

10.9 Landkreis Offenbach

Der Landkreis Offenbach liegt zentral im Rhein-Main-Gebiet und hat 364.380 Einwohner (Stand: 30.11.2023). 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 den 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)

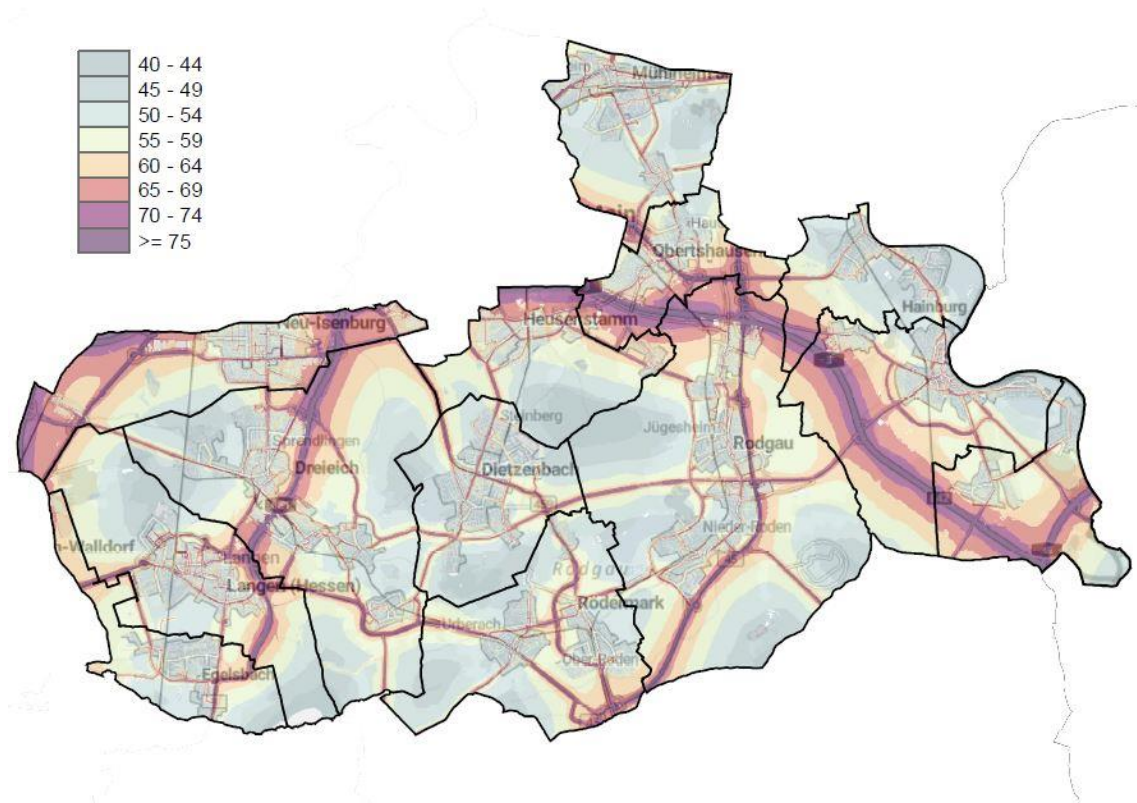


Abbildung 104: Lärmbelastung L_{DEN} durch Straßen im Kreis Offenbach [HLNUG 2023]

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.

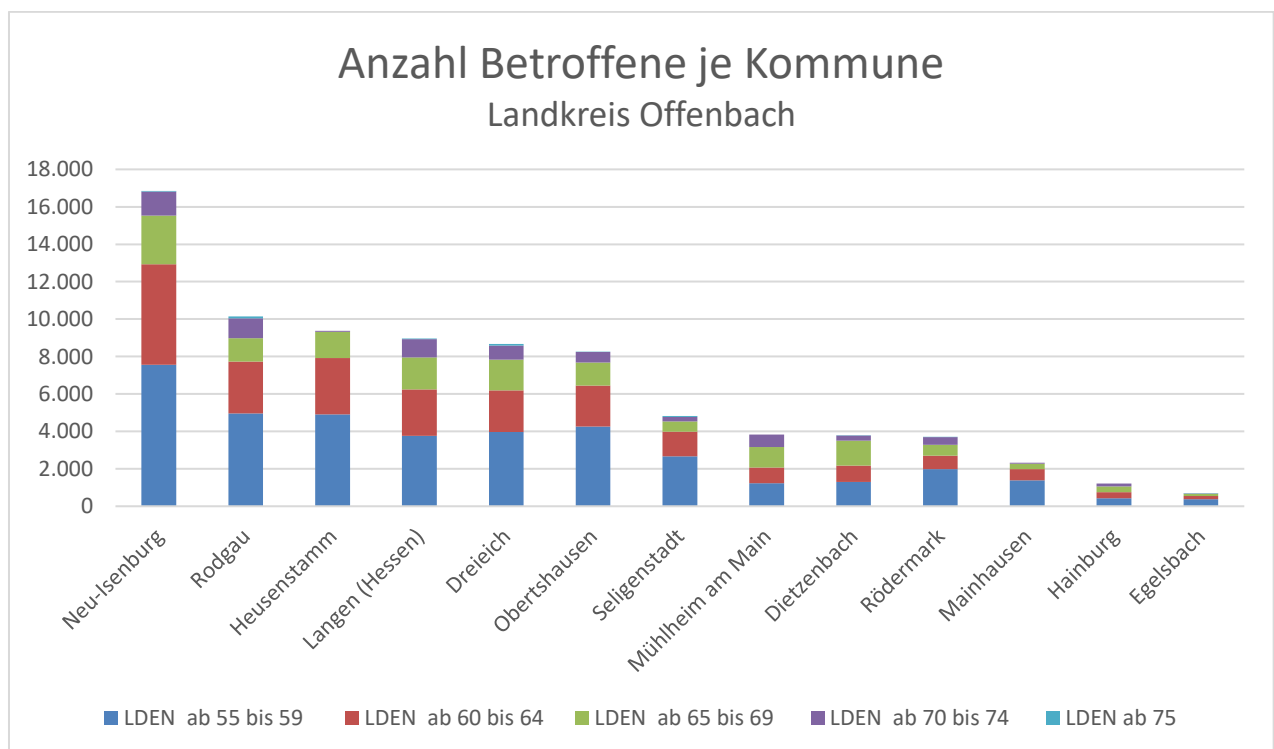


Abbildung 105: Anzahl der betroffenen Einwohner mit $L_{DEN} > 55$ dB (A) nach EU-Kartierung

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 Steinberg und Dietzenbach, wird aber gerne in verschiedene Siedlungen unterteilt, und hat 35.057 Einwohner (Stand: 30.09.2023). Die Errichtung von Großwohnsiedlungen führte zu einem starken Bevölkerungswachstum. Dietzenbach ist Wohngemeinde aber auch Wirtschaftsstandort mit Schwerpunkt auf dem Handelszweig.

Die Bundesstraße 459 verläuft durch Dietzenbach und trifft im Norden auf die L 3313 (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 als auch über einen zentralen Busbahnhof mit eigenem Stadtbusnetz. Die S-Bahn-Haltestelle Dietzenbach-Mitte wird seit Ende 2003 von der S-Bahn-Linie S2 (Niedernhausen-Dietzenbach) befahren. Insgesamt besitzt Dietzenbach drei S-Bahn-Haltestellen: Steinberg, Dietzenbach-Mitte und Dietzenbach Bahnhof.

Tabelle 270: 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 271: 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 (km ²)	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		

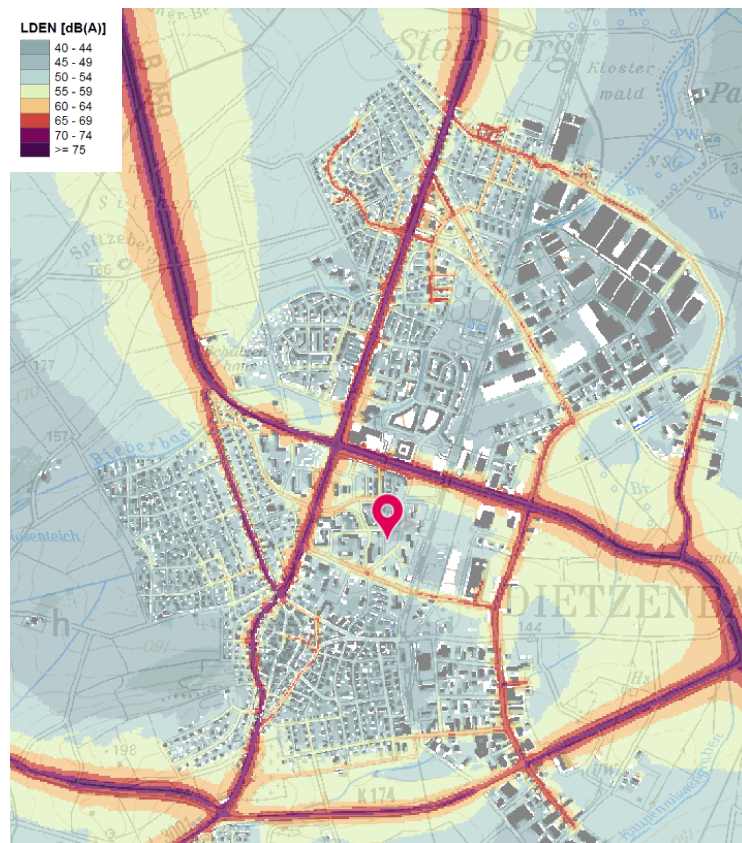


Abbildung 106: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Dietzenbach [HLNUG 2022]

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 Hauptradverkehrsverbindung soll ein entscheidender Impuls für die Verkehrsmittelwahl bei innerörtlichen Kurzfahrten im Stadtgebiet gegeben werden: es soll attraktiver werden, innerörtliche Kurzfahrten (unter 5 km) künftig nicht

mehr mit dem Pkw, sondern mit dem Fahrrad zurückzulegen. Es soll ein Beitrag zur 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.

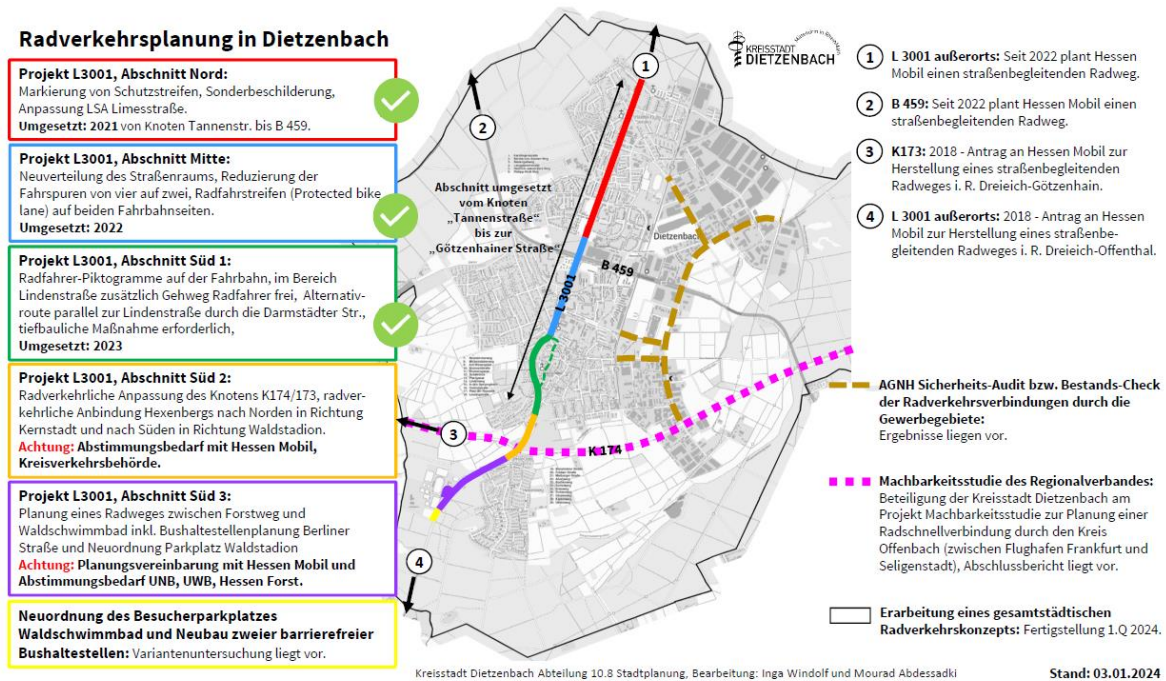


Abbildung 107: gesamtstädtisches Radverkehrskonzept der Stadt Dietzenbach © Stadt Dietzenbach

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.

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. 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 Straßenbaulastträger 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:

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 lärm mindernder 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:

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 lärm mindernder Maßnahmen zu prüfen.

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 Straßenbaulastträger 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 42.201 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 272: 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 273: 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		

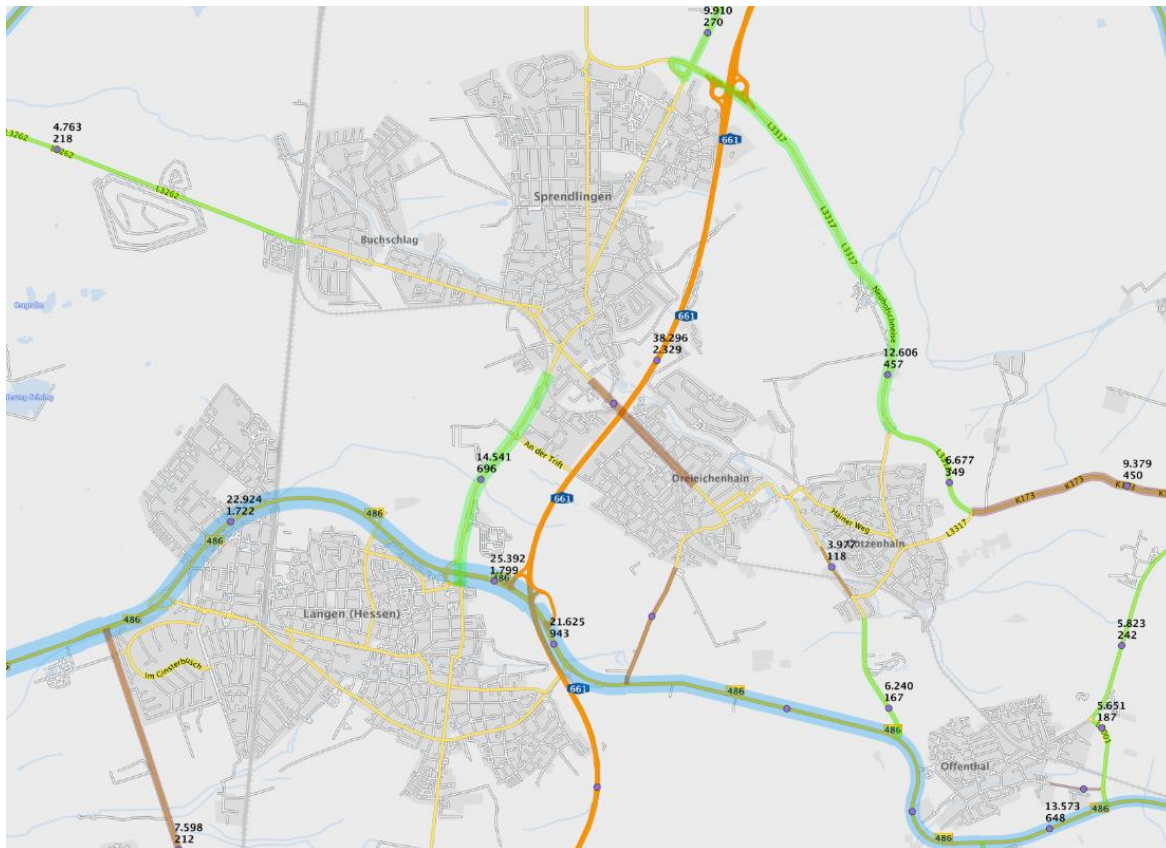


Abbildung 108: Verkehrsmengenkarte 2021_Dreieich © Hessen Mobil

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).</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	Die 3,34 Kilometer lange Ortsumgehung der B 486 im Süden Offenthals ist seit Ende 2013 befahrbar (B486 neu). 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.
5	OT Offenthal L 3001	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.
6	OT Offenthal L 3317	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
7	OT Sprendlingen L 3262 Darmstädter Straße	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	OT Sprendlingen L 3313 Querspange Nord	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. 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	OT Sprendlingen Am Taubhaus	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. Lärmauswirkungen von der L 3262 sind ebenfalls nicht feststellbar.
10	OT Sprendlingen Darmstädter Straße	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. <u>Rechtsfolge:</u> Nur soweit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Straße nicht mehr vorliegen, kann die Anordnung wieder aufgehoben werden. 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.
11	OT Sprendlingen Offenbacher Straße	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><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, Buchschla- ger 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 lärmindernder 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 lärmindernder 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 lärmindernder 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 Straßenbaulasträger um Durchführung einer Lärmberechnung gebeten.

Stellungnahme der Stadt Dreieich als Straßenbaulasträger

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.

Langfristiges Projekt zur Lärminderung: Realisierung der Regionaltangente West

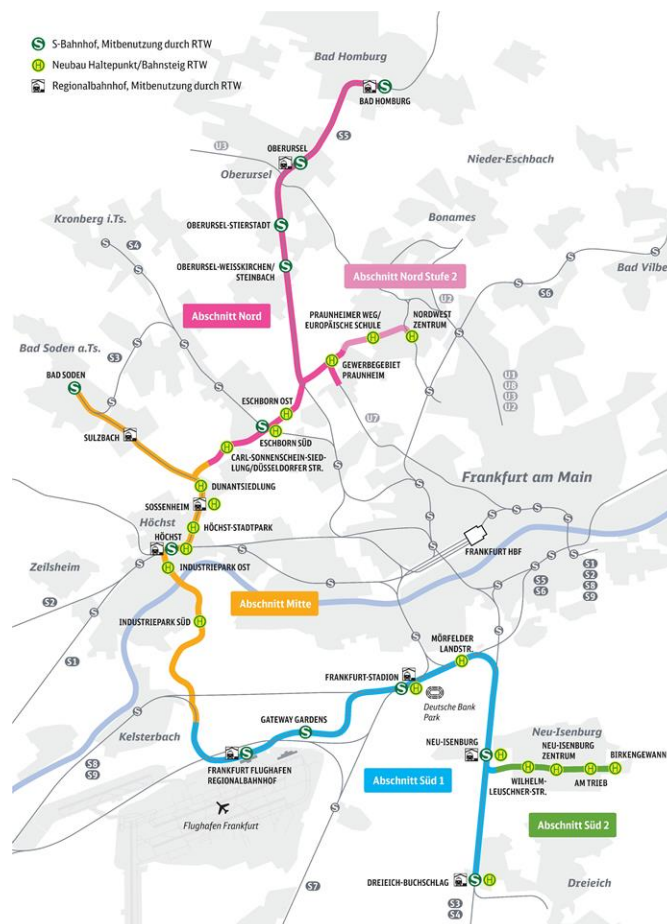


Abbildung 109: Regionaltangente West © RTW GmbH⁸⁷

⁸⁷ <https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html> , abgerufen am 07.03.2024

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 zu 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 Brühl, Egelsbach West, Ortskern von Egelsbach) unterteilt. Die Gemeinde Egelsbach hat 11.492 Einwohner (Stand: 30.09.2023).

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 274: 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 275: 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. Im nördlichen Bereich wurde 2021 ein DTV von 7.598 Kfz/Tag erhoben.	18	24

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 Straßenbaulasträger:

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:

Zurzeit wird ein Verkehrskonzept erstellt, welches sich auch mit der Verkehrssituation Heidelberger beschäftigt. Daher werden eventuelle Maßnahmen für Lärminderung bis zum Ergebnis des Verkehrskonzeptes zurückgestellt.

Haushaltsmittel für die freiwillige bauliche Lärmsanierung sind keine vorhanden.

	Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
4-7	An der Molkeswiese; Georg-Wehsarg-Straße; Im Brühl; Langer Straße	Die kommunalen Straße führen an oder durch Wohngebiete in Egelsbach	0	0

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 14.395 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 276: 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 277: 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>



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).

Abbildung 110: OD Hainstadt, © Regierungspräsidium Darmstadt

3 L 3065
Klein-Krotzen-
burg, Haupt-
straße

Die Berechnung des Straßenbaulastträgers in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab keine Überschreitungen der Werte für bauliche Maßnahmen. Somit sind keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich.

10.9.5 Heusenstamm

Die an der Bieber gelegene Stadt Heusenstamm liegt südlich von Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. Heusenstamm, das als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen ist, gliedert sich in die Stadtteile Heusenstamm und Rembrücken. Die Stadt Heusenstamm hat 19.438 Einwohner (Stand: 30.09.2023).

Über die Anschlussstelle Obertshausen ist die BAB 3 zu erreichen. Ebenfalls liegt die BAB 661, mit Anschlussstelle Neu-Isenburg, nicht weit von Heusenstamm entfernt.

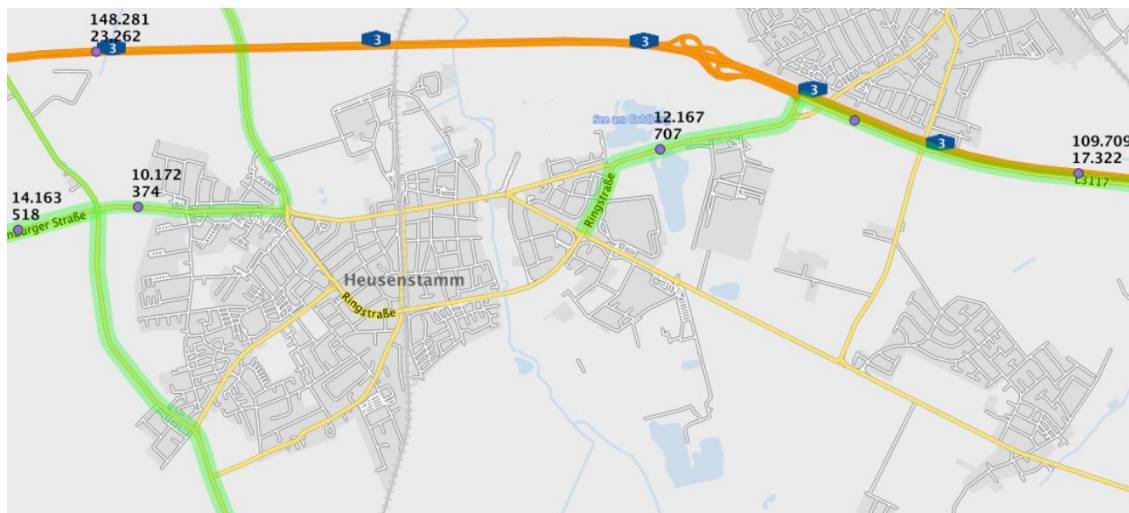


Abbildung 111: Verkehrsmengenkarte 2021_Heusenstamm © Hessen Mobil

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 278: 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 279: 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 LärminderungsmaßnahmenMaßnahmen, 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 aktive 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 lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil prüft bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmes 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 lärmmindernder Maßnahmen zu prüfen.

Stellungnahme der Stadt Heusenstamm:

Die Stadt Heusenstamm befindet sich gerade im Austausch mit Hessen Mobil bezüglich einer möglichen Optimierung der Signalsteuerungen und eventueller Einrichtungen von Kreisverkehren.

Es wird derzeit geprüft, ob zumindest abschnittsweise eine Tempo30-Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden kann.

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.

	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 Hausmittel 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:

Lärmbelastungen aus Straßen- und Schienenverkehr.

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.

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 Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach weitergeleitet. Eine Stellungnahme hierzu blieb leider aus.

Schutz ruhiger Gebiete**Eingaben 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 39.835 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 280: 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	2	-	6.282

Tabelle 281: 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. Lärmschutzwand mit Lärmschutzwand am Dornbusch entlang der B486 wurde niedriger gebaut als ursprünglich geplant. Der neu angelegte Lärmschutzwand 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 Lärmminde-
rungsplanung. Als Maßnahmen wurde der ohnehin anstehende Rückbau von 3 auf 2 Fahr-
spuren 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 Unter-
seite gemacht. Nach der Sanierung ist die Brücke wieder auf die ursprüngliche Höhe ab-
gesenkt 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 Baube-
hörde 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-
kehrsrechtlicher 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 lärmindernder 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 lärmindernder 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 lärmindernder 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).

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 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.

	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 lärmindernder 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 ortsauswärts 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 Südenende 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 9.778 Einwohnern (Stand: 30.09.2023) 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 282: 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 283: 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 ist wegen der mangelnden Alternative für eine Umleitung nicht möglich.

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 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 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.

Festlegung:

Die Anordnung ist durch Aufstellen der Beschilderung zeitnah umzusetzen.

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 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 aktive 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 29.383 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 284: 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 285: 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	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.

**Mühlheimer
Straße**

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 (siehe Kapitel 3.4.1).

Die L 3064 in Mühlheim ist Gegenstand des Lärmsanierungsprogrammes Hessen (s. u.)

Abbildung 112: 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 Lärminderungsmaßnahmen 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; Dietesheimer 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 39.306 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 286: 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 287: 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. Erweiterung des Fahrradabstellanlagenangebotes; Öffentlichkeitsarbeit (Initiative fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- c. Betriebliches Mobilitätsmanagement
- d. Stadtbuskonzept, zuletzt überarbeitet anlässlich der vorgesehene 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 Aufangradfahrstreifen 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

Lärmkonflikt	Maßnahme
1 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).</p> <p>Im Rahmen etwaiger Ausbauvorhaben (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 Lärmvorsorgewerte 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>
	
<p>Abbildung 113: Neu-Isenburg, Frankfurter Straße © Regierungspräsidium Darmstadt</p>	
3 Karlstraße / Bansastraße / Gravenbruchring	<p>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.</p> <p>Gegebenenfalls könne eine Verbesserung der Straßenoberfläche geprüft werden. Für bauliche Schallschutzmaßnahmen stehen jedoch keine Haushaltsmittel zur Verfügung.</p>
4 OT Gravenbruch L 3117	<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>

		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	<p><u>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Offenbach:</u></p> <p>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 lärmindernden Asphalt.</p> <p>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.</p>

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 (Buchsschlag 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 114: 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.⁸⁸

Die vorläufige Berechnung der Lärmaktionsplanung in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ergab Überschreitungen der Werte für straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen. Somit wurde die Stadt Neu-Isenburg als Straßenbaulasträger 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.

⁸⁸ 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

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 115: 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 lärmindernder 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 lärmindernder 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 lärmindernder Maßnahmen zu prüfen und die planaufstellende Behörde zeitnah zu unterrichten.

Neue Maßnahmenvorschläge zur Minderung von StraßenverkehrslärmMaßnahmen, 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

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).

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 Hugenottenallee 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.

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

Realisierung der Regionaltangente West als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm:



Abbildung 116: Abschnitt Süd 1 und Süd 2 der RTW © RTW Planungsgesellschaft mbH⁸⁹

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 wurde

⁸⁹ <https://www.regionaltangente-west.de/abschnitt-sued-2.html>, abgerufen 26.10.2023

ebenfalls 2022 mit dem Bau ist für das Jahr 2024 die Einleitung des Baurechtsverfahrens angedacht.

Schutz ruhiger Gebiete

Eingaben 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.

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 25.467 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 288: 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	32	-	5.528

Tabelle 289: 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	355		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bislang umgesetzte/abschließend geprüfte Lärminderungsmaßnahmen**Maßnahmen, das Stadtgebiet betreffen:**

Fast das komplette Stadtgebiet Obertshausen ist nach Aussage der Kommune bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

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.
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 Ausbacht 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-Straße; Seligenstädter Straße	Die L 3064 führt als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Hausen. Der DTV 2021 beträgt im innerstädtischen Bereich 6.621 Kfz/Tag.

L 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.

S-Bahn

Eingaben 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 Eingaben wurde an die Deutsche Bahn AG, die RMV GmbH und die KVG Offenbach weitergegeben.

10.9.11 Rodgau

Rodgau zählt mit 46.657 Einwohnern (Stand: 30.09.2023) 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 290: 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	22	-	6.555

Tabelle 291: 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	437		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	3		

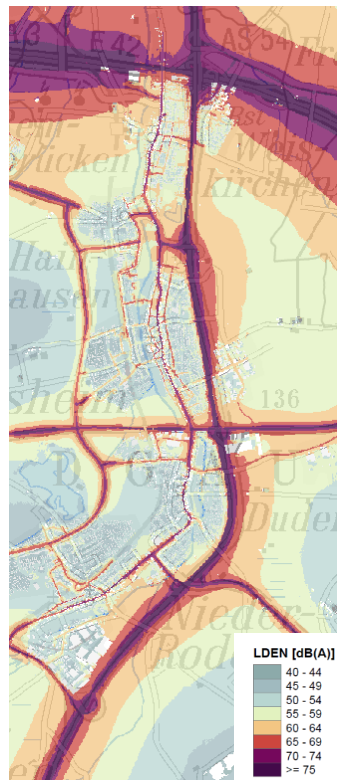


Abbildung 117: Lärmbelastung LDEN durch Straßen in Rodgau [HLNUG 2022]

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	<p>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</p>

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 118: 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 28.789 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 292: 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 293: 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 Maßnahmenvorschläge zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Lärmkonflikt	Ist-Zustand	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
5 OT Urberach L 3097 Bahnhofstraße Darmstädter	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

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 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).

	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:

Massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr.

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

Die berechneten Immissionswerte lassen 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 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 Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rödermark:

In der Frankfurter Straße ist fast durchgängig bereits seit Jahren Tempo 30 angeordnet.

	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 Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Stadt Rödermark:

In der Dieburger Straße ist fast durchgängig bereits seit Jahren Tempo 30 angeordnet.

10.9.13 Seligenstadt

Die 21.728 Einwohner (Stand: 30.09.2023) 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 Kleinwelzheim 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 Stadtwerke 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 294: 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	18	-	3.133

Tabelle 295: 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	197		
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	L 3121 Frankfurter Straße/ Duden- hofer Straße	<p>Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Neubaugebiet in Seligenstadt (Silzenfald/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	OT Froschhausen BAB 3	<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/ Se- ligenstädter 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 darüberhinaus 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 (Keteler 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}
7	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 Ausbauvorhaben würde etwaig erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren unter Zugrundelegung der weitaus niedrigeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV geprüft werden.