 3097 führt als Ortsdurchfahrt durch Urberach. Der DTV 2021 beträgt am südlichen Ortsausgang 2.753 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr 62 Fz/Tag. In der Bahnhofstraße ist bereits seit Jahrzehnten	553	625

Darmstädter Straße	eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt Rödermark/Urberach (Einbahnstraßenring) in 2020 grundhaft erneuert.
---------------------------	--

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr.

Die Stadt Rödermark wünscht eine Anordnung von Tempo 30 ganztags in einem Abschnitt der Darmstädter Straße.

Bisheriger Sachstand:

Es liegt ein schalltechnisches Gutachten von Hessen Mobil basierend auf der Straßenverkehrszählung 2015 vor.

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Darüber hinaus wurden flächendeckend Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt:

Die Stadt Rödermark prüft derzeit die Anordnung einer Tempo 30 km/h-Anordnung auf der Darmstädter Straße.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis der Überprüfung einer Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung zu unterrichten.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Urberach L 3097 Robert-Bloch-Straße Wagnerstraße	Die L 3097 führt als Ortsdurchfahrt durch Urberach. In beiden Straßen ist bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde die Ortsdurchfahrt Rödermark/Urberach (Einbahnstraßenring) in 2020 grundhaft erneuert.	14	28

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an einigen Gebäuden die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ober-Roden B 459 Rödermarkring	Die B 459 führt als Umgehungsstraße zwischen den Stadtteilen Urberach und Ober-Roden. Im südlichen Verlauf durch das Gewerbegebiet von Ober-Roden und tangiert im Bereich von Breidert Wohnbebauung. Der DTV 2021 beträgt 10.562 Kfz/Tag.	70	99

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Ober-Roden L 3097 Nieder-Röder-Straße Hanauer Straße Mainzer Straße	Die L 3097 führt als Ortsdurchfahrt durch den nördlichen Stadtteil von Ober-Roden. Der DTV 2021 beträgt 7.76 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 332 Fz/Tag.	42	62

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr. Eine Anordnung von Tempo 30 ganztags wird gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lassen darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Auch wenn gemäß der schalltechnischen Berechnung die Voraussetzungen bzw. Verpflichtungen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht vorliegen, hat die Verkehrsbehörde eine mögliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30

km/h zur Nachtzeit einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Nach Rücksprache mit der oberen Straßenverkehrsbehörde werden die rechtlichen Voraussetzungen als nicht gegeben gesehen.

Ein Genehmigungsverfahren zu einem möglichen Lkw-Durchfahrtsverbot ist derzeit bei der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Offenbach anhängig.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Ober-Roden Frankfurter Straße	Die kommunale Frankfurter Straße führt in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet und hat eine innerörtliche Funktion.	130	165

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab flächendeckend Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rödermark:

In der Frankfurter Straße ist fast durchgängig bereits seit Jahren Tempo 30 angeordnet.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass es zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt, vor allem bedingt durch einseitiges Gehwegparken. Es wird daher ein Verbot des Gehwegparken, versetztes Parken und Radfahrstreifen, sowie eine stationären Blitzersäule im Kreuzungsbereich L3097 / Frankfurter Straße gewünscht. Weiterhin soll hier eine Kreisellösung schnellstmöglich herbeigeführt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.6 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Ober-Roden Dieburger Straße	Die kommunale Dieburger Straße führt als Verlängerung der Frankfurter Straße in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet und hat eine innerörtliche Funktion.	194	250

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab flächendeckend Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rödermark:

In der Dieburger Straße ist fast durchgängig bereits seit Jahren Tempo 30 angeordnet.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass es zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

10.9.13 Seligenstadt

Die 21.752 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Seligenstadt ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt direkt am Main, der gleichzeitig die Grenze zu Bayern bildet. Neben der Kernstadt umfasst das Stadtgebiet noch die Stadtteile Klein-Welzheim und Froschhausen.

Mit dem Seligenstädter Dreieck besitzt Seligenstadt eine direkte Anbindung an die BAB 3. Mehrere Landesstraßen durchziehen das Stadtgebiet, u.a. die L 2310, die in zwei von drei fertigen Teilabschnitten eine Ortsumgehung um die Kernstadt bildet.

Durch den auf der Bahnstrecke Hanau-Groß-Umstadt Wiebelsbach (-Erbach) befindlichen Bahnhof Seligenstadt besitzt die Odenwaldbahn einen weiteren Haltepunkt, der bereits seit 1882 besteht. Der öffentliche Nahverkehr in Form regionaler Buslinien wird durch die Kreis-Verkehrs-Gesellschaft Offenbach (kvgOF) geregelt.

Die heutige Mainfähre verbindet Seligenstadt mit den bayerischen Gemeinden Kahl und Karlstein am Main. Aufgrund der hohen Verwaltungskosten für die Seligenstädter Stadwerke wurde schon des Öfteren über eine Einstellung des Fährbetriebes diskutiert.

Der Flugplatz Zellhausen ist ein Segelfluggelände, auf dem Segelflugzeuge, selbststartende Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Gleitschirme und Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern zugelassen sind, starten und landen dürfen.

Tabelle 298: Anzahl von Personen in Seligenstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.661	1.317	550	250	39	4.817
Nachts (L _{Night})	1.865	906	268	76	9	-	3.124

Tabelle 299: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Seligenstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	21,048	9,379	1,507
Zahl der Wohnungen	2.292	398	18
Zahl der Krankenhausgebäude	5	1	0
Zahl der Schulgebäude	3	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	783		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	195		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen:

1	<p>L 3065 Steinheimer Straße/ Jahnstraße/ Kapellenstraße</p>	<p>Auf dem Abschnitt zwischen Steinweg und Jahnstraße ist bereits Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Es ist seit Juni 2021 Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen auf folgenden Straßenabschnitten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 ganztags auf der Kapellenstraße zwischen den Kreuzungen Frankfurter Straße und Steinweg sowie - Tempo 30 in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 auf der Steinheimer Straße zwischen der Einmündung Jahnstraße und der Hausnummer 110 - Tempo 30 in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 auf der Jahnstraße von der Kreuzung Kapellenstraße bis zur Steinheimer Straße umgesetzt. <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend könnten passive Schallschutzmaßnahmen durch Hessen Mobil möglich sein. Die Landesstraße ist außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. (s. u.)</p> <p>Der 3. Bauabschnitt der Ortsumgehung Seligenstadt befindet sich Planungsprogramm bei Hessen Mobil.</p>
2	<p>L 3121 Frankfurter Straße/ Duden- hofer Straße</p>	<p>Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Neubaugebiet in Seligenstadt (Silzenfeld/Dudenhöfer Straße/L3121) wurde die Deckschicht erneuert. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im Juni 2016.</p> <p>In der Ortsdurchfahrt wurden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung durch Hessen Mobil vereinzelt Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen.</p> <p>Insofern eine bauliche Sanierung des Straßenabschnitts geplant wird, wird auch die lärmtechnische Sanierung mit umgesetzt.</p>
3	<p>OT Froschhausen BAB 3</p>	<p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich</p>

4	OT Froschhausen L 2310 Offenbacher Landstraße/ Seligenstädter Straße	<p>Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Seligenstadt hat eine mögliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die obere Verkehrsbehörde sieht jedoch die rechtlichen Voraussetzungen als nicht gegeben an und hat die seinerzeitig erforderliche Zustimmung nicht erteilt. Dieser Zustimmungsvorbehalt ist mit Erlass des damaligen HMWEVW vom 16.08.2024 entfallen.</p> <p>Es wurden darüber hinaus an 126 Gebäuden Überschreitungen der Lärmsanierungswerte nachts festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist und der Schwerlastverkehr nicht signifikant gestiegen, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p> <p>Die Landesstraße ist außerdem Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen</p>
---	--	---

L 3065 und L 2310 in Seligenstadt Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen:
 Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Maßnahme
5	Frankfurter Straße	Der kommunale Straßenabschnitt der Frankfurter Straße bildet die Verlängerung der L 2310 und ist durch eine weite Wohnbebauung geprägt.

Bisheriger Sachstand:

Der kommunale Straßenabschnitt der Frankfurter Straße soll nach der Sanierung neu bewertet werden. Die Stadt Seligenstadt hat in 2023 eine Verkehrsdatenerhebung durchgeführt und daraufhin ein schalltechnisches Gutachten beauftragt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Festlegung:

Die Stadt Seligenstadt hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	Aschaffener Straße	Die Aschaffener Straße verbindet den Marktplatz mit dem Klosterbereich.	172	209

Eingaben aus der Beteiligung

Die Lärmkartierung weist eine hohe Lärmbelastung aus.

Stellungnahme der Stadt Seligenstadt

Der Straßenabschnitt ist bereits seit vielen Jahren Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Dies wurde im Rahmen der Kartierung nicht berücksichtigt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Klein-Welzheim K 185 Ketteler Straße/Hauptstraße/Mainflinger Straße	Die Kreisstraße führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil. Der DTV beträgt im Westen 7.375 Kfz/Tag und im Osten 2.974 Kfz/Tag.	151	190

Eingaben aus der Beteiligung

Die Stadt Seligenstadt bittet um Überprüfung der Lärmbelastung.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Auf der Kreisstraße wurden abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt.

Es wurde somit dem Landkreis Offenbach als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Landkreises Offenbach

Der Kreis Offenbach wird im kommenden Jahr 2024 eine Lärmberechnungen K 185 (Ketteler Straße, Hauptstraße und Mainflinger Straße) durchführen.

Je nach Ergebnis werden dann im darauffolgenden Jahr Haushaltsmittel gebunden für Lärmsanierungsmaßnahmen an den benannten Kreisstraßen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Klein-Welzheim Am Schneckenberg	Die kommunale Straße liegt in einem Wohngebiet.	-	-

Eingaben aus der Beteiligung

Es herrscht eine hohe Gesamtlärmbelastung aus Schienenverkehr, Fluglärm und der laute Wertstoffhof und die lärmende Kleingärten. Jetzt soll auch noch eine Anbindungsstrasse zur B 448 für Gewerbetreibenden gebaut werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen etwaiger Ausbauprojekte würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

10.10 Rheingau-Taunus-Kreis

Der Rheingau-Taunus-Kreis liegt im Nordwesten des Regierungsbezirkes Darmstadt und hat 189.918 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Der Rhein bildet die südliche und südwestliche Kreis- und Landesgrenze. Der westlichste Teil des Kreises gehört zum Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal. Im Norden grenzt der Landkreis an den Regierungsbezirk Gießen. Kreisstadt ist Bad Schwalbach, zwei Verwaltungsaußenstellen befinden sich in Rüdesheim am Rhein und Idstein.

Der internationale Bekanntheitsgrad der Region beruht auf dem Qualitätsweinbau im Rheingau. Der Tourismus hat ebenfalls eine große Bedeutung.

Im Osten durchquert die BAB 3 den Rheingau-Taunus-Kreis mit den Anschlussstellen Idstein und Wiesbaden/Niedernhausen. Die BAB 66 geht an der Anschlussstelle Wiesbaden-Frauenstein in die Bundesstraße 42 über, die bis Erbach (Rheingau) vierspurig ausgebaut ist. Von da an verläuft sie, außer in der Ortsdurchfahrt Rüdesheim, als Umgehungsstraße am Rhein entlang Richtung Koblenz. Sie liegt auf einem aufgeschütteten Fahrdamm im Überschwemmungsgebiet, ist aber bei Hochwasser dennoch von Überflutung bedroht. Weitere Bundesstraßen im Kreisgebiet sind die B 8, B 54, B 260, B 275 und B 417, insgesamt sind es 178,7 km. Das Verkehrsnetz wird ergänzt durch 306 km Landes- und 152,6 km Kreisstraßen.

Entlang der BAB 3 führt seit 2002 die Trasse der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt ohne Halt durch den Kreis. Das Kreisgebiet wird durch zwei Bahnlinien erschlossen, zum einen durch die Rechte Rheinstrecke, die den Rheingau mit Wiesbaden und Koblenz verbindet, und zum anderen die Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt a.M. bzw. Wiesbaden und Limburg mit vier Haltestellen im Kreis. Der Bahnlärm im Rheintal, vor allem der Schienengüterverkehr in der Nacht, stellt eine enorme Belastung für die Menschen dar.

Im Süden und Westen hat der Rheingau-Taunus-Kreis Anteil am Rhein als einer internationalen Wasserstraße. Die Kreisgrenze liegt im Prinzip in der Mitte der Fahrrinne und schließt so einige Inseln mit ein. Die größte dieser Inseln ist die Mariannaue bei Erbach und Hattenheim. Autofähren über den Rhein gibt es von Oestrich-Winkel nach Ingelheim, von Rüdesheim nach Bingen und von Lorch nach Niederheimbach. Anlegestellen für die Linienschifffahrt der Köln-Düsseldorfer befinden sich in Eltville, Rüdesheim, Assmannshausen und Lorch.

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises und Partnerin im Rhein-Main-Verkehrsverbund.

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)

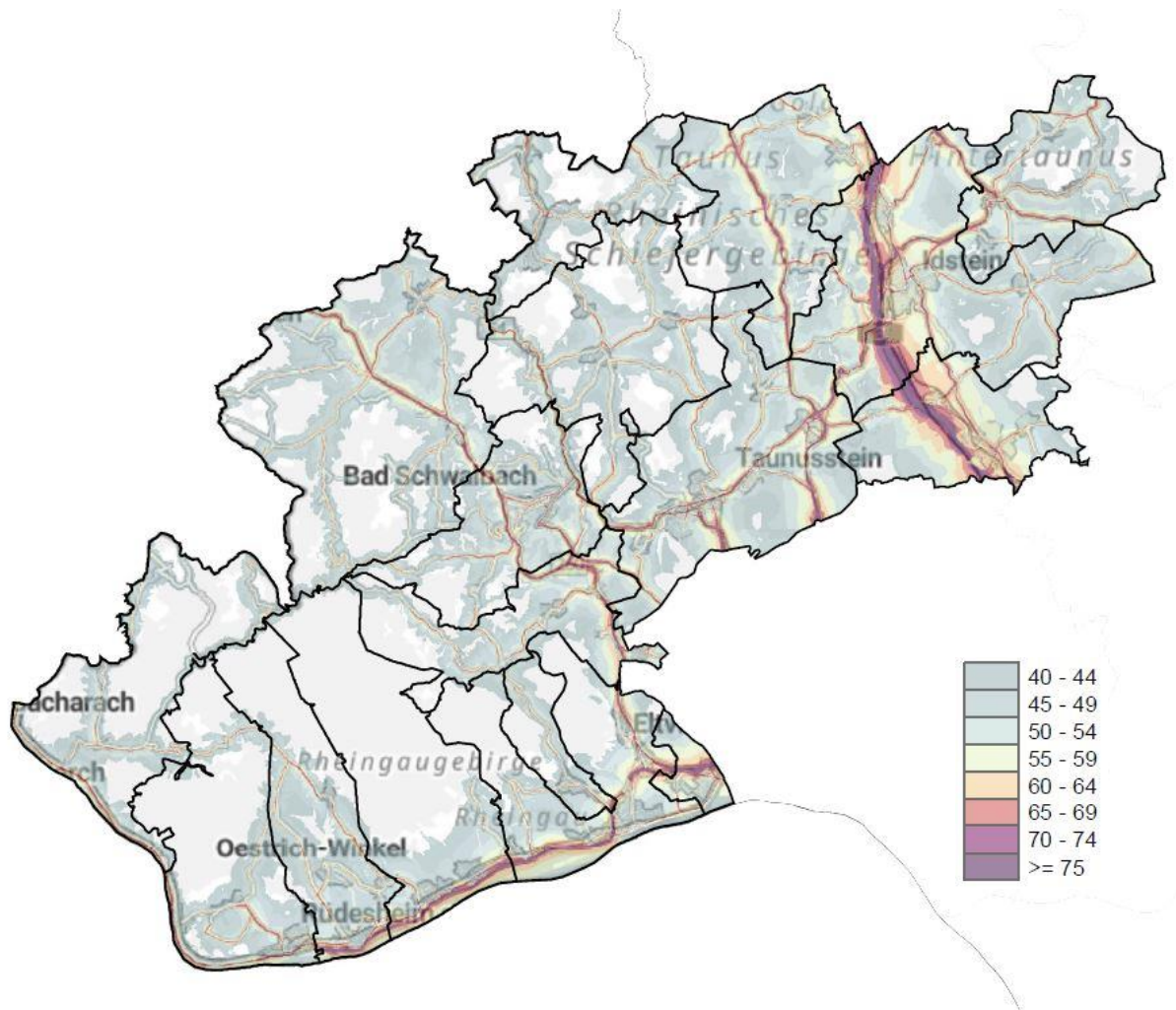


Abbildung 124: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Rheingau-Taunus-Kreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

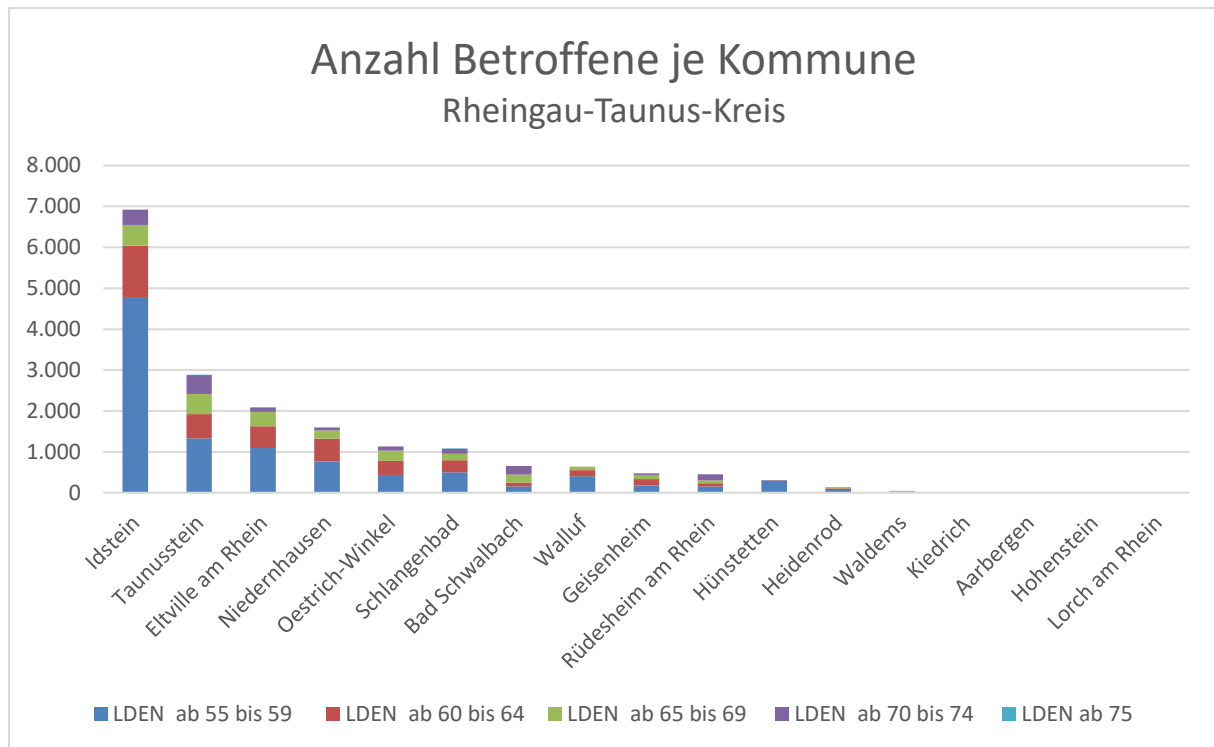


Abbildung 125: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde vorgeschlagen, den **Naturpark Taunus, bzw. den Wispertaunus** als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Die einzelnen vorgeschlagenen Gebiete werden in den Unterkapiteln bei den Kommunen abgebildet.

ÖPNV

Eingabe aus der Beteiligung:

- a. Eine Rundfahrt Start Wiesbaden - Schierstein - Walluf - Martinsthal -Schlangenbad - Georgenborn -Wiesbaden und auch andersrum Wiesbaden - Georgenborn - Schlangenbad - Martinsthal - Walluf - Schierstein - Wiesbaden würde eine Verbesserung des Verkehrs schaffen.
- b. Die Bus- und Bahnfahrpläne sind besser aufeinander abzustimmen.

Stellungnahme der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

- a. Ein Rundverkehr auf dieser Relation wurde bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts des Rheingau-Taunus-Kreises 2020 intensiv geprüft und untersucht und als unwirtschaftlich und wenig praktikabel verworfen, da störungs- und verspätungsanfällig.
- b. Alle Buslinien im Rheingau sind auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der RB10 abgestimmt.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

- b. Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots erfolgt im Rahmen der bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten auf der Grundlage der Bedienungsstandards, die in den Nahverkehrsplänen festgelegt sind und regelmäßig überprüft und fortgeschrieben werden.

10.10.1 Aarbergen

Aarbergen hat 6.334 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und grenzt im Norden an das Bundesland Rheinland-Pfalz, sowie den Regierungsbezirk Gießen. Der überwiegende Teil der Gemeindefläche ist bewaldet. Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Kettenbach, Michelbach, Hausen über Aar, Rückershausen, Panrod und Daisbach.

Aarbergen liegt direkt an der B 54, die die Ortsdurchfahrt einiger Stadtteile bildet. Von allen Ortsteilen verkehren regelmäßig Buslinien nach Wiesbaden, Limburg und Bad Schwalbach.

Auf dem Segelfluggelände Michelbach dürfen Segelflugzeuge, selbststartende Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern zugelassen sind, starten und landen.

Tabelle 300: Anzahl von Personen in Aarbergen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 301: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Aarbergen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Michelbach B 54 Im Aartal	Es handelt sich um einen Straßenabschnitt außerhalb der geschlossenen Ortschaft mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h. Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde

der Lärmaktionsplanung wurden an 8 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde des Rheingau-Taunus-Kreises erscheinen weitere Geschwindigkeitsreduzierungen unverhältnismäßig und für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Hausen über Aar B 54	Die B 54 führt durch das Gemeindegebiet von Aarbergen. In Hausen über Aar führt sie durch die Wohnbebauung. Der DTV 2021 beträgt 4.122 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Motorradlärm ist sehr laut. Es wird innerhalb der Ortschaft Tempo 30 km/h und außerhalb Tempo 70 km/h gefordert. Darüber hinaus werden bauliche Verkehrsberuhigung und Querungshilfen vorgeschlagen. Weiterhin kommt es zu Lärmbeeinträchtigungen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen. Verkehrskontrollen und die Aufstellung von Blitzern sind Vorschläge der Öffentlichkeit. Darüber hinaus wurde ein generelles Fahrverbot für Motorräder zwischen Bad Schwalbach und Rückertshausen vorgeschlagen.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt:

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 1 Gebäude nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

Am 24.06.2024 wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf Tempo 30 km/h von 22 bis 6 Uhr auf Höhe des Anwesens Aarstraße 2 angeordnet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

An weiteren Gebäuden wird der Richtwert nach BImSchV in der Nacht überschritten und eine Lärmreduzierung von 3 dB ist möglich. Daher soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nacht aus Lärmschutzgründen kann daher zwischen Aarstr. 2 und Einmündung Schaltenbach angeordnet werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Rückershausen B 54 Limburger Straße	Die B 54 zieht in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Rückershausen. Der DTV 2021 beträgt zwischen 3.888 und 4.122 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird innerhalb der Ortschaft Tempo 30 km/h und die Aufstellung eines Blitzers gefordert. Darüber hinaus wurde ein generelles Fahrverbot für Motorräder zwischen Bad Schwalbach und Rückertshausen vorgeschlagen.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 68 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie werden in der Nacht an einigen Gebäuden zwischen Haus Nr. 6 und 20 überschritten. Die Grenzwerte der BImSchV werden im gleichen Abschnitt ebenfalls nachts und teilweise am Tag überschritten. Im übrigen Verlauf der Limburger Straße werden die Grenzwerte in der Nacht überschritten und es wird für die meisten Gebäude eine Lärmreduzierung um 3 db erreicht.

Daher wäre im Aarbergen-Rückershausen eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in der Nacht im Bereich zwischen Limburger Straße Nr. 6 und Einmündung Rheinstraße im Rahmen einer Ermessensentscheidung angemessen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Daisbach L 3031	Die Landesstraße erschließt den Ortsteil Daisbach. Nur wenig Wohnbebauung liegt an der L 3031. Der DTV 2021 beträgt 1.949 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Anordnung von Tempo 30 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Kettenbach L 3031 Scheidertalstraße	Die Landesstraße führt in Ortsrandlage auf die B 54. Der DTV 2021 beträgt 2.413 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 125 Fz/Tag.	45	58

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Anordnung von Tempo 30 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Panrod L 3031 Wilhelmstraße Palmbachstraße	Die L 3031 durchzieht den Ortsteil Panrod in der Ortsdurchfahrt.	7	15

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung lauten Tempo 50 km/h vom Ortausgang bis zum Ende der Wohnbebauung, Tempo 20 km/h für Schwerlastverkehr oder auch Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr. Auch eine Fahrbahndeckenerneuerung wegen schlechtem Zustand wurde gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet. zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung.

10.10.2 Bad Schwalbach

Bad Schwalbach hat 11.602 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist Kreisstadt des Rheingau-Taunus-Kreises. Die Stadt besteht aus den Stadtteilen Adolfseck, der Kernstadt Bad Schwalbach, Fischbach, Heimbach, Hettenhain, Langenseifen, Lindschied und Ramschied. Bad Schwalbach ist im Regionalplan Südhessen als Mittelzentrum ausgewiesen und ist Kurort und Heilbad mit diversen Krankenhäusern und Kliniken.

Bad Schwalbach liegt an der „Bäderstraße“ (B 260) und an der Aartalstraße B 54/B 275.

Bad Schwalbach und seine Stadtteile sind durch verschiedene regionale Buslinien untereinander, sowie mit den Nachbarkommunen und der Landeshauptstadt Wiesbaden verbunden. Der Bahnhof Bad Schwalbach liegt an der Aartalbahn, auf der aber seit 1986 kein regulärer öffentlicher Personennahverkehr mehr betrieben wird. Bad Schwalbach ist damit eine der wenigen deutschen Kreisstädte, die nicht durch den SPNV erschlossen wird.

Tabelle 302: Anzahl von Personen in Bad Schwalbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	157	92	196	210	0	655
Nachts (L _{Night})	82	129	307	0	0	-	518

Tabelle 303: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Schwalbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,379	0,789	0,143
Zahl der Wohnungen	310	193	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	149		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	44		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Hettenhain K 663 Talstraße, Mittelstraße,	Da die Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung überschritten werden, wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohner angesehen.

Bärstadter Straße	Der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger für die K 663 hat keine Haushaltsmittel für die freiwilligen Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.
-----------------------------------	--

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2 B 275 Bahnhofstraße/ Adolfstraße/ Kirchstraße/ Rheinstraße	Die B 275 führt in der Ortsdurchfahrt durch Bad Schwalbach. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 an der Kreuzung mit der B 54 ca. 9.400 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 460 Fahrzeugen/Tag. Es gibt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags wegen Verkehrssicherheit auf der Adolfstraße zwischen der Koblenzer Straße und der Verbindungsstraße.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Bisheriger Sachstand:

Die B 275 in Bad Schwalbach war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung Hessen. Ende 2019 konnte zwischen Koblenzer Straße und der Erbsenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt werden.

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

Für fast alle Gebäude werden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

B 275 in Bad Schwalbach Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWV weitergeleitet.

Im Rahmen eines Bauvorhabens würden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BlmschV geprüft werden.

B 54/B 275: Langfristige Projekte zur Lärminderung Querspange Hettenhain:

Die sog „Hettenhainer Spange“ soll eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 54 und 260 zwischen der Ortslage Hettenhain und dem Taunuswunderland herstellen und somit die innerstädtische Verkehrsbelastung Bad Schwalbachs und Taunussteins vermindern. Dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im weiteren Bedarf aufgeführt.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Hettenhain ist für den Durchgangsverkehr aufgrund der engen Bebauung nicht für den Durchgangsverkehr geeignet. Mit dem Ausbau der Verbindung der K663 auf die B54 wird der Schwerlastverkehr zunehmen und ein Ärgernis für die Anwohner in Hettenhain darstellen. Trotz Anordnung einer Tonnen- oder Längenbeschränkung, wird eine Kontrolle über die Einhaltung nur schwer möglich sein.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3374 Reitallee	Die Reitallee zweigt im Kernstadtbereich von der Bundesstraße ab und führt Richtung Langenseifen und ist nur wenig bebaut.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Auch bei der Stadt Bad Schwalbach gehen Beschwerden durch die Anwohner in der Königsberger Straße ein. Die Reitallee liegt in einem Tal. Der Schall hallt durch die Topografie in die Königsberger Straße. Eine geringe Verbesserung der Beschwerden konnte durch das Lärmdisplay erreicht werden. Allerdings stellt dies keine abschließende Lösung dar.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	K 667 Emser Straße	Die Kreisstraße verbindet die B 275 mit der westlich von Bad Schwalbach verlaufenden B 260 und dem	68	92

dortigen Gewerbegebiet. Die angrenzende Wohnbebauung ist weitläufig und meist mit Abstand zur Straße.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für Straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Ein Schallschutzgutachten wird befürwortet. Insbesondere der Straßenbelag könnte erneuert werden. Die Kreuzungsbereiche Emser Straße / Schmidtberg sowie der Kreuzungsbereich Emser Straße / Fasanenweg sind gepflastert und nicht mit einer Asphaltdeckschicht ausgebaut.

Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenbaulastträger:

In dem betroffenen Abschnitt ist die Geschwindigkeit bereits auf 30km/h beschränkt. Aufgrund der starken Steigung von 13% geht von dem KFZ-Verkehr eine erhöhte Lärmemission aus. Für passive Schallschutzmaßnahmen sind keine Haushaltsmittel eingeplant, da es sich um eine freiwillige Maßnahme handelt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Heimbach L 3456	Die Landesstraße führt mit Ausnahme eines kurzen Bereichs in Ortsrandlage von Heimbach und erfüllt vor allem eine überregionale Funktion. Der DTV 2021 beträgt 2.70 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Auch die Stadt Bad Schwalbach erreicht einige Beschwerden durch Bewohner des Stadtteils Heimbach. Inwiefern eine bauliche Maßnahme sinnvoll ist, kann nicht beurteilt werden. Sollte es hierbei zu tatsächlichen Verbesserungen kommen, wird dies als sinnvoll erachtet. Eine Geschwindigkeitsreduzierung innerorts auf 30 km/h und außer Orts auf 60 km/h könnte Lärm in Heimbach vermindern. Insbesondere dient die L3456 als Umleitungsstrecke für den Schwerlastverkehr, der eine enorme Immissionsquelle darstellt. Insbesondere die Fa. Kopp Umwelt GmbH und der Baustoffhandel Becker fahren regelmäßig mehrmals täglich mit ihren Lkw durch Heimbach, was enormen Lärm verursacht, insbesondere dann, wenn diese durch Unebenheiten oder Schachtdeckel fahren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Langenseifen L 3374 Lorcher Straße	Die L 3374 führt in der Ortsdurchfahrt durch Langenseifen.	17	24

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Eine bauliche Sanierung der Fahrbahnoberfläche könnte Immissionen verringern, allerdings den Verkehr schneller fahren lassen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ramschied L 3033 Wisperstraße	Die L 3033 erschließt den Stadtteil Ramschied.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es liegt eine hohe Lärmbelastung vor, auch wegen Motorräder.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Stellungnahme der Stadt Bad Schwalbach:

Ramschied ist DIE Zufahrtsstraße zur Wisperstraße. Dass es keine Belastete geben soll, ist

nicht nachvollziehbar. Auch regelmäßige Motorradkontrollen durch die Polizei werden hier durchgeführt, da Ramschied während der Warmwetterperioden extrem von Motorradfahrern betroffen ist. Durch die Topografie hallt der Lärm in den Ort. Auch Beschwerden erhalten wir, allerdings nur in der Ortsdurchfahrt. Ein schalltechnisches Gutachten durch Hessen Mobil würde befürwortet werden.

10.10.3 Eltville am Rhein

Eltville am Rhein hat 17.040 Einwohnern (Stand: 31.12.2023). Eltville liegt im Weinanbauggebiet Rheingau und nennt sich Wein-, Sekt- und Rosenstadt und seit 2006 Gutenberg- und seit 2020 Nachkriegsstadt, womit es die meisten Städtetitel Deutschlands trägt. Das Stadtgebiet von Eltville ist in fünf Ortsbezirke aufgeteilt: Eltville, Erbach (inkl. OT Eichberg), Hattenheim (inkl. Ortsteil Kloster Eberbach), Martinsthal und Rauenthal.

Durch das Stadtgebiet führt die Bundesstraße 42 als Verlängerung der Bundesautobahn 66. Sie verläuft mit den drei Anschlussstellen Eltville-Nord, -Mitte und -West als autobahnähnlich ausgebaute Umgehungsstraße. Von der B 42 zweigt gleich nach dem Ende der BAB 66 die Bundesstraße 260 nach Norden ab.

Die RheingauLinie RB 10 bedient die VIAS GmbH an der Rechten Rheinstrecke von Frankfurt am Main über Wiesbaden und Koblenz nach Neuwied die Stationen in Eltville, Erbach und Hattenheim. Ergänzt wird der ÖPNV durch den Buslinienverkehr auf der Strecke Wiesbaden-Rüdesheim, sowie Busverbindungen zu allen Stadtteilen sowie nach Kiedrich, Kloster Eberbach und Schlangenbad.

Am Rheinufer existieren mehrere Schifffahrt-Anlegestellen, unter anderem für den Linienverkehr der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt.

Tabelle 304: Anzahl von Personen in Eltville am Rhein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.093	530	353	100	17	2.093
Nachts (L _{Night})	691	406	119	19	1	-	1.236

Tabelle 305: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Eltville am Rhein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,909	2,491	0,498
Zahl der Wohnungen	995	223	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	349		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	78		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Erbach, B 42	Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Hattenheim und Erbach als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags ausgewiesen. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
2 OT Hattenheim, B 42	Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Hattenheim und Erbach als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ganztags ausgewiesen. Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 6 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 OT Martinthal, B 260, Schlangenbader Straße	Die Bundesstraße 260 führt als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Martinthal. An 9 Gebäuden wurden bereits bauliche Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Lärmsanierung umgesetzt. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 ca. 13.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 650 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gingen folgende Forderungen ein: Tempo 30 km/h ganztags, Lkw-Durchfahrtsverbot, Zuschuss zu Schallschutzfenstern, Einbahnstraße in Richtung Schlangenbad, „Anwohner-frei“-Beschränkung, Verkehrspausen durch Ampelsteuerung, Verkehrsreduzierung, Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen, ÖPNV verbessern, Bau der Ortsumgehung.

Bisheriger Sachstand:

Bereits 2018 konnte auf der Schiersteiner Straße 3 bis 36, bzw. 37 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt werden.

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

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der An-

spruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Eltville:

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Eltville am Rhein hat mit Schreiben vom 21.06.2023 auf Grundlage einer neuen schalltechnischen Berechnung durch Hessen Mobil bei der Kreisverkehrsbehörde des Rheingau-Taunus-Kreises einen Antrag auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h **ganztags** beantragt.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

Eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 30 km/h würde dem Stadtteil eine nicht unerhebliche Lärminderung bringen. Nach Rücksprache mit Hessen Mobil ist die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße nicht gefährdet. Gemäß den Berechnungen von Hessen Mobil sind nahezu durchwegs Reduzierungen der Dezibelwerte um zwei bis drei Dezibel(A) zu erwarten. Dies stellt eine erhebliche Reduzierung dar. Somit ist beabsichtigt, ganztags Tempo 30 auf der B 260 in Eltville-Martinsthal anzuordnen. Die Bereiche außerhalb der geschlossenen Ortschaft bleiben wie bisher bei 50 km/h südöstlich aus Richtung B 42 und bei 60 km/h nördlich von Eltville-Martinsthal.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Alle Eingaben wurden an die Kommune, die zuständige Straßenverkehrsbehörde und den ÖPNV-Aufgabenträger weitergeleitet.

Stellungnahme der Stadt Eltville:

Die Stadt Eltville am Rhein hat ab Oktober 2023 zwei zusätzliche Geschwindigkeitsmesskameras für die stationären Messsäulen beschafft.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Ortsumgehung Martinsthal:

Die Ortsumgehung B 260 Eltville/Martinsthal ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme im weiteren Bedarf eingestuft.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Martinsthal , L 3036 Hauptstraße	Die L 3036 bildet die zweite Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Martinsthal. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 5.600 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Straße sei stark lärmbelastet. Trotz Lkw-Durchfahrtsverbot fährt der Lieferverkehr, der landwirtschaftliche Verkehr und der ÖPNV noch durch die Straße. Hierdurch kommt es immer wieder zu Beinaheunfällen und Verkehrsbehinderungen. Eine große Gefahr für Fußgänger entsteht auch durch Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gingen folgende Forderungen ein:

- Durchfahrtsbeschränkung
- Abkürzung für Durchgangsverkehr verhindern
- Geschwindigkeitspoller, Bremsschwellen
- Blitzer
- Verkehrskontrollen (Lkw-Kontrollen)
- Tempo 10 km/h
- Einbahnstraße
- Fahrbahnverengung auf eine Spur
- Ampel

Bisheriger Sachstand:

Auf Hauptstraße Hausnummer 26 bis nach der Haltestelle Hauptstraße, Einmündung Heimatstraße (Richtung Eltville) und in der Gegenrichtung Richtung Ortsmitte von Hauptstraße Hausnummer 55, Weingut Schlepper-Engelmann ist bereits Tempo 20 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet. Zudem herrscht ein Lkw-Durchfahrtsverbot > 7,5 t.

Laut schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 39 Gebäuden nachts die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Alle Eingaben wurden an die Kommune, den Rheingau-Taunus-Kreis und den ÖPNV-Aufgabenträger weitergeleitet.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind

keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Stellungnahme der Stadt Eltville:

Die Stadt Eltville am Rhein hat eine Verkehrsuntersuchung durch ein Verkehrsplanungsinstitut beauftragt. Der Erläuterungsbericht zur Verkehrsuntersuchung hat verschiedene Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Hauptstraße aufgezeigt. Unter anderem wurde eine „unechte Einbahnstraße“ thematisiert. Zu einer Umsetzung einer der beschriebenen, denkbaren Maßnahmen der Verkehrsuntersuchung kam es noch nicht.

Ein Antrag auf Durchfahrtsbeschränkung mit dem Zusatz „Anlieger frei“ wurde zur Stellungnahme an Hessen Mobil, die Polizei und die Kreisverkehrsbehörde übermittelt.

Einbahnstraße: Diese Möglichkeit wurde immer wieder diskutiert, aber ist auch am Widerstand der Bevölkerung, die nicht direkt an der Hauptstraße in Martinsthal wohnt, gescheitert.

Ortsumgehung: Überlegungen eine weitere Zufahrt auf die B42 zu gestalten, die nach dem Martinsthaler Kreisel von der „Großen Hub“ auf die Bundesstraße in Richtung Rheingau führt und die Verkehrsströme der Hauptstraße aufnimmt, wurden nicht weiterverfolgt. Hierzu wäre eine Planung und Zustimmung von Hessen Mobil und eine Kostenübernahme durch den Straßenbaulastträger erforderlich. Dies ist jedoch nicht zu erwarten.

ÖPNV: Seitens der Stadt Eltville am Rhein wurde wiederholt die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) angefragt, zumindest die Leerfahrten der ÖPNV-Linienbusse durch die Hauptstraße zu unterlassen. Dies wurde wiederholt mit der Begründung der Kosten für Zusatzkilometer über die B260 und den Zeitverlust der Busanschlüsse abgelehnt. Leider konnten wir in dieser Hinsicht noch keine Verbesserung erreichen.

10.10.4 Geisenheim

Die Hochschulstadt Geisenheim hat 11.776 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist neben der Kernstadt aufgeteilt in die Stadtteile Johannisberg (Grund, Berg, Schloßheide), Marienthal und Stephanshausen. Das Stadtgebiet zieht sich vom Rhein aus in einem etwa drei Kilometer breiten Streifen in die Südhänge des Rheingaugebirges. Geisenheim weist neben zahlreichen Bildungs- und Forschungseinrichtungen auch eine leistungsfähige und stabile Handels- und Industriestruktur auf.

An Geisenheim vorbei führt die B 42, die Wiesbaden mit Koblenz verbindet.

Die RheingauLinie RB 10 wird von der VIAS GmbH über die Rechte Rheinstrecke von Frankfurt am Main über Wiesbaden und Koblenz nach Neuwied bedient. Durch Regionalbusverbindungen werden die Stadtteile untereinander und nach Wiesbaden erschlossen.

Eine Schiffsanlegestelle ist lediglich für kleine Personenschiffe vorhanden.

Tabelle 306: Anzahl von Personen in Geisenheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	180	150	102	44	0	476
Nachts (L _{Night})	163	88	81	0	0	-	332

Tabelle 307: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Geisenheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,926	0,558	0,100
Zahl der Wohnungen	224	68	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	86		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	22		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 42	Die Bundesstraße 42 führt vierspurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Geisenheim als Ortsumgehung entlang. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:**a. Tempo 30 km/h**Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anordnung von Tempo 30 km/h im gesamten Ortsteil Johannisberg sollte geprüft werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingabe wurde an die Stadt Geisenheim weitergeleitet, mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 K 630 Rüdeshheimer Straße	Die Rüdeshheimer Straße führt als Verlängerung der B 42 an der Bahnstrecke entlang von Rüdeshheim nach Geisenheim.	50	64

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde gefordert, Tempo 30 km/h anzuordnen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Rheingau-Taunus als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme Rheingau-Taunus-Kreis:

Für passive Schallschutzmaßnahmen sind keine Haushaltsmittel eingeplant, da es sich um eine freiwillige Maßnahme handelt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Johannisberg L 3272 Grund	Von Geisenheim kommend führt die L 3272 in der Ortsdurchfahrt durch Johannisberg und den südlichen Teil namens „Grund“.	7	19

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Verkehrsbelastung und es kommt zu vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es liegt keine ausreichende Gehwegbreite vor, teilweise müssen Fußgänger auf die Fahrbahn, so dass ein Unfallschwerpunkt gegeben ist.

Es sollte Tempo 30 km/h angeordnet werden, und eine Fahrbahnschwelle im Engpass Ausgang Johannisberg Richtung Geisenheim und in der Kurve vor der Verengung eingerichtet werden. Die Vorfahrtsregelung ist aufzuheben, sodass sowohl die Fahrzeuge aus Johannisberg als auch die aus Richtung Geisenheim langsam an diese verengte Straßenführung heranfahren müssen. Ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr sollte ebenfalls geprüft werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt jedoch vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne direkte Lärmschutzfunktion (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen, Schwellen) sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

10.10.5 Heidenrod

Heidenrod hat 7.905 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die Großgemeinde liegt an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz im westlichen Hintertaunus und ist mit knapp 96 Quadratkilometern die flächenmäßig größte Gemeinde im Rheingau-Taunus-Kreis. Heidenrod gehört hessenweit zu den Gemeinden mit den meisten Ortsteilen (19), wobei sechs der Ortsteile nicht mehr als je rund einhundert Einwohner haben. Im Einzelnen: Algenroth, Dickschied, Egenroth, Geroldstein, Grebenroth, Hilgenroth, Hupper, Kemel, Langschied, Laufenselden (Sitz der Gemeindeverwaltung), Mappershain, Martenroth, Nauroth, Niedermeilingen, Obermeilingen, Springen, Watzelhain, Wisper und Zorn.

Heidenrod ist vorrangig Wohngemeinde. Durch die Topographie des Gemeindegebietes bedingt gibt es in Heidenrod acht Kläranlagen. Zudem befinden sich zwei Windparks mit insgesamt 17 Windkraftanlagen sowie ein Biomassekraftwerk auf dem Gemeindegebiet.

Die Bundesstraße 260 („Bäderstraße“) durchzieht das Gemeindegebiet. Ergänzt wird das Straßennetz durch diverse Landes- und Gemeindestraßen. Der ÖPNV wird durch Regional-Buslinien der RTV sichergestellt.

Tabelle 308: Anzahl von Personen in Heidenrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	67	39	22	12	0	140
Nachts (L _{Night})	48	26	14	1	0	-	89

Tabelle 309: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Heidenrod (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,151	0,733	0,154
Zahl der Wohnungen	64	15	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	24		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	OT Kemel B 260, Bäderstraße	Die B 260 führt entlang der Bebauung des Ortsteils Kemel. Die derzeit zulässige Geschwindigkeit ist auf dem nordwestlichen Straßenabschnitt bis zur Einmündung der L 3455 für Pkw und Lkw auf 60km/h angeordnet, für den restlichen Straßenabschnitt für Pkw und für Lkw 80 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An einzelnen Gebäuden werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

Entlang der Bundesstraße auf Höhe des Gemeindeteils Kernel wurden baulich ein Lärmschutzwand und angrenzend eine Lärmschutzwand errichtet, welche auch baurechtlich gesichert sind. Durch diese Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass an allen Gebäuden in Heidenrod-Kemel die Maximalwerte für Verkehrslärm tagsüber und während der Nacht nicht überschritten werden.

Gemäß der letzten Berechnung von Hessen Mobil vom 18.09.2023 wird bei sieben Gebäuden tagsüber eine Lärmbelastung zwischen 64 und 69 dB(A) und während der Nachtzeit bei vierzehn Gebäuden eine Lärmbelastung zwischen 54 und 59 dB(A) erreicht. Im Rahmen meiner Ermessensentscheidung komme ich derzeit zu der Entscheidung auf weitere Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder andere Maßnahmen zu verzichten.

Stellungnahme der Gemeinde Heidenrod:

Im Bereich der Ortslage Kemel, unmittelbar angrenzend an das Gemeindezentrum, wurde an der Bäderstraße eine Lärmschutzwand errichtet. Die Lärminderungsmaßnahme wurde im B-Plan planungsrechtlich gesichert. (Inhalt des B.-Planes ist es, im Bereich zwischen Römerhalle und Bundesstraße B 260 „Bäderstraße“ eine Wohnbebauung zu realisieren.)

Auch das in Kemel bestehende Gewerbegebiet „Die Haide“ wird im nördlichen Teil des Ortsteil Kemel direkt an die B 260 verkehrstechnischen angebunden. Ziel war es hier, dass Ziel- und Quellverkehr nicht die Ortslage Kemel tangieren. Mit dieser „Spange“ wurde eine adäquate Schallschutzmaßnahme zum Schutz der Bewohner des Ortsteils Kemel gegen den Verkehrslärm, der von der B 260 ausgeht, getroffen. Diese Maßnahmen sind in den jeweiligen Bebauungsplänen planungsrechtlich gesichert.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Kemel L 3455 Springener Straße Bäderstraße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Kemel. Der DTV beträgt am süd-westlichen Ortsausgang 1.611 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen wurde 2022 die Fahrbahndecke in der Ortsdurchfahrt Kemel erneuert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Nauroth/ Dickschied L 3035	Die L 3035 erschließt jeweils in Ortsrandlage die Ortsteile Nauroth und Dickschied. Der DTV beträgt am süd-westlichen Ortsausgang 426 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Straßenzustand der Landesstraße ist unhaltbar, es bestehen erhebliche Schäden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Geroldstein L 3033 Wisperstrecke	Die Landesstraße erschließt den Ortsteil Geroldstein und tangiert nur sehr wenig Wohnbebauung. Der DTV beträgt 975 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Straßenzustand der Landesstraße ist unhaltbar, es bestehen erhebliche Schäden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

10.10.6 Hohenstein

Die Gemeinde Hohenstein hat 6.212 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den Ortsteilen Breithardt (Sitz der Gemeindeverwaltung), Burg-Hohenstein, Holzhausen über Aar, Strinz-Margarethä, Born, Hennethal und Steckenroth. Die ursprünglich landwirtschaftlich geprägten Orte haben sich zu Wohngemeinden gewandelt.

Hohenstein liegt im Zentrum des Rheingau-Taunus-Kreises an der Bundesstraße 54. Das Straßenverkehrsnetz wird von verschiedenen Landes- und Kreisstraßen ergänzt.

Hohenstein hat verschiedene Buslinien, die von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft ausgeschrieben werden. Die meisten Ortsteile haben Anbindung nach Wiesbaden oder Taunusstein. Zudem existiert eine ergänzende Rufbus-Verbindung. Es gibt einen gemeindeeigenen Fahrdienst, mit dem Anbindungslücken innerhalb von Hohenstein geschlossen werden, das Hohensteiner Bus'je. In Hohenstein fährt das Busje nach Vorbestellung von Haus zu Haus und fährt auch bestimmte außerhalb liegende Haltestellen an.

Tabelle 310: Anzahl von Personen in Hohenstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 311: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hohenstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,117	0,041	0,006
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3274/L 3373 Langgasse/ Adolfstraße/ Festerbach- straße	In Folge der Absenkung der Auslösewerte für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen im Haushaltsjahr 2018/2019 könnte für Haus- und Wohnungseigentümer an den Landesstraßen, insbesondere an der L 3274 in Breithardt (Langgasse) und an der L 3373 in Breithardt (Adolfstraße) und Holzhausen (Festerbachstraße) ein Anspruch auf Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) bestehen. Betroffene Eigentümer können sich an Hessen Mobil wenden, um einen solchen Anspruch prüfen zu lassen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Steckenroth L 3373 Wiesbadener Straße	Die Landesstraße führt in Ortsrandlage durch den Ortsteil Steckenroth. Der DTV 2021 beträgt 1.270 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht eine hohe Lärmbelastigung durch viele Raser. Tempo 30 km/h sollte angeordnet werde.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

10.10.7 Hünstetten

Hünstetten hat 10.405 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und gliedert sich in die Ortsteile Bechtheim, Beuerbach, Görsroth, Kesselbach, Kettenschwalbach, Limbach, Oberlibbach, Strinz-Trinitatis, Wallbach, Wallrabenstein.

Durch die im Norden des Rheingau-Taunus-Kreises gelegenen Gemeinde führt die Bundesstraße 417, welche die Städte Wiesbaden und Limburg miteinander verknüpft. Durch die vier Kilometer entfernte Anschlussstelle Bad Camberg und die acht Kilometer entfernte Anschlussstelle Idstein an die BAB 3 ist Hünstetten an das Fernstraßennetz angebunden.

Verschiedene Buslinien des RMV verbinden die Ortsteile untereinander sowie zu den nächstgrößeren Kommunen. Das Angebot wird durch den Bürgerbus Hünstetten ergänzt.

Tabelle 312: Anzahl von Personen in Hünstetten, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	299	14	0	0	0	313
Nachts (L _{Night})	55	0	0	0	0	-	55

Tabelle 313: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hünstetten (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,894	1,797	0,366
Zahl der Wohnungen	148	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	40		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	3		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Kesselbach B 417, Hühnerstraße	Die B 417 führt entlang der Bebauung des Ortsteils Kesselbach. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Görstroth L 3274	Die Landesstraße führt ortsumfahrend am Ortsteil Görstroth vorbei.	20	29

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Limbach L 3275 Hauptstraße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt als Hauptverkehrsstraße durch den Ortsteil Limbach und führt überregionalen Verkehr zur B 417.	7	11

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen, da die L 3275 die Zubringerstraßen zur B 417 (Wiesbaden-Limburg) und Richtung BAB A3 (Auf- und Ausfahrt Idstein) darstellt. Es sollte Tempo 30 km/h, zumindest nachts, angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt an einzelnen Gebäuden aber 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Oberlibbach L 3274 Römerstraße	Die L 3274 bildet die Ortsdurchfahrt von Oberlibbach und führt den überregionalen Verkehr zur B 417.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen, da die L 3275 die Zubringerstraßen zur B 417 (Wiesbaden-Limburg) und Richtung BAB A3 (Auf- und Ausfahrt Idstein) darstellt. Es sollte im Bereich der Ortsmitte Tempo 30 km/h angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Wallbach L 3275 August-Bücher-Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt als Hauptverkehrsstraße durch Wallbach.	1	3

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.10.8 Idstein

Die Hochschulstadt Idstein liegt im nordwestlichen Teil des Rheingau-Taunus-Kreises und ist im Südhessischen Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Idstein hat 25.709 Einwohner (31.12.2023) ist somit die zweitgrößte Stadt im Rheingau-Taunus-Kreis. Idstein ist Wohn- und Gewerbestandort. Zur Stadt Idstein gehören die elf Stadtteile Dasbach, Ehrenbach, Eschenhahn, Heftrich, Kröftel, Lenzhahn, Niederauroff, Nieder-Oberrod, Oberauroff, Walsdorf und Wörsdorf.

Idstein liegt direkt an der BAB 3 Köln - Frankfurt. Die Bundesstraßen 8, 275 sowie B 417 komplettieren die überregionale Verkehrsanbindung.

Die Stadtteile Idstein und Wörsdorf haben Bahnhöfe mit Direktverbindungen nach Limburg an der Lahn und Frankfurt am Main bzw. Wiesbaden. Zudem existieren mehrere regionale Buslinien der RTV, sowie zwei Stadtbuslinien.

Tabelle 314: Anzahl von Personen in Idstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4.763	1.279	504	367	5	6.918
Nachts (L _{Night})	2.758	718	453	8	1	-	3.938

Tabelle 315: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Idstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	23,249	7,994	1,886
Zahl der Wohnungen	3.293	416	2
Zahl der Krankenhausgebäude	3	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.050		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	234		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

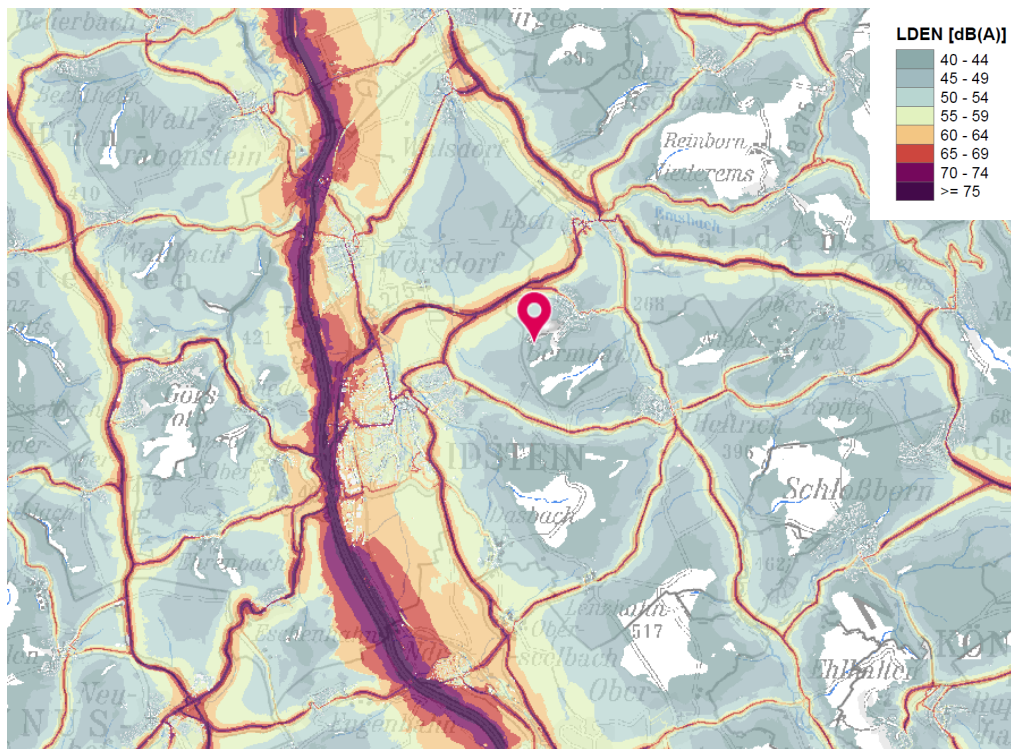


Abbildung 126: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Idstein [HLNUG 2023]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Eschenhahn B 275, Schwalbacher Straße	<p>Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Eschenhahn. Es ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h aus Sicherheit und Ordnung angeordnet.</p> <p>Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). An einem Gebäude erfolgten bereits Lärmsanierungsmaßnahmen.</p> <p><u>Langfristige Projekte zur Lärminderung:</u> Die geplante rund 3,3 km lange Ortsumgehung soll die Ortsdurchfahrt Eschenhahn vom Durchgangsverkehr entlasten und somit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Immissionsbelastungen beitragen. Die Ortsumgehung wird für Eschenhahn eine verkehrliche Entlastung von rund 90 % bewirken. Der Planfeststellungsbeschluss vom 06. März 2024 ist seit dem 04. Juli 2024 bestandskräftig.</p>

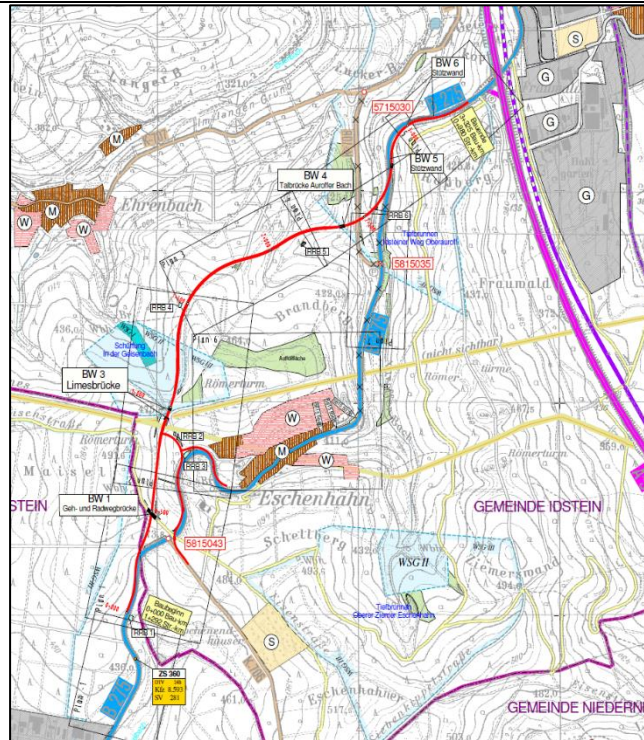


Abbildung 127: Ortsumgehung B 275 Idstein-Eschenhahn,
©Hessen Mobil⁹⁴

- | | | |
|---|-------------------|---|
| 2 | Heftricher Straße | In der Heftricher Straße ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet und es werden bereits gelegentlich Geschwindigkeitskontrollen der Ordnungspolizei durchgeführt. |
|---|-------------------|---|

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 BAB 3 Kernstadt und OT Wörsdorf	Die BAB 3 führt in relativ geringem Abstand zur Bebauung der Kernstadt Idstein, sowie des Stadtteils Wörsdorf vorbei. Der Gesamtverkehr im Bereich der Anschlussstelle Süd beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 81.363 Kfz/Tag. Der Schwerverkehr liegt bei etwa 14.000 Fahrzeugen/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Lärmschutzwände und Flüsterasphalt gefordert. Auch die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 100 km/h und Tempo 60 km/h für Lkw, sowie Geschwindigkeitskontrollen waren Gegenstand der Einwendungen.

Bisheriger Sachstand:

Die BAB 3 im Stadtgebiet von Idstein war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Im Bereich des Kernstadtgebietes (Nassauviertel) ergab die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche

⁹⁴ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-02/b275_ou_eschenhahn_uebersichtslageplan_09_2017.pdf, abgerufen am 22.02.2024

und/oder bauliche Maßnahmen. Somit waren nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Im Bereich des Stadtteils Wörsdorf wurden von dem damaligen Straßenbaulastträger Hessen Mobil 11 Gebäude schalltechnisch geprüft. An 6 Gebäuden werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben wurden an die nun zuständige Autobahn GmbH weitergeleitet.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Ob, wann und in welchem Umfang freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vor Ort durchgeführt werden, wird sich nach der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen wie der Erneuerung einer Straßendeckschicht oder auch der grundhaften Erneuerung der Straße wird die Lärmsituation überprüft. Sofern das immissionstechnische Erfordernis belegt ist und die technische Machbarkeit gegeben ist, wird der Einbau lärmindernder Straßendeckschichten favorisiert.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 L 3026	Die L 3026 in Idstein wird im nachfolgenden in den Straßenabschnitten Kernstadt, Escher Straße Wörsdorf, Hauptstraße/ Walsdorfer Straße Walsdorf, Idsteiner Straße näher betrachtet.

L 3026 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	L 3026 Escher Straße	Die L 3026 führt im Wesentlichen als Ortsumgehung um Teile von Idstein herum. Als Escher Straße tangiert sie jedoch auf einem kurzen Streckenabschnitt die Wohnbebauung. In diesem Bereich ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 südlich des Stadtgebietes ca. 5.200 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Die L 3026 in der Kernstadt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Hier wurde seitens der Lärmaktionsplanung bewertet, dass die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) nicht mit Lärmschutz begründet werden kann. Die Lage von Ortschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und ist von der Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit zu prüfen.

Die Auswertung der Lärmkartierung der 3. Runde hatte zudem ergeben, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein können. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die L 3026 in Idstein ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms (s. o.)

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Die Aufstellung der Ortstafel ist gem. VwV-StVO geregelt, eine Versetzung, die deutlich außerhalb der bebauten Ortslage liegt, ist nicht möglich. Die dortige Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage ist nicht der einschlägigen Erlasslage entsprechend.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	K 709 Wiesbadener Straße	Die K 709 ist eine Hauptverkehrsstraße im Kernstadtgebiet von Idstein, dort ist derzeit eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Bislang wurden keine lärmindernden Maßnahmen durchgeführt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Die Wiesbadener Straße war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Gemäß Stellungnahme der Stadt Idstein sind Maßnahmen der innerstädtischen Verkehrsführung und der Lärmreduzierung Gegenstand des derzeit in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan.

Dieser Verkehrsentwicklungsplan (VEP) IDSTEIN 2035 wurde am 25.05.2023 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Für die Wiesbadener Straße sieht der VEP Idstein 2035 die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h aufgrund von verkehrstechnischen Aspekten vor.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung wird die Entwicklung von lärmmindernden Maßnahmen, die im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen soll, weiterverfolgen.

Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenbaulastträger:

Für passive Schallschutzmaßnahmen sind keine Haushaltsmittel eingeplant, da es sich um eine freiwillige Maßnahme handelt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Wörsdorf, L 3026 Hauptstraße	Die L 3026, Hauptstraße, bildet eine der beiden Ortsdurchfahrten des Stadtteiles Wörsdorf. Im alten Ortskern besteht bereits von der Hauptstraße 33 bis zur Hauptstraße 2 eine Tempo 30-Anordnung.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits Gegenstand der Lärmaktionsplanung der letzten Runde. Die Stadt Idstein als Straßenverkehrsbehörde bat um ein neues schalltechnisches Gutachten, das die tatsächlichen Gegebenheiten und die veränderten Verkehrsdaten berücksichtigt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelmin-derung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Idstein als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Der Magistrat der Hochschulstadt Idstein wurde vom Ortsbeirat Idstein-Wörsdorf beauftragt, Hessen Mobil aufzufordern, mit den Eigentümern entlang der Hauptstraße Kontakt

aufzunehmen und sie über konkrete Schallschutzmaßnahmen zu informieren. Hessen Mobil teilte diesbezüglich mit, dass betroffene Eigentümer/innen einen Online-Antrag zur Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen stellen können. Der Link zum Antrag zur Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen sowie der Link zur interaktiven Karte zur Überprüfung der Lärmüberschreitung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) stehen für Bürgerinnen und Bürger auf der Homepage der Hochschulstadt Idstein zur Verfügung. Das Bau- und Planungsamt Idstein hat zudem eine Anfrage an die Ortsvorsteherin von Idstein-Wörsdorf, gesendet, mit der Bitte um Mitteilung, ob Anträge zur Bezuschussung passiver Schallschutzmaßnahmen bereits gestellt wurden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 B 275	Die Bundesstraße führt ortsumfahrend im Norden der Kernstadt vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Der geplante Kreiselbau sollte vorgezogen werden und die Auffahrt in Idstein auf die B275 als Kreisel ausgebildet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bauliche Maßnahmen ohne direkte Lärmschutzfunktion sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaustraßenverkehrsamt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9 L 3274 im Bereich B 275	Die L 3274 führt von den Stadtteilen Niederauroff und Oberauroff kommend Richtung B 275, wo sie in die K 709 übergeht.	0	0



Abbildung 128: @ openstreetmaps

Eingaben aus der Beteiligung:

Aktuell kommt es bereits zu langen Staus. Aufgrund der geplanten Ortsumgehung Eschenhahn ist künftig noch mehr Verkehrsaufkommen zu erwarten. Die Auffahrt in Idstein auf die B275 sollte als Kreisell ausgebildet werden und die Fahrspuren erweitert werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Bauliche Maßnahmen ohne direkte Lärmschutzfunktion sind keine im Rahmen der Lärmsanierung umsetzbaren Lärmschutzmaßnahmen. Derartige Einrichtungen können aber aus Gründen der Verkehrssicherheit z. B. an Unfallschwerpunkten in Betracht kommen. Die Entscheidung hierüber obliegt dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben (OU Eschenhahn) würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Es wurden bereits Gespräche mit Hessen Mobil zur Überarbeitung der Knotenpunkte in diesem Bereich geführt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	Limburger Straße	Die Limburger Straße führt in Verlängerung der Wiesbadener Straße Richtung Norden zur B 275. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße von Idstein.	442	500

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden passive Lärmschutzmaßnahmen gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Idstein als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Für die Limburger Straße wird im Rahmen des VEP Idstein 2035 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h aus verkehrstechnischen Gründen vorgeschlagen. Ein schalltechnisches Gutachten bzw. eine sachgerechte RSL-90-Lärmberechnung stellen hier die Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung bzgl. der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde dar. Das Bau- und Planungsamt Idstein (Straßenbaulastträger) hat diverse Ingenieurbüros zur Angebotsabgabe aufgefordert.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 OT Ehrenbach B 275 (geplante OU)	Die B 275 führt derzeit durch den Ortsteil Eschenhahn. Die derzeitigen Planungen für eine mögliche Ortsumgehung sehen einen Trassenverlauf der B 275 zwischen Ehrenbach und Eschenhahn vor.	0	0



Abbildung 129: Ortsumgehung B 275 Idstein-Eschenhahn, ©Hessen Mobil⁹⁵

Eingaben aus der Beteiligung:

Die geplante Umgehung um Idstein-Eschenhahn auf der B275 wird das Nachbardorf Ehrenbach nicht nur durch steigenden Durchfahrtsverkehr, sondern auch durch Lärm auf der neuen Umgehung beeinträchtigen. Die Umgehung beinhaltet ein Dammstück - hier wird der Schall Richtung Ehrenbach getragen. Die erstellten Schallgutachten sind veraltet und waren damals schon ganz knapp an der Grenze gerechnet. Auf diesem Dammstück ist eine Lärmschutzwand nötig, um die Auswirkungen auf Ehrenbach zu minimieren.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab derzeit keine belasteten Personen in Ehrenbach durch die B 275, für die die EU-Umgebungsärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 OT Ehrenbach K 707 Zugmantelstraße	Die K 707 ist die Hauptverkehrsstraße des Stadtteiles Ehrenbach. Außerdem verbindet sie die B 417 mit der B 275 und der BAB 3.	0	0

⁹⁵ https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-02/b275_ou_eschenhahn_uebersichtslageplan_09_2017.pdf, abgerufen am 22.02.2024

Eingaben aus der Beteiligung:

Es kommt zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitung und Missachtung des Lkw-Durchfahrtsverbots. Somit werden Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrskontrollen vorgeschlagen. Außerdem bestünde durch die schmalen Gehwege Probleme für die Verkehrssicherheit.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Im Rahmen der Streifenaktivitäten erfolgen Kontrollen durch die kommunale Verkehrsüberwachung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13	OT Heftrich L 3023 Kröfteler Straße	Die L 3023 durchzieht in Ortsrandlage Heftrich in West-Ost-Richtung. Der DTV 2021 beträgt westlich von Heftrich 2.056 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt

Stellungnahme der Stadt Idstein:

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen soll die Deckenerneuerung in der Ortsdurchfahrt Idstein-Heftrich erfolgen. Die Hochschulstadt Idstein begrüßt die Umsetzung der baulichen Lärmsanierungsmaßnahme, die voraussichtlich im nächsten Jahr erfolgen soll.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	OT Niederauoff L 3274 Talstraße	Die L 3274 bildet die Ortsdurchfahrt von Niederauoff. Der DTV 2021 beträgt 6.355 Kfz/Tag.	96	115

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die Umfahrung der BAB3 kommt es zu einem Verkehrsanstieg. Zwischen Ober- und Niederauoff wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 km/h gefordert, sowie

Geschwindigkeitskontrollen, Es besteht ein sehr schlechter Fahrbahnzustand, so dass eine Fahrbahnsanierung notwendig ist.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke wurden ebenfalls an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt:

In innerörtlichen Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Idstein als Straßenverkehrsbehörde:

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der in Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete festgelegten Richtwerte. Daher werden keine straßenverkehrlichen Maßnahmen von der Verkehrsbehörde angedacht.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass der stationäre Blitzer oft nicht aktiv sei und an nicht idealer Stelle stünde. Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle sollen auch in Richtung Oberauroff und Ortsausgang in Richtung Görsroth erfolgen.

Die Ortsausfahrt in Richtung Görsroth ist insbesondere durch beschleunigende Fahrzeuge und LKWs lärmtechnisch stark geprägt, verstärkt durch die Tallage. Somit wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h von Niederauroff bis hinter die Auroffer Mühle, eine Geschwindigkeitsanzeige oder Blitzer und der Einbau von - Flüsterasphalt in der gesamten Ortsdurchfahrt Niederauroff bis zur Auroffer Mühle sinnvoll.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	OT Niederrod K 717 Meilbachstraße	Die Kreisstraße durchzieht als Hauptverkehrsstraße den Stadtteil Niederrod.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Lkw-Durchgangsverkehr, so dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefordert wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16	OT Oberauoff L 3274 Am Rügert	Die L 3274 führt in weiten Bereich ortsumfahrend am Stadtteil Oberauoff vorbei. Der DTV 2021 beträgt 6.355 Kfz/Tag. Im Bereich der Wohngebäude ‚Am Rügert‘ ist Tempo 70 km/h angeordnet,	51	57

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die Umfahrung der BAB3 kommt es zu einem Verkehrsanstieg. Im Ortsbereich von Oberauoff wird eine Geschwindigkeitsreduzierung gefordert, sowie Geschwindigkeitskontrollen. Die Straße ‚Am Rügert‘ sollte in den Ortsbereich von Oberauoff mit einbezogen werden. Es besteht ein sehr schlechter Fahrbahnzustand, so dass eine Fahrbahnsanierung notwendig ist. Eine Lärmschutzwand wird als sinnvoll angesehen, bzw. die Hanghaltermauer (Häuser Am Rügert) mit schallschluckendem Material zu belegen. Außerdem werden Lärmmessungen gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

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

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke und die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden ebenfalls an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Anordnung 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 und ist in eigener Zuständigkeit durch die Straßenverkehrsbehörden zu prüfen.

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. (Weitere Ausführungen in Kapitel 6.1)

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In innerörtlichen Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 72 dB(A) / max. LrN 63 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

(Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Idstein als Straßenverkehrsbehörde:

Am 15.08.2024 wurde auf der L 3274 im Bereich der Wohnbebauung ‚Am Rügert‘ (ca. 400 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der L 3274 beginnt ca. 75 Meter vor der Einmündung „Am Dorfbrunnen“ und endet ca. 55 Meter nach dem Grundstück Am Rügert 6. In FR Hünstetten (B 417) beginnt die Geschwindigkeitsreduzierung ca. 100 Meter vor dem Grundstück Am Rügert 6 und endet 50 Meter nach der Einmündung „Am Dorfbrunnen“.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Anordnung der Temporeduzierung auf 50 km/h durch Aufstellen von Verkehrsschildern umzusetzen.

10.10.9 Kiedrich

Kiedrich liegt im Rheingau am Südhang des Taunus und bietet die optimalen Voraussetzungen für den Weinanbau. Kiedrich hat 4.136 Einwohner (Stand: 31.12.2023), eine dörfliche Struktur und umfasst nur die gleichnamige Gemarkung. Es ist fast vollständig vom Stadtgebiet von Eltville umschlossen.

Kiedrich wird von zwei Landes- und einer Kreisstraße durchzogen und ist an das regionale Buslinienkonzept der Rhein-Taunus-Verkehrsgesellschaft angeschlossen.

Tabelle 316: Anzahl von Personen in Kiedrich, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	4	9	0	0	0	13
Nachts (L _{Night})	9	0	0	0	0	-	9

Tabelle 317: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kiedrich (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,405	0,098	0,024
Zahl der Wohnungen	5	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	2		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3035, Eltviller Straße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Eltviller Straße an 21 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.10.10 Lorch

Lorch liegt im äußersten Westen des Rheingau-Taunus-Kreises am Rhein und hat 4.019 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Zur Stadt gehören neben Lorachhausen, Espenschied, Ransel, Ranselberg und Wollmerschied. Lorach wird vom Weinbau und dem Tourismus geprägt.

Das Kernstadtgebiet liegt an der B 42 Koblenz-Wiesbaden und der weitgehend parallel verlaufenden rechten Rheinstrecke. Lorach und Lorachhausen verfügen über Bahnhöfe an der Bahnstrecke Frankfurt - Wiesbaden - Koblenz. Zusätzlich gibt es die ORN-Buslinie Wiesbaden-Lorchhausen.

Zwischen Lorach und Niederheimbach besteht eine Fährverbindung und Lorach verfügt zudem über eine Schifffahrt-Anlegestelle für den Linienverkehr der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt.

Tabelle 318: Anzahl von Personen in Lorch, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 319: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lorch (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0	0	0
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3033 Schwalbacher Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.10.11 Niedernhausen

Niedernhausen ist eine Gemeinde im Rhein-Taunus mit 14.811 Einwohnern (Stand: 31.12.2023). Sie grenzt unmittelbar an die Landeshauptstadt Wiesbaden und umfasst die Ortsteile Niedernhausen, Königshofen, Oberseelbach, Niederseelbach, Engenhahn und Oberjosbach. Die Gemeinde ist vorrangig Wohnstandort und hat einen sehr großen Waldflächenanteil.

Niedernhausen besitzt eine Anschlussstelle der BAB 3 Frankfurt am Main-Köln. Mehrere Landes- und Kreisstraßen bilden das Straßenverkehrsnetz.

Der Bahnhof Niedernhausen befindet sich an der Main-Lahn-Bahn, die von Frankfurt am Main nach Limburg an der Lahn führt. Zudem zweigt an diesem Knotenpunkt die Ländchesbahn zum Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Wiesbaden ab. Niedernhausen ist zudem Endhaltepunkt der S-Bahn-Linie S2.

Das ÖPNV-Angebot wird vervollständigt durch eine Stadtbusverbindung der ESWE Verkehrsgesellschaft, die die Ortsteile Oberjosbach, Niedernhausen und Königshofen mit den Wiesbadener Stadtteilen Naurod und Bierstadt sowie mit der Innenstadt Wiesbadens und dem Hauptbahnhof verbindet. Zusätzlich werden die sechs Ortsteile an allen Tagen durch mehrere RTV-Buslinien und eine Regionalbuslinie miteinander und mit den umliegenden Städten Idstein und Taunusstein verbunden.

Tabelle 320: Anzahl von Personen in Niedernhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	762	559	202	73	1	1.597
Nachts (L _{Night})	738	376	106	39	0	-	1.259

Tabelle 321: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Niedernhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	16,297	4,739	0,948
Zahl der Wohnungen	758	130	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	262		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	79		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	BAB 3 OT Niedernhausen + Niederseelbach	Die BAB 3 führt im Westen von Niedernhausen von Nord nach Süd und tangiert auch den Ortsteile Königshofen und Niederseelbach. Nach Stellungnahme des damaligen Straßenbulasträgers Hessen Mobil erfolgte eine Untersuchung der oben genannten Gebiete bereits 2016 mit den aktuellsten Werten. Die Dimensionierung der 2011 erbauten Lärmschutzwand wurde 2005 mit den Prognosewerten für 2020 durchgeführt, welche eine höhere Verkehrsbelastung voraussahen als die neuste Verkehrszählung hervorbrachte. Es ist auch weiterhin davon auszugehen, dass derzeit keine Lärmbelastungen mehr vorliegen, die weitere Lärminderungsmaßnahmen wie eine Vergrößerung der Lärmschutzwand oder ein Tempolimit begründen würden.
2	L 3027, Feldbergstraße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Feldbergstraße an 22 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3	L 3026 Idsteiner Straße,	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Idsteiner Straße an 47 Gebäuden,

	L 3027 Wiesbadener Straße	im Bereich der Wiesbadener Straße an 50 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
4	OT Austraße (K 705 + kommunale Straße)	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab eine Überschreitung der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger hat keine Haushaltsmittel für die freiwillige Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt. Inwieweit die Gemeinde Niedernhausen Mittel für die freiwillige Lärmsanierung in der Austraße bereitstellen wird, wird im Zuge der Beschlussfassung zum Haushalt 2025 zu klären sein.
5	OT Oberjosbach L 3027 Limburger Straße	Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Limburger Straße an 34 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Niederseelbach, L 3273 Engenhahner Straße, Oberseelbacher Straße	Die L 3273 führt als Ortsdurchfahrt durch Niederseelbach und ist eine Landesstraße mit Schwerpunkt auf den überörtlichen Verkehr. Der DTV 2021 beträgt 8.985 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmminderungsplanung.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Niedernhausen als Straßenverkehrsbehörde:

Mittlerweile wurden von der Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde Niedernhausen lärmindernde Maßnahmen abgestimmt. In den genannten Straßenabschnitten soll bis zum Herbst 2024 eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingerichtet werden.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben aus der Beteiligung:

Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurden folgende Flächen zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen:

- a. Naherholungsgebiet mittleres Theiβtal
- b. Naherholungsgebiet Kippel/Hammersberg
- c. Naherholungsgebiet Hohler Stein/Eselskopf/Buchwaldskopf/Lindenkopf/Schinddriescher
- d. Naherholungsgebiet Zieglerkopf/Hohe Kanzel/Hoher Wald
- e. Seniorenwohnheim und betreutes Wohnen Theiβtalaue

Bewertung 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 stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.

zu a. Naherholungsgebiet mittleres TheißtalStellungnahme der Gemeinde Niedernhausen:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung bittet die Gemeinde Niedernhausen für das Naherholungsgebiet mittleres Theißtal die Möglichkeit der Festlegung als ruhiges Gebiet zu prüfen.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Naherholungsgebiet mittleres Theißtal (ICE-Brücke bis einschließlich Waldsee) befindet sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch ist das Gebiet von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt, was bei einer eventuellen Ausweisung berücksichtigt werden sollte.

zu b. Naherholungsgebiet Kippel/HammersbergStellungnahme der Gemeinde Niedernhausen:

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung bittet die Gemeinde Niedernhausen für das Naherholungsgebiet Kippel/Hammersberg die Möglichkeit der Festlegung als ruhiges Gebiet zu prüfen.

zu c. und d. Naherholungsgebiet Hohler Stein/Eselskopf/Buchwaldskopf/Lindenkopf/Schinddriescher und Naherholungsgebiet Zieglerkopf/Hohe Kanzel/Hoher WaldStellungnahme der Gemeinde Niedernhausen:

Im Naherholungsgebiet Hohler Stein/Eselskopf/Buchwaldskopf/Lindenkopf/Schinddriescher wird der Bau von Windkraftanlagen durch die Gemeinde Niedernhausen und die Stadt Eppstein angestrebt. Voraussichtlich wird die Trasse des Vorhabens „Rhein-Main-Link“ der Bundesnetzagentur dieses Gebiet queren.

Ebenfalls wird im Naherholungsgebiet Zieglerkopf/Hohe Kanzel/Hoher Wald der Bau von Windkraftanlagen durch die Gemeinde Niedernhausen, der Stadt Idstein und ggfs. HessenForst angestrebt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Gebiete werden aufgrund fehlender Zustimmung der Gemeinde Niedernhausen nicht weitergehend geprüft.

zu e. Naherholungsgebiet mittleres TheißtalStellungnahme der Gemeinde Niedernhausen:

Für das Seniorenwohnheim und betreute Wohnen Theißtalaue liegen gemäß Lärmkartierung 2022 Lärm PLUS eine Lärmbelastung LDEN von 60 - 64 dB(a) vor. Das Gebiet wäre als ruhiges Gebiet nicht geeignet und von einer weiteren Prüfung soll abgesehen werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Gebiete werden aufgrund fehlender Zustimmung der Gemeinde Niedernhausen nicht weitergehend geprüft.

10.10.12 Oestrich-Winkel

Oestrich-Winkel liegt in der Mitte des Rheingaus und hat 11.769 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Das Stadtgebiet von Oestrich-Winkel besteht aus den Stadtteilen Hallgarten, Mittelheim, Oestrich und Winkel. Oestrich-Winkel ist die größte weinbautreibende Gemeinde Hessens. Darüber hinaus ist der Tourismus von großer Bedeutung. Oestrich-Winkel ist zudem Universitätsstadt.

Oestrich-Winkel liegt direkt an der Bundesstraße 42 (Koblenz-Wiesbaden), die als Ortsumfahrung das Rheinufer begleitet. Da die B 42 am Rheinufer durch das Überschwemmungsgebiet führt, und der Verkehr bei Hochwasser regelmäßig umgeleitet werden muss, hat die alte Ortsdurchfahrt, in Oestrich und Mittelheim die Rheingaustraße und in Winkel die Hauptstraße, als B 42a, nach wie vor den Status einer Bundesstraße.

Von Mittelheim verkehrt tagsüber eine Fährverbindung für Pkw nach Ingelheim am Rhein, wo ein Anschluss zur BAB 60 an der Anschlussstelle Ingelheim-West besteht. Weiterhin gibt es zwei Anlegestellen für Charter- und Freizeitschiffahrten.

Der Bahnhof Oestrich-Winkel befindet sich in Mittelheim, er liegt an der Rechten Rheinstrecke (Frankfurt (Main)-Wiesbaden-Oestrich-Winkel-Koblenz). Der Buslinienverkehr stellt eine Erreichbarkeit aller Rheingauer Kommunen sowie den Zentren Koblenz, Wiesbaden und Frankfurt sicher.

Tabelle 322: Anzahl von Personen in Oestrich-Winkel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	437	345	250	102	0	1.134
Nachts (L _{Night})	351	295	157	3	0	-	806

Tabelle 323: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Oestrich-Winkel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	6,003	1,434	0,240
Zahl der Wohnungen	539	167	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	205		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	55		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 42 (Rheinufer)	Die Bundesstraße 42 führt in diesem Bereich zweispurig zwischen Rheinufer und Wohnbebauung von Oestrich, Mittelheim und Winkel als Ortsumgehung entlang. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80

km/h ganztags, im Bereich der Bebauung von Winkel von 60 km/h ganztags ausgewiesen. An der Abfahrt REWE in Winkel ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert.

Nach schalltechnischer Untersuchung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind an 7 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingaben aus der Beteiligung:

Laut Bürgereingaben kommt es durch Geschwindigkeitsüberschreitungen vermehrt zu Unfällen. Es wird eine Temporeduzierung auf Tempo 60 km/h, sowie eine Verringerung der Fahrbahnbreite zu Gunsten der Verkehrssicherheit, sowie die Trennung der Fahrbahnen durch eine durchgezogene Linie gefordert. Auch eine Lärmschutzwand sollte gebaut werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	B 42a, Hauptstraße Rheingaustraße	Die Bundesstraße 42a führt als Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Winkel, Mittelheim und Oestrich. Zwischen Goethestraße und Engerweg und zwischen Gartenstraße und Nikolauspfad besteht bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 ganztags. Im übrigen Bereich ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Im Rahmen der Lärmsanierung wurde bislang kein Gebäude saniert.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Oestrich-Winkel strebt seit mehreren Jahren eine Anordnung von Tempo 30 km/h durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis an.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden Lärmbelastungen und Verkehrssicherheitsbedenken geltend gemacht und folgende Maßnahmen-vorschläge unterbreitet:

- Tempo 30 km/h
- Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen/Blitzer
- Tempoanzeigen
- Das Ausweichen der Fahrzeuge auf den Bürgersteig verhindern
- Bauliche Verkehrsberuhigung
- Einbahnstraße
- Ampeln/Zebrastrifen
- Verkehr über die Greiffenclaustraße leiten



Abbildung 130: Rheingaustraße, Oestrich-Winkel
© Regierungspräsidium Darmstadt

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es erfolgte eine schalltechnische Begutachtung sowie eine Beurteilung durch die Straßenverkehrsbehörde. Eine Ausweitung der Tempo 30-Anordnung wurde zunächst als kritisch gesehen.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, vor allem nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis:

Trotz mehrfacher Erinnerung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde steht von deren Seite eine Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen seit Jahren aus.

Weitere Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Alle Eingaben wurden an die Kommune, sowie die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Stellungnahmen von deren Seite hierzu stehen noch aus.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 K 631 Schillerstraße	Die Schillerstraße führt den Verkehr von der B 42 und der B 42 a in die Ortsteile Johannisberg und Geisenheim und im weiteren Verlauf nach Stephanshausen.	34	44

Eingaben aus der Beteiligung:

Tempo 30 km/h sollte wieder angeordnet werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Landkreis Rheingau-Taunus als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreises:

Für passive Schallschutzmaßnahmen sind keine Haushaltsmittel eingeplant, da es sich um eine freiwillige Maßnahme handelt.

Für LKW ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 Engerweg	Der Engerweg ist eine kommunale Straße, die durch Wohnbebauung führt..	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Schwerlastverkehr, es sollte eine Umfahrungsmöglichkeit für den überörtlichen Verkehr geprüft werden. Geschwindigkeitskontrollen wurden ebenfalls gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 Im Kreuzgarten	Die kommunale Straße „Im Kreuzgarten“ ist lediglich einseitig bebaut. Die Wohnhäuser sind durch Baumpflanzungen von der Straße leicht zurückversetzt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm. Die Anordnung von Tempo 30 km/h wird als sinnvoll angesehen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6 Rheinweg	Der Rheinweg ist eine kommunale Straße, die parallel zur B 42 führt und nur vereinzelt bebaut ist.	1	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wird die Anordnung von Tempo 30 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit der Stadt Oestrich-Winkel als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Oestrich-Winkel:

Eine Stellungnahme liegt nicht vor.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 OT Hallgarten K 634 Rebbhangstraße	Die Rebhangstraße führt in Ortsrandlage an Hallgarten vorbei und erschließt die Siedlung Rebhang.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde vorgeschlagen, ab der Zu-/Abfahrt Hattenheim eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h anzuordnen. Aufgrund der vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten zudem Geschwindigkeitskontrollen erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Rheinufer

Eingaben aus der Beteiligung

Die Stadt Oestrich-Winkel schlägt im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung als ruhiges Gebiet das Rheinufer vor, welches als Erholungsraum für die örtliche Bevölkerung und Touristen dient.

Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes:

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

b. Leinpfad

Eingaben aus der Beteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung hervorgebracht, dass auf der südlichen Seite der B42 der Leinpfad verläuft, der von Fußgängern und Radfahrern (Hessischer Radfernweg R3) stark genutzt wird. Das Rheinufer mit dem historischen Kran (Denkmal) stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet dar und sollte deshalb als ruhiges Gebiet eingestuft werden.

c. Weinberge an der K634

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurden die Weinberge an der K634, die als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung dienen, zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

Bewertung 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 Immissionschutz 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.

10.10.13 Rüdesheim

Rüdesheim am Rhein ist eine Weinstadt im hessischen Rheingau-Taunus-Kreis und liegt mit dem gegenüberliegenden Bingen am südlichen Tor zum Mittelrheintal. Rüdesheim hat 10.180 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht neben der Kernstadt aus den Stadtteilen Eibingen mit den Siedlungen Windeck und Trift, Assmannshausen, Aulhausen und Presberg. Der Weinbau, die Altstadt und das Niederwalddenkmal begründen den gut florierenden Tourismus.

Rüdesheim wird von der Bundesstraße 42 mit der Region Rhein-Main im Osten und Koblenz im Norden verbunden. Eine Landesstraße führt von Rüdesheim durch die Weinberge steil hinauf zum Niederwalddenkmal, zum Jagdschloss Niederwald, nach Aulhausen und an Aulhausen vorbei nach Presberg.

Die Stadt hat eine Haltestation der Rheingau-Linie RB 10 Frankfurt/M - Wiesbaden - Koblenz - Neuwied der Vias GmbH auf der rechten Rheinseite.

Nach Bingen am linken südlichen Rheinufer besteht eine Fährverbindung mit Kraftfahrzeug- und Personenfähren. In der Zeit von April bis Ende Oktober verkehren täglich Personenschiffe auf dem Rhein zwischen Mainz/Wiesbaden und Köln/Koblenz, die fahrplanmäßig Rüdesheim mit vielen Orten am oberen Mittelrhein verbinden. Auch die Flusskreuzfahrten zwischen Basel und Rotterdam steuern Rüdesheim an.

Von der Fußgängerzone Oberstraße in Rüdesheim führt eine elektrobetriebene Kabinenseilbahn über eine Strecke von 1.400 Meter hinauf zum Niederwalddenkmal. Von Assmannshausen geht seit 1953 ein ebenfalls elektrobetriebener Doppel-Sessellift zum Jagdschloss Niederwald.

Auf den Eibinger Forstwiesen befindet sich ein Segelfluggelände, auf dem lediglich Segelflugzeuge und Motorsegler zugelassen sind.

Tabelle 324: Anzahl von Personen in Rüdesheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	150	84	72	146	0	452
Nachts (L _{Night})	94	75	162	0	0	-	331

Tabelle 325: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rüdesheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,962	0,179	0,06
Zahl der Wohnungen	214	103	0
Zahl der Krankenhausbauwerke	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0

Zahl der Fälle starker Belästigung	97
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	26
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 42, Geisenheimer Straße Bleichstraße Rheinstraße	Die Bundesstraße 42 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt Rüdeshheim. In weiten Abschnitten der Rheinstraße (ab Haus-Nr. 31), der Grabenstraße, der Bleichstraße, sowie der Geisenheimer Straße besteht bereits Tempo 30 ganztags aus Sicherheit und Ordnung. Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Der Bau einer B 42 Teil-Ortsumgehung Rüdeshheim bis „Auf der Lach“ ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Assmannshausen L 3034 Höllenbergstraße	Die Landesstraße führt den Verkehr zur Bundesstraße 42. Der DTV 2021 beträgt 1.510 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 33 Fz/Tag. .	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.10.14 Schlangenbad

Schlangenbad ist eine Gemeinde und ein Heilbad an der Bäderstraße Taunus im Rheingau-Taunus-Kreis in Hessen und grenzt unmittelbar westlich an die Landeshauptstadt Wiesbaden. Der Ort gilt als das älteste anerkannte hessische Heilbad.

Die Gemeinde Schlangenbad besteht aus dem Staatsbad Schlangenbad sowie den Ortsteilen Georgenborn, Wambach, Bärstadt, Hausen v.d.H., Obergladbach und Niederglabach mit insgesamt ca. 6.417 Einwohnern (Stand: 31.12.2023).

Das Gemeindegebiet wird von der Bäderstraße B 260, sowie mehrere Landes- und Kreisstraßen durchzogen.

Überregionale Buslinien verbinden die Ortsteile, sowie die Gemeinde mit der Landeshauptstadt Wiesbaden. die Ortsteile, sowie die Gemeinde mit der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Tabelle 326: Anzahl von Personen in Schlangenbad, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	497	295	164	114	12	1.082
Nachts (L _{Night})	378	182	112	30	0	-	702

Tabelle 327: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Schlangenbad (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,893	1,211	0,238
Zahl der Wohnungen	513	137	5
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	193		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	47		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

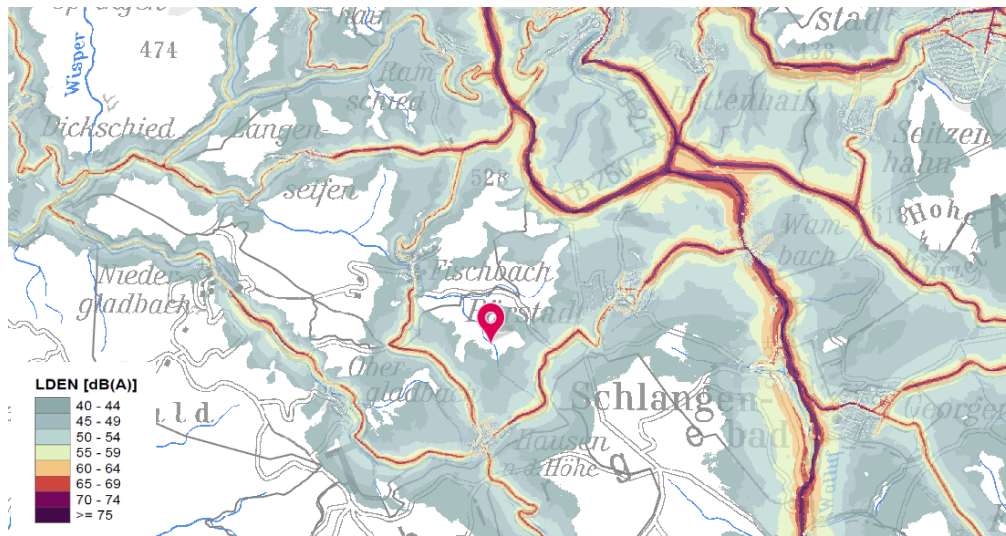


Abbildung 131: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Schlangenbad [HLNUG 2022]

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 OT Wambach B 260, Schwalbacher Straße	Die B 260, die sog. Bäderstraße, führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Wambach. Es wurden bereits an 16 Gebäuden bauliche Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung durch Hessen Mobil bezuschusst. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 südlich des Ortseinganges 14.333 Kfz/Tag (Schwerverkehr: 686 Fz/Tag), im nördlichen Abschnitt 12.608 Kfz/Tag (Schwerverkehr 626 Fz/Tag).



Abbildung 132: OD Wambach, B 260 © Regierungspräsidium Darmstadt

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 km/h in der kompletten Ortsdurchfahrt, auf der Strecke Schlangenbad Süd und Schlangenbad Mitte tagsüber Tempo 60 oder 80 km/h und nachts 60 km/h, und von Ortsausgang Wambach Nord bis hoch zur Ampel „Wambacher Stich“ tagsüber Tempo 80 km/h und nachts 60 km/h gefordert. Auch der Bau einer Lärmschutzwand und eine Fahrbahndeckensanierung wurden gewünscht.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt ist bereits seit Jahren Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Im Mai 2023 wurde auf der Schwalbacher Straße (B 260) zwischen den Hausnummern 2 und 40 (Einmündung Verbindungsweg) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Für fast alle Gebäude werden zudem die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

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

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach außerörtlicher Geschwindigkeitsreduzierung wurden an die Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergeleitet.

Die Vorschläge zur Sanierung der Asphaltdecke und hinsichtlich baulicher Maßnahmen wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

Die Forderungen nach Realisierung der Ortsumgehung wurden an das HMWW weitergeleitet.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach soll die vorhandene B 260 in der Ortsdurchfahrt Wambach ersetzen und diese vom hohen Durchgangsverkehr entlasten, sodass lediglich nur noch geringe Anteile des vorhandenen Durchgangsverkehrs sowie Ziel- und

Quellverkehr in der Ortsdurchfahrt verbleiben. Dies führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer maßgeblichen Minderung der Immissionsbelastungen für die dortige Wohnbevölkerung. Die Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt beträgt 1,5 Kilometer. Für die geplante Ortsumgehung Wambach läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Die lange Verfahrensdauer sowie die Einführung neuer Richtlinien (z. B. Wasserrahmenrichtlinie) haben dazu geführt, dass neue Gutachten erforderlich geworden sind und derzeit in die Planung eingearbeitet werden. ⁹⁶

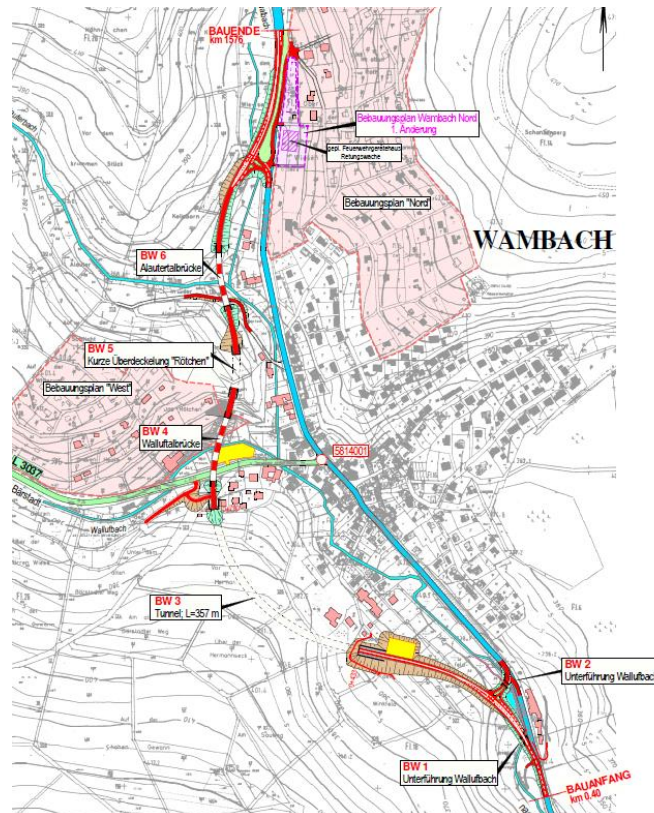


Abbildung 133: B 260, Ortsumgehung Wambach, Planfeststellungsentwurf ©Hessen Mobil⁹⁷

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Tempo 30

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 km/h nachts in allen Durchgangsstraßen in allen Stadtteilen von Schlangenbad gewünscht.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderung wurde an die Gemeinde Schlangenbad und die Straßenverkehrsbehörde

⁹⁶<https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-rhein-main/b-260-schlangenbad-wambach>, abgerufen am 26.02.2023

⁹⁷https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-02/uebersichtsplan_ortsumgehung_schlangenbad_wambach.pdf, abgerufen am 26.02.2023

beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergegeben, mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

b. ÖPNV

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Frage geäußert, weshalb gibt es von Schlangenbad aus keinen Schnellbus - ähnlich wie in Taunusstein - der nur in jedem Ort 1 Haltestelle anfordert.

Stellungnahme der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH:

Die Linie X76 (Expressbus Miehlen-Nastätten-Heidenrod-Wiesbaden) fährt bewusst an Bad Schwalbach und Schlangenbad vorbei, um dem Charakter eines Schnellbusses gerecht zu werden. Die Linie X79 bedient wie vorab bereits geschildert auch Schlangenbad. Seit letztem Jahr fährt auch die Linie 265 als lokaler Schnellbus des Rheingau-Taunus-Kreises nach Schlangenbad (bis Eltville bzw. Bad Schwalbach-Taunusstein-Idstein). In Taunusstein fährt im Übrigen lediglich die Linie X72 als Schnellbus.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten:

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Bärstadt L 3037 Hauptstraße Wambacher Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Bärstadt. Der DTV 2021 beträgt 2.826 Kfz/Tag, der Schwerverkehr 97 Fz/Tag. Die Ortsdurchfahrt wurde im Jahr 2018 grundhaft erneuert.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde möchte, dass Tempo 30 aus Sicherheitsaspekten und vor allem Lärmschutz angeordnet wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Hausen v.d.H. L 3037 L 3035 Taunusstraße Gladbacher Straße	Die Landesstraßen führen in West-Ost-Richtung durch den Ortsteil Hausen v.d.H.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Überprüfung gewünscht, ob hier ein Lärmkonflikt vorliegt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Hausen v.d.H. L 3035 Rüdeshheimer Straße	Die L 3035 führt von Süden kommend in den Ortsteil Hausen und trifft dort auf die L 3037. Der DTV 2021 beträgt 1.674 Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Überprüfung gewünscht, ob hier ein Lärmkonflikt vorliegt.

Die Gemeinde möchte, dass Tempo 30 aus Sicherheitsaspekten und vor allem Lärmschutz angeordnet wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Hausen K 669 Fischbacher Straße	Die K 669 führt von Fischbach kommend in den Ortsteil Hausen, wo sie auf die Landesstraßen trifft..	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine Überprüfung gewünscht, ob hier ein Lärmkonflikt vorliegt.

Die Gemeinde möchte, dass Tempo 30 aus Sicherheitsaspekten und vor allem Lärmschutz angeordnet wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die

EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Gemeinde selbst prüft in eigener Zuständigkeit verkehrsrechtliche Anordnungen aus Sicherheit und Ordnung an Kreisstraßen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Niedergladbach L 3035 Marktstraße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Niedergladbach und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV 2021 beträgt 901 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde möchte, dass Tempo 30 aus Sicherheitsaspekten und vor allem Lärmschutz angeordnet wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Obergladbach L 3035 Lorcher Straße	Die Landesstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch Obergladbach und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV 2021 beträgt 901 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde möchte, dass Tempo 30 aus Sicherheitsaspekten und vor allem Lärmschutz angeordnet wird.

Weitere Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung waren der Wunsch nach Tempo 50 km/h oder Richtung Hausen v.d.H bergauf und bergab Tempo 60 km/h, bzw. generell ein Tempolimit für Motorräder für min. 500 m vor und hinter dem Ortsbereich Obergladbach sowie die Bitte nach Geschwindigkeitskontrollen. Es herrscht immenser Motorradverkehr, nach dem Ortsbereich in Richtung Hausen v.d.H gliedert sich ein Naturschutzgebiet an.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion werden dennoch um Durchführung von Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Rheingau-Taunus-Kreis weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Wambach L 3037 Bärstadter Straße	Die L 3037 zweigt in Wambach in der Ortsmitte von der B 260 ab und führt nach Bärstadt.	1	3

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das **Wasserschutzgebiet „Oberer Glaubach“** zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen.

Im Bereich des Wasserschutzgebietes Obere Glaubach, gliedert sich nach dem Ortsbereich in Richtung Hausen v.d.H ein Naturschutzgebiet an.

Bewertung 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 Immissionschutz 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 Ge-

bierte 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.

10.10.15 Taunusstein

Taunusstein ist mit 30.820 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) die größte Stadt im südhessischen Rheingau-Taunus-Kreis, neun Kilometer nordwestlich der Landeshauptstadt Wiesbaden. Der Sitz der Stadtverwaltung liegt im Stadtteil Hahn. Insgesamt gliedert sich die Stadt Taunusstein in zehn Stadtteile: Bleidenstadt, Hahn, Hambach, Neuhof, Niederlibbach, Orlen, Seitzenhahn, Watzhahn, Wehen und Wingsbach.

Das Stadtgebiet wird von der B 275 der Länge nach durchquert. Verbindungen nach Wiesbaden werden durch die B 417 (Neuhof/Wehen) und die B 54 (Hahn) hergestellt. Der nächstgelegene Autobahnanschluss ist die Anschlussstelle Idstein der BAB 3, zwölf Kilometer vom Stadtteil Hahn entfernt.

Der interkommunale und überregionale Busverkehr in Taunusstein wird von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft geplant und in Auftrag gegeben. Taunusstein ist Pilotkommune für das Bundesprojekt On-Demand-Mobilität. Busse können per Telefon oder App gerufen werden. Ein Algorithmus bündelt die verschiedenen Anfragen und berechnet die optimale Strecke für den Fahrer und die Fahrgäste - zum ÖPNV-Tarif. Über 1.000 virtuelle Haltestellen gibt es in Taunusstein.

Tabelle 328: Anzahl von Personen in Taunusstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.329	592	495	461	7	2.884
Nachts (L _{Night})	743	534	483	17	0	-	1.777

Tabelle 329: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Taunusstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,511	2,530	0,416
Zahl der Wohnungen	1.370	457	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	534		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	126		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

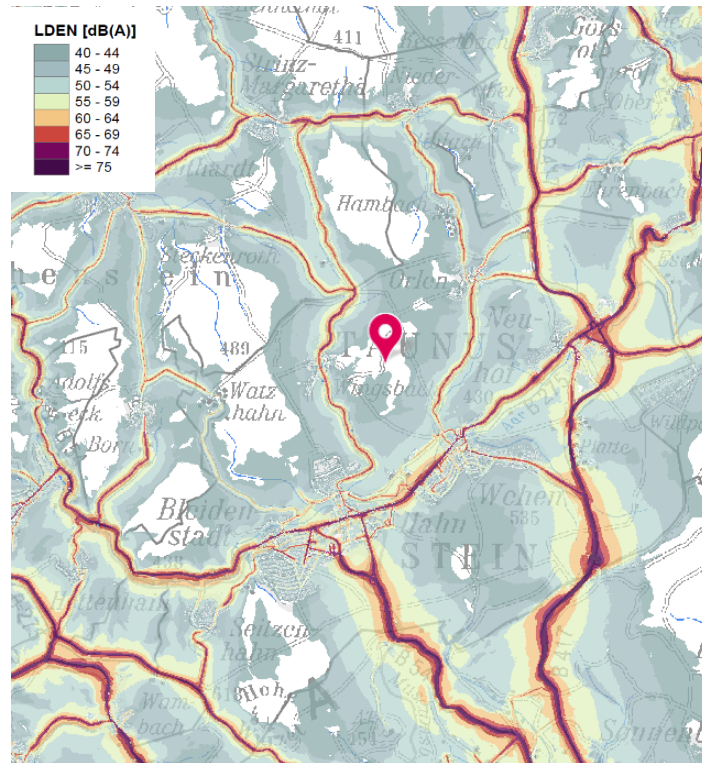


Abbildung 134: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Taunusstein [HLNUG 2022]

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 275 Aarstraße	Die B 275 in Taunusstein führt als Ortsdurchfahrt durch die Stadtteile Neuhof, Wehen und Hahn. Dort mündet die B 54 in diese und die beiden Bundesstraßen führen gemeinsam durch den Stadtteil Bleidenstadt. Die Bundesstraße wird im nachfolgenden in den Straßenabschnitten
1	OT Bleidenstadt
2	OT Hahn
5	OT Neuhof
3	OT Wehen
	näher betrachtet.

L 3104 im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1	OT Bleidenstadt B54 / B275 Aarstraße	Die Aarstraße führt im nördlichen Bereich durch den Ortsteil Bleidenstadt. Der DTV 2021 beträgt westlich von Bleidenstadt 7.620 Kfz/Tag, im östlichen Bereich 13.154 Kfz/Tag..

Eingaben aus der Öffentlichkeit:

Es wurde die Anordnung von Tempo 30, sowie eine Fahrbahndeckensanierung unter Einbau von lärmindernden Asphalt gewünscht.

Bisheriger Sachstand:

Die Ortsdurchfahrt war bereits Gegenstand der Lärminderungsplanung vergangener Stufen. Bereits 2016 konnte auf der B 54/B 275 Aarstraße zwischen der Einmündung Barbarastraße und der Einmündung Hohlweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet werden.

Am 25.08.2023 wurde auf der B 275/B 54 Aarstraße Tempo 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr zwischen den Einmündungen Luisenstraße und Stiftstraße und Tempo 30 km/h ganztags zwischen den Einmündungen Stiftstraße und Hohlweg aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen (s. o.)

An 30 Gebäuden erfolgte bereits eine bauliche Lärmsanierung durch Hessen Mobil.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Hahn B54 / B275 Aarstraße	Die Aarstraße führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Hahn. Der DTV 2021 beträgt im östlichen Bereich 13.154 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Am 29.03.2023 hat die Obere Straßenverkehrsbehörde die damals noch erforderliche Zustimmung zu Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen zwischen 22 und 6 Uhr auf der B 275/B 54 Aarstraße zwischen Einmündung Uhlandstraße und Hausnummer 128 erteilt.

Über den Umsetzungsstatus ist nichts bekannt.

Festlegung:

Die Anordnung ist durch Aufstellung der Schilder umzusetzen.

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An 23 Gebäuden erfolgte bereits eine bauliche Lärmsanierung.

Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen (s. o.)

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung nicht eingehalten würde. Außerdem würde nach Bürgereingaben mindestens alle zehn Minuten Ecke Bahnhofstraße gehupt werden. Es wurden Hinweisschilder vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde ein LKW-Durchfahrtsverbot für sinnvoll erachtet.

Weiterhin wurde hervorgebracht, dass zwischen dem Busbahnhof und Ortsausfahrt Richtung Wehen bislang keine lärmindernden Maßnahmen erfolgt sind. Außerdem würde hier viel zu schnell gefahren werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben werden nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Wehen B 275 Aarstraße	Die Aarstraße B 275 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Wehen. Der DTV 2021 beträgt 13.562 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 499 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Die Ortsdurchfahrt war bereits Gegenstand der Lärmaktionsplanung vergangener Stufen. Bereits 2016 konnte auf der B 54/B 275 Aarstraße zwischen der südlich Einmündung Berliner Straße und östlich Einmündung Alter Orler Weg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet werden.

Am 29.03.2023 hat die Obere Straßenverkehrsbehörde die damals noch erforderliche Zustimmung zu Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen ganztags auf der Aarstraße (B 275) zwischen den Hausnummern 213 und 227erteilt.

Über den Umsetzungsstatus ist nichts bekannt.

Festlegung:

Die Anordnung ist durch Aufstellung der Schilder umzusetzen.

Ergänzend können die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An 23 Gebäuden erfolgte bereits eine bauliche Lärmsanierung.

Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen (s. o.)

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Hahn L 3032 Scheidertalstraße	Die Landesstraße führt von der B 275 im Ortsteil Hahn ab und im weiteren Verlauf zum Ortsteil Wingsbach. Von Norden bis Höhe Herderstraße gilt Tempo 40 km/h, im weiteren Verlauf Richtung Süden bis Einmündung Mülweg gilt Tempo 30 km/h, dann wieder Tempo 40 km/h.	110	135

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht ein hoher Durchgangsverkehr, so dass eine Geschwindigkeitsreduzierung gefordert wird.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Stadt Taunusstein:

Eine Senkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in dem ermittelten konfliktträchtigen Bereichen der Scheidertalstraße ist bereits erfolgt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Neuhof B 275 Aarstraße Asterweg	Die B 275 führt ohne direkte Wohnbebauung durch den Stadtteil Neuhof. Der DTV beträgt 8.848 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 276 Fz/Tag. Die derzeit zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw am Tag und in der Nacht beträgt in südwestlicher Richtung nach Neuhof fahren 80 km/h und kurz darauf 60km/h bis zum Ortsschild. Für den Bereich zwischen den Ortsschildern beträgt die zulässige Geschwindigkeit für Pkw und Lkw am Tag und in der Nacht 50 km/h. Ab dem Ortsschild in nord-	28	50

östlicher Richtung beträgt die zulässige Geschwindigkeit für Pkw 100 km/h am Tag und in der Nacht und 80 km/h für Lkw am Tag und in der Nacht.

Eingaben aus der Beteiligung:

Nach Bürgereingaben besteht hoher Verkehrslärm. Hierzu tragen auch die vielen ‚Raser‘ bei. Es werden daher Verkehrskontrollen und die Auswechslung des alten Blitzers gegen einen neuen funktionierenden gefordert.

Darüber hinaus wurden eine Lärmschutzwand (zur Südseite), Tempo 30 km/h innerorts, eine Umgehungsstraße und eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Wehen und Neuhof auf 80 km/h gewünscht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

An einzelnen Gebäuden werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, überschritten. Hiervon wurde an keinem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 64 dB(A) / max. LrN 57 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass an einigen Gebäuden 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms des Landes Hessen (s. o.)

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Taunusstein:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h zw. Wehen und Neuhof sowie eine Geschwindigkeitsanzeige (im Bereich der Bushaltstelle) würden begrüßt werden. Die stationäre Blitzeranlage soll noch bis Ende 2024 in Betrieb bleiben. In Bezug auf die generelle Umgestaltung des Bereichs im Zuge des B-Plan Weher Acker soll in Abstimmung mit Hessen Mobil eine Lichtsignalanlage errichtet werden. Danach ist eine Blitzeranlage an dieser Stelle nicht mehr notwendig.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie werden nicht überschritten. Die Immissionswerte der BImSchV werden an einigen wenigen Gebäuden in der Nacht überschritten.

Die B 275 in Taunusstein-Neuhof verläuft nicht durch eine geschlossene Ortschaft, es gibt keine Grundstücke die unmittelbar an die B 275 angeschlossen sind. Bereits die Aufstellung von Orttafeln ist unter sehr weiter Auslegung der VwV zu Z 310/311 erfolgt. Auf beiden Seiten sind vor den Ortseinfahrten Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 60 km/h.

Eine auch nur temporäre Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre aufgrund der

wenigen Gebäude deren Lärmbelastung in der Nacht gering über den Grenzwerten der BImSchV liegt vor dem Hintergrund des fehlenden Innerortscharakters und der des Straßenverlaufes und der tatsächlichen Verkehrsbedeutung unverhältnismäßig.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Seitzenhahn K 702//03 Talstraße/Eltviller Straße	Die Kreisstraßen K 702 und 703 sind die Hauptverkehrsstraßen des Ortsteiles Seitzenbach.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht Lärm durch viel Schwerlastverkehr. Ein Durchfahrtsverbot für Lkws wäre wünschenswert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Wehen L 3470 Platter Straße Weiherstraße Wilhelmstraße Neuer Weg	Die L 3470 führt von Norden nach Süd-Osten durch den Stadtteil Wehen. Der DTV 2021 im Norden beträgt 2.188 Kfz/Tag, im Osten 3.892 Kfz/Tag.	192	234

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Im Jahr 2028 erfolgte eine grundhafte Erneuerung der Weiherstraße.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Wingsbach L 3032 Scheidertalstraße	Die Landesstraße führt in Nord-Süd-Richtung durch den Ortsteil Wingsbach. Der DTV 2021 beträgt 3.300 Kfz/Tag.	1	2

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
9 OT Bleidenstadt Konrad-Adenauer-Straße	Es wurde die Anordnung von Tempo 30, sowie eine Fahrbahndeckensanierung unter Einbau von lärmindernden Asphalt gewünscht.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
10 OT Neuhof L 3273	Straßenlärm habe extrem zugenommen durch neue Siedlungen, Geschäften und Obermayr-Schule mit Kindergarten und Kinderkrippe. Am lautesen sind die Motorradfahrer. Die Geschwindigkeit müsse auf jeden Fall reduziert werden, gegebenenfalls die Ortsschilder versetzen bis zur der Straße „Auf dem kleinen Feld“. Auch der Einbau von Schikanen könne helfen und vor allem ein Lärmschutzwall.

Langfristige Projekte zur Lärminderung

a. Querspange Hettenhain

Eingaben aus der Beteiligung:

Der Rheingau-Taunus-Kreis hat sich für die umgehende Realisierung der Querspange Hettenhain (B 54/B 260) als regionales Projekt der Verkehrsentlastung ausgesprochen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die sog „Hettenhainer Spange“ soll eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 54 und 260 zwischen der Ortslage Hettenhain und dem Taunuswunderland herstellen und somit die innerstädtische Verkehrsbelastung Bad Schwalbachs und Taunussteins vermindern. Dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben im weiteren Bedarf.

b. Ortsumgehung Taunusstein

Eingaben aus der Beteiligung:

Eine Umgehungsstraße für alle Stadtteile von Taunusstein soll realisiert werden

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

10.10.16 Waldems

Waldems liegt im Taunus in waldreicher Umgebung am nordwestlichen Fuß des Feldbergmassivs. Die vorrangige Wohngemeinde hat 5.210 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und besteht aus den sechs Ortsteilen Bermbach, Esch (Sitz der Gemeindeverwaltung), Niederems (mit Reinborn), Reichenbach, Steinfischbach und Wüstems.

Die Gemeinde ist mit der acht Kilometer entfernten Anschlussstelle Idstein der BAB 3 gut an das Fernstraßennetz angebunden. Außerdem verlaufen die Bundesstraßen 8 und 275 durch das Gemeindegebiet und kreuzen sich in Esch.

Durch regionale Buslinien sind die Ortsteile untereinander, sowie mit den größeren Nachbarkommunen wie beispielsweise Idstein verbunden. Dort ist auch der nächstgelegene Bahnhof.

Tabelle 330: Anzahl von Personen in Waldems, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	18	9	6	12	0	45
Nachts (L _{Night})	10	6	13	0	0	-	29

Tabelle 331: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Waldems (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,217	0,042	0,008
Zahl der Wohnungen	19	7	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	9		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 OT Esch B 8 / B 275	Die Bundesstraßen B 8 und B 275 führen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung durch den Stadtteil Esch und kreuzen sich im Bereich Limburger Straße.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gingen Beschwerden über Verkehrslärm und im Speziellen über Motorradlärm ein. Es wurde ein Tempolimit von 30 km/h gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in letzter Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Damals konnten Überschreitungen der Lärmsanierungswerte an 16 Gebäuden durch Hessen Mobil festgestellt werden.

Aufgrund neuer Eingaben und gestiegener Verkehrszahlen wurde ein neues schalltechnisches Gutachten bei Hessen Mobil beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 70 dB(A) / max. LrN 62 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

a. Schwalbacher Straße (B 275):

Auf der Schwalbacher Straße (B 275) ist bereits zwischen der Einmündung der Lindenstraße (Haus Lindenstraße 2) und dem Knoten der B 8 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet.

Für die Gebäude an der B 275 die außerhalb der Geschwindigkeitsbeschränkung liegen werden die Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie nicht erreicht, die Grenzwerte nach BImSchV werden an wenigen Gebäuden gering überschritten.

Eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist hier nicht gerechtfertigt.

b. Frankfurter Straße/Limburger Straße (B 8):

An der B 8 werden die Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie ebenfalls nicht erreicht.

Die Grenzwerte nach BImSchV werden ganztägig in mehreren Gebäuden überschritten und bei einer Geschwindigkeitsreduzierung würde teilweise eine Lärmreduzierung um 3 dB (A) bewirken.

Auch unter Berücksichtigung des FGÜ in der Frankfurter Straße bei Haus Nr. 2 kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig zwischen der Schwalbacher Straße und der Vorderen Taunusstraße angeordnet werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Steinfischbach K 714	Die K 714 durchzieht Steinfischbach als Hauptverkehrsstraße.	0	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Belastungen aus Verkehrslärm sind hoch, auch durch Motorradlärm, und werden verstärkt durch das starke Gefälle, den schlechten Straßenzustand und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es wurde gefordert Tempo 30 km/h innerorts und außer Orts bergauf und bergab Richtung und von Esch kommend 60-80 km/h anzuordnen, ebenso wie ein Überholverbot. Geschwindigkeitskontrollen und eine Fahrbahnsanierung wurden ange-regt, ebenso wie Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr, der die B 275 über Stein-fischbach abkürzt (Sperrungen, etc.).

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Es wurde somit dem Landkreis Rheingau-Taunus als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Bewertung der Lärmaktionsplanung der Eingaben zum Motorradlärm in Südhessen wird zentral in den Kapiteln 5.4.6 und 10.1.2 abgebildet.

Alle Eingaben wurden auch an die Kommune weitergeleitet. Eine Stellungnahme blieb bislang aus.

Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreises als Straßenbaulastträger:

Verkehrsrechtlich ist ein LKW-Durchfahrtsverbot nicht durchsetzbar. Die Ortsdurchfahrt ist bereits auf ca. 500m mit 30km/h beschildert. Ein Grund für eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts ist nicht vorhanden. Ein Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr, der die K 714 als Abkürzung (rd. 2km kürzer als B 275) nutzt, ist verkehrsrechtlich nicht möglich.

Das Ordnungsamt von Waldems-Esch und die Polizeistation von Idstein wurde am 28.08.2023 gebeten, die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt von Steinfischbach und der freien Strecke zu kontrollieren

Am Ortsausgang Richtung Riedelbach ist die Kreisstraße durch bauliche Einengungen verkehrsberuhigt. Die freie Strecke zwischen der B 8 und der OD Steinfischbach wird nach dem Kreisstraßensanierungsprogramm 2031 grundhaft erneuert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Wüstems L 3450 Langgasse	Die L 3450 durchzieht Wüstems als Hauptverkehrsstraße. Der DTV beträgt 1.206 Fz/Tag, der Schwerverkehr 51 Fz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gingen Beschwerden über Verkehrslärm und im Speziellen über Motorradlärm ein.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Problematik des Motorradlärms findet jedoch sehr wohl Beachtung durch die Lärmaktionsplanung. Hier wird auf die zentrale Bearbeitung der Thematik in Kapitel 5.4.6 und 10.1.2 hingewiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonflikt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
4 B 260	Die Gemeinde Walluf bittet um Untersuchung der Lärmbelastung für die Betriebswohnungen im Bereich des Reiterhofes/Tennisplatzes, sowie des Neubaugebietes Im Grohenstück/In der Rehbach.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei der Ausweisung des neuen Baugebiets zu prüfen sein, dass weitere erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden oder entsprechender Lärmschutz gewährleistet wird. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen

10.10.17 Walluf

Walluf liegt am Ufer des Rheins und grenzt direkt an die Landeshauptstadt Wiesbaden. Walluf besteht aus den Ortschaften und Gemarkungen Nieder- und Oberwalluf und verzeichnet 5.573 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die verkehrsgünstige Lage sichert den Wirtschaftsstandort. Außerdem ist Walluf ebenfalls Winzergemeinde.

An den Ortsteilen führt die B 42, die westlich von Niederwalluf in die BAB 66 mündet, vorbei. An der Anschlussstelle Walluf zweigt die B 42 von der B 260 in den Taunus ab. Die Stadt ist Haltestation der Rheingau-Linie RB10 Frankfurt/M - Wiesbaden - Koblenz-Neuwied der Vias GmbH auf der rechten Rheinstrecke. Die Linie 5 der ESWE Verkehr, sowie die Linien 170, 171 der RTV stellen die Anschlüsse untereinander und nach Wiesbaden sicher.

Tabelle 332: Anzahl von Personen in Walluf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	402	148	92	0	0	642
Nachts (L _{Night})	226	133	2	0	0	-	361

Tabelle 333: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Walluf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,850	0,887	0,141
Zahl der Wohnungen	304	43	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	34	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	97		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	21		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 42	<p>Die Bundesstraße 42 führt als Ortsumgehung im Norden Wallufs außerhalb der Bebauung vorbei.</p> <p>Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>
2 K 638 Hauptstraße - Schöne Aussicht	<p>Die ehemalige Bundesstraße führt nun als Kreisstraße durch den Süden von Niederwalluf.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung. Es wurde somit dem Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.</p> <p><u>Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Rheingau-Taunus-Kreis:</u> Der Rheingau-Taunus-Kreis hat keine Haushaltsmittel für die freiwilligen Lärmsanierung an kommunalen Straßen eingestellt.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm**Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:****a. ÖPNV**Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Frage geäußert, weshalb es keinen Bus gibt, der während der Berufsverkehrszeit gezielt den Bahnhof Walluf anfährt.

Stellungnahme der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH:

Diesen Bus gibt es, die Linie X79 verbindet den Bahnhof Walluf Richtung Wiesbaden-Schierstein und -Biebrich sowie in der Gegenrichtung Schlangenbad und Bad Schwalbach.

10.11 Wetteraukreis

Der 1972 entstandene Wetteraukreis erhielt seinen Namen durch die nördlich von Frankfurt am Main gelegene Landschaft Wetterau, eine sehr ertragreiche Ackerlandschaft. Der Landkreis wird durch den Fluss Wetter durchflossen, der Namensgeber der Landschaft ist. Umgeben von den Ausläufern des Taunus, des Ronneburger Hügellandes und den Ausläufern des Vogelberges und des Spessarts zählt der Großteil der Fläche zum Rhein-Main-Tiefland. Der Wetteraukreis verfügt vor allem im Westen über zahlreiche Mineral- und Thermalquellen (Bad Nauheim, Bad Vilbel und Rosbach vor der Höhe).

Der Wetteraukreis hat 318.559 Einwohner (Stand: 31.12.2023) auf einer Fläche von gut 1.100 Quadratkilometern und setzt sich aus 25 Städte bzw. Gemeinden zusammen. Der Verwaltungssitz befindet sich in Friedberg.

Sowohl die BAB 5 (Frankfurt-Kassel) und 45 (Dortmund-Aschaffenburg) als auch mehrere Bundes- und Landesstraßen (u.a. B 3, B 275, B 455, B 457 und B 521) führen durch das Kreisgebiet. Das Verkehrsnetz wird ergänzt durch 224 km Kreisstraßen

Mit dem Bahnhof Friedberg besitzt der Wetteraukreis einen wichtigen Bahnknotenpunkt, der von Intercity- und ICE-Zügen bedient wird. Neben den vorhandenen Bahnstrecken nach Frankfurt a.M., Gießen und Hanau kamen im Jahre 1897 noch die Nebenbahnen nach Hungen und Nidda und 1901 im Zuge der Bäderbahn Nauheim-Homburg-Wiesbaden die Bahnstrecke nach Friedrichsdorf hinzu. Neben Nidda bildet Stockheim einen weiteren Knotenpunkt, auf dem die Niddatalbahn (Heldenbergen-Windecken bis Bad Vilbel) beginnt.

Zusätzlich wird der öffentliche Personennahverkehr durch die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) betrieben.

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)

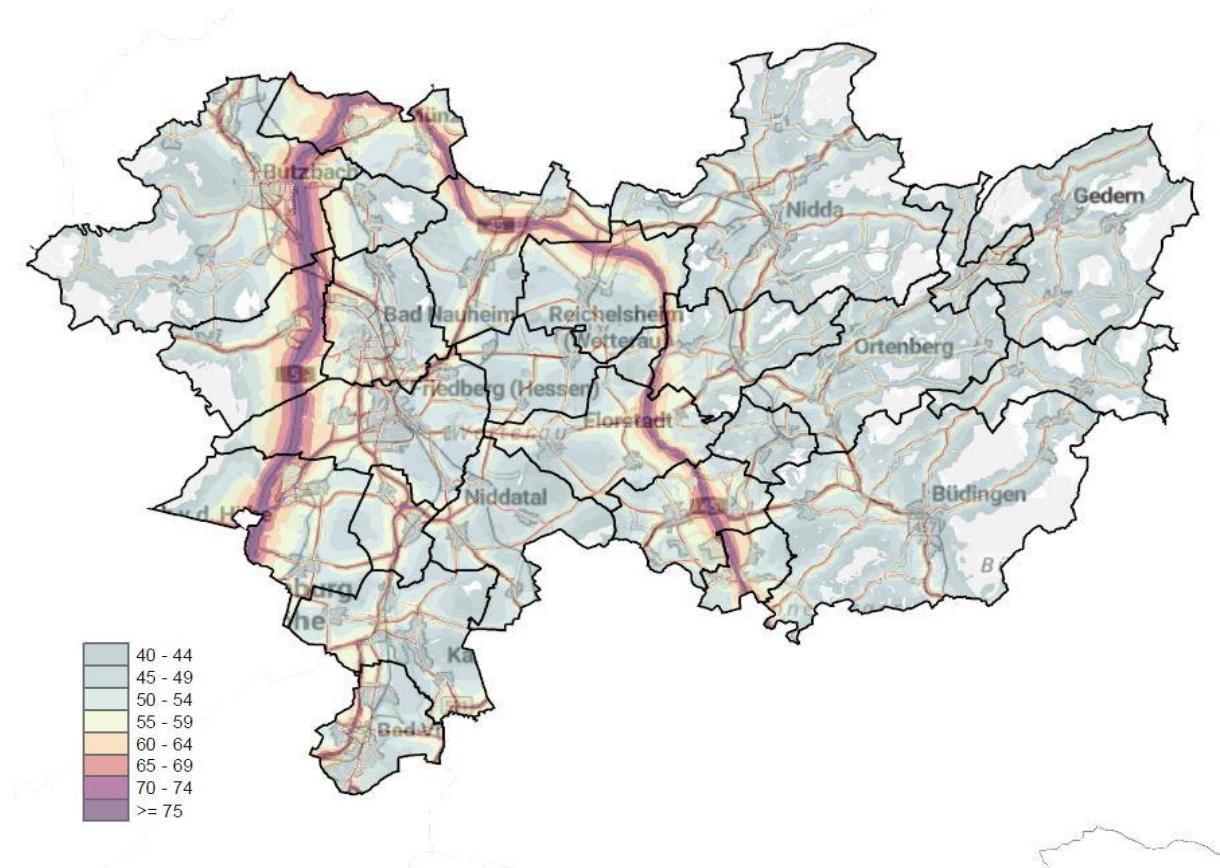


Abbildung 135: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Wetteraukreis [HLNUG 2023]

Einen Vergleich zwischen den betroffenen Einwohner der einzelnen Kommunen des Kreises, die Belastungen über dem gesundheitsrelevanten Schwellenwert von $L_{DEN} > 55$ dB (A) ausgesetzt sind, findet sich in folgendem Diagramm.

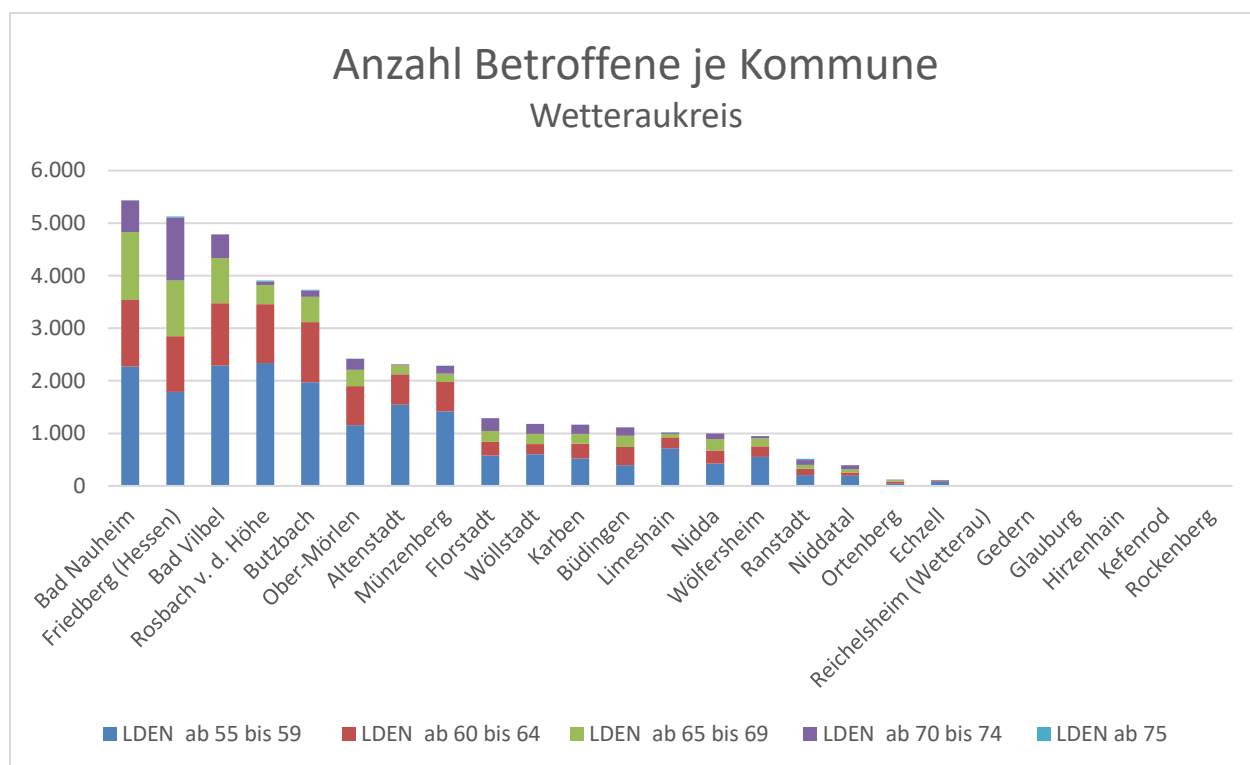


Abbildung 136: Anzahl der betroffenen Einwohner mit L_{DEN} > 55 dB (A) nach EU-Kartierung

10.11.1 Altenstadt

Die an der Nidda gelegene Gemeinde Altenstadt besitzt 12.601 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Seit der Gebietsreform gehören die Ortsteile Altenstadt, Heegheim, Höchst an der Nidder, Landheim, Enzheim, Oberau, Rodenbach und Waldsiedlung zur Gemeinde Altenstadt. Zusätzlich gehören auch das Kloster Engelthal und Oppelshausen zu der Wohngemeinde.

Altenstadt liegt an der Bundesstraße 521, die die Gemeinde mit der BAB 45 verbindet (Anschlussstelle Altenstadt). Mit drei Haltepunkten an der Niddertalbahn (Altenstadt, Altenstadt-Lindheim und Altenstadt-Höchst) sind die Städte Bad Vilbel und Frankfurt am Main zu erreichen. Zusätzlich sind über mehrere Busverbindungen (im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes) sowohl Hanau als auch Friedberg und Büdingen zu erreichen.

Tabelle 334: Anzahl von Personen in Altenstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.545	577	175	17	0	2.314
Nachts (L _{Night})	1.032	294	51	0	0	-	1.377

Tabelle 335: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Altenstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,059	3,772	0,604
Zahl der Wohnungen	1.100	91	0

Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	6	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	388		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	77		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	K 236 Stammheimer Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	B 521 Vogelsbergstraße	Die Bundesstraße 521 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Altenstadt.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts zwischen der Obergasse und der Kreuzung Heinestraße / Fritz-Kreß-Straße durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Aufgrund steigender Verkehrsdaten wurde in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine erneute schalltechnische Untersuchung veranlasst. Auf Grundlage dessen wurde am 15.11.2022 auf der B 521 „Vogelsbergstraße“ in der OD Altenstadt zwischen den Einmündungen Obergasse/Frankfurter Straße und Fritz-Kreß-Straße 7/Heinestraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung in beiden Fahrtrichtungen auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Anordnung wurde am 09.03.2023 durch Aufstellen der Schilder umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Langfristige Maßnahme: B 521 - Ortsumgehung Altstadt

Die nun geplante Umgehungsstraße führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortslage. Außerdem werden die Emissions- und Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung deutlich reduziert.

Die südlich verlaufende Ortsumgehung wird im Halbkreis um Altstadt geführt. Sie beginnt nahe des Kreuzungsbereiches B 521/K 234, schwenkt dann nach Süden ab und wird östlich von Altstadt wieder an die bestehende B 521 angebunden.

Die Planung befindet sich im Vorentwurf.

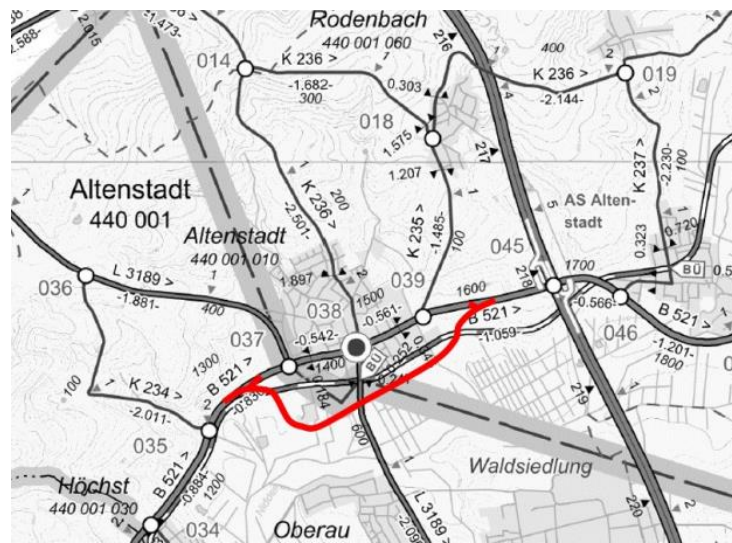


Abbildung 137: Übersichtslageplan B 521 Altstadt @ Hessen Mobil ⁹⁸

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3 L 3189 Hanauer Straße	Die Hanauer Straße (L 3189) führt als Teil der Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Bisheriger Sachstand:

Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der südlichen L 3189, Hanauer Straße, an 24 Gebäuden die Lärmisolationen sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Darüber hinaus waren die Richtwerte der LärmschutzrichtlinienStV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 6 Gebäuden überschritten.

⁹⁸<https://mobil.hessen.de/planung-und-bau/projekte/projekte-nach-regionen/projekte-in-mittel-hessen/b-521-altstadt>, abgerufen am 29.01.2024

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Altstadt als Straßenverkehrsbehörde
Diese liegt trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Enzheim L 3191 Stockheimer Straße	Die L 3191 führt in der Ortsdurchfahrt durch den kleinen Stadtteil Enzheim und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 4.500 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 126 Fz/Tag.	13	18

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

In 2020 wurde die Ortsdurchfahrt grundhaft erneuert, sowie die Gehwege erneuert.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Lindheim L 3191 Am Festplatz	Die L 3191 führt durch den Stadtteil Lindheim und nimmt somit eine überregionale Verkehrsfunktion wahr. Der DTV beträgt 4.500 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 126 Fz/Tag.	25	31

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.2 Bad Nauheim

Die Kurstadt Bad Nauheim ist die zweitgrößte Stadt im Wetteraukreis und besitzt 33.809 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Zusammen mit der Stadt Friedberg bildet Bad Nauheim ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Bad Nauheim setzt sich aus den sechs Stadtteilen Kernstadt, Nieder-Mörlen, Rödgen, Schwalheim, Steinfurth und Wisselsheim zusammen. Auch wenn der klassische Kurbetrieb an Bedeutung verloren hat, ist ein

Schwerpunkt auf den Gesundheitstourismus ausgerichtet. Bad Nauheim verfügt als attraktiver Alterswohnsitz über einen überdurchschnittlich hohen Anteil älterer Bevölkerungsgruppen.

Mit einer eigenen Anschlussstelle besitzt Bad Nauheim eine direkte Verbindung mit der BAB 5. Der Stadtteil Nieder-Mörlen kann diese über die Anschlussstelle Ober-Mörlen erreichen. Die Bundesstraßen 3 und 275 führen als Umgehungsstraßen an Bad Nauheim vorbei.

Bad Nauheim besitzt einen Bahnhof, der an der Main-Weser-Bahn (von Kassel über Gießen und Friedberg nach Frankfurt a.M.) liegt. Im Museumsbetrieb wird zusätzlich die Butzbach-Licher Eisenbahn (Bad Nauheim Nord) noch befahren.

Im Auftrag der Stadtwerke werden mit vier Stadtbussen die einzelnen Stadtteile miteinander verbunden. Zusätzlich werden durch Buslinien der VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH die Städte Friedberg und Butzbach befahren.

Der Flugplatz Ober-Mörlen ist ein Sonderlandeplatz am Ostrand des Taunus auf dem Johannisberg, der für die Landung von Segelflugzeugen, Motorflugzeugen und Hubschraubern zugelassen ist.

Tabelle 336: Anzahl von Personen in Bad Nauheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.271	1.265	1.290	607	3	5.436
Nachts (L _{Night})	1.499	1.310	764	5	0	-	3.578

Tabelle 337: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Nauheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	10,347	2,119	0,329
Zahl der Wohnungen	2.587	904	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	6	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	999		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	245		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 Frankfurter Straße	Die Stadt Bad Nauheim hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Berechnung der kommunalen Straße durchgeführt. Es wurden Überschreitungen der Werte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung festgestellt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind somit nicht angezeigt. Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

2	OT Nieder-Mörlen BAB 5:	Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil ergab in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Bereich der Randbebauung zur BAB 5 keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.
3	OT Nieder-Mörlen Weingartenstraße	Die Stadt Bad Nauheim hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Berechnung der kommunalen Straße durchgeführt. Es wurden Überschreitungen der Werte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung festgestellt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind somit nicht angezeigt. Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	K 21 Schwalheimer Straße	Die Schwalheimer Straße führt die Innenstadtverkehre von der Kernstadt zur B 3.	106	133

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h, verstärkte Polizeikontrollen in den angrenzenden Wohngebieten durchzuführen (keine Abkürzungen mehr durchs Wohngebiet zulassen)

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt für einige Gebäude im Bereich des Kreisverkehrs Ecke Homburger Straße auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme des Wetteraukreises:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Rödgen Rathausstraße K 174	Die K 174 führt als Hauptverkehrsstraße durch Rödgen. Der DTV beträgt 1.457n Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h und verstärkte Polizeikontrollen in den angrenzenden Wohngebieten durchzuführen.

Stellungnahme der Stadt Bad Nauheim:

Die schalltechnische Berechnung der Stadt Bad Nauheim ergab keine Überschreitungen der Immissionswerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

10.11.3 Bad Vilbel

Die Stadt Bad Vilbel ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und mit 36.021 Einwohner (Stand: 31.03.2023) die einwohnerstärkste Stadt des Landkreises und liegt nördlich von Frankfurt am Main, an der Südspitze der Wetterau. Bad Vilbel, dass von der vom Vogelsberg kommenden Nidda durchflossen wird, ist für seine Mineralquellen überregional bekannt. Bad Vilbel besteht aus der Kernstadt und den vier weiteren Stadtteilen Heilsberg (Standort des Schöllbergs), Gronau, Dortelweil und Massenheim und ist Wohn- und Gewerbestandort.

Über die Bundesstraße 3, die durchs Stadtgebiet führt, sind die Anschlussstellen Frankfurt-Friedberger Landstraße und Frankfurt-Preungesheim (beides Verbindungen zur BAB 661) zu erreichen. Zusätzlich ist über die Anschlussstelle Friedberg eine Verbindung auf die BAB 5 möglich.

Bad Vilbel ist mit einem Bahnhof und drei Haltestellen an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Die S-Bahn Linie S6 verbindet Bad Vilbel (Haltestationen Bad Vilbel, Bad Vilbel Süd und Dortelweil) mit der Frankfurter Innenstadt (Frankfurter Hauptbahnhof). Die Regionalbahn, RMV-Linie 34, der Niddatabahn besitzt in Bad Vilbel und Bad Vilbel-Gronau einen Haltepunkt. Die Stadt Bad Vilbel ist durch ein gut ausgebautes Busnetz mit den umliegenden Städten (Frankfurt am Main, Bad Homburg, Karben u.a.) verbunden. Zusätzlich gibt es noch fünf weitere Stadtbuslinien, die die einzelnen Stadtteile miteinander verbinden.

Tabelle 338: Anzahl von Personen in Bad Vilbel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.291	1.183	863	449	0	4.786
Nachts (L _{Night})	1.506	924	520	0	0	-	2.950

Tabelle 339: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Bad Vilbel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,354	2,557	0,477
Zahl der Wohnungen	2.276	623	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	13	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	835		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	193		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

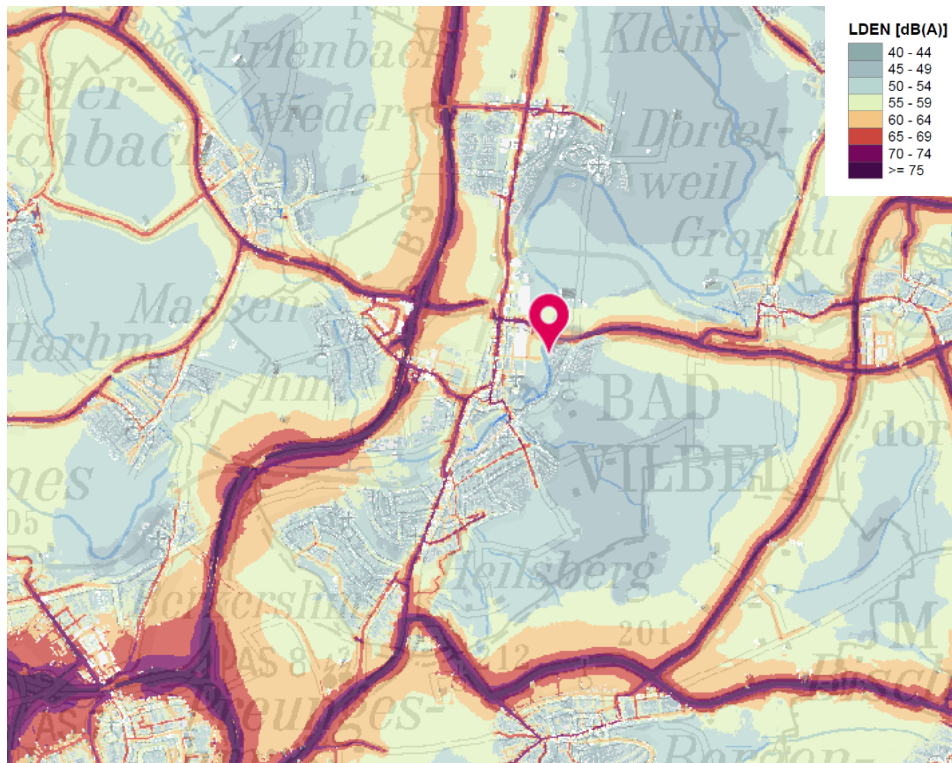


Abbildung 138: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Bad Vilbel [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahmen, die das Stadtgebiet betreffen:

a. Radfahrkonzept

Bad Vilbel möchte die Nutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer gestalten und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöhen und hat zu diesem Zweck ein umfassendes Radverkehrskonzept erstellt, welches von IMB-Plan GmbH aus Frankfurt a.M. gemeinsam mit den zuständigen Fachdiensten der Stadtverwaltung erarbeitet wurde. Dieses wurde einstimmig von der Stadtverordnetenversammlung am 06.02.2018 beschlossen.

Das Radverkehrskonzept wird in den Jahren 2024/25 fortgeschrieben. Ein entsprechender Auftrag ist bereits an die Planungsgesellschaft RV-K mbH aus Frankfurt a. M. vergeben worden.

b. Tempo 30 - Zonen:

Die Stadt Bad Vilbel hat bereits an allen kommunalen Straßen, an denen die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, Tempo 30 - Zonen angeordnet.

Maßnahmen an einzelnen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3008 Büdingen Straße	Es erfolgte seitens der Stadt Bad Vilbel eine schalltechnische Untersuchung des Straßenabschnittes. Es wurden keine Richtwerte überschritten, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen. Die Stadt Bad Vilbel

		hat für Lärmsanierung keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.
2	Frankfurter Straße	<p>Im April 2019 wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Lkw-Durchfahrtsverbot zwischen dem Kreisverkehrsplatz „Am Südbahnhof“ bis einschließlich der Straße Marktplatz angeordnet.</p> <p>Im Januar 2023 wurde zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kreisverkehr Südbahnhof (rund 670 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p>Für ergänzende bauliche Lärmsanierung hat die Stadt Bad Vilbel keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p><u>Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:</u> Die Frankfurter Straße 1 bis zum Kreisverkehrsplatz „Am Südbahnhof“ soll im Herbst 2024 als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen werden.</p>
3	Friedberger Straße	<p>Im Januar 2023 wurde zwischen Kasseler Straße und Heinrich-Heine-Straße. (rund 670 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p>Für ergänzende bauliche Lärmsanierung hat die Stadt Bad Vilbel keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p>
4	Kasseler Straße	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Die Stadt Bad Vilbel hatte bislang für Lärmsanierung keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.</p> <p>Es werden bereits in regelmäßig wiederkehrenden Abständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.</p>
5	Ritterstraße	<p>Die Ritterstraße ist Bestandteil einer Tempo 30 - Zone.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung.</p> <p>Die Stadt Bad Vilbel hatte bislang für Lärmsanierung keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.</p>
6	OT Gronau K 247 Dresdner Straße	<p>Es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ auf der K 247 im gesamten Stadtteil Gronau</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurden nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.</p>

7	OT Heilsberg B 3	Die Bundesstraße 3 verläuft vierspurig ortsumfahrend im Westen des Stadtteils Heilsberg. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurden nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.
8	OT Heilsberg Alte Frankfurter Straße	Es ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurden nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.
9	OT Heilsberg Carl-Schurz- Straße	Sie ist Teil einer Tempo 30-Zone. Es existiert eine von den Anwohnern finanzierte Geschwindigkeitsanzeige. Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Stadt finden in regelmäßigen Abständen statt. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurden nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen für erforderlich gehalten.
10	OT Massenheim B 3/ Homburger Straße	Die Bundesstraße 3 verläuft vierspurig zwischen der Kernstadt von Bad Vilbel und dem Stadtteil Massenheim. Als Zufahrt dient die stark befahrene Homburger Straße, die die beiden o.g. Stadtteile miteinander verbindet. Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche/straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
11 Homburger Straße	Die Homburger Straße ist eine Gemeindestraße in der Kernstadt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Auslösewerte für die freiwillige bauliche Lärmsanierung.

Die Lärmkartierung der 4. Runde weist höhere Belastungen aus. Somit wurde die Stadt Bad Vilbel als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:

Eine schalltechnische Untersuchung wird seitens der Stadt aus folgenden Gründen vorerst nicht vorgesehen:

- es ist nur eine geringe Anzahl an Gebäuden betroffen (drei Stück)
- der Richtwert (60 dB(A) bei Nacht) wird nur erreicht aber nicht überschritten

- der betroffene Straßenabschnitt von ca. 65 Metern ist aus Sicht der Stadt zu kurz, um eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu rechtfertigen.

Für bauliche Lärmsanierung hat die Stadt Bad Vilbel keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 OT Dortelweil Friedberger Straße	Die Friedberger Straße zieht als Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Dortelweil.	23	28

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:

Für bauliche Lärmsanierung hat die Stadt Bad Vilbel keine Haushaltsmittel im Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Langfristige Projekte zur Lärminderung Ausbau der S 6



Abbildung 139: Frankfurt West-Friedberg © DB AG ⁹⁹

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region. 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.

⁹⁹ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 10.01.2024

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.

Schutz ruhiger Gebiete

a. Stadtwald

Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Stadtwald zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Der Stadtwald liegt südöstlich von Bad Vilbel. Er stellt für viele Bürgerinnen und Bürger ein bedeutendes Naherholungszentrum dar.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:

Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel sieht derzeit von einer Stellungnahme ab. Die Kommune möchte die Erstellung der Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abwarten, um dann eine gesamtumfassende Betrachtung der „Ruhigen Gebiete“ vorzunehmen.

b. Straße „Am Hahnen

Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde die Straße „Am Hahnen“ zur Ausweisung ruhiger Gebiete vorgeschlagen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Straße „Am Hahnen“ befindet sich südlich am Rand von Bad Vilbel. Sie grenzt unmittelbar an den Ritterweiher sowie an einen weitläufigen Wald- und Feldbereich.

Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel:

Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel sieht derzeit von einer Stellungnahme ab. Die Kommune möchte die Erstellung der Gesamtlärmkarte durch das HLNUG abwarten, um dann eine gesamtumfassende Betrachtung der „Ruhigen Gebiete“ vorzunehmen.

10.11.4 Büdingen

Die 22.607 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Büdingen ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen und liegt im südöstlichen Teil der Wetterau, in einem waldreichen Gebiet am Seemenbach, Nahe des Vogelsberges. Die mittelalterliche Altstadt mit Schloss ist die besterhaltene Stadtanlage Europas. Büdingen setzt sich aus den Stadt-

teilen Aulendiebach, Büches, Büdingen, Calbach, Diebach am Haag, Düdelsheim, Dudenrod, Eckartshausen, Lorbach, Michelau, Orleshausen, Ronderbüngen, Rohrbach, Vonhausen, Wolf und Wolferborn zusammen.

Büdingen ist sowohl über die Anschlussstelle Gründau-Lieblos (BAB 66), Altstadt (BAB 45) und seit 2007 über die Anschlussstelle Hammersbach (BAB 45) zu erreichen. Die Bundesstraßen 457 und 521 verlaufen direkt durch mehrere Stadtteile von Büdingen.

Mit Stationen in der Kernstadt von Büdingen und Büches liegt Büdingen an der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn), welche infolge von Umsteigemöglichkeiten weitere Verbindungen nach Frankfurt am Main, Friedberg, Glauburg-Stockheim und Bad Vilbel sicherstellt. Büdingen ist außerdem über die Buslinie 11 mit der umliegenden Region (u.a. Altstadt, Gedern, Ronneburg, Hammersbach und Friedberg) verbunden. Unterstützend zum Bahnverkehr wird die Lahn-Kinzig-Bahn in den Berufsverkehrszeiten durch die Linie 374 unterstützt.

Tabelle 340: Anzahl von Personen in Büdingen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	395	348	212	159	2	1.116
Nachts (L _{Night})	384	219	194	9	0	-	806

Tabelle 341: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Büdingen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	5,444	1,178	0,207
Zahl der Wohnungen	528	175	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	211		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	55		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

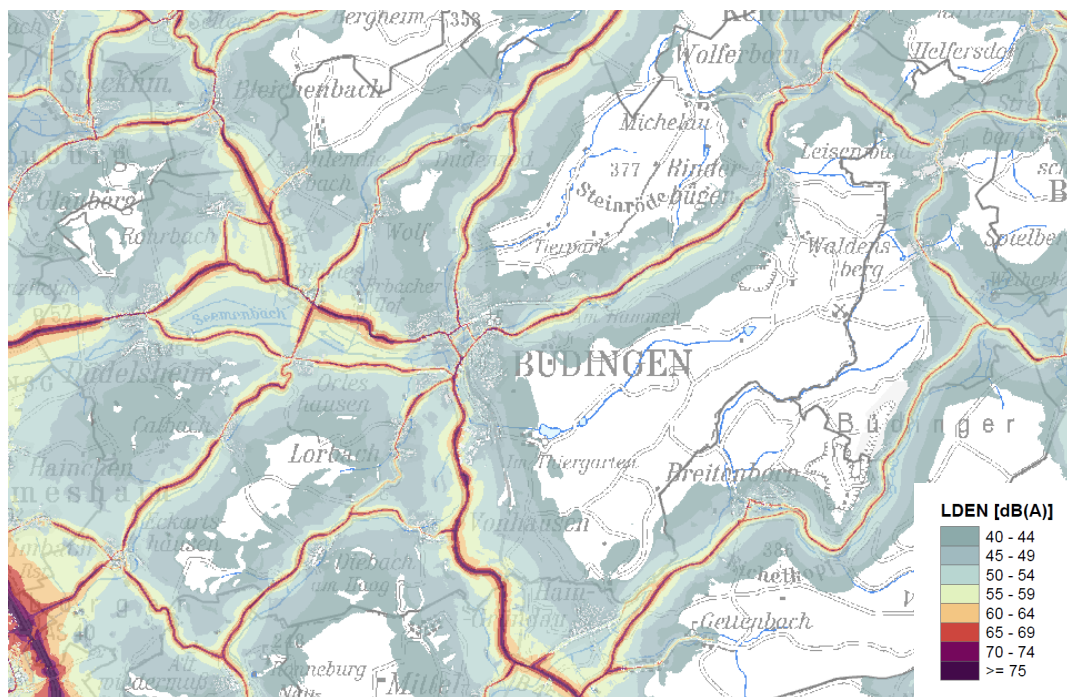


Abbildung 140: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Büdingen [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Büches, B 457:	Die Ortsumgehung Büdingen/Büches wurde Ende 2020 fertiggestellt. Die knapp 3,5 Kilometer lange Umgehungsstraße führt südlich um den Ortsteil Büches. Somit soll sich der Verkehr für den östlichen Ortsteil um mehr als die Hälfte verringern, für den westlichen Teil sogar um knapp 80 Prozent. ¹⁰⁰
2 OT Büches Frankfurter Straße	Die ehemaligen B 457 wurde nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung zur kommunalen Straße abgestuft. Die Frankfurter Straße ist nun Teil einer Tempo 30-Zone.
3 OT Rinderbüchen L 3010 Rinderbücher Hauptstraße	Es ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. In 2021 wurde die Fahrbahndecke vollständig erneuert.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 B 457, Berliner Straße An der Saline	Die Berliner Straße und der Straßenabschnitt „An der Saline“ sind Teil der Ortsdurchfahrt B 457 durch die Kernstadt von Büdingen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich 11.906 Kfz/Tag, bei einem Schwerverkehr von 413 Fz/Tag.

¹⁰⁰ <https://www.mobileshessen2030.de/Nachrichten/36191>, abgerufen am 29.01.2024

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bisheriger Sachstand:

Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Demnach waren an 42 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Zusätzlich waren die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 7 Gebäuden überschritten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Am 13.09.2023 wurde an der B 457 „Berliner Str.“ in der OD Büdingen auf einer Länge von ca. 70 m zwischen den Hausnummern 8 und 13 (gegenüber zwischen Nr. 22 und Nr. 24) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Anordnung wurde am 07.11.2023 durch Aufstellen der Schilder umgesetzt.

Aufgrund der geringen Betroffenheit der Straße „An der Saline“ und der Verkehrsfunktion der Bundesstraße 457 werden dort weitere verkehrsregelnde Maßnahmen für nicht erforderlich gehalten.

Rechtsfolge:

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

Für fast alle Gebäude an der B 457 können ergänzend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	B 457, Düdelzheimer Straße	Die Düdelzheimer Straße führt als Teil der Ortsdurchfahrt (Bundesstraße 457) durch die Kernstadt von Büdingen. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2015 in diesem Bereich ca. 7.900 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 345 Fz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Anlieger an der B457 in der Sudetenstraße, Hausnummern 14 - 34 sind von dem Verkehrslärm stark betroffen. Ab ca. 4:00h morgens beschleunigen nahezu alle stadtauswärts fahrenden Fahrzeuge nach Ende des 30km/h-Bereichs stark auf 100 km/h und höher. In der Gegenrichtung bremsen die Fahrzeuge vor dem Ortschild stark ab. Besonders Lkws erzeugen großen Lärm. Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags stadteinwärts vor dem Ortsschild und stadtauswärts mindestens 300m nach dem Ortsschild.

Bisheriger Sachstand:

Am 18.05.2022 wurde an der B 457 Düdelzheimer Straße zwischen den Hausnummern 10 und 43 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Für fast alle Gebäude an der B 457 können ergänzend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Aufgrund der Eingaben in der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die zuständige Straßenverkehrsbehörde gebeten, die Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zu prüfen und eine zeitliche Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnung zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Die Voraussetzungen für Tempo 30 ganztags sind nicht gegeben.

Am Tage werden die Richtwerte bei vier Gebäuden um 0,2 bis 1,1 dB(A) überschritten. Die Gebäude befinden sich alle im unmittelbaren Bereich der LSA, so dass hier ein Zuschlag von drei dB(A) berücksichtigt ist. Aufgrund der geringen Betroffenheit (4 Gebäude in einem kurzen Bereich) und der teils sehr geringen Überschreitung der Richtwerte ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung unverhältnismäßig.

In der Nacht werden die Richtwerte bei 15 Gebäuden überschritten. Bei sechs Gebäuden sind dabei Zuschläge von 1 bis 3 dB(A) aufgrund der LSA berücksichtigt. Die LSA ist jedoch nur von 6 bis 23 Uhr in Betrieb. Eine Beschränkung nachts ist sinnvoll, sofern die Minderung an den meisten der Gebäude mindestens 1 dB(A) beträgt und eine entsprechende Wohnnutzung vorliegt.

Weil die meisten Gebäude unmittelbar nebeneinander bzw. sehr kompakt stehen, wird die Beschränkung auf eine Länge von knapp 200 m (zwischen den Hausnummern 18 und 43) begrenzt. Zwei Gebäude (Düdelheimer Straße 10 und 19) stehen etwas abseits. Bei einem davon wird der Richtwert nur im EG und nur um 0,1 dB(A) überschritten.

Eine erneute Prüfung kann aufgrund einer neuen schalltechnischen Beurteilung auf Grundlage neuer Verkehrsdaten erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	L 3010 Mühltorstraße Gymnasiumstraße	Die L 3010 zieht sich als Hauptverkehrsstraße in West-Ost-Richtung durch Büdingen. Zwischen Ortstafel an der östlichen Einmündung "Hinter der Meistere" und der östlichen Parkplatzzufahrt des Freibades ist Tempo 60 km/h angeordnet. Zwischen der Bahnunterführung und dem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt „Brunostraße“ (Gymnasiumstraße) ist Tempo 30 km/h zwischen 7 und 18 Uhr von Montag bis Freitag mit dem Hinweisschild „Kindergarten“ angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die wegen dem Kindergarten in der Gymnasiumstraße angeordnete Geschwindigkeitsbe-

grenzung auf 30 km/h zwischen 7 und 18 Uhr von Montag bis Freitag lässt sich schalltechnisch nicht hinreichend genau nachbilden (dort: Zeiteinheit Montag bis Sonntag und 6 bis 22 Uhr) und wurde deshalb nicht in der Berechnung berücksichtigt.

In Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 11 Gebäuden tags und an 18 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Am 13.10.2023 wurde auf der L 3010, Gymnasiumstraße zwischen den Hausnummern 7 und 40 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	L 3193 Bahnhofstraße	Die Bahnhofstraße als Teil der L 3193 führt durch den Kernstadtbereich von Büdingen. Es ist derzeit keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

In der Bahnhofstraße, im innerörtlichen Bereich der Landesstraße 3193, werden die erforderlichen Richtwerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV weder am Tag noch in der Nacht überschritten. Daher werden seitens der Straßenverkehrsbehörde keine Maßnahmen zur Tempobeschränkung wegen Lärm ergriffen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
8	OT Düdelsheim B 521 Hauptstraße	Die Bundesstraße 521 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Düdelsheim. Im Bereich zwischen Hauptstraße 10 und 74 ist bereits beidseitig eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h im Zeitraum von 22-6 Uhr angeordnet.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in der letzten Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt:

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 12 Gebäuden tagsüber und an 25 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 75 dB(A) / max. LrN 66 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass die Auslöswerte 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Am 13.09.2023 wurde im Zuge der B 521 in der OD Büdingen/Düdelsheim im Abschnitt zwischen Hauptstr. 12 und Hauptstr. 70 (ca. 480 m) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und am 19.10.2023 durch Aufstellen der Schilder umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	L 3193 Vogelsbergstraße	Die Limesstraße bildet die Ortsdurchfahrt von Calbach. Der DTV 2021 beträgt nördlich von Büdingen 3.561 Kfz/Tag.	156	186

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde eine Lärmberechnung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt bereits eine Lärmberechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2015 vor. Demnach liegen an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Calbach L 3195 Limesstraße	Die Vogelsbergstraße führt von Süden kommend durch Büdingen auf die B 457. Der DTV 2021 beträgt 2.303 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 115 Fz/Tag.	24	32

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde die Forderung einer Lärmberechnung aufgrund der Nähe zum nächsten Autobahnanschluss erhoben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Es liegt bereits eine Lärmberechnung von Hessen Mobil auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2015 vor. Demnach liegen an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 OT Eckartshausen L 3195 Marienborner Straße	Die L 3195 führt von Südwesten nach Nordosten durch den Stadtteil Eckartshausen. Der DTV 2021 beträgt 2.303 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 115 Fz/Tag.	21	26

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 ((Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12	OT Orleshausen K 229 Orleshäuser Hauptstraße	Die K 229 führt in West-Ost-Richtung als Hauptverkehrsstraße durch den Stadtteil Orleshausen.	16	33

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gab einen massiven Anstieg der Lärmwerte, sobald die Ortsumgehung Büches fertiggestellt war. Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber derzeit abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Planung/des Baus einer Ortsumgehung wurden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Stellungnahme von Hessen Mobil:

Auf der Kreisstraße 229 zwischen den Büdinger Stadtteilen Düdelsheim und Orleshausen (NK 5720024-NK 5720025) wird im Jahr 2022 eine Deckenerneuerung durchgeführt. Die Maßnahme betrifft auch den Bereich der Ortseinfahrt Orleshausen (Orleshäuser Hauptstraße) von Düdelsheim kommend und endet ca. 65 Meter vor der Kreuzung mit der L 3195. (Netzknoten 5720025).

Die Maßnahme beinhaltet das Abfräsen der gebundenen Schicht in einer Stärke von 4 cm und den Wiederaufbau mit einer 4 cm starken Deckschicht aus Asphaltbeton AC 11 D N.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Büdingen bittet im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung, dass aktuelle Verkehrszahlen zur Beurteilung herangezogen werden sollen. Nachdem die Ortsumfahrung Büches fertiggestellt wurde, hat sich die Lärmbelastung deutlich erhöht. Die Strecke L3195/K228 oder K228/K229 würde vorrangig von dem Verkehrsteilnehmer (PKW/LKW) benutzt, um die Büdinger Innenstadt zu umfahren. Hinzu kommt der überregionale LKW-Verkehr von/zu der Autobahn Zufahrt Hammersbach / Interkommunales Gewerbegebiet Limes und der LKW-Verkehr des Steinbruch Glock, Remondis Büdingen, Eichhorn. Die Sanierung der Hauptstraßen in Orleshausen hat für keine Entlastung der Lärmbelastung gesorgt. Die neue Asphaltdecke mindert leider nicht die Fahrgeräusche Innerorts. Des Weiteren möchten wir auf eine drastische Erhöhung der Lärmwerte hinweisen, die nach der Fertigstellung der Einkaufsmärkte in der Orleshäuser Straße in Büdingen erwartet werden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13	OT Orleshausen L 3195 Bücheser Straße	Die L 3195 führt von Norden aus Büches bzw. der B 457 kommend als Ortsdurchfahrt durch Orleshausen.	10	15

Eingaben aus der Beteiligung:

Es gab einen massiven Anstieg der Lärmwerte, sobald die Ortsumgehung Büches fertiggestellt war. Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber derzeit abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Im Rahmen der Planung/des Baus einer Ortsumgehung wurden etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14	OT Rinderbügen Rinderbürger Hauptstraße	Die Rinderbürger Hauptstraße ist eine kommunale Straße, die durch Wohngebiet und den Ortskern von Rinderbügen führt.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach Erneuerung der Fahrbahndecke, Bremshügel und stationäre Blitzer. Das Tempo 30-Schild sollte wiederholt an Hausnr. 16 aufgestellt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurde an die Stadt Büdingen übermittelt, mit der Bitte um Prüfung in eigener Zuständigkeit.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Stellungnahme der Stadt Büdingen:

Es wurden 2 Verkehrsdisplays aufgehängt, um die Verkehrsteilnehmer auf die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu sensibilisieren. Fahrbahnsanierung stehen nicht an.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15	OT Wolferborn L 3010 Im Helgengarten Werthbornstraße	Die L 3010 führt in der Ortsdurchfahrt durch Wolferborn. Der DTV 2021 beträgt nördlich von Wolferborn 3.272 Kfz/Tag.	47	63

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.5 Butzbach

Die Stadt Butzbach, mit dem amtlichen Beinamen Friedrich-Ludwig-Weidig-Stadt, liegt am nördlichen Übergang des Taunus zur Wetterau. Die 27.528 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt, die als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, setzt sich aus den Stadtteilen Bodenrod, Butzbach (Kernstadt), Ebersgöns, Fauerbach vor der Höhe, Griedel, Hausen-Oes, Hoch-Weisel, Kirch-Göns, Maibach, Münster, Nieder-Weisel, Ostheim, Pohl-Göns und Wiesental zusammen.

Über das Gambacher Kreuz ist Butzbach an zwei Bundesautobahnen (5 und 45) angeschlossen. Zusätzlich liegt Butzbach an der Bundesstraße 3, die sowohl in Richtung Gießen, als auch nach Friedberg führt.

Der Butzbacher Bahnhof liegt an der Main-Weser-Bahn (Gießen-Friedberg), die zum Rhein-Main-Verkehrsverbund gehört und eine zentrale Rolle im ÖPNV in der Wetterau einnimmt.

Auf dem Stadtgebiet befindet sich das Segelfluggelände Butzbach-Pfingstweide, auf dem der Betrieb von Schleppflugzeugen, Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen zugelassen ist.

Tabelle 342: Anzahl von Personen in Butzbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.969	1.145	487	121	8	3.730
Nachts (L _{Night})	1.532	809	211	9	0	-	2.561

Tabelle 343: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Butzbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	22,231	9,410	1,768
Zahl der Wohnungen	1.773	291	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	3	0

Zahl der Fälle starker Belästigung	598
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	156
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1

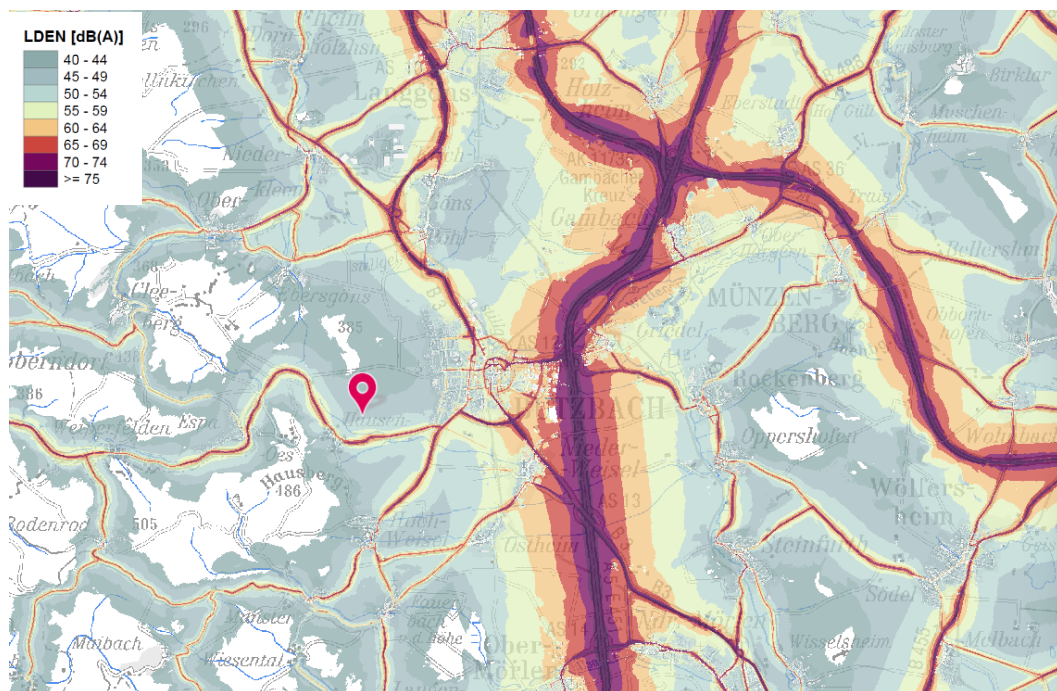


Abbildung 141: : Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Butzbach [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L 3053 Griedeler Straße	<p>Am 21.03.2023 wurde in der Griedeler Straße zw. den Hausnummern 43 und 71 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend waren an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
2 OT Griedel BAB 5	<p>Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an 58 Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen in den Nachtstunden.</p> <p>Die Eigentümer der betroffenen Gebäude wurden noch von Hessen Mobil kontaktiert. Die Autobahn GmbH des Bundes hat die weitere Abwicklung der Lärmsanierung Mitte 2021 übernommen. Bei den meisten Antragstellern konnten die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bereits umgesetzt werden</p>

3	OT Griedel L 3053	<p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren abschnittsweise die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Ergänzend waren an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Butzbach wurden aufgrund der niedrigen Zahl an Betroffenen, die überdies nur in der Nachtzeit (sowie jeweils nur im 1. Obergeschoss) auftreten und durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen wirksam ausgeglichen werden können, keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen angeordnet.</p>
4	OT Nieder-Weisel B 3	<p>Die Bundesstraße 3 führt in Ortsrandlage am Stadtteil Nieder-Weisel vorbei. Es ist bereits ein Nachtfahrverbot für Lkw > 3,5 t angeordnet. Derzeit ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen.</p> <p>Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren im Bereich der Büchnerstraße 6 und Wiesengrund 19 die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigt, vor allem nachts überschritten. Ergänzend waren an vielen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises wird nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) eine Geschwindigkeitsbeschränkung als unverhältnismäßig angesehen, da nur ein Wohngebäude über den Werten der Lärmschutzrichtlinien-StV und dieses außerhalb der Ortslage liegt.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine erneute Untersuchung kann gegebenenfalls nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung 2025 erfolgen.</p>
5	OT Nieder-Weisel BAB 5	<p>Die BAB 5 verläuft östlich des Stadtteils Nieder-Weisel.</p> <p>Die Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	B 3 Weiseler Straße	Die Bundesstraße 3 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Butzbach. Es ist bereits ein Nachtfahrverbot für Lkw > 3,5 t angeordnet. Der

Große Wendelstraße Straße der Dt. Einheit	Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 im nördlichen Abschnitt Bereich ca. 15.100 Kfz/Tag, im südlichen ca. 7.500 Kfz/Tag.
--	--

Eingaben aus der Beteiligung:

Das Nachtfahrverbot für Lkws wird regelmäßig missachtet. Die Einschränkung des Nachtfahrverbots durch das Zusatzzeichen „Be- und Entlader frei“ wird daher als entbehrlich angesehen. Durch den Wegfall dieser Einschränkung wird eine effektive Kontrolle der Einhaltung des Nachtfahrverbots möglich.

Lkws auf der B3 aus Richtung Gießen /Langgöns sollte man ab dem Kreisel "Burger King" /Saint-Cyr_l'Ecole Platz auf Griedeler Str. Richtung Ostumgehung lenken, auf der Ostumgehung bis zum "Weiseler Kreisel" und dort wieder auf die B3. In der Gegenrichtung dasselbe. Am "Burger King" Kreisel und Weiseler Kreisel sollte man den LKW Durchgangsverkehr verbieten.

Es wird weiterhin Tempo 30 km/h gefordert und eine Bedarfs-Lichtsignalanlage auf Höhe der Stadtschule bzw. des Friedhofs.

Bisheriger Sachstand:

Der Lärmkonflikt war bereits in der letzten Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt:

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In großen Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 1 Gebäuden tagsüber und an 4 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 75 dB(A) / max. LrN 66 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelmin-derung um bis zu 3 dB(A).

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Zwischen Juli und September 2023 wurde eine Deckenerneuerung der B 3 in der Ortsdurchfahrt Butzbach zwischen dem Knoten Südumgehung und Große Wendelstraße auf einer Länge von 600 Metern durchgeführt .

Stellungnahme des Landrates des Wetteraukreises als Straßenverkehrsbehörde:

Bei allen Gebäuden, bei denen die Richtwerte über der Lärmschutzrichtlinien-StV liegen, wurde ein Zuschlag wegen der Nähe zum jeweiligen signalisierten Knoten eingerechnet.

Es muss eine Abwägung zwischen dem Interesse der Anwohner auf Lärmschutz und der Raumbedeutung der B 3 erfolgen. Durch Ihre unmittelbare Nähe zur BAB A5 AS Butzbach und AS Bad Nauheim sowie zur BAB A485 und im weiteren Sinne auch zur BAB A45 hat die B 3 eine große Raumbedeutung. Hier ist in erhöhtem Maße auf die Leichtigkeit des Verkehrs zu achten, insbesondere als Umleitungsstrecke bei Störungen auf den umliegenden Autobahnen. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h als unverhältnismäßig.

Zudem gab es im Jahr 2023 eine weitere Änderung hinsichtlich des Lkw-Durchfahrtsverbots. Durch den Wegfall des Zusatzes „Be- und Entlader frei“ sowie verstärkten Kontrollen wird eine weitere Reduzierung des Schwerlastverkehrs nachts erwartet.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmaktionsplanung hat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eine erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage angeregt, in welcher die Anzahl der lärmbelasteten Personen und die Höhe der Lärmimmissionen stärker berücksichtigt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7 OT Fauerbach v.d.H. L 3353 Alte Allee	Die L 3353 Alte Allee führt von Westen kommend in den Stadtteil Fauerbach v.d.H.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Stellungnahme der Stadt Butzbach:

Im Bereich der Straße "Am Fauerbach" von Hausnummer 4 - 40 wird derzeit die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen geprüft.

Eine Fahrbahndeckenerneuerung soll in 2024 erfolgen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Griedel L 3134	Die L 3134 führt orstumfahrend im Süden von Griedel vorbei.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Forderung nach einer Lärmschutzwand.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Pohl-Göns B 3	Die B 3 führt orstumfahrend im Westen von Pohl-Göns vorbei.	18	33

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Stadt Butzbach fordert den Bau einer Lärmschutzwand im Bereich der Überschreitungen der Auslösewerte.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis zur Forderung nach einer Lärmschutzwand:

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
10	OT Münster K 15, An der Müns- terkirche	Es handele sich um eine Engstelle, so dass Verkehrslärm hallt Es wurden zwar bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen, wie eine einspurige Gegenverkehrsregelung, Tempo 30km/h und Durchfahrtsper- rung für LKW ab 3,5 t. Allerdings kommt es zu sehr vielen Geschwindig- keitsüberschreitungen und das LKW-Durchfahrtsverbot wird missachtet. Es finden keinerlei Kontrollen statt. Auch der ÖPNV nutzt die Strecke in beiden Richtungen.

10.11.6 Echzell

Die Gemeinde Echzell mit 5.800 Einwohner (Stand: 31.12.2023) gliedert sich in die Ortsteile Bingenheim, Bisses, Echzell, Gettenau und Grund-Schwalheim. Echzell und seine Ortsteile haben eine dörfliche Struktur.

Die Gemeinde Echzell liegt an den Landesstraße 3188 und 3412. Über die Bundesstraße 455 ist Echzell mit der nahen Bundesautobahn 45 durch die Anschlussstelle Wölfersheim verbunden.

Der Bahnhof Echzell befindet sich an der Bahnstrecke Beienheim-Schotten. Im Stundentakt sind hier sowohl Friedberg als auch in den Hauptverkehrszeiten Frankfurt am Main zu erreichen.

Tabelle 344: Anzahl von Personen in Echzell, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	92	15	0	0	0	107
Nachts (L _{Night})	43	0	0	0	0	-	43

Tabelle 345: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Echzell (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	12,139	3,523	0,650
Zahl der Wohnungen	50	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	14		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 OT Bingenheim L 3188 Kronstraße	Die Landesstraße 3188 führt als Ortsdurchfahrt sowohl durch Bingenheim. Es ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.	21	29

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.7 Florstadt

Die Stadt Florstadt umfasst die sechs Stadtteile, Leidhecken, Nieder-Florstadt, Nieder-Mockstadt, Ober-Florstadt, Staten und Stammheim mit insgesamt 8.902 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Florstadt wird überwiegend von Pendlern bewohnt, die im Rhein-Main-Gebiet arbeiten.

Die Bundesautobahn 45 ist durch die Bundesstraße 275 an der Anschlussstelle Florstadt zu erreichen. Die Anschlussstelle befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Nieder-Mockstadt und Staden.

Mit den Buslinien FB-01 und FB-82 werden Verbindungen sowohl nach Altenstadt und Friedberg, als auch zwischen den Stadtteilen sichergestellt.

Tabelle 346: Anzahl von Personen in Florstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	579	258	212	239	0	1.288
Nachts (L _{Night})	352	219	244	0	0	-	815

Tabelle 347: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Florstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,989	3,553	0,637
Zahl der Wohnungen	610	213	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	243		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	57		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

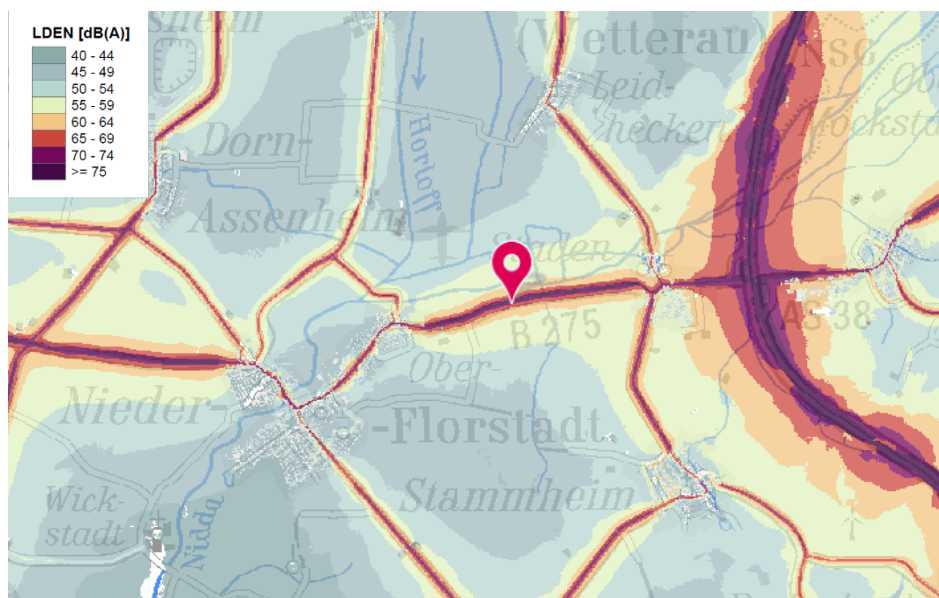


Abbildung 142: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen in Florstadt [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Nieder-Florstadt, B 275 Friedberger	Im Jahr 2021 wurde auf der B 275 Friedberger Landstraße zwischen der Hausnummer 1 und der Einmündung Ludwigstraße sowie B 275 Niddastraße zwischen den Einmündungen Altenstädter Straße und Freiherr-vom-

Landstraße / Messeplatz / Niddastraße	<p>Stein-Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für fast alle Gebäude können ergänzend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>
2 OT Nieder- Mockstadt, B 275 Frankfurter Straße / Lauter- bacher Straße	<p>Seit 2016 war zwischen der Einmündung Ziegelhüttenweg bis zur Lauterbacher Straße, etwa 50 m nach der letzten Einmündung, nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Lkws angeordnet.</p> <p>Im Jahr 2021 wurde auf der B 275 Frankfurter Straße an der Einmündung Ziegelhüttenweg bis zur Lauternacher Straße, Einmündung Kellerstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags und auf der Lauterbacher Straße, Einmündung Kellerstraße bis zum Ende der beidseitigen Bebauung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen für alle Fahrzeugarten angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straßen nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für fast alle Gebäude können ergänzend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 ((Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p>
3 OT Ober- Florstadt B 275 Hauptstraße	<p>Im Jahr 2021 wurde auf der Hauptstraße zwischen den Hausnummern 1 und 49 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straßen nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Für fast alle Gebäude können ergänzend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. u.)</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>

B 275 als Bestandteil des Lärmsanierungsprogrammes Hessen:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Leidhecken L 3188 Stadener Straße Bingenheimer Straße	Die L 3188 bildet die Ortsdurchfahrt des Stadtteiles Leidhecken.	42	52

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Nieder-Florstadt L 3189 Altenstädter Straße	Die L 3188 bildet die Ortsdurchfahrt des Stadtteiles Leidhecken.	106	129

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab jedoch Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Hessen Mobil als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

liegt bislang nicht vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Staden B 275 Erasmus-Alberus-Allee Stammheimer Straße Mockstädter Straße	Die B 275 führt direkt durch den Stadtteil Staden zur BAB 45. Der DTV 2021 beträgt 10.001 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 444 Fz/Tag.	25	36

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die B 275 ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

10.11.8 Friedberg

Das hessische Friedberg hat 31.131 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und liegt am nördlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes und ist gleichzeitig Verwaltungssitz des Wetteraukreises. Friedberg bildet zusammen mit Bad Nauheim ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums.

Im Mittelalter gehörte Friedberg zu eine der reichsten Städte. Dies spiegelt sich durch zahlreiche Sehenswürdigkeiten bis heute wider. Die Stadt Friedberg setzt sich aus den Stadtteilen Bruchenbrücken, Dorheim, Ockstadt, Ossenheim und Bauernheim zusammen. Friedberg ist Standort einer Fachhochschule.

Friedberg ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt zwischen Frankfurt a.M. und Gießen. Die wichtigste Verkehrslinie bildet die gesamtdeutsche Nord-Süd-Hauptstrecke, die sich aus der BAB 5, der Bundesstraße 3 und der Main-Weser-Bahn zusammensetzt. Im Juni 2009 wurde die Umgehungsstraße B 3a eröffnet, die den Verkehr nun zwischen Friedberg und dem Stadtteil Ockstadt leitet. Einzig die Bundesstraße 275, die aus dem Taunus in den Vogelsberg führt, durchquert das Stadtgebiet.

Mit Eröffnung der Main-Weser-Bahn im Jahre 1850 wurde Friedberg an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Neben dem Bahnhof Friedberg gibt es noch die Haltepunkte Friedberg Süd, Bruchenbrücken und Dorheim. Friedberg ist über die S-Bahn-Linie S6 an

das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen. ICE-Züge bedienen ebenfalls den Bahnhof Friedberg. Seit 2014 besitzt Friedberg mit den zwei Rundlinien FB-30 und FB-31 ein eigenes Stadtbussystem.

Tabelle 348: Anzahl von Personen in Friedberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.789	1.057	1.065	1.190	24	5.125
Nachts (L _{Night})	1.195	1.082	1.196	148	4	-	3.625

Tabelle 349: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Friedberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	21,100	6,918	1,228
Zahl der Wohnungen	2.438	1.084	11
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	5	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.045		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	259		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

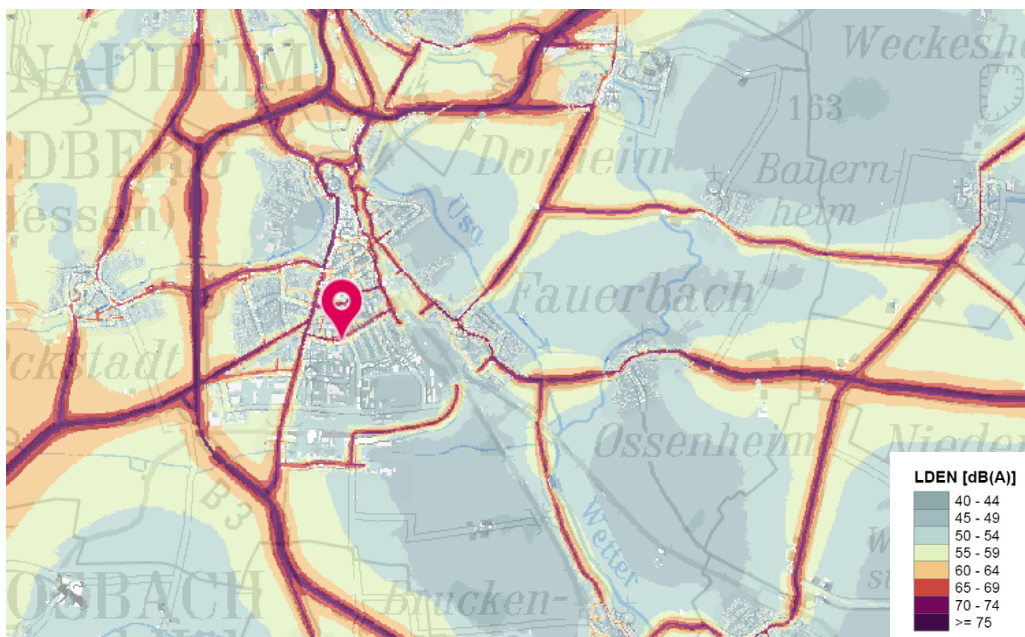


Abbildung 143: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Friedberg [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Dorheim B 455	Am 11.06.2012 wurde die Ortsumgehung B 455 in Betrieb genommen. Der südliche Teil der ehemaligen B 455 wurde zur Landesstraße, der restliche Teil zur nicht klassifizierten Straße abgestuft.

2	OT Dorheim L 3351	<p>Die L 3351 ist Teil der ehemaligen Ortsdurchfahrt durch Dorheim. Auf dem Landesstraßenanteil besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.</p> <p>Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Demnach waren an einigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>An 12 Gebäuden wurden bereits passive Schallschutzmaßnahmen bezuschusst.</p>
3	OT Dorheim Wetteraustraße	<p>Bei der Wetteraustraße handelt es sich um die ehemalige B 455 OD. Auf dem kommunalen Anteil besteht nun eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags.</p>
4	OT Fauerbach L 3351 Dorheimer Straße	<p>Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Demnach waren an einigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>An 7 Gebäuden wurden bereits passive Schallschutzmaßnahmen bezuschusst.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
B 275	Die Bundesstraße 275 führt in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet von Friedberg und die Stadtteile Fauerbach und Ossenheim.

B 275 Friedberg im Lärmsanierungsprogramm Straße

Die Bundesstraße ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Im Bereich Friedberg sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 eine B 275 Ortsumgehung Friedberg bis Ortenberg/Selters als Projekt im „Vordringlichen Bedarf“ vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5	B 275 Hanauer Straße Saarstraße Homburger Straße	Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt. Im Bereich der Schule an der Saarstraße besteht zwischen „Am Edelspfad“ und „Mainzer-Tor-Anlage“ eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h.

Eingaben aus der Beteiligung:

Tempo 30 km/h in der kompletten Ortsdurchfahrt.

Bisheriger Sachstand:

Die B 275 in Friedberg ist bereits seit der 2. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Nach schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung waren die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme rechtfertigen, vor allem nachts überschritten. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Zudem waren an 29 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises wurde nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) eine Geschwindigkeitsbeschränkung als unverhältnismäßig angesehen, da nur drei Wohngebäude nachts über den Werten der Lärmschutzrichtlinien-StV liegen. Die Gebäude stehen unmittelbar am Abzweig Bahnhof – Ein Abschlag von 2,0 bzw. 3,0 dB(A) müsste aufgrund der LSA berücksichtigt werden.

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	OT Fauerbach B 275 Hauptstraße	Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt und den Stadtteil Fauerbach. Der DTV beträgt in diesem Bereich 9.696 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Wunsch nach Tempo 30 km/h in der kompletten Ortsdurchfahrt.

Bisheriger Sachstand:

Die B 275 in Friedberg-Fauerbach ist bereits seit der 2. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Im Jahr 2021 wurde auf der B 275 Hauptstraße zwischen den Hausnummern 6 und 88 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Ossenheim B 275 Florstädter Straße	Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Ossenheim. Der DTV beträgt in diesem Bereich 7.240 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 268 Fz/Tag..

Bisheriger Sachstand:

Am 07.07.2020 wurde auf der B 275 Florstädter Straße 34 bis 50 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

Rechtsfolge:

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

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	Alte Bahnhofsstraße	Die Alte Bahnhofstraße ist eine kommunale Straße, die an der Main-Weser-Bahn entlangführt und einseitig bebaut ist. Der Bereich um das City-Parkhaus ist Teil einer Tempo 30-Zone.	153	172

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg

als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Der Bereich um das City-Parkhaus ist Teil einer Tempo 30-Zone ist und die Gebäude mit Hausnummer 1 bis 4 befinden sich in einer Spielstraße.

Haushaltsmittel für eine bauliche Lärmsanierung sind nicht eingestellt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	Am Burgberg	Die kommunale Straße Am Burgberg führt von der Gießener Straße Richtung Alte Bahnhofstraße und ist einseitig bebaut. Es handelt sich um eine Einbahnstraße.	18	22

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Die schalltechnische Berechnung ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärmminierungsmaßnahmen erforderlich.

Die Straße soll voraussichtlich in 2024 saniert werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	Barbarastraße	Die Barbarastraße erschließt als kommunale Straße das Wohngebiet Barbaraviertel.	109	124

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Der Bereich der Wohnbebauung ist zum Teil Bestandteil einer Tempo 30-Zone.

Die berechneten Immissionswerte ergaben keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lassen aber darauf schließen, dass die Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung überschritten sind.

Haushaltsmittel für eine bauliche Lärmsanierung sind nicht eingestellt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
11 Fauerbacher Straße	Die kommunale Fauerbacher Straße führt vom Barbaraviertel am Hauptfriedhof vorbei auf die B 275.	225	262

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Die Fauerbacher Straße ist flächendeckend Teil einer Tempo 30-Zone, zum Teil ganztags, zum Teil von 22 bis 6 Uhr.

Haushaltsmittel für eine bauliche Lärmsanierung sind nicht eingestellt.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
12 Haagstraße	Die Haagstraße ist eine kommunale Straße im Kernstadtbereich von Friedberg mit innerörtlicher Erschließungsfunktion. Es ist Tempo 30 km/ganztags angeordnet.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärmaktionsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärmaktionsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
13 Im Rosental	Die kommunale Straße ‚Im Rosental‘ führt zwischen der Main-Weser-Bahn und dem Barbaraviertel entlang und ist einseitig bebaut.	57	69

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Der Straßenabschnitt ‚Im Rosental‘ ist Teil einer Tempo 30-Zone.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
14 Kaiserstraße	Die Friedberger Kaiserstraße ist eine Hauptverkehrs- und Einkaufsstraße in Friedberg. Sie dient der innerörtlichen Erschließung.	2332	2539

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderung nach Tempo 30 km/h erhoben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg:

Im Rahmen einer in den nächsten Jahren stattfindenden Umgestaltung der Kaiserstraße werden seitens der Stadt auch Lärminderungsmaßnahmen untersucht.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
15 Karlsbader Straße	Die kommunale Karlsbader Straße führt durch Wohnbebauung und am Gelände der TH Mittelhessen vorbei.	230	274

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Eine schalltechnische Berechnung liegt noch nicht vor.

Haushaltsmittel für eine bauliche Lärmsanierung sind nicht eingestellt.

Festlegung:

Die Stadt Friedberg hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen und die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
16 Usavorstadt	Die kommunale Straße Usavorstadt führt von der Gießener Straße Richtung Alte Bahnhofstraße und ist einseitig bebaut. Es handelt sich um eine Einbahnstraße.	56	64

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für Straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

Hier ist bereits Tempo 30 von 7 bis 18 Uhr angeordnet.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
17 OT Bauernheim K 171 Dorn-Assenheimer-Straße	Die K 171 bildet die Hauptverkehrsstraße und Ort-durchfahrt des Stadtteils Bauernheim.	17	24

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
18 OT Ockstadt K 23 Rosbacher Straße	Die K 23 kommt von Süden von der B 455 und führt den Verkehr nach Ockstadt hinein..	21	28

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
19	OT Ockstadt Nauheimer Straße	Die Nauheimer Straße führt vom Ortskern von Ockstadt nach Norden.	107	126

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Friedberg als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Friedberg

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah über das Ergebnis zu unterrichten.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

Die Berechnung konnte erst kurz vor Redaktionsschluss an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, so dass das Prüfungsverfahren noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Ausbau der S 6



Abbildung 144: Frankfurt West-Friedberg © DB AG ¹⁰¹

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region. 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.

10.11.9 Gedern

Die Kleinstadt Gedern, mit 7.250 Einwohnern (Stand: 31.12.2023), grenzt direkt an den Vogelsbergkreis und ist Teil des Naturparks Vulkanregion Vogelsberg. Sie setzt sich aus den Stadtteilen Gedern, Mittel-Seemen, Nieder-Seemen, Ober-Seemen, Steinberg und Wenings zusammen. Der Tourismus ist von Bedeutung für die Stadt.

Die Bundesstraße 275 (Lauterbach nach Bad Schwalbach im Taunus), die durch das Stadtgebiet führt, zweigt am nördlichen Ortsrand von Gedern in die Bundesstraße 276 ab, die nach Schotten führt.

¹⁰¹ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 10.01.2024

Gedern ist nach dem Rückbau des Schienennetzes in den 1970er bis 1980er Jahren nur noch über verschiedene Buslinien im Nahverkehr erreichbar.

Auf dem Segelfluggelände Gedern dürfen Segelflugzeuge, selbststartende Motorsegler und Luftfahrzeuge, soweit diese bestimmungsgemäß zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern zugelassen sind, starten und landen.

Tabelle 350: Anzahl von Personen in Gedern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 351: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Gedern (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 275 Frankfurter Straße Lauterbacher Straße	Die Berechnung des Straßenbaulastträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. An 50 Gebäuden wurden bereits in den Jahren 1989 bis 1995 Lärmschutzmaßnahmen bezuschusst.
2	OT Gedern, L 3184 Weningser- Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3	OT Mittel-Seemen L 3010	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

	Büdinger Straße	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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
4	OT Nieder-Seemen L 3193 Kirchstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1). Im Frühsommer 2020 wurde die Kirchstraße ab dem Friedhof am Ortsrand bis zur Kefenröder Straße erneuert.
5	OT Ober-Seemen L 3192 Gedener Straße Volkartshainer Straße Mittel-Seemer-Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Nieder-Seemen L 3010 Grebenhainer Straße Kefenröder Straße	Die L 3010 durchzieht Nieder-Seemen in Nord-Süd-Richtung und hat vor allem eine überregionale Erschließungsfunktion. Der DTV beträgt im nördlichen Bereich 505 Kfz/Tag..	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sanierungsoffensive des Landes Hessen erfolgte eine Deckenerneuerung zwischen Gedern / Nieder-Seemen und Gedern / Mittel-Seemen, einschließlich Ortsdurchfahrt Nieder-Seemen, die Verkehrsfreigabe erfolgte im September 2018.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Wenings L 3193 Obertorstraße	Die L 3193 führt von Süd-West kommend in den Stadtteil Wenings auf die L 3184. Der DTV beträgt 527 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8 OT Wenings L 3184 Untertorstraße Amthofstraße	Die L 3184 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Wenings. Der DTV beträgt am nördlichen Ortsausgang 2.892 Kfz/Tag.	0	1

Eingaben aus der Beteiligung:

Massive Lärmbeeinträchtigung durch Freizeitverkehr, insbesondere Motorradlärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.11.10 Glauburg

Die aus den beiden Ortsteile Glauberg und Stockheim bestehende Gemeinde Glauburg liegt am Fuße des Vogelsberges. Die ländliche Gemeinde hat 3.069 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und ist für Ihren Archäologischen Park Glauberg bekannt, der zwischen den Jahren 1994 und 2000 bei Ausgrabungen entdeckt wurde.

Die nächste Autobahnanschlussstelle (Altenstadt auf die BAB 45) ist in ca. 10 Minuten zu erreichen. Glauburg besitzt mit den beiden Haltepunkten Glauburg-Glauberg (RMV-Linie 34) und Glauburg-Stockheim (RMV-Linie 36) eine Verbindung zur Niddatalbahn.

Tabelle 352: Anzahl von Personen in Glauburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 353: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Glauburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0

Zahl der Fälle starker Belästigung	0
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0

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

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	L 3191 Glauburger Straße Vogelsberg- straße Hauptstraße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	OT Stockheim L 3190 Bahnhofstraße	Die L 3190 Bahnhofstraße führt von Nord-Ost kommend in den Ortskern von Stockheim, wo sie auf die L 3191 trifft. Der DTV beträgt 1.095 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	10	20

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Glauburg bittet um Überprüfung der Lärmsituation.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einige Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Stockheim L 3191 Glauburger Straße	Die L 3191 Glauburger Straße führt von Westen kommend in den Ortskern von Stockheim.	101	121

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Glauburg bittet um Überprüfung der Lärmsituation.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für viele Gebäude 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Glauburg K 237 Heegheimer Straße	Die Kreisstraße führt von Heegheim durch Mischbebauung auf die Ortsdurchfahrt L 3191.	19	24

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Gemeinde Glauburg bittet um Überprüfung der Lärmsituation.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt für einzelne Gebäude auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das

a. nahe Glauburg-Stockheim gelegene Naturschutzgebiet

zur Ausweisung eines ruhigen Gebietes vorgeschlagen:

Bewertung 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.

10.11.11 Hirzenhain

Die 2.960 Einwohnergroße (Stand: 31.12.2023) Gemeinde Hirzenhain liegt im westlichen Vogelsberg und ist mittlerweile vorrangig Wohngemeinde mit dörflicher Struktur. Hirzenhain besteht aus den drei Ortsteilen Glashütten, Hirzenhain und Merkenfritz.

Die Bundesstraße 275 verläuft nördlich der Ortsteile Merkenfritz und Hirzenhain und führt zur Anschlussstelle Florstadt, die eine Verbindung zur BAB 45 herstellt.

Der Bahnhof in Hirzenhain wurde stillgelegt. So besitzt Hirzenhain lediglich die beiden Buslinien FB-22 und FB-80 (u.a. Verbindung nach Glauburg).

Tabelle 354: Anzahl von Personen in Hirzenhain, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 355: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hirzenhain (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

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

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Hirzenhain B 275	Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Demnach waren an wenigen Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
2 OT Hirzenhain, L 3183 Buderusstraße Karl-Birx-Straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3 OT Glashütten, L 3183/ L 3185: Igelhäuser Straße / Haupt- straße / Schul- straße	Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ließ 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4 OT Merkenfritz B 275 Gederner Straße	Die B 275 zieht in Ortsrandlage durch den Ortsteil Merkenfritz. Der DTV beträgt 1.858 Kfz/Tag. Es gibt keine Geschwindigkeitsreduzierung.	27	44

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.12 Karben

Die Stadt Karben hat 23.253 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Karben liegt rund 15 Kilometer nördlich von Frankfurt am Main im städtischen Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und besteht aus den sieben Stadtteilen Burg-Gräfenrode, Groß-Karben, Klein-Karben, Kloppeheim, Okarben, Petterweil und Rendel. Das Stadtgebiet besteht aus großen Teilen aus landwirtschaftlichen Flächen und Waldgebieten.

Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen bilden das Preungesheimer Dreieck (BAB 661) und die Anschlussstelle Friedberg (BAB 5). Beide Auffahrten werden durch die Bundesstraße 3 (bzw. 455) erschlossen.

Mit den beiden Bahnhöfen Groß-Karben und Okarben ist Karben mit der Main-Weser-Bahn verbunden. Mit der S-Bahn Linie S6 können die beiden Bahnhöfe Frankfurt am Main und Friedberg erreicht werden. Das durch drei Buslinien bestehende Stadtbusnetz wird in den Abendstunden durch ein Anrufsammeltaxi ergänzt. Zusätzlich verkehren im Zeitraum zwischen 1:30 und 3:30 Uhr eine Nachtbuslinie zwischen Karben, Bad Vilbel und Frankfurt am Main.

Tabelle 356: Anzahl von Personen in Karben, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	525	277	190	170	1	1.163
Nachts (L _{Night})	355	201	179	4	0	-	739

Tabelle 357: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Karben (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,393	1,410	0,226
Zahl der Wohnungen	551	170	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	212		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	50		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

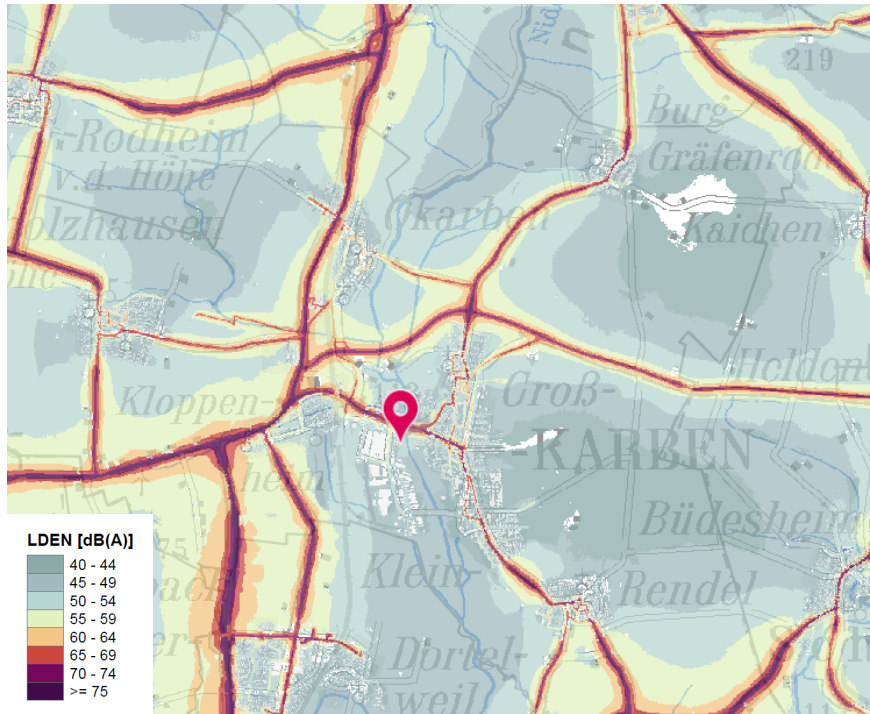


Abbildung 145: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Karben [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
<p>1 OT Groß-Karben, L 3351 Assenheimer Straße</p>	<p>Die Landesstraße 3351 verläuft nördlich des Stadtteils Groß-Karben und ist Teil der Nordumgehung Karben. Diese wurde 2016 für den Verkehr freigegeben. Im Bereich der Assenheimer Straße/Limesstraße/Am Ludwigsbrunnen führt sie in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Ein Lärmschutzwall ist bereits vorhanden.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen für die Assenheimer Straße. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.</p> <p>Die OD Groß-Karben</p>
<p>2 OT Groß-Karben Burg-Gräfenröder-Straße / Ludwigstraße (L 3351)</p>	<p>Die ehemalige Ortsdurchfahrt wurde nach Inbetriebnahme der Nordumgehung „Groß-Karben“ zur kommunalen Straße abgestuft. Zwischen dem Abzweig der Burg-Gräfenröder Straße und dem Fußgängerüberweg auf der Ludwigstraße bis zum Übergang in die Heidenberger Straße ist Tempo 30 km/h angeordnet.</p> <p>Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung eine schalltechnische Untersuchung basierend auf einer durchgängigen 24-Stunden-Zählung 2018 durchgeführt.</p> <p>Im Verlauf der L 3351 (Burg-Gräfenröder Straße und Ludwigstraße) in Groß-Karben waren an 44 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon wurden bereits an 7 Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentü-</p>

		mer 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
3	OT Groß-Karben K 246	Die Kreisstraße 246 verläuft nördlich des Stadtteils Groß-Karben und ist Teil der Nordumgehung Karben. Im Bereich der Lindenstraße führt sie in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Ein Lärmschutzwall ist bereits vorhanden. Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Es wurde seitens der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
L 3205	Die Landesstraße L 3205 führt durch die Stadtteile Rendel, Klein-Karben und Kloppenheim.

L 3205 Karben im Lärmsanierungsprogramm Straße

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4 OT Klein-Karben L 3205 Homburger Straße / Rende- ler Straße	Die Landesstraße 3205 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Klein-Karben. Im Bereich der Rendeler Straße (Kirchgasse bis Schulstraße) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits 30 km/h. Auf dem restlichen Straßenabschnitt ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Der DTV 2021 beträgt 6.539 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 214 Fz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, dessen Datengrundlage von verschiedenen zu beteiligenden Stellen angezweifelt wurde.

Auf Grundlage der Verkehrsdaten 2021 wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3205 in Karben ist Bestandteil des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Karben:

Es werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV durch die aktuelle Verkehrssituation an keinem Gebäude am Tag oder in der Nacht überschritten. Die Behörde kann gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO Beschränkungen vornehmen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Auch ist maßgeblich, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Bei der L 3205 bzw. dem betrachteten Bereich handelt es sich um die Hauptdurchgangsstraße für die Ortsteile Klein- und Groß-Karben.

Laut dem schalltechnischen Gutachten würde eine verkehrsrechtliche Maßnahme der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h lediglich den Pegel um 2 - 3 dB senken.

Aufgrund der vorliegenden Daten bzw. des vorliegenden schalltechnischen Gutachtens und Abwägung der Maßnahme sieht die Straßenverkehrsbehörde aktuell keinen Handlungsbedarf.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
5 OT Okarben, B 3	Die Bundesstraße 3 führt im nördlichen Bereich durch Okarben und im weiteren Verlauf als Umgehungsstraße am Stadtteil vorbei. Sie tangiert wenig Bebauung. Zwischen der Ortstafel Okarben und der Königsberger Straße 28 ist Tempo 70 km/h angeordnet.

Bisheriger Sachstand:

Der Straßenabschnitt war bereits in der 3. Runde Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es wurde ein schalltechnisches Gutachten durch Hessen Mobil erstellt.

Eine Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde blieb allerdings aus.

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 2 Gebäuden tagsüber und an 5 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 63,5 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die Ortsdurchfahrt Okarben wurde im Bereich Friedhofweg bis Omegaunterführung im Jahr 2022 grundhaft saniert.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Aufgrund lediglich vereinzelter Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV an zwei Gebäuden am Tag und fünf Gebäuden in der Nacht (überwiegend im Bereich der LSA) können keine straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen getroffen werden, insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrsfunktion als Bundesstraße.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Die Planung einer Umgehungsstraße im Zuge der B 3 für die Stadtteile Okarben und Kloppeheim ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im „vordringlichen Bedarf“ enthalten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Burg-Gräfenrode L 3351 Berliner Straße Ilbenstädter Straße	Die L 3351 zieht in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch Burg-Gräfenrode. Der DTV 2021 beträgt 6.388 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 179 Fz/Tag.	174	203

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt nahezu flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Kloppenheim L 3205 Bahnhofstraße	Die Bahnhofstraße führt im nördlichen Bereich am Stadtteil Kloppenheim vorbei.	0	1

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3205 in Karben ist Bestandteil des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Petterweil L 3352 Alte Heerstraße Rodheimer Straße	Die L 3352 führt in Nord-Süd-Richtung durch Petterweil. Der DTV 2021 beträgt 4.375 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 112 Fz/Tag.	94	123

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Petterweil K 9 Sauerbornstraße	Die K 9 führt von der B 3 kommend nach Petterweil, wo sie auf die L 3352 stößt.	27	36

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Es wurde somit dem Wetteraukreis als Straßenbaulastträger vorgeschlagen, zu prüfen, ob geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können und ob hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

2023 wurde der Ausbau der K 9 zwischen der Kreuzung „Alte Heerstraße“ bis zum Ortsausgang beendet. Zwischen Sporthalle und Ortsausgang hat die Straße eine neue Fahrbahndecke erhalten, im restlichen Bereich wurde sie zusätzlich verstärkt. Die Gehwege

wurden erneuert und, wo Nebenstraßen einmünden, teilweise verbreitert. Ertastbare Noppen- und Rillenplatten sowie abgesenkte Bordsteine sorgen für Barrierefreiheit.¹⁰²

Die Kreisstraße K 9 in Petterweil wurde im Jahr 2023 grundhaft saniert.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10 OT Rendel L 3205 Dorfelder Straße Klein-Karbener Straße	Die L 3205 durchzieht den Stadtteil Rendel in der Ortsdurchfahrt und bildet die Hauptverkehrsstraße. zwischen Klein-Karbener Straße 13 und Dorfelder Straße 25 liegt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h. Der DTV 2021 beträgt 6.539 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 214 Fz/Tag.	73	89

Eingaben aus der Beteiligung:

Kommune möchte gerne Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In Streckenabschnitten werden die die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Stellungnahme der Stadt Karben als Straßenverkehrsbehörde:

Aufgrund des vorgelegten Gutachten besteht kein Handlungsbedarf, verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass flächendeckend 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3205 in Karben ist Bestandteil des Lärmsanierungsprogramms Hessen (s. o.)

Die Ortsdurchfahrt Rendel, Abschnitt „Dorfelderstraße“, wurde im Jahr 2019 grundhaft saniert.

¹⁰² <https://wirtschaft.hessen.de/presse/ausbau-der-ortsdurchfahrt-in-karben-petterweil>, abgerufen am 31.01.2023

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Ausbau der S 6



Abbildung 146: Frankfurt West-Friedberg © DB AG ¹⁰³

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region. 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.

10.11.13 Kefenrod

Kefenrod besteht aus den Ortsteilen Bindsachsen, Burgbracht, Helfersdorf, Hitzkirchen und Kefenrod. Mit ihren 2.746 Einwohnern (Stand: 31.12.2023) liegt die Gemeinde am Rande des Vogelsberges und ist ländlich geprägt.

Durch die Gemeinde führt die Deutsche Ferienstraße Alpen-Ostsee (zwischen Berchtesgaden und Puttgarden). Über die Bundesstraße 276 ist die Anschlussstelle Bad Orb/Wächtersbach (Auffahrt zur BAB 45) zu erreichen.

¹⁰³ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 10.01.2024

Mit den beiden Buslinien FB-23 und FB-24 sind Verbindungen nach Büdingen und zwischen den einzelnen Ortsteilen möglich.

Tabelle 358: Anzahl von Personen in Kefenrod, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 359: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Kefenrod (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,000	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 L3195 / L3010	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung lässt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Bindsachsen L 3193 Lindenstraße Vogelsbergstraße	Die Linden- und Vogelsbergstraße bilden die Hauptverkehrsstraße und Ortsdurchfahrt von Bindsachsen.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt.

Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

10.11.14 Limeshain

Die 5.894 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Limeshain im Südosten des Wetteraukreises an der Grenze zum Main-Kinzig-Kreis und setzt sich aus den Ortsteilen Hainchen, Himbach und Rommelhausen zusammen. Der Sitz der Gemeindeverwaltung befindet sich in Himbach. Limeshain und seine Ortsteile haben eine dörfliche Struktur.

Über die Anschlussstelle Hammersbach ist die BAB 45 zu erreichen. Landesstraßen verbinden die Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen.

Die beiden Buslinien FB-42 und 563 verbinden zum einen die einzelnen Ortsteile, als auch Limeshain mit den Städten Hanau und Büdingen.

Tabelle 360: Anzahl von Personen in Limeshain, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	715	207	69	22	8	1.021
Nachts (L _{Night})	450	108	19	18	0	-	595

Tabelle 361: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Limeshain (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,335	1,829	0,382
Zahl der Wohnungen	483	45	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	151		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	34		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	OT Himbach BAB 45	Nach Stellungnahme des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Bereich der Neuhausstraße an 4 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten. Hiervon befinden sich 3 Gebäude innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 10 „In der Schlinke“, Bereich Dorfanger, in dem geregelt ist, dass gegen die Straßen- und Verkehrsverwaltung sowie gegen die Gemeinde keinerlei Ansprüche auf Errichtung von Lärmschutzanlagen oder sonstige Forderungen, die mit den von den vorhandenen Straßen ausgehenden Beeinträchtigungen zusammenhängen, gestellt werden können.
2	OT Rommelhausen L 3189 Himbacher	Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Straße
Hopfgarten-
straße

Eingabe der Gemeinde Limeshain im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Gemeinde Limeshain bittet um Neubetrachtung nach Vorliegen der Verkehrsdaten aus der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung.

Sollten die einschlägigen Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie überschritten werden, schlägt die Gemeinde Limeshain die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht für die gesamte Ortsdurchfahrt L 3191 zum Lärmschutz der Bevölkerung vor.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Himbach L 3189 Taunusstraße Ronneburg- straße	Die Landesstraße L 3189 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Himbach.

Bisheriger Sachstand:

Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an 5 Gebäuden in der Taunusstraße Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingabe der Gemeinde Limeshain im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

In der Ortsdurchfahrt gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km / h. Zurzeit ist ein Durchfahrtsverbot von Lkw's größer als 3,5 to im Rahmen eines Verkehrsversuchs festgelegt. Trotz Durchfahrtsverbot findet Schwerlastverkehr tags und insbesondere nachts statt. Zum Schutz der Anwohner sollten Maßnahmen getroffen werden, die dies verhindern.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Hainchen L 3191 Hanauer Straße Lindheimer Straße	Die L 3191 führt in der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Hainchen. Der DTV beträgt 4.955 Kfz/Tag.	29	49

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Eingabe der Gemeinde Limeshain im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Gemeinde Limeshain bittet um Neubetrachtung nach Vorliegen der Verkehrsdaten aus der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung.

Sollten die einschlägigen Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie überschritten werden, schlägt die Gemeinde Limeshain die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht für die gesamte Ortsdurchfahrt L 3191 zum Lärmschutz der Bevölkerung vor.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Rommelshausen L 3347 Ostheimer Straße	Die L 3347 führt von Süden kommend nach Rommelshausen, wo sie auf die L 3189 stößt. Der DTV beträgt 2.130 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehr von 85 Fz/Tag.	3	6

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.15 Münzenberg

Die Stadt Münzenberg liegt im Norden der Wetterau und wird von der Wetter durchflossen. Die 5.892 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt setzt sich seit der Gebietsreform im Jahre 1971 aus den vier Stadtteilen Gambach, Münzenberg, Ober-Hörgern und Trais zusammen. Münzenberg ist eine Wohngemeinde in ländlicher Umgebung.

Über die Anschlussstelle Münzenberg besteht für alle vier Stadtteile eine direkte Verbindung zur BAB 45. Am Gambacher Kreuz treffen die BAB 5 und 45 zusammen.

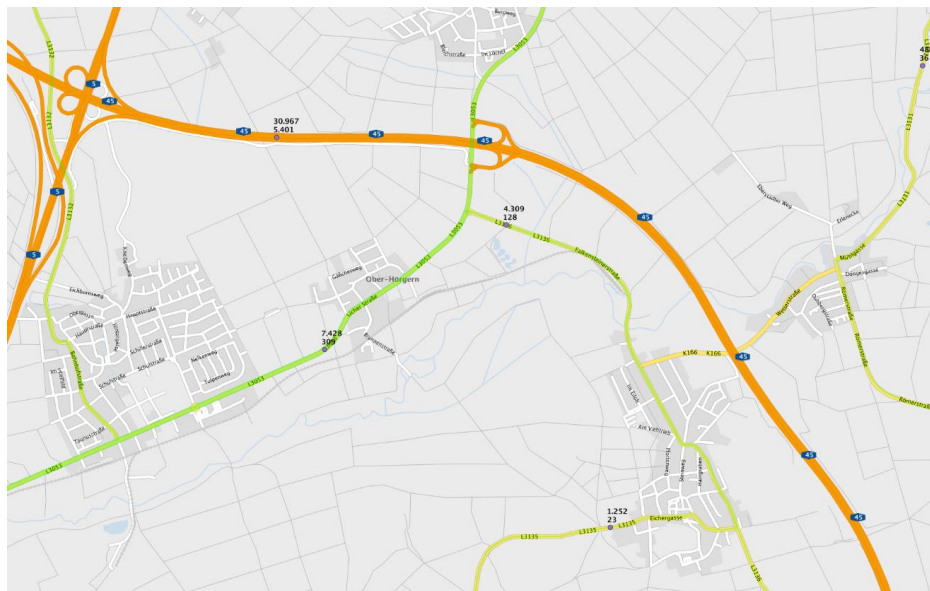
Mit dem Bahnhof Münzenberg gibt es einen Haltepunkt an der Bahnstrecke Butzbach-Lich der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE). Zusätzliche Busverbindungen nach Butzbach, Lich und Beienheim ergänzen den öffentlichen Nahverkehr.

Tabelle 362: Anzahl von Personen in Münzenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.416	559	163	146	1	2.285
Nachts (L _{Night})	976	315	161	10	0	-	1.462

Tabelle 363: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Münzenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	20,065	7,368	1,646
Zahl der Wohnungen	1.086	146	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	8	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	357		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	88		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

**Abbildung 147: Verkehrsmengenkarte 2021_Münzenberg © Hessen Mobil****Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen**

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Gambach L 3132 Bahnhofstraße Holzheimer Straße	Die schalltechnische Berechnung des Straßenbulasträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab in weiten Streckenabschnitten eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Es liegen zudem Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

An 28 Gebäuden wurden bereits Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises erläuterte, dass in der OD Münzenberg-Gambach die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV nicht erreicht werden. Die berechneten Werte liegen unter 70 dB(A) bzw. 60 dB(A). Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden somit für nicht erforderlich erachtet.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Eine erneute Betrachtung könnte gegebenenfalls nach der neuen bundesweiten Verkehrszählung erfolgen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 L 3135 Eichergasse Burgweg Wohnbacher Straße	Die L 3135 führt von Westen kommend durch den Kernstadtbereich von Münzenberg. Zwischen Burgweg 1 und Hausnummer 20 ist Tempo 30 km/h angeordnet.	16	20

Eingaben aus der Beteiligung:

Es besteht Handlungsbedarf entlang der Ortsdurchfahrt der L 3135

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die berechneten Immissionswerte lassen 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. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Bei den schalltechnischen Berechnungen durch Hessen Mobil wurde ermittelt, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-SV an keinem Gebäude überschritten werden. Bislang erfolgte auch keine Lärmsanierung.

Im Bereich Burgweg 1-20 besteht bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, so dass hier der Teilabschnitt Marktplatz / Eichergasse / Wohnbacher Straße näher zu betrachten ist.

Hier muss eine Abwägung zwischen dem Interesse der Anwohner auf Lärmschutz und der Leichtigkeit des Verkehrs erfolgen.

Von den 48 verbleibenden Gebäuden überschreiten lediglich sieben nachts die Richtwerte der 16. BImSchV. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts für den gesamten Streckenabschnitt wird als unverhältnismäßig erachtet.

Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach BImSchV ist von den Anwohnern als ortsüblich hinzunehmen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	L 3136 Steinbergstraße Falkensteiner- straße	Die L 3136 führt in Nord-Süd-Richtung in Ortsrand- lage durch Münzenberg. Der DTV beträgt am nörd- lichen Ortsausgang 4.309 Kfz/Tag.	6	10

Eingaben aus der Beteiligung:

Es besteht Handlungsbedarf entlang der Ortsdurchfahrt der L 3136

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	K 166 Wetterstraße	Die Kreisstraße führt den Verkehr von Trais-Mün- zenberg im nördlichen Ortsbereich nach Münzen- berg auf die L 3136.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Bitte um Überprüfung möglicher Lärmschutzmaßnahmen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Gambach BAB 5	Die BAB 5 führt nord-westlich an Gambach vorbei und geht im Gemarkungsgebiet in das Gambacher Kreuz über.	29	125

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Abfahrt von der BAB 5 aus Süden kommend auf die BAB 45 in Richtung Osten führend, die dem eng bewohnten Ortsteil Gambach, der direkt an die Autobahn angrenzt, am nächsten liegt, beginnt mit einem herkömmlichen Verkehrsschild „Aufhebung aller Beschränkungen“ (282), was nach Bürgereingaben zu vielen Beschleunigungsvorgängen führt. Kurz darauf folgt ein Verkehrsschild mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung (274). Es gibt nach Eingaben aus der Beteiligung keine Geschwindigkeitsbegrenzung durch das Verkehrsleitsystem in den Nachtstunden (20:00 bis 08:00 Uhr o.ä.), es wären hier angemessen 80 km/h auf den Zubringern und maximal 100 km/h auf den sonstigen Streckenabschnitten wegen der Lärmbelastigung.

Die vorliegende Kartierung würde zeigen, dass die bestehende Lärmschutzanlage an der BAB 5 im Bereich des Stadtteils Gambach nicht ausreichend bemessen wurde. Entlang der

BAB 5 soll eine Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand in südlicher Richtung erfolgen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Die Eingaben wurden an die Autobahn GmbH zur Prüfung weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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 der noch zu erarbeitenden Dringlichkeitsreihung ergeben.

Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf die Überschreitung von den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und dem Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Gambach L 3053 Butzbacher Straße	Die L 3053 führt im südlichen Ortsbereich durch den Ortsteil Gambach, überwiegend in Ortsrandlage.	49	61

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurden Forderungen nach Tempo 30 km/h geäußert.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, lässt aber abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Münzenberg:

Die Verkehrsdaten von 2021 sind nicht mit den Daten von 2015 vergleichbar, weil sich viele Arbeitnehmer in Homeoffice befanden.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Eine neue Untersuchung des Straßenabschnitts kann gegebenenfalls nach der nächsten bundesweiten Straßenverkehrszählung, die voraussichtlich 2025 stattfinden soll, erfolgen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ober-Hörgern BAB 45	Die BAB 45 führt in deutlichem Abstand zur Wohnbebauung an Ober-Hörgern vorbei. Der DTV beträgt 30.967 Kfz/Tag.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sollte östlich der A 45 Richtung Trais und an der A 45 nördlich des Stadtteils Ober-Hörgern für Schallschutzmaßnahmen gesorgt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Eingaben wurden dennoch nachrichtlich an die Autobahn GmbH weitergeleitet.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

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. (siehe Kapitel 3.4.1)

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Ober-Hörgern L 3053 Licher Straße	Die L 3053 führt in der Ortsdurchfahrt durch Ober-Hörgern und weiter zur Autobahnauffahrt Münzenberg. Der DTV 2021 beträgt 7.428 Kfz/Tag.	56	66

Eingaben aus der Beteiligung:

Es besteht Handlungsbedarf entlang der Ortsdurchfahrt der L 3053. Außerdem Forderung nach Tempo 30 km/h.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 69 dB(A) / max. LrN 61 dB(A) erreicht.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte die Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Bei den schalltechnischen Berechnungen durch Hessen Mobil wurde ermittelt, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-SV an keinem Gebäude überschritten werden. An insgesamt 7 Gebäuden erfolgte bereits eine Lärmsanierung.

Es muss eine Abwägung zwischen dem Interesse der Anwohner auf Lärmschutz und der Raumbedeutung der L 3053 erfolgen. Zwar wurde die L 3053 (zuvor B 488) in den letzten Jahren zur Landesstraße abgestuft, dennoch behält sie durch Ihre unmittelbare Nähe zur BAB A45 AS Münzenberg und der BAB A5 AS Butzbach ihre Bedeutung für den Raum.

Hier ist in erhöhtem Maße auf die Leichtigkeit des Verkehrs zu achten, insbesondere als Umleitungsstrecke bei Störungen auf den umliegenden Autobahnen. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h als unverhältnismäßig.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Trais-Münzenberg BAB 45	Die BAB 45 führt süd-westlich an Trais-Münzenberg vorbei.	1	11

Eingaben aus der Beteiligung:

Es sollte östlich der A 45 Richtung Trais und an der A 45 nördlich des Stadtteils Ober-Hörnern für Schallschutzmaßnahmen gesorgt werden.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Stellungnahme der Autobahn GmbH:

Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Trais-Münzenberg L 3131 Römerstraße Mühlgasse	Die L 3131 zieht sich als Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung durch Trais-Münzenberg. Der DTV 2021 beträgt 486 Kfz/Tag.	5	7

Eingaben aus der Beteiligung:

Es besteht Handlungsbedarf entlang der Ortsdurchfahrt der L3131.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.16 Nidda

Die Stadt Nidda, die Ihren Namen dem Fluss Nidda verdankt, liegt am Unteren Vogelsberg. Sie ist als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Die 17.768 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt setzt sich aus den 18 Stadtteilen Bad Salzhausen, Borsdorf, Eichelsdorf, Fauerbach, Geiß-Nidda, Harb, Kohden, Michelnau, Nidda, Ober-Lais (einschl. Unter-Lais), Ober-Schmitten, Ober-Widdersheim, Schwickartshausen, Stornfels, Ulfa, Unter-Schmitten, Unter-Widdersheim und Wallernhausen zusammen.

Die Stadt Nidda liegt an den beiden Bundesstraßen 455 und 457. Weitere Landes- und Kreisstraßen vervollständigen das Straßenverkehrsnetz.

Die Bahnstrecke nach Friedberg hat mit dem Bahnhof Nidda ihre Endhaltestelle. Ebenfalls bestehen mit den Stationen in Nidda, Borsdorf und Ober-Widdersheim Verbindungen zu der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen.

Der Flugplatz Nidda ist als Sonderlandeplatz für Luftfahrzeuge bis 2,0 Tonnen Startmasse zugelassen.

Tabelle 364: Anzahl von Personen in Nidda, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	427	245	221	103	0	996
Nachts (L _{Night})	265	226	154	0	0	-	645

Tabelle 365: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Nidda (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,588	0,595	0,074
Zahl der Wohnungen	473	154	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	180		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	45		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

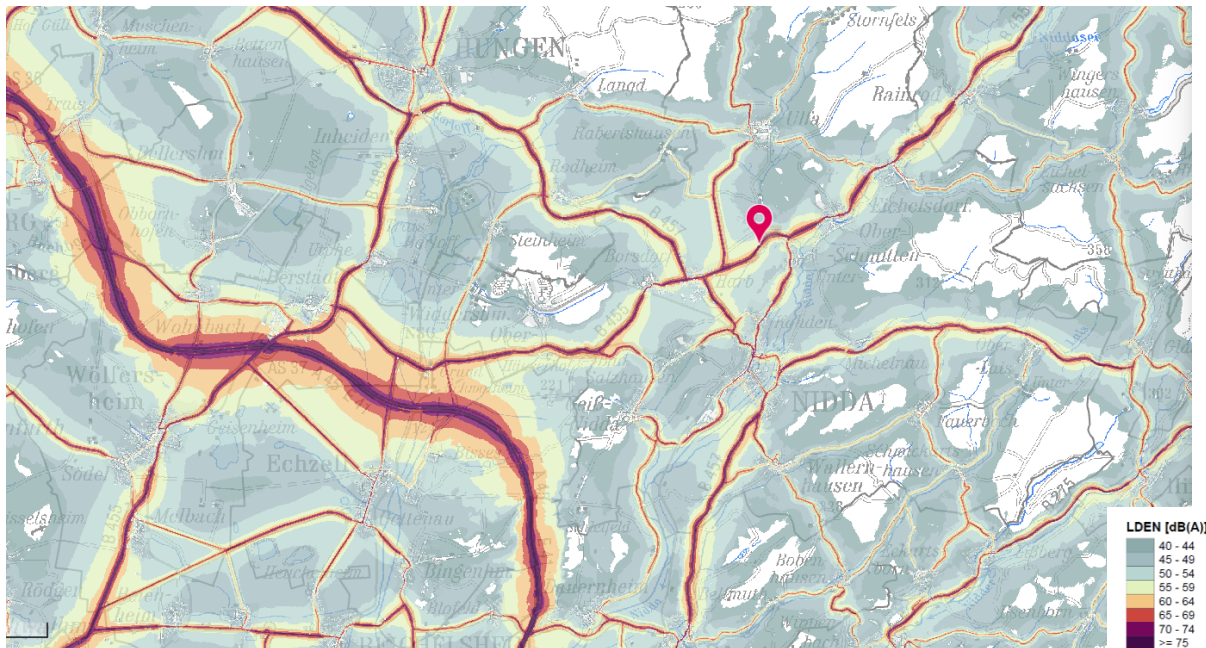


Abbildung 148: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Nidda [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Eichelndorf, B 455 Frankenstraße	<p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbulasträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab in der Frankenstraße Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen.</p> <p>Es liegen zudem Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>An einem Gebäude wurden bereits Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.</p> <p><u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises:</u> Die Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises erklärte, dass innerhalb der Ortsdurchfahrt die Werte nur an einzelnen Häusern überschritten werden, sodass hier Beschränkungen als unverhältnismäßig angesehen werden. Dem stünde im Übrigen die besondere Verkehrsfunktion als Bundesstraße entgegen.</p>
2 OT Harb B 455 / B 457 Alois-Thums- Straße	<p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbulasträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an 6 Gebäuden in der Taunusstraße Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

3	OT Kohden L 3139 Bismarckstraße	<p>Es besteht in der Hoherodskopfstraße zwischen den Hausnummern 63 und 29 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Lkw.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab abschnittsweise Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen.</p> <p>Einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen konnte wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden.</p> <p>Es liegen zudem Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
4	OT Ober-Schmitten B 455 Taunusstraße / Rhönstraße	<p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab, dass im Bereich der Taunusstraße und der Rhönstraße die Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen, überschritten werden. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Im gesamten Verlauf der B 455 wurden zudem an 15 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.</p> <p>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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p><u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises:</u> Innerhalb der Ortsdurchfahrt werden die Werte nur an einzelnen Häusern überschritten, sodass hier Beschränkungen als unverhältnismäßig angesehen werden. Dem steht im Übrigen die besondere Verkehrsfunktion als Bundesstraße entgegen.</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen</p>
5	OT Ober- Widdersheim B455 Forststraße	<p>Im Bereich der Forststraße direkt an der B 455 gelegen befindet sich ein bewohntes Forsthaus. Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an keinem Punkt der Fassade eine Überschreitung der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
6	B 457 Hindenburg- straße / Raun	Die Bundesstraße 457 führt in Nord-Süd-Richtung als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Nidda. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in diesem Bereich ca. 8.000 Kfz/Tag.

Bisheriger Sachstand:

Am 08.02.2021 wurde auf der B 457 Raun zwischen den Einmündungen "Burgring" und Erkerweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

In den zwischen den beiden Kreiseln „Raun“ und „Schillerstraße“ befindlichen Häusern ist bis auf sehr wenige Ausnahmen („Raun“ zwischen den Abzweigen „Burgring“ und „Erkerweg“) im Parterre Gewerbe angesiedelt. Somit kommen nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises für weitere Örtlichkeiten in Abstimmung mit Hessen Mobil und des Verkehrsdienstes der Polizei keine weiteren Beschränkungen in Betracht.

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

Ergänzend können nahezu flächendeckend die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises:

Die Voraussetzungen für eine räumliche Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung sind nicht gegeben.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
7	OT Borsdorf, B 455 Wetteraustraße	Die Bundesstraße 455 führt als Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung durch die Stadtteile Borsdorf, Harb, Ober-Schmitten und Eichelsdorf. Der Gesamtverkehr beträgt laut Straßenverkehrszählung 2021 in Bereich Borsdorf ca. 6.235 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Durch die starke Lärmbelastung wird durch die betroffenen Anwohner eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.

Bisheriger Sachstand:

Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab, dass in weiten Streckenabschnitten die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen er-

fordern, vor allem nachts überschritten werden. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.

Im gesamten Verlauf der B 455 im Ortsteil Borsdorf wurden zudem an 20 Gebäuden die Lärmsanierungswerte überschritten.

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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises:

Innerhalb der Ortsdurchfahrt werden die Werte nur an einzelnen Häusern überschritten, sodass hier Beschränkungen als unverhältnismäßig angesehen werden. Dem steht im Übrigen die besondere Verkehrsfunktion als Bundesstraße entgegen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass durch das Überfahren der Eisenbahnschienen hervorgerufenen Impulsgeräusche der 6.800 Kfz/d nicht eingeflossen sind. Darüber hinaus ist der beschränkte Bahnübergang ähnlich zu betrachten, wie eine "ampelgesteuerte Kreuzung". Denn die An- und Abfahrgeräusche der Fahrzeuge nach einem geschlossenen Bahnübergang sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil:

Schalltechnische Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt. Der dabei zu ermittelnde Beurteilungspegel setzt sich aus mehreren Parametern zusammen. Unter anderem aus der Verkehrsmenge, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßendecke, dem Vorhandensein von Lichtsignalanlagen sowie der Straßensteigung. Zusätzlich fließen die bestehende Bebauung und die Geländetopografie in die Berechnung des Beurteilungspegels ein. In den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) werden Bahnübergänge grundsätzlich nicht berücksichtigt. Dies gilt gleichermaßen für etwaige Störwirkungen, die durch das Anfahren und Bremsen an lichtzeichengeregelten Bahnübergängen sowie durch das Überfahren der Gleise verursacht werden können.

Da die Straßenverkehrszählung 2021 im Vergleich zur Zählung von 2015 ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweist, wird eine erneute schalltechnische Untersuchung als nicht erforderlich angesehen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Ober-Lais L 3185	Die Landesstraße führt ortsumgehend im Norden von Ober-Lais. Der DTV beträgt 3.563 Kfz/Tag.	1	2

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht derzeit eine zu hohe Geschwindigkeit auf der L3185 zwischen der westlichen

und östlichen Ausfahrt im Bereich der Ortslage Ober-Lais, dies führt zu Lärm und ist gefährlich für Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt). Zudem liegen Bürgerbeschwerden darüber vor, dass Hessen Mobil die Bepflanzung so weit gekürzt hat, dass der Verkehrslärm auf der L 3185 verstärkt zu hören sei.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es lag der Stadt Nidda bereits eine schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil auf Basis der Verkehrsdaten 2015 vor. Diese ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber vereinzelt Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. Haus- und Wohnungseigentümergehen 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweise der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen. Eine Neubetrachtung kann nach der neuen bundesweiten Straßenverkehrszählung in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. (siehe Kapitel 10.1.1)

Bepflanzung bewirken optische Abschirmungen und haben eine positive psychologische Wirkung auf betroffene Anwohnerinnen und Anwohner.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich berücksichtigen jedoch nicht das Vorhandensein von Waldflächen und überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen. Somit erhöhen sich die berechneten Lärmpegel durch einen Rückschnitt oder eine Abholzung nicht und die Lärmaktionsplanung kann keine Maßnahmen initiieren.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Nidda:

Zwischen dem 26.10. und 15.11.2023 fanden regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen statt. Es wurden viele Überschreitungen festgestellt.

10.11.17 Niddatal

Die Stadt Niddatal hat 10.059 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Sie liegt ca. 30km nördlich von Hanau. Die Stadt Niddatal besteht aus den Stadtteilen Assenheim, Bönstadt, Ilbenstadt und Kaichen. Die Wohnortgemeinde verfügt über einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen.

Niddatal besitzt keinen direkten Anschluss an eine Autobahn. Über die Bundesstraße 275 kann jedoch die BAB 45 (Anschlussstelle Florstadt) erreicht werden.

Werktags sind stündliche Bahnverbindungen nach Friedberg und Hanau sichergestellt. Der Bahnhof Assenheim wird hingegen sonntags nur sporadisch durch Regionalzüge angefahren. Die Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen werden durch regionale Linienbusse hergestellt.

Tabelle 366: Anzahl von Personen in Niddatal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	191	66	59	79	0	395
Nachts (L _{Night})	82	57	87	0	0	-	226

Tabelle 367: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Niddatal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,256	0,238	0,035
Zahl der Wohnungen	186	65	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	74		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	17		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Assenheim L 3187 Bahnhofstraße / Hauptstraße / Nieder-Wollstädter-Straße	<p>Etwa 150 m vor der südlichen Ortstafel ist die L 3187 mit 70 km/h ausgewiesen. Von der Ortstafel bis zur Einmündung K241 gelten 50 km/h. Von dort gelten entlang des Einbahnstraßensystems bis zur Niddaüberführung 30 km/h. Danach ist die Ortsdurchfahrt wieder mit 50 km/h ausgewiesen. Nach der nördlichen Ortstafel gelten unmittelbar 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen.</p> <p>Es lagen zudem 76 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Bewertung der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Niddatal liegen die höchsten Überschreitungen in Bereichen, auf denen bereits Tempo 30 angeordnet ist (alte Ortsdurchfahrt mit engen Fahrbahnen, sehr schmale Gehwege) und im Bereich einer unbewohnten Wohneinheit außerhalb der Ortslage. Somit kommen somit nur passive Schallschutzmaßnahmen und keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Betracht</p>

Eingaben aus der Beteiligung:

Es wurde Tempo 30 auf gesamter Ortsdurchfahrt und ein Fahrverbot für Schwerlastverkehr (zumindest nachts) gefordert. Es seien viele Autoraser zu beobachten, die mit >60km/h in den Ort fahren. Durch diese Raser und den schlechten Straßenbelag ist der Straßenlärm ebenfalls sehr hoch. Es handelt sich um eine Gefahrenzone, bei der Überquerung der Straße, vor allem durch viele Schülerinnen und Schüler wegen Bahnhof/Bushaltestelle. Es gibt hier keinen gesicherten Übergang.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Diese sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Die Eingaben zum Straßenbelag-Zustand wurden an Hessen Mobil zur Kenntnis und etwaigen Umsetzung weitergeleitet.

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Ilbenstadt, B 45 Friedberger Straße / Ha- nauer Straße	<p>Die Bundesstraße 45 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Ilbenstadt. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts auf der Hanauer Straße zwischen Hügelstraße und Burg-Gräfenröder Straße durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Hiervon wurde an 14 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Es lagen zudem 76 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Bewertung der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Niddatal liegen die höchsten Überschreitungen in Bereichen, auf denen bereits Tempo 30 angeordnet ist (alte Ortsdurchfahrt mit engen Fahrbahnen, sehr schmale Gehwege) und im Bereich einer unbewohnten Wohneinheit außerhalb der Ortslage. Bei einem Lkw-Verbot würde sich zudem der Verkehr auf umliegende Kommunen verlagern. Somit kommen somit nur passive Schallschutzmaßnahmen und keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Betracht.</p>

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
3	OT Kaichen, B 45 Freigericht- straße	Im Bereich der südlichen Erbacher Straße führt die B 45 durch Wohnbebauung und hat durch die in der Nachbarkommune ansässigen Gewerbetriebe einen hohen Lkw-Anteil. Der DTV 2021 beträgt 8.680 Kfz/Tag.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Straße wird als Abkürzung bzw. Umfahrung der Autobahnen und die damit für LKW eingeführte Mautgebühren genutzt. Die Anzahl der durchfahrenden LKWs ist enorm gestiegen und extrem laut, auch bedingt durch die Enge der B 45.

Es wurden Forderung nach Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt und Fahrverbot für Schwerlastverkehr (zumindest nachts) und Wiederaufstellen des Blitzers erhoben. Weiterhin wurde vorgeschlagen, Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrsflusses wie beispielsweise die Einrichtung von Parkplätzen auf B 45 zu realisieren.

Auch die Umgehungsstraße Kaichen sollten realisiert werden.

Bisheriger Sachstand:

Am 18.05.2022 wurde auf der B 45 Freigerichtstraße zwischen den Hausnummern 19 und 50 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

Hinsichtlich der Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Da sich die Verkehrsmengen gemäß der Verkehrsdatenerhebung sehr stark erhöht haben, wurde Hessen Mobil um eine neue schalltechnische Beurteilung gebeten.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

Die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, werden über den bereits geschwindigkeitsreduzierten Abschnitt sowohl tagsüber als auch nachts überschritten.

Festlegung:

Aufgrund der Überschreitung der oben genannten Orientierungswerte hat die Straßenverkehrsbehörde eine Ausweitung der Anordnung entsprechender lärmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Eine Stellungnahme steht trotz Erinnerung aus.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass der Straßenbelag auf der Rüsselsheimer Straße rissig und uneben ist und es wurde vorgeschlagen, dass die Straße von Grund auf saniert werden soll.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die bislang durchgeführten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung die Situation verschärft haben. Die einseitige Einrichtung von Parkzonen in Höhe der Freigerichtstraße Nr. 36-42 führt zu einer erhöhten Lärmbelastung durch insbesondere den weiter zunehmenden Schwerlastverkehr, da immer wieder bis zum Stillstand abgebremst und angefahren wird. Entlastung kann nur eine ständig geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h und eine entsprechende Kontrolle (Wiederaufbau der schon einmal vorhandenen Blitzer) bringen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird an die Stadt Niddatal und die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises weitergeleitet.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass die bereits vorhandenen stationären Geschwindigkeitskontrollleinheiten zur Überwachung der innerörtlichen höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50km/h entfernt wurden, sodass insbesondere die temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen (30km/h) so gut wie keinen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen hat.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Langfristige Maßnahme:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWW weitergeleitet.

Die Ortsumgehung Kaichen ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWW zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

10.11.18 Ober-Mörlen

Die 5.849 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Ober-Mörlen liegt im Übergangsbereich von Taunus und Wetterau. Die Gemeinde besteht aus den beiden Ortsteilen Ober-Mörlen und Langenhain-Ziegenberg. Die Wohngemeinde weist großflächige Waldbestände auf.

Über die Bundesstraße 275 ist an der Anschlussstelle Ober-Mörlen die Bundesautobahn 5 zu erreichen.

Regionale Buslinien stellen eine Verbindung u.a. nach Butzbach her, wo ein Bahn- und S-Bahn-Anschluss besteht.

Tabelle 368: Anzahl von Personen in Ober-Mörlen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	1.157	741	310	211	3	2.422
Nachts (L _{Night})	984	511	295	13	1	-	1.804

Tabelle 369: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ober-Mörlen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	17,568	8,490	1,669
Zahl der Wohnungen	1.150	248	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	413		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	108		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Ist-Zustand
1 Ober-Mörlen BAB 5	Die BAB 5 führt in Nord-Süd-Richtung östlich der Kerngemeinde in geringem Abstand zur Wohnbebauung vorbei. Die Bebauung von Ober-Mörlen wird gemäß Mitteilung vom früheren Straßenbaulastträger Hessen Mobil zum größten Teil durch einen bis zu 3 m hohen Lärmschutzwall geschützt. Dieser beginnt in Höhe der Jahnstraße und endet kurz vor der Nauheimer Straße. Die Bebauung liegt deutlich tiefer als die BAB 5, wodurch auch durch den niedrigen Lärmschutzwall eine Pegelreduzierung auftritt. Laut Stellungnahme der nun zuständigen Autobahn GmbH ist die Fahrbahn südlich der AS Ober-Mörlen vollständig bis 2021 erneuert worden. Nördlich der AS Ober-Mörlen ist zurzeit keine Maßnahme vorgesehen.

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
2	OT Ober-Mörlen B 275, Frankfurter Straße Usinger Straße	Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm auf der Usinger Straße. Die Straße ist sehr schmal, was dies begünstigt. Auch die Gehwege sind sehr schmal. Es herrscht eine große Gefahrensituation vor.

Die Gemeinde forciert den Bau einer Ortsumgehung (südliche Umfahrung) der Bundesstraße 275.

Bisheriger Sachstand:

Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde aus Gründen des Lärmschutzes ein Tempolimit von 30 km/h ganztags zwischen der der Einmündung „Haingraben“ bis zur Einmündung „Dr.-Werner-Stoll-Straße“ angeordnet.

Am 02.07.2021 wurde zwischen den Einmündungen Dr. Werner-Stoll-Straße und Lekkerkerplatz eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.

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

Aufgrund veränderter Verkehrsdaten wurde bei Hessen Mobil ein neues schalltechnisches Gutachten beauftragt.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Bewertung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der schalltechnischen Berechnung von Hessen Mobil:

In weiten Streckenabschnitten werden die Orientierungswerte, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfordern, sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Hiervon wurde an 4 Gebäuden ganztags und an 101 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es werden Lärmwerte bis max. LrT 73 dB(A) / max. LrN 67 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt eine überwiegende Pegelminderung um bis zu 4 dB(A).

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis:

Für die B 275 in der OD Ober-Mörlen bestehen bereits Geschwindigkeitsreduzierung in den Abschnitten

Usinger Straße 42 bis Frankfurter Straße 7 (in beiden Fahrtrichtungen) 30 km/h ganztags zwischen Dr. Werner-Stoll-Straße und Lekkerkerplatz (in beiden Fahrtrichtungen) 30 km/h zw. 22 und 6 Uhr

Unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) wird für den Streckenabschnitt Frankfurter Straße 1-66 (Kehlweg bis Kurvenbereich/Usinger Str.) aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in beiden Fahrtrichtungen angeordnet. Die genauen Standorte sind noch vor Ort festzulegen.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit am Tag auf 30 km/h im Bereich Frankfurter Straße 22-30 wird als unverhältnismäßig erachtet. Es handelt sich lediglich um 4 Gebäude und einen entsprechend kurzen Streckenabschnitt. Hier muss eine Abwägung zwischen dem Interesse der Anwohner auf Lärmschutz und der Raumbedeutung der B 275 (DTV von 10.289; Ost-West-Beziehung sowie unmittelbare Nähe zur BAB A5 AS Ober-Mörlen) erfolgen. Hier ist in erhöhtem Maße auf die Leichtigkeit des Verkehrs zu achten. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h am Tag als unverhältnismäßig. Den Anwohnern der 4 betroffenen Gebäude sollte eine Lärmsanierung angeboten werden. Die verschärften Kriterien der 16. BImSchV sind bei der Betrachtung der gesamten OD Ober-Mörlen nicht zugrunde zu legen. Grund hierfür ist ebenfalls die bereits geschilderte Abwägung zwischen dem Interesse der Anwohner und der Raumbedeutung der B 275.

Die berechneten Immissionswerte lassen ebenfalls darauf schließen, dass 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Festlegung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund Ihrer Stellungnahme eine entsprechende Anordnung der aufgezeigten lärmmindernder Maßnahmen zu erlassen. Die Anordnung ist durch Aufstellen der Verkehrszeichen umzusetzen.

Langfristige Maßnahme:

Die Forderungen nach einer Ortsumgehung wurden an das HMWWV weitergeleitet.

Die Ortsumgehung Ober-Mörlen ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf vermerkt.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

10.11.19 Ortenberg

Die 8.872 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Stadt Ortenberg setzt sich aus den Stadtteilen Bergheim, Bleichenbach, Eckartsborn, Effolderbach, Gelnhaar, Lißberg, Ortenberg, Selters (mit Konradsdorf), Usenborn und Wippenbach zusammen. Ortenberg ist eine ländlich geprägte Wohngemeinde.

Das Gemeindegebiet wird durch die Bundesstraße 275 durchzogen, die Ortenberg über die Anschlussstelle Florstadt mit der BAB 45 verbindet.

Bleichenbach als auch Effolderbach sind Haltepunkte an der Bahnstrecke Gießen-Nidda-Gelnhausen. Regionale Buslinien ergänzen das ÖPNV-Angebot.

Tabelle 370: Anzahl von Personen in Ortenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	39	39	30	10	0	118
Nachts (L _{Night})	40	25	22	0	0	-	87

Tabelle 371: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ortenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,036	0,012	0,000
Zahl der Wohnungen	54	18	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	22		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 275	<p>Die Bundesstraße 275 führt als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt von Ortenberg, sowie die Stadtteile Selters, Eckartsborn und Lißberg. Innerhalb der Stadtteile ist derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Hiervon wurde an 5 Gebäuden nachts eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Es lagen zudem 25 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in</p>

		<p>der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Bewertung der Straßenverkehrsbehörde werden innerhalb des Stadtgebietes die Werte nur an einzelnen Häusern überschritten, sodass hier verkehrsrechtliche Beschränkungen als unverhältnismäßig angesehen werden. Dem steht im Übrigen ebenfalls die besondere Verkehrsfunktion als Bundesstraße entgegen.</p> <p>Ziel im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Ortenberg ist die Entschleunigung der Bundesstraße durch Maßnahmen der grünordnerischen Aufwertung.</p>
2	<p>OT Selters B 275 Hauptstraße</p>	<p>Auf der Hauptstraße ist bereits zwischen den Einmündungen ‚Millionengeweg‘ und ‚Am Berg‘ eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.</p> <p>Am 24.06.2021 wurde auf B 275 Hauptstraße zwischen den Einmündungen "Am Berg" und Bleichenbacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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) (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht eine B 275 Ortsumgehung Friedberg bis Ortenberg/Selters als Projekt im „Vordringlichen Bedarf“ vor.

Auf die allgemeinen Ausführungen des HMWWV zur Thematik der Ortsumgehungen in Kapitel 10.1.3 wird verwiesen.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	<p>OT Bleichenbach B 457 Bleichstraße Bahnhofstraße</p>	<p>Die B 457 führt als Ortsdurchfahrt durch Bleichenbach. Es liegt vorwiegend eine enge Wohn- und Mischbebauung vor. Der DTV 2021 beträgt zwischen 4.281 und 5.145 Kfz/Tag.</p>	240	337

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Eckartsborn K 200 Oberdorfstraße	Die Kreisstrasse bildet die Hauptverkehrsstraße durch Eckartsborn und führt auf die B 275.	0	0

Eingaben aus der Beteiligung:

Es herrscht hoher Verkehrslärm.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Neue Maßnahmenvorschläge aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgender Lärmkonfliktpunkt wurde in der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung neu eingebracht und wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt:

	Lärmkonflikt	Eingaben aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
5	OT Bleichenbach L 3190 Forsthaus- straße/ Glau- burgstraße	Der Schwerverkehr aus dem Steinbruch Bergheim ist Lärmverursacher, es wird schon morgens um 5 Uhr gerast. Nach Darstellung der Anwohner ist die Landesstraße in einem schlechten Zustand. Modernisierungsmaßnahmen sollen durch die Stadt in den nächsten Jahren durchgeführt werden. Für Kinder ist beim Schulweg Kinder kaum die Straße zu überqueren können, da keine Querungshilfen vorhanden sind. Kontrollen oder Geschwindigkeitsmessanzeigen haben nicht den gewünschten Erfolg gebracht.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher wurden die Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

10.11.20 Ranstadt

Die Gemeinde Ranstadt ist eine ländlich geprägte Wohngemeinde. Ranstadt besitzt 5.319 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und setzt sich aus den Ortsteilen Bellmuth, Bobenhausen I, Dauernheim, Ober-Mockstadt und Ranstadt zusammen.

In der Kerngemeinde kreuzen sich die B 275 und B 457.

Ranstadt liegt an der Bahnstrecke Gießen-Gelnhausen, mit einem Haltepunkt, der stündlich von Regionalbahnen der Hessischen Landesbahn befahren wird. Zusätzlich wird morgens und abends eine Verbindung Nidda-Büdingen-Gelnhausen hergestellt. Busverbindungen zwischen den Ortteilen und Friedberg, Nidda und Ortenberg ergänzen den Öffentlichen Personennahverkehr.

Tabelle 372: Anzahl von Personen in Ranstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	206	123	74	91	20	514
Nachts (L _{Night})	156	91	97	28	0	-	372

Tabelle 373: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ranstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	4,599	1,522	0,396
Zahl der Wohnungen	243	87	9
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	102		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	28		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	B 457 Hauptstraße Bahnhofstraße	<p>Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts für Lkws zwischen Abzweig L 3187 (Dauernheim) und dem Abzweig K 198 (Bellmuth) aus Lärmschutzgründen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Hiervon wurde an einem Gebäude eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Es lagen zudem 31 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis liegen durch die nur an einem Gebäude (Hauptstr.1 EG) nachts vorliegende Überschreitung der maßgebenden Richtwerte die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht vor.</p>

Aufgrund der Bedeutung der B 457 als Bundesstraße, die dem überörtlichen Verkehr dient, wird nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung nachts im Zuge der B 457 im genannten Streckenabschnitt als unverhältnismäßig angesehen.

Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr und der Schwerverkehr 2021 in Vergleich zu 2015 gesunken sind, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Neuer Maßnahmenvorschlag aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgebracht, dass es zu hoher Lärmbelastung am Bahnübergang kommt, da die Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit dort über die Fahrbahnplatten fahren. Auch durchfahrende Züge seien sehr laut und würden zudem Warnsignale abgeben. Kurz nach dem Bahnübergang befindet sich ein Zebrastreifen, der einen Gefahrenpunkt bildet. Somit wurden die Einrichtung von Tempo 20 und die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Straße und zur Bahn für die Anwohner der Pfortgartenstraße gefordert.

Hinweis der Lärmaktionsplanung:

Diese Eingabe wird nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans bearbeitet. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde dargestellt.

Die Eingaben hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden, da die Maßnahme nicht mit dem Straßenverkehrslärm begründet wird. Daher werden diese Eingaben an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.

Für die Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. (<https://www.laermaktionsplanung-schiene.de>) .

	Lärmkonflikt	Maßnahme
2	OT Ober-Mockstadt, B 275 Friedberger Straße und Niddastraße	<p>Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts für Lkws zwischen Abzweig L3187 (Dauernheim) und dem Abzweig K 198 (Bellmuth) aus Lärmschutzgründen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.</p> <p>Im Dezember 2021 wurde auf der B 275 Friedberger Straße ab der Nr. 18 bis Nidda Straße Nr. 48 eine Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Fahrzeugarten auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Ergänzend können zudem die Lärmsanierungswerte überschritten sein. Haus- und Wohnungseigentümer können daher bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>

10.11.21 Reichelsheim (Wetterau)

Die aus sechs Stadtteilen (Kernstadt, Beienheim, Blofeld, Dorn-Assenheim, Heuchelheim und Weckesheim) bestehende Stadt Reichelsheim (Wetterau) liegt angrenzend an das im Mühlahl befindliche Naturschutzgebiet Bingenheimer Ried. Reichelsheim hat insgesamt 6.997 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und war bis ins Jahr 1991 vom Braunkohletief- und tagebau geprägt. Reichelsheim hat Wohnsitzcharakter mit dörflicher Struktur und ist landwirtschaftlich geprägt.

Die nächstgelegene Anschlussstelle zur BAB 45, welche das Stadtgebiet streift, befindet sich bei Florstadt. Reichelsheim und seine Stadtteile werden durch die L 3187 und die L 3188, sowie die K 179 erschlossen.

Der über die Stadtgrenzen bekannten Bahnhof (spiegelverkehrtes H0-Modell der Firma Kibri) als auch der Haltepunkt Weckesheim liegen an der Bahnstrecke Beienheim-Schotten. Hier verkehren im Stundentakt Züge der Hessischen Landesbahn Richtung Friedberg und Nidda. Der öffentliche Personennahverkehr wird durch Buslinien der Verkehrsgesellschaft Oberhessen GmbH (Mitglied des Rhein-Main-Verkehrsverbundes) sichergestellt.

Der Flugplatz Reichelsheim ist als Verkehrslandeplatz klassifiziert und für Flugzeuge und Hubschrauber bis 8000 kg (max. Startmasse), Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Luftschiffe und Heißluftballone zugelassen.

Tabelle 374: Anzahl von Personen in Reichelsheim (Wetterau), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	5	0	0	0	0	5
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

Tabelle 375: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Reichelsheim (Wetterau) (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,328	0,330	0,036
Zahl der Wohnungen	2	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

	Lärmkonflikt	Maßnahme
1	Kernstadt / OT Bingenheim L 3187, Bad Nauheimer	Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung lässt 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

Straße / Bingenheimer Straße / Raunstraße / Kronstraße	Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
--	--

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2 OT Beienheim L 3186 Dorheimer Straße Weckesheimer Straße	Die Landesstraße führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Beienheim durch weite Bebauung. Der DTV beträgt 4.347 Kfz/Tag.	33	40

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3 OT Dorn-Assenheim L 3187 Assenheimer Straße Wetteraustraße	Die Landesstraße führt durch den Stadtteil Dorn-Assenheim und ist eng bebaut.	120	142

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt flächendeckend 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

10.11.22 Rockenberg

Die aus den beiden Ortsteilen Oppershofen und Rockenberg bestehende Gemeinde Rockenberg liegt im nordwestlichen Teil des Wetteraukreises und ist ländlich geprägt. Rockenberg hat 4.515 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und den Charakter einer Wohngemeinde. Das Marienschloss von Rockenberg, das heute als Justizvollzugsanstalt für Jugendliche dient, wurde ursprünglich als Nonnenkloster genutzt.

Die Gemeinde Rockenberg liegt unweit der beiden Bundesautobahnen 5 (Anschlussstelle Butzbach) und 45 (Anschlussstelle Gambacher Kreuz). Zusätzlich führen weitere Landstraßen nach Bad Nauheim, Münzenberg, Södel und Griedel.

Die ehemalige Butzbach-Licher Eisenbahn wird nur noch als Museumsbahn genutzt, der nächste Bahnhof befindet sich in Butzbach. Dieser kann über regelmäßige Busverbindungen, die nach Butzbach und Bad Nauheim führen, erreicht werden.

Tabelle 376: Anzahl von Personen in Rockenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	0	0	0	0	0	0
Nachts (L _{Night})	0	0	0	0	0	-	0

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

Tabelle 377: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rockenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,173	0,000	0,000
Zahl der Wohnungen	0	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	0		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
1 L 3135 Münzenberger Straße	Die L 3135 führt von Münzenberg kommend nach Rockenberg auf die L 3134 und stellt eine Hauptverkehrsstraße dar. Der DTV beträgt 1.252 Kfz/Tag.	0	0

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab keine belasteten Personen, für die die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine verpflichtende Lärminderungsplanung vorschreibt. Somit wird seitens der Lärmaktionsplanung der mögliche Lärmkonflikt nicht weiterverfolgt und keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen

Stellungnahme der Gemeinde Rockenberg:

In der Ortsdurchfahrt Rockenberg L 3135 (Münzenberger Straße) soll in 2024/25 durch Hessen Mobil eine grundhafte Erneuerung durchgeführt werden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
2	L 3134 Griedeler Straße Untergasse Scheidegasse Oberkasse Mühlgasse Bad Nauheimer Straße	Die Landesstraße L 3134 führt als Ortsdurchfahrt und Hauptverkehrsstraße durch Rockenberg. Der DTV beträgt ca. 4.300 Kfz/Tag.	89	110

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt vereinzelt 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Rockenberg:

Im Bereich der kompletten Scheidegasse, der kompletten Untergasse, sowie von Mühlgasse 5 bis 65 ist bereits Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
3	OT Oppershofen L 3134 Hauptstraße Steinfurther Straße	Die L 3134 führt durch den Stadtteil Oppershofen teilweise in Ortsrandlage, teilweise aber auch durch sehr enge Bebauung. Der DTV 2021 beträgt 3.721 Kfz/Tag.	77	94

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

Stellungnahme der Gemeinde Rockenberg:

Im Bereich der Hauptstraße 20 bis Steinfurther Straße 29 ist bereits Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4	OT Oppershofen	Die Södeler Straße ist eine weitere Hauptverkehrsstraße in Oppershofen und ist eng bebaut.	53	65

K 172
Södeler Straße

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab abschnittsweise Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen.

Stellungnahme der Gemeinde Rockenberg:

Im Bereich der Hauptstraße 3 bis Södeler Straße 23 ist bereits Tempo 30 km/h aus Gründen der Sicherheit & Ordnung angeordnet.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

10.11.23 Rosbach v. d. Höhe

Die Stadt Rosbach vor der Höhe liegt am Rande des Taunus, südwestlich von Friedberg. Rosbach v. d. Höhe besitzt 13.199 Einwohner (Stand: 31.12.2023) und setzt sich aus den drei Stadtteilen Nieder-Rosbach, Ober-Rosbach und Rodheim vor der Höhe zusammen. Aufgrund der sehr günstigen Verkehrsanbindungen ist Rosbach bevorzugter Wohn- und Gewerbestandort mit einem großflächigen Einzelhandelsangebot.

Die Stadt verfügt mit der Anschlussstelle Friedberg eine direkte Anbindung an die BAB 5.

Der Bahnhof, der 1901 erbaut wurde und unter Denkmalschutz sich befindet, ermöglicht u.a. Verbindungen nach Friedberg oder Friedrichsdorf. Zusätzliche Busverbindungen unterstützen den Personennahverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen.

Tabelle 378: Anzahl von Personen in Rosbach v. d. Höhe, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	2.339	1.116	368	68	17	3.908
Nachts (L _{Night})	1.838	643	158	24	4	-	2.667

Tabelle 379: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Rosbach v. d. Höhe (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	18,949	7,145	1,465
Zahl der Wohnungen	1.859	215	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	598		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	157		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

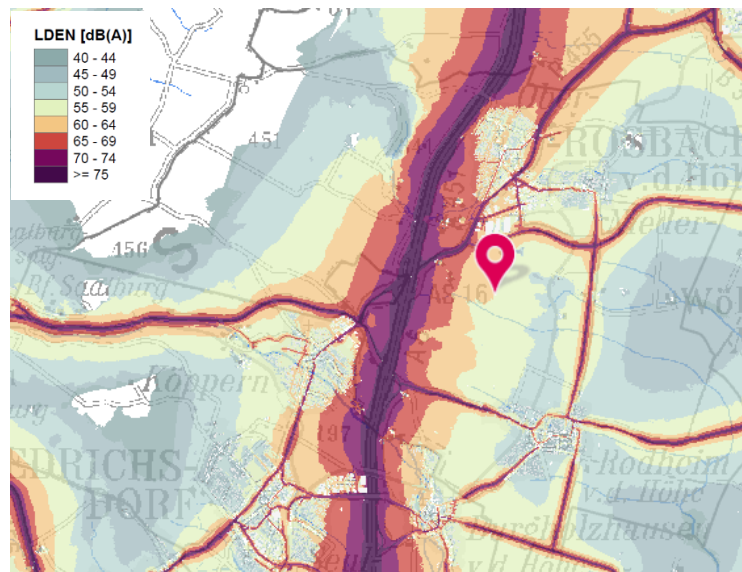


Abbildung 149: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Rosbach v.d.H. [HLNUG 2022]

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 455	<p>Die Bundesstraße 455 führt zwischen den Stadtteilen Ober-Rosbach und Nieder-Rosbach durch und tangiert in weiten Bereichen die Wohnbebauung. Im außerörtlichen Bereich ist Tempo 70 km/h angeordnet.</p> <p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Hiervon wurde an 5 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt.</p> <p>Es lagen zudem 32 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Nach Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis wurden nur geringe Überschreitungen nachts ermittelt. Nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung als unverhältnismäßig angesehen. Demnach werden weiteren verkehrsrechtliche Maßnahmen für nicht erforderlich erachtet.</p>
2 BAB 5 / B 455: Beinhardshof	<p>Der Beinhardshof, ein landwirtschaftlicher Haupterwerbsbetrieb mit Pensionspferdehaltung und therapeutischem Reitunterricht, liegt direkt im Bereich der BAB 5, AS Friedberg, d.h. auch an der B 455.</p> <p>Die Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p>

3	OT Nieder-Rosbach L 3352 Rodheimer Straße	Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab 42 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).
4	OT Nieder-Rosbach K 11	Seit Ende 2013 ist die Südumgehung Nieder-Rosbach fertiggestellt und die Kreisstraße führt ortsumfahrend und mündet in die B 455. Es ist keine Bebauung tangiert.
5	OT Ober-Rosbach BAB 5	<p>Die schalltechnische Berechnung des damaligen Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV, die eine Prüfung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen. Hiervon wurde an 23 Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in den Nachtstunden ermittelt, die das Ermessen der zuständigen Behörden im Hinblick auf die Ergreifung von Maßnahmen grundsätzlich einschränkt. Es wurden Lärmwerte bis max. LrT 71 dB(A) / max. LrN 67 dB(A) erreicht.</p> <p>Es lagen zudem 49 Überschreitungen der Lärmsanierungswerte vor.</p> <p>Nach Beurteilung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wird die erforderliche Pegelminderung von -3 dB(A) nicht erreicht. Auf dem 2. und 3 Fahrstreifen ist auf beiden Richtungsfahrbahnen ein lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut, der im Rahmen des Gutachtens nicht berücksichtigt wurde, aber faktisch zur Lärmreduzierung führen würde. Somit werden keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen für erforderlich erachtet und nicht angeordnet. Den o.g. Betroffenen wird durch die o.g. aktive Lärmschutzmaßnahme Rechnung getragen und können zusätzlich durch weitere bauliche oder geeignete passive Schallschutzmaßnahmen wirksam ausgeglichen werden</p> <p>Auf Basis der derzeit ermittelten Lärmbetroffenheiten aller Autobahnabschnitte 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.</p>

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Ober-Rosbach Friedberger Straße	Die Friedberger Straße ist eine kommunale Straße im Wohngebiet.	49	69

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Rosbach v.d.H. als Straßenbaulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung und als Straßenverkehrsbehörde um eine Entscheidung über etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gebeten.

Stellungnahme der Stadt Rosbach v.d.H.:

Die Friedberger Straße ist bereits seit 2005 Teil des Zone-30-Gebiets von Ober-Rosbach. Eine aktuelle Verkehrszählung im Januar 2024 weist im Bereich der Friedberger Straße max. 781 Fahrzeuge pro Tag aus. Weitere Lärminderungsmaßnahmen sind nicht geplant.

Für eine freiwillige bauliche Lärmsanierung stehen aktuell keine HH-Mittel zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
7	OT Ober-Rosbach Homburger Straße	Die Homburger Straße in Ober-Rosbach ist eine kommunale Straße, die durch Wohn- und Mischbebauung führt.	45	66

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rosbach v.d.H.:

Für eine freiwillige bauliche Lärmsanierung stehen aktuell keine HH-Mittel zur Verfügung.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
8	OT Rodheim vor der Höhe L 3352 Rosbacher Straße Nieder-Wöllstädter-Straße Ringstraße Petterweiler Straße	Die Landesstraße führt in Nord-Süd-Richtung in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Rodheim vor der Höhe. Der DTV 2021 beträgt zwischen 4.918 und 2.490 Kfz/Tag.	84	101

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise auf Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung schließen. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvor-

raussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
9	OT Rodheim vor der Höhe L 3204 Waldstraße Hauptstraße Wirrweg Nieder-Wöllstädter-Straße	Die Landesstraße führt in West-Ost-Richtung in der Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Rodheim vor der Höhe. Der DTV 2021 beträgt zwischen 3.509 und 4.830 Kfz/Tag.	128	157

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen lässt abschnittsweise 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
10	OT Rodheim vor der Höhe K 7 Kleergartenstraße Holzhäuser Straße	Die Kreisstraße bildet eine weitere Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Rodheim vor der Höhe. Es ist Tempo 50 km/h angeordnet.	83	107

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Es wurden keine Eingaben erhoben.

Die Auswertung der Lärmkartierung Hessen ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Wetteraukreis als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme des Wetteraukreises:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Eine schalltechnische Beurteilung liegt bislang nicht vor.

Festlegung:

Der Wetteraukreis hat zeitnah ein Lärmgutachten vorzulegen.

10.11.24 Wölfersheim

Die 9.764 Einwohner (Stand: 31.12.2023) große Gemeinde Wölfersheim liegt mit eigener Anschlussstelle an der BAB 45 in der nördlichen Wetterau. Die Gemeinde Wölfersheim setzt sich aus den Ortsteilen Wölfersheim, Melbach, Södel, Wohnbach und Berstadt zusammen. Die Wetterauer Seenplatte, der Niddastausee und der Vogelsberg befinden sich in direkter Nähe. Rund um Wölfersheim wurde in Tiefbau und später auch im Tagebau Braunkohle gewonnen und im Kraftwerk Wölfersheim verarbeitet. Inzwischen bemüht man sich um erneuerbare Energien im Gemeindegebiet.

Zusätzlich zur BAB 45 verlaufen die beiden Bundesstraßen 455 und 489 durch das Gemeindegebiet.

Wölfersheim besitzt zwei Bahnhöfe (Wölfersheim/Södel und Melbach), die Verbindungen nach Frankfurt am Main und Friedberg (nächster S-Bahn-Anschluss) sicherstellen.

Tabelle 380: Anzahl von Personen in Wölfersheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	552	199	154	41	0	946
Nachts (L _{Night})	324	154	69	1	0	-	548

Tabelle 381: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wölfersheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	18,387	5,742	1,018
Zahl der Wohnungen	448	92	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	152		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	34		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 B 455 Seestraße	<p>Die Bundesstraße 455 führt z.T. als Ortsdurchfahrt durch Wölfersheim, z.T. befindet sie sich in Außerortslage. Die Ortstafel im Süden befindet sich in Höhe Bahnhof / Einmündung Schützenstraße, die im Nordosten in Höhe Seestraße 53.</p> <p>Im Süden besteht außerorts bereits seit Jahren aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Diese beginnt ca. 400 m vor dem Ortseingang in Höhe der vorhandenen Lärmschutzwand, in beiden Fahrtrichtungen.</p> <p>Die vorhandene Lärmschutzwand befindet sich im Ortseingang Wölfersheim etwa 500 m südlich des Kreisverkehrs "Heyenheimer Weg" auf der Westseite der B 455.</p>

		<p>Nach schalltechnischer Berechnung durch Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, die die zuständigen Behörden zu einer Ergreifung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichten, in der Nacht an 21 Gebäuden und am Tag an einem Gebäude überschritten.</p> <p>Am 02.07.2021 wurde auf der B 455 Seestraße zwischen der Ortstafel (etwa in Höhe der Hausnummer 53) bis 150 m in östlicher Richtung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt.</p> <p><u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden.</p> <p>Nach Ausführungen der Straßenverkehrsbehörde beim Wetteraukreis würde eine weitere Beschränkung als unverhältnismäßig angesehen werden.</p> <p>Im Bereich Bahnhofstraße – Friedensstraße werden die Richtwerte an sechs Gebäuden überschritten, teilweise nur sehr gering bzw. in einzelnen Geschossen. Die tatsächliche Wohnnutzung ist nicht bekannt. Für drei dieser Gebäude wurde bereits passiver Lärmschutz gewährt (Seestraße 10+12, Friedensstraße 26).</p> <p>Es verbleibt der Streckenabschnitt Haagstraße bis Bahnhofstraße. Nach Abwägung (Interesse der betroffenen Anwohner / Raumbedeutung bzw. Bundesstraßencharakter) und im Hinblick auf die Raumbedeutung und den Bundesstraßencharakter wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung tagsüber als unverhältnismäßig angesehen.</p> <p>Ergänzend können die Lärmsanierungswerte überschritten sein. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p> <p>Da der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken ist, ist nicht von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Eine erneute schalltechnische Überprüfung wird daher nicht als erforderlich angesehen.</p>
2	<p>OT Wölfersheim L 3354 Hauptstraße</p>	<p>Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab an 30 Gebäuden Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. 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 (Verfahrenshinweise siehe Kapitel 3.4.1).</p>
3	<p>OT Melbach B 455</p>	<p>Die B 455 führt als Umgehungsstraße in Bebauungsnähe am Stadtteil Melbach vorbei.</p> <p>Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit sind nach Beurteilung der Lärmaktionsplanung keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Im Jahr 2023 wurde eine Fahrbahndeckensanierung begonnen.</p>

Das Ordnungsamt und die zuständige Polizeidirektion wurden um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen gebeten.

10.11.25 Wöllstadt

Die Gemeinde Wöllstadt, bestehend aus den beiden Ortsteilen Nieder-Wöllstadt und Ober-Wöllstadt, hat insgesamt 6.754 Einwohner (Stand: 31.12.2023). Die Gemeinde hat die Funktion eines Wohnstandortes und liegt in vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Die Bundesstraße 3 verläuft durch beide Ortsteile. Im August 2017 wurde die Umgehungsstraße B 3a freigegeben. Diese läuft an beiden Ortsteilen vorbei und kreuzt zwi-schendurch die B 3.

Nieder-Wöllstadt verfügt über einen S-Bahnhof der Main-Weser-Bahn, der von der Linie S6 (Frankfurt am Main- Friedberg) befahren wird. Zusätzliche Buslinien verbinden Wöllstadt mit Friedberg, Bad Nauheim und Niddatal.

Tabelle 382: Anzahl von Personen in Wöllstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})	-	602	194	197	188	0	1.181
Nachts (L _{Night})	266	197	204	0	0	-	667

Tabelle 383: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Wöllstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,331	1,556	0,258
Zahl der Wohnungen	560	182	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	215		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	48		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 OT Nieder-Wöllstadt B 3 / B 45	Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße (B 3 / B 45) führt zu einer starken Reduzierung der Belastung der Anwohner durch Verkehrslärm sowie zu einer spürbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Ortslagen. Die neue Trasse beginnt an der B 3 südlich von Friedberg, umfährt Ober-Wöllstadt östlich, quert die alte B 3 zwischen den Ortslagen, umfährt Nieder-Wöllstadt westlich und mündet im Süden in die bestehende B 3 ein. Kurz vor der Querung der alten B 3 wird die nördlich von Nieder-Wöllstadt

neu geführte B 45 angeschlossen. Die neue B 45 wird hier verlängert und an die alte B 3 angebunden, von der beide Ortsteile leicht erreichbar sind.

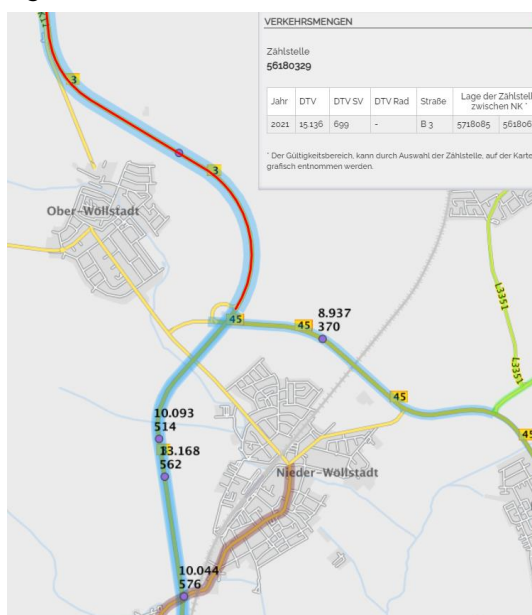


Abbildung 150: Verkehrsmengenkarte 2021 @ Hessen Mobil

2	<p>OT Ober-Wöllstadt K 11 Gießener Straße</p>	<p>Die Gießener Straße wurde mit Inbetriebnahme der Ortsumgehung Wöllstadt B 3 zur Kreisstraße abgestuft.</p> <p>Es wurden für die Kreisstraße umfassende Sanierungsarbeiten durch den Landkreis und die Kommune durchgeführt, die sich auch auf Fahrbahn und Straßenrandbereiche erstrecken. Die Baumaßnahmen wurden Dezember 2022 fertiggestellt und es wurde Tempo 30 km/h ganztags angeordnet.</p>
---	--	--

Maßnahmen in Prüfung oder Planung zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	
3	<p>OT Nieder-Wöllstadt, Frankfurter Straße</p>	<p>Die ehemalige Ortsdurchfahrt B 3 wurde nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung zur Kreisstrasse abgestuft.</p>

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde Die Gemeinde Wöllstadt als Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Wöllstadt:

Die Gemeinde Wöllstadt erarbeitet derzeit im Rahmen des Förderprogrammes „Lebendige Zentren“ ein Verkehrskonzept, um den Streckenabschnitt verkehrsgerecht umzugestalten. Hierzu wurde im März 2023 ein Planungsauftrag an ein Ingenieurbüro vergeben.

Ein aktueller Sachstand ist nicht bekannt.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand
4	OT Ober-Wöllstadt Hanauer Straße	Die Hanauer Straße wurde mit Inbetriebnahme der Ortsumgehung Wöllstadt B 3 zur kommunalen Straße abgestuft

Bisheriger Sachstand:

Die Auswertung der Lärmkartierung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde der Straßenbaulastträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Gemeinde Wöllstadt:

Die Baumaßnahmen in der Hanauer Straße sind abgeschlossen. Der Streckenabschnitt ist für den Lkw-Verkehr (außer Anliegerverkehr) gesperrt.

Derzeit ist eine verbindliche Verkehrszählung nicht möglich, da im umliegenden Straßennetz größerer Baumaßnahmen stattfinden (z. B. B 455 bei Rosbach).

Auch im kommenden Jahr sind weitere Maßnahmen geplant, die die Verkehrsbelastung der Hanauer Straße beeinflussen werden.

Es wurde eine schalltechnische Berechnung nach RLS 19 vorgelegt, die darauf schließen lässt, dass keine Überschreitungen der Auslösewerte für bauliche Maßnahmen vorliegen.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Somit sind keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5	OT Nieder-Wöllstadt Ilbenstädter Straße	Die Ilbenstädter Straße führt den Verkehr von der ortsumfahrenden B 45 in den Ortskern von Nieder-Wöllstadt.	53	66

Eingaben aus der Beteiligung:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Anordnung von Tempo 30 km/h werden befürwortet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Hausmittel zur Verfügung stehen.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
6	OT Ober-Wöllstadt K 11	Die Homburger Straße führt von Westen kommend in den Ortskern von Ober-Wöllstadt.	42	62

Homburger Straße

Eingaben aus der Beteiligung:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Anordnung von Tempo 30 km/h werden befürwortet.

Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab keine Überschreitung der Richtwerte, die eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme rechtfertigen, aber abschnittsweise Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung.

Folglich wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung die Durchführung baulicher Maßnahmen als sinnvoller Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner angesehen, sofern hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme des Wetteraukreises als Straßenbaulastträger:

Im Wetteraukreis sind keine Haushaltsmittel für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen.

Langfristige Projekte zur Lärminderung:

Ausbau der S 6



Abbildung 151: Frankfurt West-Friedberg © DB AG ¹⁰⁴

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region. 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).

¹⁰⁴ © DB Netz AG <https://www.frmplus.de/projekte.html> Stand: 10.01.2024

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.

11 Lärm an nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken

Vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie wurde der Schienenverkehrs-lärm auf nicht bundeseigenen Schienenwegen berechnet, soweit ein Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr zu verzeichnen ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und trägt insbesondere durch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm langfristig zu einer Lärminderung bei. Hier wird auf die Lärmaktionsplanung des EBA verwiesen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html).

11.1 Bahnstrecke Mannheim-Weinheim

Die Bahnstrecke 9400 Mannheim -Weinheim ist eine von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) betriebene, meterspurige Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim-Neckarstadt-Ost/Wohlgelegen und Weinheim. Sie befindet sich im Eigentum der MV | Mannheimer Verkehr GmbH.

Es handelt sich um eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke mit über 30.000 Fahrbewegungen pro Jahr. Die kartierungspflichtige Strecke in Hessen, d.h. im Stadtgebiet Viernheim, beträgt 5,56 km.

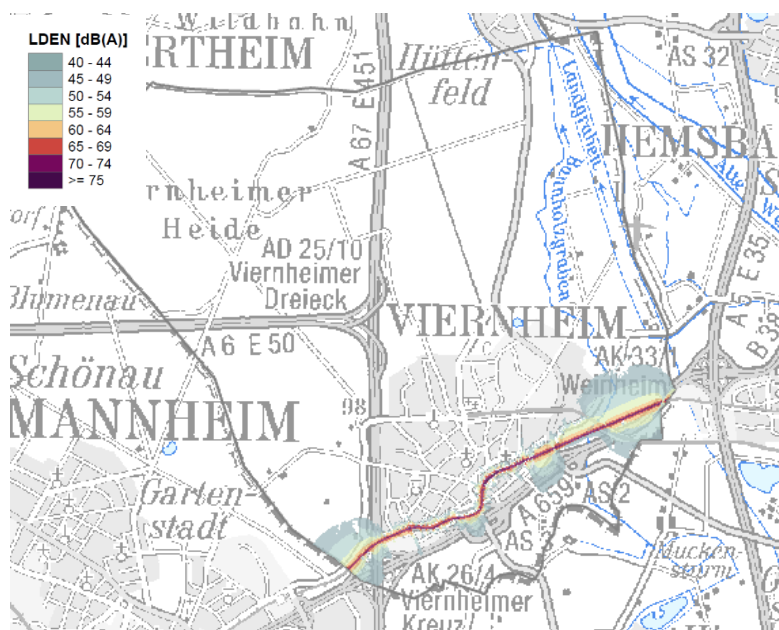


Abbildung 152: Lärmbelastung LDEN durch Schienenverkehrslärm durch eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke in Viernheim [HLNUG 2022]

Tabelle 384: Anzahl von Personen in Viernheim, die durch eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke Schienenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (LDEN)	-	516	472	300	111	2	472
Nachts (LNight)	491	403	224	36	0	-	1.154

Tabelle 385: Geschätzte Zahl der belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Viernheim, die durch eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke Schienenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,081	0,313	0,008
Zahl der Wohnungen	663	194	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	294		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	146		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

Eingaben aus der Beteiligung:

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplanes wurden keine Eingaben abgegeben.

Stellungnahme der Stadt Viernheim:

Folgende schutzbedürftige Einrichtungen befinden sich entlang der Eisenbahnstrecke im Bereich Viernheim:

- Kita Kapellenberg (Mannheimer Straße 60)
- Internationale Kita am Kapellenberg (Mannheimer Straße 62)
- Seniorenwohnheim Pamina (Hinter den Zäunen 2 und 6)
- Kita Entdeckerland (Walter-Gropius-Allee 5)
- Metropolen International School (Walter-Gropius-Allee 3)

Um künftig die Bewohner vor dem von der Eisenbahnstrecke entstehenden Lärm zu schützen, wäre eine Verlegung der Gleistrasse innerhalb der Bebauung Viernheims in einen Tunnel sinnvoll.

Bei einem weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebotes auf dieser Strecke, was einer Reduzierung der Taktzeiten und somit eine Erhöhung der Fahrten und dementsprechend höheren Lärmbelastung der betroffenen Anwohner bedeuten würde, sollte die zuvor dargestellte Verlagerung der Gleistrasse in Betracht gezogen werden. Mit dieser Lösung könnte aufgrund der dann nicht mehr vorhandenen Kreuzungspunkte (Alte Mannheimer Straße, Mannheimer Straße/Robert-Schuman-Straße, Karl-Marx-Straße/Berliner Ring/Ladenburger Straße und Schriesheimer Straße) mit dem Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsarten gewährleistet werden.

Des Weiteren könnte die dann zur Verfügung stehende oberirdische Trasse für eine Rad-schnellverbindung Mannheim - Viernheim - Weinheim mit regelkonformen Ausbaustandard genutzt werden, was über innerstädtische Straßen wegen zu geringer Straßenquerschnitten kaum zu realisieren ist.

Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH:

Die VRN GmbH als zuständige SPNV-Aufgabenträgerorganisation im Kreis Bergstraße begrüßt grundsätzlich jene Maßnahmen, die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. Dieses Ziel soll jedoch nicht auf Kosten des ÖPNVs umgesetzt werden. Negative Auswirkungen auf den ÖPNV beispielsweise durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sind auf ein

Minimum zu beschränken. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen führen. Eventuell können dann einfache Taktanpassungen nicht ausreichen, um die Fahrzeitverlängerung und sonstige negative Auswirkungen zu kompensieren. Es können vielmehr infolge der Fahrzeitenverlängerung auf den betroffenen Linien ÖPNV-Mehrkosten entstehen, wenn der neue Fahrplan nicht mehr mit dem bestehenden Fahrzeug- und Personalkonzept umsetzbar ist. Diese Mehrkosten müssen von den Kommunen finanziert werden. Hier können unter Umständen Mehrkosten in beträchtlicher Höhe aufgrund von notwendigen Fahrzeugmehrgängen und der damit verbundenen Fahrpersonalanpassung entstehen. Diese Kosten fehlen dann an anderer Stelle, um das Angebot noch besser für den Fahrgast zu gestalten.

Der ÖPNV soll im Zuge der Verkehrswende eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellen. Dieses Ziel wird durch solche Maßnahmen konterkariert, da sich die Fahrzeit verlängert und der ÖPNV in Konkurrenz zum Individualverkehr an Attraktivität verliert. Wir bitten daher vorrangig um Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen, die ohne mögliche negative Auswirkungen auf den ÖPNV einhergehen.

Des Weiteren verweisen wir auf eine Besonderheit der ESBO-Strecke im Abschnitt Viernheim: Diese verkehrt nahezu auf dem gesamten Abschnitt parallel zu weiteren Verkehrswegen, welche ebenfalls Lärm emittieren. So findet sich im zentralen Bereich parallel zur Stadtbahn die Ortsdurchgangsstraße Mannheimer Straße bzw. Berliner Ring, südlich von der Stadtbahntrasse befindet sich dazu noch die Autobahn A 659.

Stellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH:

Es handelt sich um eine Eisenbahnstrecke, die mit leichten Nahverkehrstriebwagen nach den Regularien der nichtbundeseigenen Eisenbahn betrieben wird. Charakteristisch für die dortige Betriebsform sind kurze Zu- und Abgangswege zu Haltepunkten und Bahnhöfen. Es ergibt sich eine vollkommen andere Situation als bei Strecken des übergeordneten Netzes, auf dem Fern- oder Güterverkehr abgewickelt wird.

Eine Verlegung in einen Tunnel oder aus der Bebauung heraus würde dem Sinn und Zweck der nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecke durch Viernheim widersprechen und mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden sein.

Die Sicherheit im Sinne des Regelwerks für nichtbundeseigene Eisenbahnen ist jederzeit gegeben. Besondere Vorkommnisse oder Unfallschwerpunkte, insbesondere im Bereich von Bahnübergängen, sind nicht zu verzeichnen.

Ferner bitten wir zu beachten, dass im Jahr 2025 vorbehaltlich der Finanzierung eine Einführung eines 20-Minuten-Taktes auf sonntags tagsüber (ca. 9 bis ca. 0 Uhr) sowie an allen Tagen in den Abendstunden (ca. 20 bis ca. 0 Uhr) vorgesehen ist.

Zusätzlich ist grundsätzlich in den nächsten Jahren vorgesehen, die Fahrzeugkapazität zu erhöhen, das heißt, Fahrten mit bisher 30-m-Fahrzeugen zukünftig teilweise mit 40-m-Fahrzeugen und Fahrten mit 40-m-Fahrzeugen zukünftig teilweise mit 60-m-Fahrzeugen durchzuführen.

Die auf der Strecke eingesetzten Fahrzeuge sind besonders leise. Insbesondere sind die neuen Triebwagen der Bauart RNT 2020 zu nennen, die nach aktuellem Stand der Technik im Hinblick auf Schallvermeidung hergestellt werden. Güterverkehr existiert seit Jahrzehnten nicht mehr.

abschließende Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Verpflichtungen zur Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen bestehen aufgrund fehlender gesetzlicher Grundlagen für die Bahnstrecke Mannheim-Weinheim nicht. Solche

Verpflichtungen können sich nur aus dem jeweiligen Fachrecht begründen. Anders als bei den Straßen gibt es für die Schienenwege jedoch keine fachrechtlichen Vorgaben für Lärminderungsmaßnahmen, so dass von Seiten der Lärmaktionsplanung auch keine Vorgaben für Lärminderungsmaßnahmen getroffen werden können.

11.2 Taunusbahn Friedrichsdorf - Brandoberndorf

Die Taunusbahn ist eine Nebenbahn in Hessen. Sie führte von Friedrichsdorf (Taunus) über Usingen und Grävenwiesbach nach Brandoberndorf. Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), in seinem Auftrag wird die Infrastruktur durch die Hessische Landesbahn Basis AG verwaltet. Es handelt sich um eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke. Betreiberin ist die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH.

Seit Dezember 2022 erfolgt der Einsatz mit Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen.

Hinweis der Lärmaktionsplanung

Die Main-Taunus-Bahn wurde im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des HLNUG fälschlicherweise als kartierungspflichtige Haupteisenbahnstrecke klassifiziert. Die korrekte Auswertung des Fahrplans ergibt ein Verkehrsaufkommen von unter 30.000 Zügen pro Jahr. Es handelt sich somit nicht um eine nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie.

Die Darstellung im Lärmviewer Hessen ist somit nicht korrekt und wird in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung korrigiert werden.

Da es sich bei der Kartierungspflicht nur um die Mindestanforderungen an eine Lärmaktionsplanung nach EU-Vorschriften handelt, werden im Folgenden dennoch die Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und die geplanten Lärminderungsmaßnahmen dargestellt.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Bahn bildet einen Lärmfaktor durch das Hupen kurz nach dem Ortsausgang Wilhelmsdorf und am Sonnenhof Hundstadt. Dieses Hupen schallt enorm durch das Tal.

Stellungnahme der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH:

Im Streckengleis zwischen Wilhelmsdorf und Grävenwiesbach befinden sich zwei technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Das bedeutet, es ist lediglich ein Andreaskreuz (Zeichen 201-50) angebracht. Eisenbahnseitig wird der Triebfahrzeugführer durch das Signal BÜ4 (die sogenannte „Pfeiftafel“) beauftragt, in vordefiniertem Abstand zum Bahnübergang 3 Sekunden lang zu pfeifen. Aufgrund der Streckenausrüstung und der rechtlichen Vorgaben gibt es keinen Spielraum, um die Lärmemissionen zu verringern.

Die Signalhörner der eingesetzten Neubaufahrzeuge besitzen eine genormte Lautstärke, die durch den Fahrzeugführer nicht beeinflusst werden kann.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Bei dem "Hupen" der Züge auf der Taunusbahn handelt es sich durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zwingend vorgegebene, ca. drei Sekunden lange Pfeifsignale, welche vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen abgegeben werden müssen, um Personen auf den herannahenden Zug aufmerksam zu machen.

Eingaben aus der Beteiligung:

Die Taunusbahn lärmt auch täglich mit ihren viel zu lauten Ansagen aus den Lautsprechern.

Stellungnahme der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH:

Am Bahnsteig werden nur im Einzelfall Ansagen der Triebfahrzeugführer über die Außenlautsprecher der eingesetzten Triebwagen getätigt. Da die Fahrzeuge den neuesten Normen (u.a. hinsichtlich der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste > TSI PRM) entsprechen, ist hier eine Reduzierung der einheitlichen Lautstärke nicht vorgesehen. Die Lautstärke der Ansagen auf den Bahnsteigen wird durch die Anlagen des Infrastrukturbetreibers bestimmt. Eine Einflussnahme sei nicht möglich.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Fahrgastinformationen werden an den Bahnsteigen sowohl visuell als auch akustisch zur Verfügung gestellt. Dieses Vorgehen nach dem 2-Sinne-Prinzip ist ein Baustein zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsstationen, welcher im Regionalen Nahverkehrsplan verankert ist und Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen barrierefreien Zugang zu Fahrgastinformationen ermöglicht. Gegebenenfalls kann eine Anpassung der Ausrichtung der Beschallungsanlage Abhilfe schaffen; dies wäre, wie im nächsten Absatz erläutert, mit dem Infrastrukturbetreiber der Strecke zu erörtern.

Stellungnahme der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH:

Die „Taunusbahn“ wird zwischen dem Anschluss an die DB Netz AG in Friedrichsdorf und dem Streckenende in Brandoberndorf mit zweiteiligen Elektrischen Triebwagen der Baureihe 554 befahren. Diese beziehen ihre Energie mittels Elektrolyse aus dem mitgeführten Wasserstoff, sowie aus der Rückgewinnung von Energie beim Bremsen. Durch das hauptsächlich elektrische Bremsen werden die Bremsgeräusche und die Abnutzung der Bremscheiben- und -beläge verringert und es wird Strom erzeugt.

Durch den Einsatz der elektrischen Fahrzeuge gegenüber den bisher verkehrenden Verbrennungstriebwagen wird eine deutliche Verringerung der Lärmemissionen während der Fahrt erreicht. Beim Fahrgastwechsel am Bahnsteig kommen jedoch Emissionen hinzu, da die bereits erwähnte TSI PRM akustische und optische Warnsignale im Bereich der Türen vorschreibt. Diese sind durch den Betreiber und auch durch das Fahrpersonal nicht beeinflussbar.

Die meisten der Bahnübergänge an der Strecke sind mit Lichtzeitanlagen und oft auch mit Schranken ausgestattet. Wo dies nicht der Fall ist, und die Regularien für einen sicheren Bahnbetrieb dies vorgeben, lassen sich Warnpfeife der Züge nicht vermeiden.

Geplante Maßnahmen:

Der Streckenabschnitt von Friedrichsdorf nach Usingen soll auf einer Länge von 18 km elektrifiziert werden, um auf diesem Abschnitt die S-Bahnlinie S5 aus Richtung Frankfurt am Main zu verlängern.

Zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim soll die Strecke über eine Länge von ca. 2,0 km zweigleisig ausgebaut werden. In diesem Bereich ist zudem ein zweigleisiger Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Bizzenbach und der Neubau von Schallschutzwänden vorgesehen.

Im Rahmen des Bauprojektes sind weitere Verbesserungen an der Strecke und im Bereich der Bahnhöfe (z. B. barrierefreier Umbau), die die Attraktivität der Strecke steigern, vorgesehen.

Zur Reduzierung der Grenzwertüberschreitungen und zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sind folgende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vorgesehen:

Lärmschutzwände Richtung Usingen		
Ortslage	Kilometrierung	Höhe [m ü. SOK]
Wehrheim südlich der Bahn	8,9+59 - 8,9+79	1,0
Wehrheim südlich der Bahn	8,9+79 - 9,0+93	1,5
Wehrheim nördlich der Bahn	8,7+39 - 9,0+93	1,5
Wehrheim nördlich der Bahn	9,0+93 - 9,1+13	BÜ
Wehrheim nördlich der Bahn	9,1+13 - 9,1+39	1,5
Saalburgsiedlung	7,1+83 - 7,2+47	3,0
Saalburgsiedlung	7,2+47 - 7,3+73	3,5
Saalburgsiedlung	7,4+73 - 7,5+95	3,0
Saalburgsiedlung	7,5+95 - 7,6+79	2,5
Schienenstegdämpfer		
Ortslage	Kilometrierung	
Saalburgsiedlung	7,0+46 - 7,8+05	
Wehrheim südlich der Bahn	8,7+07 - 9,0+93	

Durch die Schallschutzmaßnahmen verbessert sich die Lärmsituation größtenteils entlang des betroffenen Streckenabschnitts um bis zu 6,9 dB(A) tagsüber und 8,1 dB(A) nachts. Hinzu kommt, dass es sich bei den elektrisch betriebenen S-Bahn-Zügen um ein lärm- und abgasärmeres Verkehrsmittel handelt.

Stellungnahme des Dezernates „Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene“ beim Regierungspräsidium Darmstadt:

Im Dezember 2022 und April 2023 wurden bereits vorläufige Anordnungen erteilt, die es dem Vorhabenträger ermöglicht haben, vorbereitende Maßnahmen im Bereich der Bau-feldfreimachung zu treffen und das Gleis 401 im Bahnhof Friedrichsdorf zu elektrifizieren.

Am 28. August 2024 wurde der Planfeststellungsbeschluss ausgefertigt. Damit wurde das Baurecht für die Elektrifizierung sowie der weiteren Maßnahmen erteilt. Für den Planfeststellungsbeschluss wurde die sofortige Vollziehung angeordnet. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses des Lärmaktionsplans war der Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig.

Stellungnahme der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:

Auf der Taunusbahn sind folgende Angebotsverbesserungen geplant:

Nach dem hierfür notwendigen infrastrukturellen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen soll auf diesem Abschnitt die S-Bahn Linie 5 verkehren. Die Züge der Linie RB 15 verkehren dann, abgesehen von den nach Frankfurt durchgebundenen Leistungen in der Hauptverkehrszeit, nur noch im Abschnitt Usingen - Brandoberndorf.

Geplantes Bedienungskonzept nach dem Ausbau der Taunusbahn:

- Grävenwiesbach – Brandoberndorf: Stundentakt (RB15), wie im Status quo.
- Brandoberndorf – Usingen: Halbstundentakt mit bedarfsgerechter Ausdünnung in der Schwachverkehrszeit (RB15), wie im Status quo.
- Usingen – Friedrichsdorf: Halbstundentakt (S5).

abschließende Bewertung der Lärmaktionsplanung:

Verpflichtungen zur Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen bestehen aufgrund fehlender gesetzlicher Grundlagen für die Taunusbahn nicht. Solche Verpflichtungen können sich nur aus dem jeweiligen Fachrecht begründen. Anders als bei den Straßen gibt es für die Schienenwege jedoch keine fachrechtlichen Vorgaben für Lärminderungsmaßnahmen, so dass von Seiten der Lärmaktionsplanung auch keine Vorgaben für Lärminderungsmaßnahmen getroffen werden können.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Zuge des Ausbauvorhabens wird aber von Seiten der Lärmaktionsplanung begleitet werden und im nächsten Lärmaktionsplan abgebildet.

12 Finanzielle Informationen & Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

12.1 Kosten für die Aufstellung

Finanzielle Informationen für die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind nicht verfügbar.

12.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung findet nicht zentral durch die planaufstellende Behörde statt, sondern durch die vorhergehend beschriebenen Behörden. Die Ermittlung der Kosten ist deshalb mit vertretbarem Aufwand nicht zu leisten; die Angabe der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen kann daher nicht angegeben werden. Die Vornahme einer Kostenwirksamkeitsanalyse oder einer Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht möglich.

12.3 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 32.998 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.

12.4 Lärmschadenskosten

Mit der „Methodenkonvention zur Schätzung von Umweltkosten 3.1 ¹⁰⁵“ 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.

In der folgenden Tabelle sind die ermittelten Kostensätze pro Verkehrsbereich (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) und Pegelklasse zusammengefasst.

Tabelle 386: : Lärmschadenskosten pro Person und Jahr nach der Methodenkonvention 3.1

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]	Lärmschadenskosten pro Anwohner und Jahr [€]		
	Straßenverkehr	Schienerverkehr an nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken	Luftverkehr
55 bis weniger als 59	116,38	54,42	175,90
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 aufgestellt¹⁰⁶, in der die Belastetenzahlen hinsichtlich der Lärmquellen Straßen-, Schienen-, Flugverkehr und Industrie abgebildet.

Für den hier vorliegenden Teilplan ‚Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise‘ werden im Folgenden nur die Anzahl belasteter Personen sowie die daraus resultierenden Lärmschadenskosten bezogen auf den Straßen- und Schienenverkehr angegeben.

¹⁰⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>, abgerufen am 06.05.2024

¹⁰⁶ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungs-laerm/umgebungs-laermkartierung/laermv-wer-hessen>, abgerufen am 06.05.2024

Tabelle 387: Belastete Menschen nach BUB im Regierungsbezirk Darmstadt und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen L_{DEN} [dB(A)]		Belastete Menschen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken
über	bis	[Personen]	[Personen]	[€]	[€]
55	59	235.258	516	27.379.326 €	28.081 €
60	64	116.353	472	22.844.748 €	50.905 €
65	69	68.160	300	20.875.363 €	55.605 €
70	74	31.247	111	14.214.573 €	32.546 €
> 75		1.725	2	1.122.527 €	875 €
Summe:		452.743	1.401	86.436.537 €	168.012 €

13 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Im Verlauf 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 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. Darüber hinausgehend werden sie in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung beachtet und durch eine regelmäßige Kommunikation innerhalb Hessens gelebt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse der Lärmaktionspläne ist festzustellen, dass für zahlreiche Lärmkonfliktpunkte Maßnahmen umgesetzt bzw. angeregt werden konnten. Im Rahmen der Nachbereitung des aktuellen bzw. der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der folgenden Runde werden die erzielten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nochmals betrachtet und auf ihr Optimierungspotential untersucht.

14 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.

14.1 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 Lärminderung in der Bevölkerung Wirkung. Diese informationsbezogene Wirksamkeit ist erkennbar an der Anzahl der Downloads eines Lärmaktionsplans.

14.2 Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplan

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 388: Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung

Überprüfung der Umsetzung	Anzahl
Lärmkonfliktpunkte insgesamt	1.152
abschließend geprüfte Lärmkonfliktpunkte	421
Umgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme	157

Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist mindestens die in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesene Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern von Umgebungslärm 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 389: Ergebnis der Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmaktionspläne

Überprüfung der Wirksamkeit	Runde 3	Runde 4	Gesamt
von Lärm entlastete Personen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen	9.804	32.998	42.802

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.

15 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.

15.1 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

Abrollgeräusch	siehe Rollgeräusch
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 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-Umgebungs-lärm-Richtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz haben solche Werte festgelegt.
Auslösewerte	Hier: Auslösewerte der VLärmSchR97 Werte, die Anhaltspunkte für das Eintreten von Gesundheitsgefährdungen. Ab Überschreiten dieser Werte greift das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes.
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). Bauleitpläne umfassen Flächennutzungsplanung (vorbereitender Bauleitplan) und Bebauungsplanung (verbindlicher Bauleitplan)

Betroffene (von Umgebungslärm)	Menschen, die dem Lärm, der durch Aktivitäten des Menschen verursacht wird, insbesondere Verkehrslärm, ausgesetzt sind. Lärm von der betroffenen Person selbst, Tätigkeiten in der Wohnung, Nachbarschaftslärm und Lärm am Arbeitsplatz zählen nicht dazu.
Beurteilungspegel	Der Beurteilungspegel ist eine Größe zur Kennzeichnung der typischen Schallimmission, bestimmt aus dem (A-bewerteten äquivalenten) Dauerschallpegel unter Berücksichtigung von Zuschlägen (z. B. Ampelzuschlag oder Nachzuschlag)
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, an dem der Lärm entsteht, wird Emissionsort genannt.
Emissionspegel	Unter Emissionspegel 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	<p>In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gewerbliche Bauflächen (G) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete(GI) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung -BauNVO). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung.</p> <p>Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9 BauNVO) dienen vorwiegend bzw. ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Eine Wohnnutzung ist hier - von ganz wenigen Ausnahmen für den Gewerbebetrieb zugeordnete Zwecke abgesehen - unzulässig. Daher bleiben diese Gebietstypen in der Lärmaktionsplanung in der Regel außer Betracht.</p>
Grenzwerte	Hier: Grenzwerte der 16.BImSchV, welche bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an Verkehrswegen zur

	Anwendung kommen. 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 grenzüberschreitende 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	Immissionspegel 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 in der technischen Anleitung für Lärm (TA Lärm). Er ist bei Gewerbelärm anzuwenden.
Knotenpunkte	Ein Knotenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege treffen (Kreuzung).
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	Der Lärmindex ist die Größe, mit der die Lärmbelastung in der strategischen Lärmkartierung ausgedrückt wird. Er wird rechnerisch ermittelt. Es gibt zwei Größen: 1.) L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die Lärmbelastung in 24 Stunden. Die Tageszeiten werden dabei unterschiedlich gewichtet. 2.) L_{Night} (Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die Lärmbelastung nachts.

Lärmkonfliktpunkt	In Hessen definiert als Bereich in dem mehr als 10 Personen der Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und /oder $L_{Night} > 55$ dB(A) ausgesetzt ist.
Lärmpegel	Gibt den Grad der Schallemission an. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird der Lärmpegel in dB(A) berechnet. A steht für die A-Bewertung, die dem menschlichen Gehör nachempfunden ist.
Lärmsanierung	Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen und Schienen verwendet wird.
Lärmvorsorge	Verpflichtender Lärmschutz bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen und Schienen. 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 ist der durchschnittliche Schallpegel der an einem bestimmten Ort während eines definierten Zeitraums einwirkt. Er bezieht sich immer nur auf die im Einzelnen betrachteten Schallerzeuger (z. B. Straßenverkehr).
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

	<p>Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.</p> <p>Für die verschiedenen Gebietstypen werden im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. -sanierung durch entsprechende Vorschriften unterschiedlich anspruchsvolle Grenz-, Richt- und Orientierungswerte festgelegt.</p>
Modal-Split	<p>Verteilung des Anteils der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr: MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Fahrradverkehr, Fußverkehr.</p>
Orientierungswerte	<p>Bei den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich um Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung. Ihre Einhaltung bewirkt, dass die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes bzw. Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen erfüllt wird.</p>
Parkraumbewirtschaftung	<p>Regelung des gebührenpflichtigen Parkens im öffentlichen Straßenraum und zielgerichtete Steuerung des Parksuchverkehrs zu den verfügbaren Parkplätzen.</p> <p>Ziel ist eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumes und eine Verminderung des Parksuchverkehrs.</p>
passive Schallschutzmaßnahmen	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen auf der Empfängerseite, meistens handelt es sich um Lärmschutzfenster.</p>
Pegelminderung	<p>Durch Lärminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.</p>
Pegelspitzen	<p>Pegelspitzen können durch kurze, aber sehr laute Einzereignisse hervorgerufen werden (Bsp.: einzelner, vorbeifahrender Lkw bei Ruhe). Solche kurzzeitigen Ereignisse können sehr störend wirken bzw. die Nachtruhe durch vermehrte Aufweckreaktionen stark beeinflussen. Da der Mittelungspegel energetisch und nicht arithmetisch gemittelt wird, werden solche besonders lauten Schallereignisse im Mittelungspegel hinreichend berücksichtigt (siehe auch Stichwort Mittelungspegel).</p>

	<p>Pegelspitzen können in der Realität jedoch Ursachen haben, die innerhalb der Lärmberechnungen nicht berücksichtigt/vorhergesagt werden können. Das fahrerabhängige Beschleunigen von Motorrädern, das Zuschlagen von Autotüren, das Überfahren eines Schlagloches/Kanaldeckels etc. stellen Schallereignisse dar, die im Rahmen von Lärmberechnungen unberücksichtigt bleiben müssen.</p>
Progressionsgeschwindigkeit	<p>Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.</p>
Quell- und Zielverkehr	<p>Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.</p>
Rechtsnorm	<p>Als Rechtsnorm beziehungsweise Norm versteht man eine gesetzliche Regelung mit abstrakt-generellem Charakter. Da sie für eine Vielzahl von Sachverhalten wirkt, ist diese abstrakt; aufgrund der Wirkung für eine Vielzahl von Personen generell. (=Gesetz)</p>
Rechtsverordnung	<p>Rechtsverordnungen sind Rechtsnormen, die von Organen der Exekutive (z. B. Regierung, Ministerinnen und Minister) ohne förmliches Gesetzgebungsverfahren auf der Grundlage und im Rahmen einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden.</p>
Richtwerte	<p>Hier: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Diese gilt für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen.</p>
Rollgeräusch	<p>Das Rollgeräusch steht für den Schall, der beim Abrollen von Reifen oder Rädern auf der Fahrbahn / Schiene erzeugt wird. Das Rollgeräusch auf der Fahrbahn dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch ab ca. 50 km/h maßgeblich.</p>

Abbildungs- und Quellenverzeichnis

Kartografische Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:

HLNUG 2022:

© GeoBasis-de / BKG 2022

© Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Geobasisdaten: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Hintergrundkarten für ODN: OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Einwohnerzahlen:

<https://statistik.hessen.de/unsere-zahlen/bevoelkerung> , abgerufen im Juli 2024

Beschreibung der Kommunen und Landkreise:

Homepages der jeweiligen Kommunen und Landkreise im Regierungsbezirk
www.wikipedia.de

Rechtsgrundlagenverzeichnis

16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung - Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert 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 (VkB. 2007 S. 767)
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 31.10.2019, VkB. 2019, S. 698
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 6. Juni 2006 (All-MBl. Nr. 6 vom 28.06.2006 S. 207)
StVG	Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert 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)
Umgebungs-lärmrichtlinie	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Lärm vom 25.06.2002 (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkB. 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)
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001 (BANz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 08.11.2021 (BANz AT 15. November 2021 B1)

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
HMWW	Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
K	Kreisstraße

Abkürzungsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

RP	Regierungspräsidium
SVZ	Bundesweite Strassenverkehrszählung der Bast (Bundesanstalt für Straßenwesen)
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. <i>World health organization</i> , Weltgesundheitsorganisation
WR	Reines Wohngebiet (§ 3 Baunutzungsverordnung)
z. T.	zum Teil

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

Flur	Zähler	Nenner	Lagebezeichnung	Amtliche Fläche [qm]	Art/Nutzung
1	6	0	Über der Leimenkaute	4979	Feld / Wiese
1	7	0	Über der Leimenkaute	1314	Feld / Wiese
1	8	0	Über der Leimenkaute	945	Feld / Wiese
1	9	0	Über der Leimenkaute	3405	Feld / Wiese
1	11	0	Über der Leimenkaute	9720	Feld / Wiese
1	12	0	Über der Leimenkaute	7035	Feld / Wiese
1	13	0	Über der Leimenkaute	9459	Feld / Wiese
1	14	0	Über der Leimenkaute	10384	Feld / Wiese
1	15	0	In der Wasserfalle	1544	Feld / Wiese
1	16	0	In der Wasserfalle	1989	Feld / Wiese
1	17	0	In der Wasserfalle	3473	Feld / Wiese
1	18	0	In der Wasserfalle	2360	Feld / Wiese
1	19	0	In der Wasserfalle	6879	Feld / Wiese
1	20	0	In der Wasserfalle	23225	Feld / Wiese
1	21	0	In der Wasserfalle	8405	Feld / Wiese
1	22	0	In der Wasserfalle	10943	Feld / Wiese
1	25	0	In der Wasserfalle	8864	Feld / Wiese
1	27	0	In der Wasserfalle	1804	Feld / Wiese
1	28	0	In der Wasserfalle	7060	Feld / Wiese
1	29	0	In der Wasserfalle	5283	Feld / Wiese
1	30	0	In der Wasserfalle	1924	Feld / Wiese
1	31	0	In der Wasserfalle	10732	Feld / Wiese
1	32	0	In der Wasserfalle	6271	Feld / Wiese
1	33	0	In der Wasserfalle	2429	Feld / Wiese
1	34	0	In der Wasserfalle	7774	Feld / Wiese
1	35	0	In der Wasserfalle	17369	Feld / Wiese
1	38	0	In der Wasserfalle	2131	Feld / Wiese
1	39	0	In der Wasserfalle	4850	Feld / Wiese
1	40	1	In der Wasserfalle	3463	Feld / Wiese
1	41	1	In der Wasserfalle	3463	Feld / Wiese
1	43	0	Über der Leimenkaute	670	Weg
1	44	0	Über der Leimenkaute	1625	Weg
1	45	0	Über der Leimenkaute	997	Weg
1	47	0	Über der Leimenkaute	1060	Weg
1	48	0	In der Wasserfalle	2629	Weg
1	49	0	In der Wasserfalle	489	Weg

Flur	Zähler	Nenner	Lagebezeichnung	Amtliche Fläche [qm]	Art/Nutzung
1	71	37	In der Wasserfalle	714	Feld / Wiese
1	72	36	In der Wasserfalle	1382	Feld / Wiese
1	73	37	In der Wasserfalle	725	Feld / Wiese
1	74	36	In der Wasserfalle	1372	Feld / Wiese
1	75	37	In der Wasserfalle	735	Feld / Wiese
2	40	0	In dem Krumpfen Gewanne	1050	Weg
2	41	0	In dem Krumpfen Gewanne	2055	Weg
2	42	0	Im Rutacker	1187	Weg
2	43	0	Im Hartigfeld	1779	Weg
2	44	0	Auf den Zwölf Morgen	1006	Weg
2	45	0	Hinter der Hartig	2138	Weg
2	46	0	Hinter der Hartig	1673	Weg
2	47	0	Auf dem Platz im Hartigfeld	1584	Weg
2	50	8	Im Rutacker	961	Feld / Wiese
2	51	8	Im Rutacker	1997	Feld / Wiese
2	52	8	Im Rutacker	2600	Feld / Wiese
2	53	15	Auf dem Platz im Hartigfeld	8661	Feld / Wiese
2	54	15	Auf dem Platz im Hartigfeld	5920	Feld / Wiese
2	55	15	Auf dem Platz im Hartigfeld	2000	Feld / Wiese
2	1	0	In dem Krumpfen Gewanne	16210	Feld / Wiese
2	3	0	In dem Krumpfen Gewanne	9654	Feld / Wiese
2	4	0	In dem Krumpfen Gewanne	14420	Feld / Wiese
2	5	0	Im Rutacker	18458	Feld / Wiese
2	25	0	Auf den Zwölf Morgen	7486	Feld / Wiese
2	26	0	Auf den Zwölf Morgen	15052	Feld / Wiese
2	27	0	Auf den Zwölf Morgen	2011	Feld / Wiese
2	28	0	Auf den Zwölf Morgen	7074	Feld / Wiese
2	29	0	Auf den Zwölf Morgen	3036	Feld / Wiese
2	31	0	Hinter der Hartig	4923	Feld / Wiese
2	32	0	Hinter der Hartig	835	Feld / Wiese
2	48	7	Im Rutacker	2000	Feld / Wiese
2	49	7	Im Rutacker	1039	Feld / Wiese
2	6		Im Rutacker	1707	Feld / Wiese
2	9	0	Im Rutacker	4620	Feld / Wiese
2	10	0	Im Rutacker	1040	Feld / Wiese
2	11	0	Im Rutacker	2347	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

1	50	0	In der Wasserfalle	648	Weg
1	51	0	In der Wasserfalle	979	Weg
1	52	0	In der Wasserfalle	235	Feld / Wiese
1	64	10	Über der Leimenkaute	4054	Feld / Wiese
1	65	10	Über der Leimenkaute	4054	Feld / Wiese
1	66	10	Über der Leimenkaute	4055	Feld / Wiese
1	67	10	Über der Leimenkaute	4054	Feld / Wiese
1	68	26	In der Wasserfalle	4432	Feld / Wiese
1	69	26	In der Wasserfalle	4432	Feld / Wiese
1	70	36	In der Wasserfalle	1393	Feld / Wiese
2	56	22	Auf dem Platz im Hartigfeld	959	Feld / Wiese
2	57	22	Auf dem Platz im Hartigfeld	429	Feld / Wiese
2	58	23	Auf dem Platz im Hartigfeld	530	Feld / Wiese
2	59	23	Auf dem Platz im Hartigfeld	959	Feld / Wiese
2	60	23	Auf dem Platz im Hartigfeld	959	Feld / Wiese
2	61	23	Auf dem Platz im Hartigfeld	958	Feld / Wiese
2	62	30	Hinter der Hartig	3600	Feld / Wiese
2	63	30	Hinter der Hartig	2835	Feld / Wiese
2	64	30	Hinter der Hartig	2800	Feld / Wiese
2	65	14	Auf dem Platz im Hartigfeld	1514	Feld / Wiese
2	66	14	Auf dem Platz im Hartigfeld	1515	Feld / Wiese
2	67	14	Auf dem Platz im Hartigfeld	1215	Feld / Wiese
2	68	18	Auf dem Platz im Hartigfeld	1291	Feld / Wiese
2	69	18	Auf dem Platz im Hartigfeld	1270	Feld / Wiese
2	70	19	Auf dem Platz im Hartigfeld	21	Feld / Wiese
2	71	19	Auf dem Platz im Hartigfeld	397	Feld / Wiese
2	72	18	Auf dem Platz im Hartigfeld	894	Feld / Wiese
2	73	18	Auf dem Platz im Hartigfeld	913	Feld / Wiese
2	74	19	Auf dem Platz im Hartigfeld	377	Feld / Wiese
2	75	38	Hinter der Hartig	5564	Feld / Wiese
2	79	34	Hinter der Hartig	1266	Feld / Wiese
2	80	33	Hinter der Hartig	1322	Feld / Wiese
2	81	33	Hinter der Hartig	452	Feld / Wiese
2	82	34	Hinter der Hartig	1301	Feld / Wiese
2	76	38	Hinter der Hartig	1943	Feld / Wiese
3	36	0	Im Haselnußgarten	1627	Feld / Wiese

2	12	1	Im Rutenacker	4365	Feld / Wiese
2	16	0	Auf dem Platz im Hartigfeld	8063	Feld / Wiese
2	17	0	Auf dem Platz im Hartigfeld	6187	Feld / Wiese
2	20	0	Auf dem Platz im Hartigfeld	2601	Feld / Wiese
2	21	0	Auf dem Platz im Hartigfeld	2388	Feld / Wiese
2	24	0	Auf den Zwölf Morgen	5286	Feld / Wiese
1	71	37	In der Wasserfalle	714	Feld / Wiese
1	72	36	In der Wasserfalle	1382	Feld / Wiese
1	73	37	In der Wasserfalle	725	Feld / Wiese
1	74	36	In der Wasserfalle	1372	Feld / Wiese
2	37	0	Hinter der Hartig	4888	Feld / Wiese
2	2	0	In dem Krummen Gewanne	14716	Feld / Wiese
2	77	39	Hinter der Hartig	2787	Feld / Wiese
2	35	0	Hinter der Hartig	3116	Feld / Wiese
2	78	39	Hinter der Hartig	4714	Feld / Wiese
2	36	0	Hinter der Hartig	2832	Feld / Wiese
3	56	1	Leimenkaute	2045	Wald
3	56	2	Leimenkaute	11857	Wald
3	70	0	Über der Leimenkaute	1182	Weg
3	71	0	Am Birkenbaum	1793	Weg
3	76	0	Leimenkaute	517	Weg
3	11	0	Auf dem Braunesberg	841	Feld / Wiese
3	12	0	Auf dem Braunesberg	725	Feld / Wiese
3	15	0	Auf dem Braunesberg	1542	Feld / Wiese
3	16	0	Auf dem Braunesberg	579	Feld / Wiese
3	17	0	Auf dem Braunesberg	7474	Feld / Wiese
3	18	0	Auf dem Braunesberg	4360	Feld / Wiese
3	24	0	Auf dem Braunesberg	7357	Feld / Wiese
3	26	0	Am Braunesberg	7075	Feld / Wiese
3	27	0	Am Braunesberg	8149	Feld / Wiese
3	29	0	Am Braunesberg	7898	Feld / Wiese
3	30	0	Am Braunesberg	5832	Feld / Wiese
3	31	0		111	Wald
3	34	0	Im Haselnußgarten	4328	Feld / Wiese
3	35	0	Im Haselnußgarten	1574	Feld / Wiese
3	10	61	Über der Leimenkaute	2636	Feld / Wiese
	4				

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

3	37	0	Im Hohenheuser	6478	Feld / Wiese
3	38	0	Im Hohenheuser	3426	Feld / Wiese
3	39	0	Im Hohenheuser	801	Feld / Wiese
3	41	0	Im Hohenheuser	4709	Feld / Wiese
3	42	0	Im Hohenheuser	4709	Feld / Wiese
3	1	0	Am Birkenbaum	1327	Feld / Wiese
3	2	0	Am Birkenbaum	1997	Feld / Wiese
3	3	0	Am Birkenbaum	1403	Feld / Wiese
3	4	0	Am Birkenbaum	8802	Feld / Wiese
3	5	0	Am Birkenbaum	4395	Feld / Wiese
3	6	0	Am Birkenbaum	4776	Feld / Wiese
3	7	0	Am Birkenbaum	18794	Feld / Wiese
3	9	0	Auf dem Braunesberg	1132	Feld / Wiese
3	10	0	Auf dem Braunesberg	1566	Feld / Wiese
3	43	0	Im Hohenheuser	5782	Feld / Wiese
3	44	0	Im Hohenheuser	3344	
3	45	0	Im Hohenheuser	3197	Feld / Wiese
3	46	0	Im Hohenheuser	6273	Feld / Wiese
3	47	0	Im Hohenheuser	6304	Feld / Wiese
3	49	0	Vor der Leimenkaute	4584	Feld / Wiese
3	50	0	Vor der Leimenkaute	4583	Feld / Wiese
3	51	0	Vor der Leimenkaute	4583	Feld / Wiese
3	52	0	Vor der Leimenkaute	970	Feld / Wiese
3	53	0	Vor der Leimenkaute	2605	Feld / Wiese
3	84	0	Leimenkaute	6496	Weg
3	85	0	Auf dem Braunesberg	193	Feld / Wiese
3	86	0	Auf dem Braunesberg	116	Feld / Wiese
3	88	32	Im Haselnußgarten	483	Weg
3	89	33	Im Haselnußgarten	6607	Feld / Wiese
3	90	19	Auf dem Braunesberg	5888	Feld / Wiese
3	91	19	Auf dem Braunesberg	5887	Feld / Wiese
3	92	28	Am Braunesberg	2056	Feld / Wiese
3	93	28	Am Braunesberg	2000	Feld / Wiese
3	94	32	Im Haselnußgarten	4807	Feld / Wiese
3	95	32	Im Haselnußgarten	4808	Feld / Wiese
3	96	32	Im Haselnußgarten	4807	Feld / Wiese
3	97	40	Im Hohenheuser	571	Feld / Wiese
3	99	25	Am Braunesberg	4456	Feld / Wiese
3	100	25	Am Braunesberg	2229	Feld / Wiese

3	10	62	Über der Leimenkaute	2635	Feld / Wiese
3	5	62	Über der Leimenkaute	2636	Feld / Wiese
3	10	62	Über der Leimenkaute	2636	Feld / Wiese
3	6	54	Vor der Leimenkaute	1831	Feld / Wiese
3	7	54	Vor der Leimenkaute	1831	Feld / Wiese
3	11	55	Vor der Leimenkaute	1831	Feld / Wiese
3	0	55	Vor der Leimenkaute	1831	Feld / Wiese
3	57	0	Leimenkaute	4434	Feld / Wiese
3	58	0	Leimenkaute	775	Feld / Wiese
3	59	0	Leimenkaute	2511	Feld / Wiese
3	60	0	Leimenkaute	7079	Feld / Wiese
3	64	0	Über der Leimenkaute	6744	Feld / Wiese
3	65	0	Über der Leimenkaute	7854	Feld / Wiese
3	66	0	Über der Leimenkaute	21735	Feld / Wiese
3	67	0	Über der Leimenkaute	3731	Feld / Wiese
3	68	0	Über der Leimenkaute	3126	Feld / Wiese
3	69	0	Am Birkenbaum	1090	Weg
3	72	0	Auf dem Braunesberg	476	Weg
3	73	0	Auf dem Braunesberg	529	Weg
3	74	0	Auf dem Braunesberg	850	Weg
3	75	0	Auf dem Braunesberg	584	Weg
3	77	0	Leimenkaute	2991	Weg
3	78	0	Am Braunesberg	564	Weg
3	79	0	Am Braunesberg	602	Weg
3	80	0	Vor der Leimeskaute	1855	Weg
3	81	0	Im Haselnußgarten	1244	Weg
3	82	0	Im Hohenheuser	859	Weg
3	83	0	Im Haselnußgarten	1224	Weg
3	11	8	Auf dem Braunesberg	2550	Feld / Wiese
3	2	8	Auf dem Braunesberg	2550	Feld / Wiese
3	11	63	Über der Leimenkaute	3284	Feld / Wiese
3	3	63	Über der Leimenkaute	3284	Feld / Wiese
3	21	0	Auf dem Braunesberg	1320	Feld / Wiese
3	22	0	Auf dem Braunesberg	1058	Feld / Wiese
3	23	0	Auf dem Braunesberg	2520	Feld / Wiese
3	98	40	Im Hohenheuser	1372	Feld / Wiese
3	20	0	Auf dem Braunesberg	1394	Feld / Wiese
3	14	0	Auf dem Braunesberg	1945	Feld / Wiese
3	11	8	Auf dem Braunesberg	3670	Feld / Wiese
3	1	8	Auf dem Braunesberg	3670	Feld / Wiese
3	11	63	Über der Leimenkaute	3282	Feld / Wiese
3	4	63	Über der Leimenkaute	3282	Feld / Wiese
3	10	54	Vor der Leimenkaute	654	Feld / Wiese
3	8	54	Vor der Leimenkaute	654	Feld / Wiese
3	10	55	Vor der Leimenkaute	1176	Feld / Wiese
3	9	55	Vor der Leimenkaute	1176	Feld / Wiese
3	13	0	Auf dem Braunesberg	1567	Feld / Wiese
4	11	2	Neben der Hartig	5775	Feld / Wiese
4	1	2	Neben der Hartig	5775	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

3	101	48	Vor der Leimenkaute	551	Feld / Wiese
3	102	48	Vor der Leimenkaute	551	Feld / Wiese
3	103	48	Vor der Leimenkaute	551	Feld / Wiese
4	109	1	Hartig	10046	Wald
4	108	0	Hartig	98129	Wald
4	162	1	Bei der Hartig	1101	Feld / Wiese
4	161	1	Bei der Hartig	1065	Feld / Wiese
4	5	0	Hartig	1798	Wald
4	6	2	Hartig	13	
4	9	1	Unter der Hartig	1448	
4	114	0	Hartig	1144	Weg
4	163	1	Bei der Hartig	607	Feld / Wiese
4	166	2	Bei der Hartig	2087	Feld / Wiese
4	3	0	Bei der Hartig	5167	Feld / Wiese
4	4	0	Bei der Hartig	571	Feld / Wiese
4	167	2	Bei der Hartig	528	Feld / Wiese
4	168	2	Bei der Hartig	1164	Feld / Wiese
4	164	1	Bei der Hartig	508	Feld / Wiese
7	130	5	Im Wolferstal	1146	Feld / Wiese
7	4	0	Im Wolferstal	2293	Feld / Wiese
7	87	0	Im Wolferstal	1069	Weg
7	116	10	Im Wolferstal	1230	Feld / Wiese
7	115	10	Im Wolferstal	1230	Feld / Wiese
7	9	0	Im Wolferstal	3446	Feld / Wiese
7	135	8	Im Wolferstal	2724	Feld / Wiese
7	134	8	Im Wolferstal	2724	Feld / Wiese
8	1	0	Am Braunesberg	905	Feld / Wiese
8	2	0	Am Braunesberg	905	Feld / Wiese
8	3	0	Am Braunesberg	858	Feld / Wiese
8	4	0	Am Braunesberg	858	Feld / Wiese
8	5	0	Am Braunesberg	8255	Feld / Wiese
8	6	1	Am Braunesberg	5917	Feld / Wiese
8	6	2	Am Braunesberg	5917	Feld / Wiese
8	7	0	An der Obersten Börrwiese	9167	Feld / Wiese
8	9	0	An der Untersten Börrwiese	3506	Feld / Wiese

4	11	0	Hartig	1028	Weg
4	11	1	Im Dibiller	13522	Wald
4	11	0	Hartig	2233	Weg
4	16	2	Bei der Hartig	1686	Feld / Wiese
4	7	0	Bei der Hartig	476	Feld / Wiese
4	16	1	Bei der Hartig	1196	Wald
4	17	2	Bei der Hartig	3653	Wald
7	2	0	Im Wolferstal	6301	Feld / Wiese
7	1	0	Im Wolferstal	2135	Feld / Wiese
7	11	3	Im Wolferstal	2228	Feld / Wiese
7	85	2	Auf der Weidenkaute	634	Weg
7	11	3	Im Wolferstal	2227	Feld / Wiese
7	11	3	Im Wolferstal	2228	Feld / Wiese
7	7	0	Im Wolferstal	5279	Feld / Wiese
7	86	0	Im Wolferstal	704	Weg
7	11	6	Im Wolferstal	1462	Feld / Wiese
7	11	6	Im Wolferstal	1461	Feld / Wiese
7	13	5	Im Wolferstal	1146	Feld / Wiese
8	61	0	Am Braunesberg	1958	Weg
8	62	0	An der Obersten Börrwiese	395	Weg
8	63	0	An der Obersten Börrwiese	3132	Weg
8	64	0	An der Börrwiese	997	Weg
8	65	0	An der Börrwiese	1914	Weg
8	66	1	In der Untersten Börrwiese	10	Weg
8	66	2	In der Untersten Börrwiese	1210	Weg
8	67	1	In der Untersten Börrwiese	539	Weg
8	67	2	In der Untersten Börrwiese	1270	Weg
8	68	0	An der Untersten Börrwiese	595	Weg
8	73	2	In der Untersten Börrwiese	713	Weg
8	74	0	Am Braunesberg	136	Feld / Wiese
8	75	0	Am Braunesberg	152	Feld / Wiese
8	76	0	An der Untersten Börrwiese	40	Feld / Wiese
8	77	0	In der Untersten Börrwiese	383	Bach
8	78	0	In der Untersten Börrwiese	369	Bach
8	79	55	In der Untersten Börrwiese	562	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

8	10	0	An der Untersten Börrwiese	2404	Feld / Wiese
8	11	0	An der Untersten Börrwiese	3579	Feld / Wiese
8	13	0	An der Untersten Börrwiese	1286	Feld / Wiese
8	14	0	An der Untersten Börrwiese	1028	Feld / Wiese
8	15	0	An der Untersten Börrwiese	1025	Feld / Wiese
8	16	0	An der Untersten Börrwiese	392	Feld / Wiese
8	17	0	An der Untersten Börrwiese	825	Feld / Wiese
8	43	0	In der Untersten Börrwiese	5209	Feld / Wiese
8	44	1	In der Untersten Börrwiese	7372	Feld / Wiese
8	48	0	In der Untersten Börrwiese	2817	Feld / Wiese
8	49	0	In der Untersten Börrwiese	5051	Feld / Wiese
8	50	0	In der Untersten Börrwiese	11131	Feld / Wiese
8	53	0	In der Untersten Börrwiese	973	Feld / Wiese
8	54	0	In der Untersten Börrwiese	1003	Feld / Wiese
8	56	1	An der Börrwiese	3410	Feld / Wiese
8	56	2	An der Börrwiese	3410	Feld / Wiese
8	57	0	An der Börrwiese	18547	Feld / Wiese
8	58	0	Am Braunesberg	800	Weg
8	59	0	Am Braunesberg	72	Feld / Wiese
8	60	0	Am Braunesberg	575	Weg
8	67	2	In der Untersten Börrwiese	1270	Weg
8	68	0	An der Untersten Börrwiese	595	Weg
22	2	0	An der Schindkaute	707	Feld / Wiese
22	3	0	An der Schindkaute	945	Feld / Wiese
22	9	0	An der Schindkaute	1453	Feld / Wiese
22	13	0	An der Schindkaute	11114	Feld / Wiese
22	14	0	An der Schindkaute	9852	Feld / Wiese
22	15	0	Übern Hollerborn	30039	Feld / Wiese
22	16	0	Übern Hollerborn	1655	Feld / Wiese
22	17	0	Übern Hollerborn	4536	Feld / Wiese
22	57	1	An der Börrwiese	6686	Feld / Wiese
22	57	2	An der Börrwiese	6685	Feld / Wiese
22	60	0	Börrwiese	2446	Weg
22	62	0	An der Schindkaute	80	Feld / Wiese
22	99	59	Börrwiese	14956	Wald
22	67	0	Übern Hollerborn	488	Feld / Wiese
22	68	0	An der Börrwiese	724	Feld / Wiese

8	80	55	In der Untersten Börrwiese	562	Feld / Wiese
8	81	52	In der Untersten Börrwiese	1871	Feld / Wiese
8	82	52	In der Untersten Börrwiese	1471	Feld / Wiese
8	83	52	In der Untersten Börrwiese	1670	Feld / Wiese
8	84	8	An der Untersten Börrwiese	5700	Feld / Wiese
8	85	8	An der Untersten Börrwiese	2194	Feld / Wiese
8	88	12	An der Untersten Börrwiese	3636	Feld / Wiese
8	89	12	An der Untersten Börrwiese	3637	Feld / Wiese
8	94	42	In der Untersten Börrwiese	9091	Feld / Wiese
8	95	42	In der Untersten Börrwiese	3882	Feld / Wiese
8	10	51	In der Untersten Börrwiese	2756	Feld / Wiese
8	10	51	In der Untersten Börrwiese	2737	Feld / Wiese
22	1	0	An der Schindkaute	899	Feld / Wiese
8	64	0	An der Börrwiese	997	Weg
8	64	0	An der Börrwiese	997	Weg
8	65	0	An der Börrwiese	1914	Weg
8	66	1	In der Untersten Börrwiese	10	Weg
8	66	2	In der Untersten Börrwiese	1210	Weg
8	67	1	In der Untersten Börrwiese	539	Weg
23	37	0	Am Braunsberg	4343	Weg
23	44	22	Am Braunsberg	10781	Feld / Wiese
23	45	22	Am Braunsberg	10782	Feld / Wiese
23	46	22	Am Braunsberg	10781	Feld / Wiese
23	51	26	Am Braunsberg	5634	Feld / Wiese
23	54	25	Am Braunsberg	8375	Feld / Wiese
23	55	25	Am Braunsberg	8540	Feld / Wiese
23	57	11	Am Birkenbaum	2641	Feld / Wiese
23	14	0	Am Hühnergrund	1011	Feld / Wiese
23	24	4	Am Braunsberg	53298	Feld / Wiese
23	24	1	Am Braunsberg	10000	Feld / Wiese
23	32	0	Am Braunsberg	2495	Weg
23	13	0	Am Hühnergrund	685	Feld / Wiese
23	50	26	Am Braunsberg	5634	Feld / Wiese
23	18	0	Am Hühnergrund	1418	Feld / Wiese
23	19	0	Am Hühnergrund	1586	Feld / Wiese
23	17	0	Am Hühnergrund	1958	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

22	82	56	An der Börrwiese	1810	Feld / Wiese
22	84	56	An der Börrwiese	1810	Feld / Wiese
22	85	55	An der Börrwiese	8046	Feld / Wiese
22	86	55	An der Börrwiese	8046	Feld / Wiese
22	94	5	An der Schindkaute	1083	Feld / Wiese
22	95	8	An der Schindkaute	3042	Feld / Wiese
22	96	12	An der Schindkaute	5181	Feld / Wiese
22	93	5	An der Schindkaute	1083	Feld / Wiese
22	81	56	An der Börrwiese	1810	Feld / Wiese
22	83	56	An der Börrwiese	1811	Feld / Wiese
22	4	0	An der Schindkaute	692	Feld / Wiese
23	4	0	Am Birkenbaum	1646	Wald
23	5	0	Am Birkenbaum	1540	Feld / Wiese
23	6	0	Am Birkenbaum	4339	Feld / Wiese
23	7	1	Am Birkenbaum	11293	Feld / Wiese
23	7	2	Am Birkenbaum	225	Feld / Wiese
23	8	1	Am Birkenbaum	4600	Feld / Wiese
23	8	2	Am Birkenbaum	1226	Feld / Wiese
23	9	0	Am Birkenbaum	5009	Feld / Wiese
23	10	0	Am Birkenbaum	1628	Feld / Wiese
23	12	0	Am Birkenbaum	5053	Feld / Wiese
23	23	0	Am Braunsberg	24921	Feld / Wiese
23	24	2	Am Braunsberg	60000	Feld / Wiese
23	24	3	Am Braunsberg	20000	Feld / Wiese
23	31	0	Am Hühnergrund	2404	Weg
26	12	0	Am Dornpfad	3028	Feld / Wiese
26	13	0	Am Dornpfad	2640	Feld / Wiese
26	14	0	Am Dornpfad	1559	Feld / Wiese
26	16	0	Am Dornpfad	1210	Feld / Wiese
26	22	0	Am Dornpfad	8929	Feld / Wiese
26	23	0	Am Dornpfad	3376	Feld / Wiese
26	24	0	Am Dornpfad	3197	Feld / Wiese
26	26	0	Am Dornpfad	3879	Feld / Wiese
26	27	1	Am Dornpfad	9639	Feld / Wiese
26	27	2	Am Dornpfad	9639	Feld / Wiese
26	28	0	Am Hohen Rainweg	6145	Feld / Wiese
26	30	0	Am Hohen Rainweg	6055	Feld / Wiese
26	31	0	Am Hohen Rainweg	3133	Feld / Wiese
26	32	0	Am Hohen Rainweg	3133	Feld / Wiese
26	33	0	Am Hohen Rainweg	3133	Feld / Wiese
26	34	0	Am Hohen Rainweg	691	Feld / Wiese
26	37	0	Am Hohen Rainweg	4734	Feld / Wiese
26	38	1	Am Hohen Rainweg	2095	Feld / Wiese

23	53	3	Überm Hühnerberg	3176	Feld / Wiese
23	58	15	Am Hühnergrund	18800	Feld / Wiese
25	10 2	9	Im Dauheim	991	Feld / Wiese
25	10 1	9	Im Dauheim	990	Feld / Wiese
25	8	0	Im Dauheim	2468	Feld / Wiese
25	7	0	Im Dauheim	795	Feld / Wiese
25	6	0	Im Dauheim	691	Feld / Wiese
25	5	0	Im Dauheim	687	Feld / Wiese
25	4	0	Im Dauheim	682	Feld / Wiese
25	3	0	Im Dauheim	1703	Feld / Wiese
25	2	0	Im Dauheim	1276	Feld / Wiese
25	1	0	Im Dauheim	1878	Feld / Wiese
26	1	0	Am Körlenweg	23213	Feld / Wiese
26	54	0	Am Körlenweg	854	Weg
26	55	0	Am Dornpfad	3290	Weg
26	56	0	Am Dornpfad	619	Weg
26	57	0	Am Dornpfad	487	Weg
26	58	1	Am Hohen Rainweg	2696	Weg
26	59	0	Am Hohen Rainweg	667	Weg
26	60	0	Am Hohen Rainweg	667	Weg
26	61	0	Am Hohen Rainweg	4777	Weg
23	33	0	Am Braunsberg	706	Weg
23	34	0	Am Hühnergrund	1176	Weg
23	35	0	Am Birkenbaum	561	Weg
23	36	0	Am Birkenbaum	773	Weg
26	92	47	Am Hohen Rainweg	1676	Feld / Wiese
26	94	15	Am Dornpfad	2970	Feld / Wiese
26	95	11	Im Dibiller	5246	Feld / Wiese
26	96	11	Im Dibiller	10000	Feld / Wiese
26	97	8	Am Körlenweg	648	Feld / Wiese
26	98	8	Am Körlenweg	1666	Feld / Wiese
26	99	8	Am Körlenweg	1665	Feld / Wiese
26	46	0	Hinter der Hartig	7832	Weg
26	48	0	Am Sülzborn	1149	Feld / Wiese
26	49	0	Am Sülzborn	3041	Feld / Wiese
26	50	0	Am Sülzborn	4059	Feld / Wiese
26	52	1	Am Sülzborn	2985	Feld / Wiese
26	62	17	Am Dornpfad	407	Feld / Wiese
26	63	17	Am Dornpfad	408	Feld / Wiese
26	65	18	Am Dornpfad	407	Feld / Wiese
26	67	38	Am Hohen Rainweg	1411	Feld / Wiese
26	68	51	Am Sülzborn	4220	Feld / Wiese
26	71	52	Am Sülzborn	111	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

26	3	0	Am Körlenweg	6013	Feld / Wiese
26	38	2	Am Hohen Rainweg	6286	Feld / Wiese
26	39	2	Am Hohen Rainweg	1844	Feld / Wiese
26	39	3	Am Hohen Rainweg	3259	Feld / Wiese
26	39	4	Am Hohen Rainweg	3259	Feld / Wiese
26	39	5	Am Hohen Rainweg	3259	Feld / Wiese
26	40	1	Am Hohen Rainweg	4009	Feld / Wiese
26	42	0	Am Hohen Rainweg	7481	Feld / Wiese
26	43	0	Am Hohen Rainweg	3652	Feld / Wiese
26	45	0	Am Hohen Rainweg	4522	Feld / Wiese
26	80	19	Am Dornpfad	1228	Feld / Wiese
26	81	19	Am Dornpfad	614	Feld / Wiese
26	82	25	Am Dornpfad	1512	Feld / Wiese
26	84	2	Am Körlenweg	13796	Feld / Wiese
26	85	2	Am Körlenweg	653	Feld / Wiese
26	86	9	Am Körlenweg	5777	Feld / Wiese
26	87	10	Am Körlenweg	1180	Feld / Wiese
26	90	47	Am Hohen Rainweg	1677	Feld / Wiese
26	36	0	Am Hohen Rainweg	5080	Feld / Wiese
28	1	0	Am Hohen Rainweg	17648	Wald
28	3	0	Am Hohen Rainweg	5503	Feld / Wiese
28	4	0	Am Hohen Rainweg	5768	Feld / Wiese
28	5	0	Am Hohen Rainweg	14175	Feld / Wiese
28	12	0	Am Hohen Rainweg	465	Feld / Wiese
28	14	0	Am Hohen Rainweg	7140	Feld / Wiese
28	15	0	Am Hohen Rainweg	1545	Feld / Wiese
28	17	0	Am Hohen Rainweg	9063	Feld / Wiese
28	18	0	Am Hohen Rainweg	2068	Feld / Wiese
28	19	0	Am Hohen Rainweg	4136	Feld / Wiese
28	20	0	Am Hohen Rainweg	9689	Feld / Wiese
28	21	0	Am Hohen Rainweg	1883	Feld / Wiese
28	26	0	Im Höllenrain	2153	Feld / Wiese
28	27	0	Im Höllenrain	2643	Feld / Wiese
28	28	0	Im Höllenrain	332	Feld / Wiese
28	29	0	Im Höllenrain	854	Feld / Wiese
28	30	0	Im Höllenrain	1352	Feld / Wiese
28	31	0	Im Höllenrain	1352	Feld / Wiese
28	32	0	Im Höllenrain	2149	Feld / Wiese
28	33	0	Im Höllenrain	1191	Feld / Wiese

26	74	9	Am Körlenweg	11946	Feld / Wiese
26	76	10	Am Körlenweg	1960	Feld / Wiese
26	78	19	Am Dornpfad	614	Feld / Wiese
26	44	0	Am Hohen Rainweg	3836	Feld / Wiese
26	88	9	Am Körlenweg	5875	Feld / Wiese
26	89	10	Am Körlenweg	1074	Feld / Wiese
26	35	0	Am Hohen Rainweg	4437	Feld / Wiese
26	91	47	Am Hohen Rainweg	1677	Feld / Wiese
26	79	19	Am Dornpfad	614	Feld / Wiese
26	5	0	Am Körlenweg	6956	Feld / Wiese
26	29	0	Am Hohen Rainweg	6145	Feld / Wiese
26	83	25	Am Dornpfad	1628	Feld / Wiese
26	51	1	Am Sülzenborn	5645	Feld / Wiese
26	93	15	Am Dornpfad	1500	Feld / Wiese
26	21	0	Am Dornpfad	2941	Feld / Wiese
26	64	18	Am Dornpfad	408	Feld / Wiese
26	92	47	Am Hohen Rainweg	1676	Feld / Wiese
26	94	15	Am Dornpfad	2970	Feld / Wiese
28	6	0	Am Hohen Rainweg	4368	Feld / Wiese
28	7	0	Am Hohen Rainweg	3506	Feld / Wiese
28	8	0	Am Hohen Rainweg	3781	Feld / Wiese
28	9	0	Am Hohen Rainweg	6873	Feld / Wiese
28	10	0	Am Hohen Rainweg	3346	Feld / Wiese
28	81	0	Am Hohen Rain	1703	Weg
28	88	0	Am Hohen Rain	36	Wald
28	89	0	Am Hohen Rain	1107	Bach
28	95	57	Im Höllenrain	809	Feld / Wiese
28	10	83	Im Höllenrain	952	Weg
28	10	22	Am Hohen Rain	5877	Feld / Wiese
28	10	23	Im Höllenrain	3570	Wald
28	10	23	Im Höllenrain	2155	Wald
28	10	82	Im Höllenrain	1330	Weg
28	10	90	Am Hohen Rain	383	Bach
28	10	91	Im Höllenrain	502	Bach
28	10	92	Im Höllenrain	7	Wald
28	10	70	An den Langen Ilmen	3810	Feld / Wiese
28	10	70	An den Langen Ilmen	7952	Feld / Wiese
28	11	24	Im Höllenrain	771	Feld / Wiese
28	11	24	Im Höllenrain	265	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

28	34	0	Im Höllenrain	1436	Feld / Wiese
28	35	0	Im Höllenrain	2392	Feld / Wiese
28	36	0	Im Höllenrain	2742	Feld / Wiese
28	37	0	Im Höllenrain	5935	Feld / Wiese
28	38	0	Im Höllenrain	3082	Feld / Wiese
28	39	0	Im Höllenrain	3081	Feld / Wiese
28	40	0	Im Höllenrain	6491	Feld / Wiese
28	41	0	Am Hohen Rain	7111	Feld / Wiese
28	43	0	Am Hohen Rain	7111	Feld / Wiese
28	45	1	Am Hohen Rain	4822	Feld / Wiese
28	46	1	Am Hohen Rain	3507	Feld / Wiese
28	47	0	Am Hohen Rain	4870	Feld / Wiese
28	48	0	Im Höllenrain	10727	Feld / Wiese
28	51	0	Im Höllenrain	1349	Feld / Wiese
28	55	1	Im Höllenrain	1361	Feld / Wiese
28	56	1	Im Höllenrain	1361	Feld / Wiese
28	66	0	An den Langen Ilmen	9866	Feld / Wiese
28	67	0	An den Langen Ilmen	6660	Feld / Wiese
28	68	0	An den Langen Ilmen	1183	Feld / Wiese
28	69	0	An den Langen Ilmen	5477	Feld / Wiese
28	71	0	An den Langen Ilmen	4143	Feld / Wiese
28	72	1	An den Langen Ilmen	14506	Feld / Wiese
28	72	2	An den Langen Ilmen	4506	Feld / Wiese
28	73	0	Am Hohen Rain	2459	Weg
28	74	0	Am Hohen Rain	1020	Weg
28	75	0	Am Hohen Rain	1460	Weg
28	76	0	Am Hohen Rain	540	Weg
28	77	0	Am Hohen Rain	668	Wald
28	78	0	Am Hohen Rain	1411	Weg
28	79	0	Am Hohen Rain	646	Weg
28	80	0	Am Hohen Rain	665	Weg
29	40	34	An der Bischofsheimer Straße	1075	Weg
29	28	0	Auf dem Hochstädter Felde	1017	Weg

28	11	25	Im Höllenrain	506	Feld / Wiese
28	11	25	Im Höllenrain	771	Feld / Wiese
28	11	54	Im Höllenrain	569	Feld / Wiese
28	11	54	Im Höllenrain	568	Feld / Wiese
28	11	44	Am Hohen Rain	2100	Feld / Wiese
28	11	44	Am Hohen Rain	2200	Feld / Wiese
28	11	44	Am Hohen Rain	2047	Feld / Wiese
28	12	59	Auf den Obersten Erlen	60	Feld / Wiese
28	12	2	Am Hohen Rain	6465	Feld / Wiese
28	12	2	Am Hohen Rain	6465	Feld / Wiese
28	12	2	Am Hohen Rain	267	Feld / Wiese
28	13	2	Am Hohen Rain	5425	Feld / Wiese
28	13	52	Im Höllenrain	1487	Feld / Wiese
28	13	53	Im Höllenrain	1284	Feld / Wiese
28	13	42	Am Hohen Rain	3556	Feld / Wiese
28	13	42	Am Hohen Rain	3555	Feld / Wiese
28	14	13	Am Hohen Rain	2882	Feld / Wiese
28	14	13	Am Hohen Rain	2882	Feld / Wiese
28	14	52	Im Höllenrain	693	Feld / Wiese
28	14	53	Im Höllenrain	694	Feld / Wiese
28	14	52	Im Höllenrain	712	Feld / Wiese
28	14	53	Im Höllenrain	673	Feld / Wiese
28	14	86	An den Langen Ilmen	407	Weg
28	14	87	An den Langen Ilmen	1561	Weg
28	15	16	Am Hohen Rain	2555	Feld / Wiese
28	15	16	Am Hohen Rain	1523	Feld / Wiese
29	32	0	Am Hohen Rain	1770	Weg
29	35	0	An der Bischofsheimer Straße	1009	Weg
28	81	0	Am Hohen Rain	1703	Weg
28	88	0	Am Hohen Rain	36	Wald
28	89	0	Am Hohen Rain	1107	Bach
29	17	0	Am Siemetebusch	5630	Feld / Wiese
29	18	0	Am Siemetebusch	12476	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

29	29	0	Auf den Zwanzig Morgen	972	Weg
29	30	0	Am Siemetenbusch	977	Weg
29	31	0	Am Siemetenbusch	977	Weg
29	33	0	Am Siemetenbusch	3905	Weg
29	27	0	Auf dem Hochstädter Felde	118	Weg
29	20	0	Am Dornpfad	6676	Feld / Wiese
29	22	0	Am Dornpfad	8286	Feld / Wiese
29	23	1	Am Dornpfad	7626	Feld / Wiese
29	23	2	Am Dornpfad	7625	Feld / Wiese
29	26	0	An der Bischofsheimer Straße	48177	Feld / Wiese
29	36	4	Auf den Zwanzig Morgen	7018	Feld / Wiese
29	37	4	Auf den Zwanzig Morgen	7019	Feld / Wiese
29	38	4	Auf den Zwanzig Morgen	7018	Feld / Wiese
29	43	24	An der Bischofsheimer Straße	13785	Feld / Wiese
29	44	24	An der Bischofsheimer Straße	13822	Feld / Wiese
29	45	21	Am Dornpfad	2231	Feld / Wiese
29	47	21	Am Dornpfad	2236	Feld / Wiese
29	48	1	Auf den Zwanzig Morgen	2376	Feld / Wiese
29	49	1	Auf den Zwanzig Morgen	2373	Feld / Wiese
29	3	0	Auf den Zwanzig Morgen	11412	Feld / Wiese
29	6	0	Auf den Zwanzig Morgen	11303	Feld / Wiese
29	7	0	Auf den Zwanzig Morgen	3173	Feld / Wiese
29	8	0	Auf den Zwanzig Morgen	3635	Feld / Wiese
29	11	1	Auf den Zwanzig Morgen	13317	Feld / Wiese
29	12	0	Am Siemetenbusch	6473	Feld / Wiese
29	13	0	Am Siemetenbusch	12035	Feld / Wiese
29	14	0	Am Siemetenbusch	5631	Feld / Wiese
29	15	0	Am Siemetenbusch	3037	Feld / Wiese
29	16	0	Am Siemetenbusch	2594	Feld / Wiese
30	1	4	Auf den Zwanzig Morgen	10521	Feld / Wiese
30	2	0	Auf den Zwanzig Morgen	1365	Feld / Wiese
30	3	0	Auf den Zwanzig Morgen	2635	Feld / Wiese
30	10	0	Auf der Gehegten Weide	8381	Feld / Wiese
30	11	0	Auf der Gehegten Weide	5476	Feld / Wiese
30	12	0	Auf der Gehegten Weide	7114	Feld / Wiese
30	13	0	Auf der Gehegten Weide	12282	Feld / Wiese
30	74	6	Auf der Gehegten Weide	883	Feld / Wiese
30	75	7	Auf der Gehegten Weide	19685	Feld / Wiese
30	76	6	Auf der Gehegten Weide	3056	Feld / Wiese
30	79	21	Am Kellergewölbe	2604	Feld / Wiese
30	80	21	Am Kellergewölbe	1781	Feld / Wiese

29	19	0	Am Dornpfad	5283	Feld / Wiese
29	5	0	Auf den Zwanzig Morgen	7823	Feld / Wiese
29	25	0	An der Bischofsheimer Straße	9981	Feld / Wiese
29	42	24	An der Bischofsheimer Straße	17626	Feld / Wiese
29	2	0	Auf den Zwanzig Morgen	10620	Feld / Wiese
29	10	1	Auf den Zwanzig Morgen	13312	Feld / Wiese
29	9	0	Auf den Zwanzig Morgen	3635	Feld / Wiese
29	46	21	Am Dornpfad	2235	Feld / Wiese
30	16	0	Gemeindeweide	11134	Feld / Wiese
30	15	0	Gemeindeweide	18866	Wald
30	50	0	Auf der Gehegten Weide	955	Weg
30	51	0	Auf der Gehegten Weide	1073	Weg
30	52	0	Auf der Gehegten Weide	7421	Weg
30	53	0	Gemeindeweide	1066	Weg
30	54	0	Gemeindeweide	528	Weg
30	55	0	Auf der Gehegten Weide	3264	Weg
30	56	0	Auf den Zwanzig Morgen	1005	Weg
30	57	0	Auf den Zwanzig Morgen	1013	Weg
30	58	0	Am Kellergewölbe	1013	Weg
30	59	0	Am Kellergewölbe	3396	Weg
30	60	0	Auf der Gehegten Weide	1440	Bach
30	61	0	Gemeindeweide	597	Bach
29	17	0	Am Siemetenbusch	5630	Feld / Wiese
29	18	0	Am Siemetenbusch	12476	Feld / Wiese
29	19	0	Am Dornpfad	5283	Feld / Wiese
30	49	0	Auf den Zwanzig Morgen	1572	Weg
30	46	0	Auf den Zwanzig Morgen	10233	Feld / Wiese
30	1	1	Auf den Zwanzig Morgen	10000	Feld / Wiese
30	1	3	Auf den Zwanzig Morgen	10521	Feld / Wiese
30	30	0	Am Kellergewölbe	5008	Feld / Wiese
30	31	0	Am Kellergewölbe	5184	Feld / Wiese
30	33	0	Am Kellergewölbe	4201	Feld / Wiese
30	34	0	Am Kellergewölbe	6116	Feld / Wiese
30	35	0	Am Kellergewölbe	5029	Feld / Wiese
30	37	0	Auf den Zwanzig Morgen	8520	Feld / Wiese
30	38	0	Auf den Zwanzig Morgen	6446	Feld / Wiese
30	43	0	Auf den Zwanzig Morgen	3163	Feld / Wiese
30	44	0	Auf den Zwanzig Morgen	3162	Feld / Wiese
30	45	0	Auf den Zwanzig Morgen	14761	Feld / Wiese
30	14	0	Auf der Gehegten Weide	3860	Feld / Wiese
30	17	0	Am Kellergewölbe	3100	Feld / Wiese

Anlage 1: Flurstückbezeichnungen zu ruhigem Gebiet „An der Hartig“

30	81	39	Auf den Zwanzig Morgen	5932	Feld / Wiese
30	84	40	Auf den Zwanzig Morgen	5936	Feld / Wiese
30	85	41	Auf den Zwanzig Morgen	1936	Feld / Wiese
30	86	41	Auf den Zwanzig Morgen	1791	Feld / Wiese
30	87	41	Auf den Zwanzig Morgen	2440	Feld / Wiese
30	20	0	Am Kellergewölbe	3101	Feld / Wiese
30	22	0	Am Kellergewölbe	2995	Feld / Wiese
30	23	0	Am Kellergewölbe	3028	Feld / Wiese
30	24	0	Am Kellergewölbe	1055	Feld / Wiese
30	27	0	Am Kellergewölbe	3542	Feld / Wiese

30	18	0	Am Kellergewölbe	3101	Feld / Wiese
30	19	0	Am Kellergewölbe	3100	Feld / Wiese
30	62	36	Am Kellergewölbe	870	Feld / Wiese
30	89	4	Auf der Gehegten Weide	11078	Feld / Wiese
30	90	5	Auf der Gehegten Weide	2523	Feld / Wiese
30	91	4	Auf der Gehegten Weide	3205	Feld / Wiese
30	92	5	Auf der Gehegten Weide	795	Feld / Wiese
30	63	36	Am Kellergewölbe	5899	Feld / Wiese
30	30	0	Am Kellergewölbe	5008	Feld / Wiese
30	30	0	Am Kellergewölbe	5008	Feld / Wiese